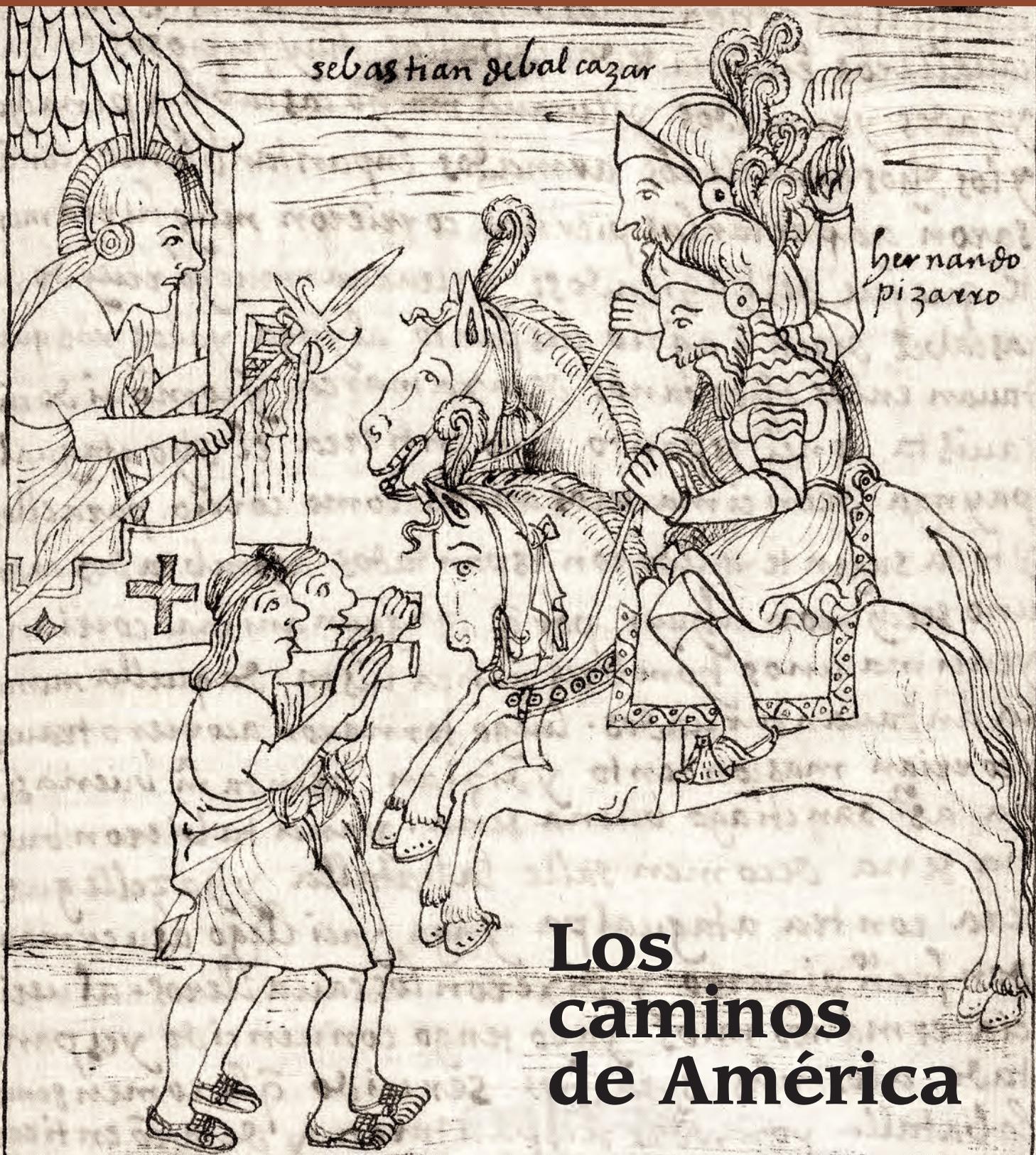


diario de campo 3

TERCERA ÉPOCA JULIO-AGOSTO DE 2014



Los caminos de América

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes

Rafael Tovar y de Teresa

PRESIDENTE

Instituto Nacional de Antropología e Historia

María Teresa Franco

DIRECTORA GENERAL

César Moheno

SECRETARIO TÉCNICO

José Francisco Lujano Torres

SECRETARIO ADMINISTRATIVO

Diego Prieto Hernández

COORDINADOR NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA

Leticia Perlasca Núñez

COORDINADORA NACIONAL DE DIFUSIÓN

Benigno Casas

SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES PERIÓDICAS, CND

AGRADECIMIENTOS

A Jorge Alberto Sevilla Cuevas, investigador asistente de la Dirección de Etnohistoria, por todo el apoyo brindado durante el proceso de elaboración de este número.

IMAGEN DE PORTADA

Guaman Poma, *Los conquistadores Sebastián de Balcázar y Hernando Pizarro acometen a Atagualpa Inga en los baños reales de Cajamarca*. Imagen tomada del libro *El primer nueva corónica y buen gobierno*, de Felipe Guaman Poma de Ayala (El Comercio [Biblioteca Imprescindibles peruanos], 2010). El manuscrito original se encuentra en la ciudad de Copenhague, en la Biblioteca Real de Dinamarca.

VIÑETAS

Tomadas del libro *El primer nueva corónica y buen gobierno*, de Felipe Guaman Poma de Ayala (El Comercio [Biblioteca Imprescindibles peruanos], 2010).

Diario de Campo

Tercera época, año 1, núm. 3, julio-agosto de 2014

DIRECTOR

Diego Prieto Hernández

CONSEJO EDITORIAL

Saúl Morales Lara

José Antonio Pompa

Alfonso Barquín

Cuauhtémoc Velasco

Enrique Serrano

Marco Antonio Rodríguez

COORDINADOR ACADÉMICO

Eduardo Corona Sánchez

EDITOR

José Luis Martínez Maldonado

ASISTENTES DE EDICIÓN

Óscar de Pablo

Sergio Ramírez Caloca

DISEÑO Y CUIDADO EDITORIAL

Raccorta

CORRECCIÓN

Héctor Siever

COMUNICACIÓN VISUAL

Paola Ascencio

APOYO SECRETARIAL

Alejandra Turcio Chávez

Elizabeth Aguilar Segura

ENVÍO A ZONA METROPOLITANA Y ESTADOS

Marco A. Campos, Fidencio Castro, Juan Cabrera, Concepción Corona, Omar González, Graciela Moncada y Gilberto Pérez, personal de la Coordinación Nacional de Antropología

Diario de Campo, tercera época, año 1, núm. 3, julio-agosto de 2014, es una publicación bimestral editada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, Córdoba 45, Col. Roma, C.P. 06700, Deleg. Cuauhtémoc, México, D.F. Editor responsable: Benigno Casas de la Torre. Reservas de derechos al uso exclusivo: en trámite; ISSN: en trámite. Licitud de título: en trámite; licitud de contenido: en trámite, ambos otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Domicilio de la publicación: Insurgentes Sur 421, séptimo piso, Col. Hipódromo, C.P. 06100, Deleg. Cuauhtémoc, México, D.F. Imprenta: Impresora y Encuadernadora Progreso S.A. de C.V. (IEPSA), Av. San Lorenzo núm. 244, Col. Paraje San Juan, Deleg. Iztapalapa, C.P. 09830, México, D.F. Distribuidor: Coordinación Nacional de Difusión del INAH, Insurgentes Sur 421, séptimo piso, Col. Hipódromo, C.P. 06100, Deleg. Cuauhtémoc, México, D.F. Este número se terminó de imprimir el 15 de noviembre de 2014, con un tiraje de 2 000 ejemplares.

presentación 2

enfoques

Introducción

Los caminos de América 4

Eduardo Corona Sánchez

El Qhapaq Ñan incaico: visión general desde las fuentes etnohistóricas y su contrastación con los resultados de las investigaciones arqueológicas 6

Segisfredo López Vargas

El Qhapaq Ñan y la cuestión étnica.

Valores y sabiduría indígena 37

Jessarela Miranda Dávila

Mesones y caminos novohispanos 46

María Teresa Sánchez Valdés

Los caminos del Cemanáhuac: conversaciones con Eduardo Corona Sánchez 53

Apéndice

La UNESCO inscribe al Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial 69

en imágenes

Guaman Poma, cronista de la conquista de Perú 72

precursores

Wigberto Jiménez Moreno.

Su acceso a la antropología y a la historia 93

Víctor Alfonso Benítez Corona

Contactos ultramarinos e interinflujos andino-mesoamericanos 96

Wigberto Jiménez Moreno /

Ricardo Delfín Quezada-Domínguez

recuento

Radio INAH. Una voz para nuestra memoria 104

Gabriela Marentes Garza

pregones

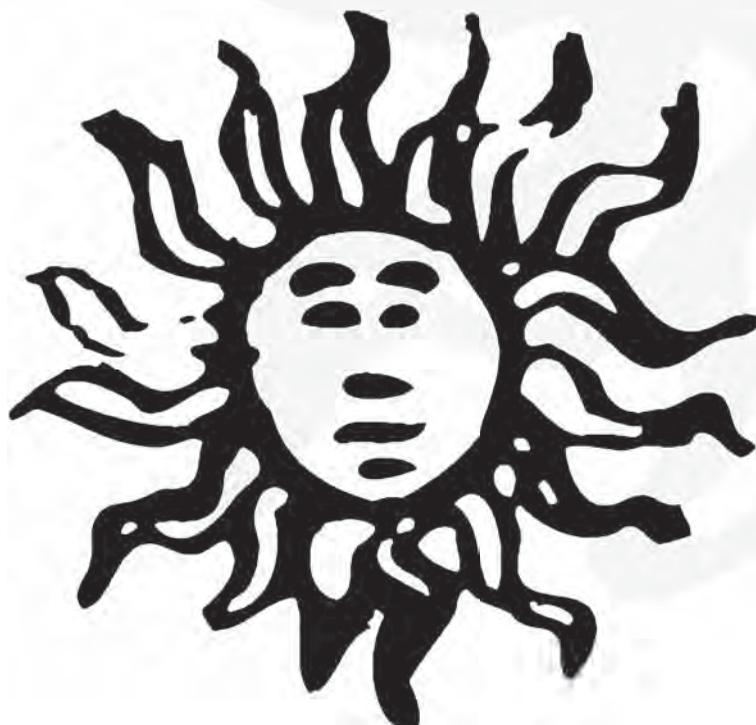
Novedades editoriales 110

Coloquios y congresos 112

Los caminos de la vida...

El pasado 21 de junio el Comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO, reunido en la ciudad de Doha, Catar, decidió inscribir al “Qhapaq Ñan. Sistema vial andino” en la Lista Representativa del Patrimonio Mundial. El Qhapaq Ñan, Camino Principal o Camino del Inca –de *qhapac*, “poderoso”, “rico”, “soberano” o “emperador”, y *ñan*, “camino”, “sendero” o “vía”– constituyó la columna vertebral de un complejo sistema de caminos construido por los incas durante los siglos en que ostentaron la hegemonía en la región andina, aprovechando diversos senderos y obras preincasicas, a fin de facilitar las comunicaciones, el transporte, el intercambio comercial y el control político de una extensa región conocida como *Tahuantinsuyu* –las cuatro regiones o segmentos–, la cual se extendía desde el sur de Colombia hasta la parte media de Chile, pasando por Ecuador, Perú, Bolivia y el noroeste de Argentina.

Este extraordinario entramado de rutas terrestres, y particularmente su eje articulador o Qhapaq Ñan, se extiende por una extensa superficie caracterizada por su escarpada orografía, sus accidentados paisajes y sus notables contrastes ecológicos, que comprenden desde las imponentes



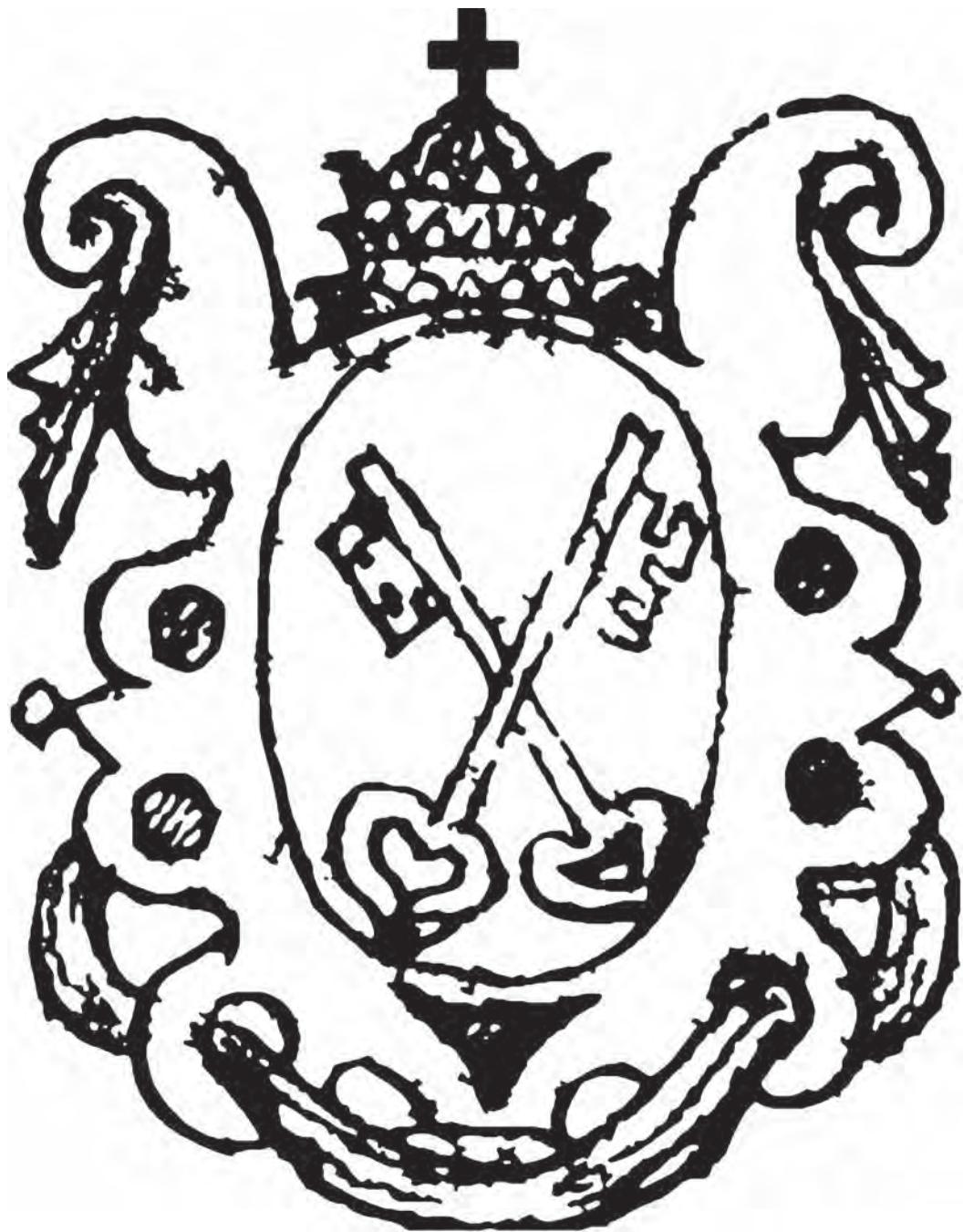
cumbres nevadas de los Andes, que se yerguen a más de seis mil metros de altitud, hasta las franjas costeras del Pacífico, al poniente, y las regiones montañosas y selváticas que se extienden al oriente de la cordillera, incluyendo bosques tropicales húmedos, valles fértiles, extensos lomeríos y desiertos de una aridez impresionante. Esta red viaria alcanzó su máxima expansión en el siglo xv y llegó a extenderse por toda la cordillera andina, de norte a sur y de sur a norte, mediante dos vías troncales que a su vez eran atravesadas por una multitud de senderos secundarios o *runa ñan* –de *runa*, “hombre”, “persona”, “quichua” o “gente”, y *ñan*, “camino” “sendero” o “vía”– que cubrían las rutas de oriente a poniente, entre la costa y la masa continental de tierra adentro.

Se trata de uno de los itinerarios culturales del mundo más impresionantes, gestado en la cuna de una de las grandes civilizaciones originarias en la historia de la humanidad, la misma que involucró y se sustentó en la creatividad y las aportaciones de una diversidad de pueblos y culturas, con sus propias lenguas y rasgos identitarios, pero compartiendo una serie de elementos culturales comunes, pues se desarrollaron en un mismo contexto geográfico y mantuvieron fuertes vínculos de intercambio y confrontación en los ámbitos cultural, económico y político.

Este sistema vial, que llegó a sumar alrededor de 40 mil kilómetros de caminos incaicos, de los cuales los especialistas han registrado ya 23 mil, ha sido incluido en el acervo del patrimonio mundial por la importante función social, económica y política que desempeñó para la configuración histórica del *Tahuantinsuyu* y de las distintas culturas, lenguas y paisajes asociados con éste, así como por representar una de las grandes realizaciones del ingenio constructivo y de la capacidad creativa del ser humano, al incorporar sendas –*culuncos* en Ecuador–, tumbos –especie de ventas o lugares de descanso–, puentes colgantes, vallas vegetales, muretes y tapiales, con lo que se permitió la comunicación entre pueblos, mercados, zonas de cultivo, lugares de aprovisionamiento y sitios sagrados diversos. Su postulación implicó un esfuerzo complicado de articulación entre los seis países del área: Ecuador, Perú, Bolivia, Chile, Colombia y Argentina, además del trabajo coordinado de un amplio grupo de instituciones, investigadores, gremios y grupos sociales que a lo largo de 10 años fueron construyendo el expediente.

Esta distinción de la UNESCO para el Qhapaq Ñan se produjo en el momento en que integrábamos el tercer número de *Diario de Campo*, dedicado al estudio de los caminos prehispanicos de América, que incluye dos artículos sobre el Qhapaq Ñan en la región andina y dos escritos más sobre las rutas de Mesoamérica, trabajos que iluminan aspectos importantes de estas dos grandes civilizaciones americanas y escudriñan las posibles conexiones que pudo haber entre ambas. Esperamos que lo disfruten.

Diego Prieto Hernández



Introducción

Los caminos de América

Eduardo Corona Sánchez*

Entre las actividades del programa de investigación de la Dirección de Etnohistoria del INAH, los investigadores se reúnen periódicamente en un seminario interno para compartir el avance de los proyectos o el inicio de nuevas propuestas.

En una de estas reuniones se discutió el proyecto “Mesones y caminos novohispanos”, de María Teresa Sánchez Valdés, el cual, partiendo del reconocimiento de las formas de comunicación que utilizaron las sociedades mesoamericanas, busca su continuidad o discontinuidad en los caminos novohispanos, con énfasis en el hecho de pertenecer a economías diferentes y tomando en cuenta las formas de las incipientes empresas mercantilistas en territorio novohispano.

Esa presentación condujo al intercambio de información entre los integrantes del seminario, pues muchos de los proyectos abordan este tema, en particular el de Amalia Atolini, que investiga sobre los mercados de Mesoamérica. Surgió entonces la propuesta de comparar los caminos mesoamericanos con los del *Tahuantinsuyu*, en Sudamérica, para lo cual se planteó invitar a un antropólogo limeño especialista en el tema, con el propósito de que expusiera las características de estos caminos y el papel que desempeñaron en la formación social del Estado inca. Fue cuando el arqueólogo Segisfredo López Vargas, investigador del Ministerio de Cultura de Perú y uno de los responsables de la elaboración de la *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan como patrimonio mundial*, impartió tres conferencias en noviembre de 2013, como parte del programa de difusión de la Dirección de Etnohistoria, en el ciclo “Qhapaq Ñan. El camino de los incas en Perú”.

A través de estas conferencias no sólo conocimos las fórmulas que integraban al Qhapaq Ñan como sistema, sino también la importancia que adquirió como vía de acceso a recursos de diferentes ecosistemas, sus sitios sagrados y su función como instancia básica para las empresas de expansión y colonización que desarrolló el imperio inca o *Tahantinsuyu*.

De este modo propusimos su publicación en *Diario de Campo*, junto con otras tres contribuciones relacionadas con el tema escritas por destacados especialistas: la ya mencionada de María Teresa Sánchez sobre mesones y caminos novohispanos; otra de Jessarela Miranda Dávila sobre el Qhapaq Ñan y la cuestión étnica, y una aportación mía que surgió a partir de varias entrevistas realizadas con los editores de *Diario de Campo*, la cual derivó en una reflexión que nos llevó por muchos caminos y que decidimos dejarla transitar entre el artículo y la entrevista.

Finalmente, como parte de la sección *Precursores* incorporamos el artículo de Wigberto Jiménez Moreno y Ricardo Delfín Quezada-Domínguez, publicado en 1999 por la Universidad Autónoma de Yucatán, sobre los interflujos andino-mesoamericanos.

Esperamos que estos artículos contribuyan a la comprensión de los intercambios económicos, sociales y culturales que se han llevado a cabo desde la época prehispánica en las regiones de Mesoamérica y Sudamérica a través de sus caminos.

* Dirección de Etnohistoria, INAH.

El Qhapaq Ñan inkaico: visión general desde las fuentes etnohistóricas y su contrastación con los resultados de las investigaciones arqueológicas

Segisfredo López Vargas*

Resumen

Este trabajo presenta un repaso general de los estudios etnohistóricos y arqueológicos más relevantes en torno a la red sudamericana de caminos Qhapaq Ñan, en el territorio dominado por los incas y conocido como *Tahuantinsuyu*, que incluye zonas de los actuales Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia, Chile y Argentina. El artículo incluye una vasta bibliografía de referencia sobre el tema.

Abstract

This work presents a general review of the most relevant ethno-historical and archaeological researches around the South American road network Qhapaq Ñan, in the land dominated by the Incas and known as Tahuantinsuyu, including zones in what today is Peru, Ecuador, Colombia, Chile and the Argentine. The article also includes an extensive reference bibliography on the subject.

Introducción. El *Tahuantinsuyu* y el Qhapaq Ñan

Tahuantinsuyu es una palabra en idioma quechua que significa “tierra de las cuatro partes juntas” y fue el nombre del territorio dominado por el Estado inka, cuya capital fue la ciudad del Cuzco, y desde donde se proyectaban cuatro grandes regiones o *suyus* orientadas hacia los cuatro puntos cardinales, las cuales estuvieron definidas a su vez por cuatro caminos principales que iban hacia ellas. Esto es interesante de destacar, pues los caminos no sólo definían la posición de las regiones a las que se dirigían, sino que también permitían localizar a las poblaciones asociadas con ellos, que eran las encargadas de su mantenimiento (Hyslop, 2014: 58) (figura 1).

De la antigua plaza *Hauk'aypata* –actual Plaza de Armas del Cuzco– partían estos cuatro caminos dirigidos hacia cada *suyu*. Uno se dirigía al noroeste, hacia el *Chinchaysuyu*, el cual llegaba hasta el río Angasmayo, al sur de Colombia, en el límite con Ecuador. Otro conducía hacia el *Qollasuyu*, en el sureste, y llegaba hasta la provincia de Tucumán, en el norte de Argentina, desviándose hasta el río Maule, localizado a poco más de 250 kilómetros al sur de Santiago de Chile. Estas dos vías conformaban el Camino Longitudinal de la Sierra o Qhapaq Ñan.¹

El camino que dividía la ciudad en dos sectores llamados *hanan* y *hurin*, es decir, “arriba” y “abajo”, iba al *Antisuyu*, ubicado al noreste, hacia las regiones de bosques amazónicos. El otro conducía al *Contisuyu*, situado al suroeste, y era la ruta hacia las actuales regiones de Arequipa, Moquegua y Tacna. Este camino comunicaba el Cuzco con la costa sur de Perú y, mediante el Camino Longitudinal de la Costa, con toda la región litoral. A su vez, estas cuatro grandes regiones estuvieron conformadas por jurisdicciones territoriales de menor tamaño, llamadas

* Ministerio de Cultura del Perú (slopez@cultura.gob.pe).

¹ En lengua quechua, el nombre Qhapaq Ñan significa “gran camino”.



Figura 1 Camino empedrado en Pomata, cuenca del lago Titicaca, Puno **Fotografía** L. Díaz, Archivo Proyecto Qhapaq Ñan, Ministerio de Cultura, 2013, p. 39

“provincias” en las crónicas españolas. En el *Tahuantinsuyu* hubo aproximadamente más de 80 provincias distribuidas en forma irregular en los cuatro *suyus*. Los inkas consideraban una provincia como una población determinada, por lo general basada en las sociedades nativas de la región. A la sazón, la región *Chinchaysuyu* poseía la mayor población y provincias, mientras que el *Contisuyu* era la más pequeña (Astuhamán, 2006: 273-292; D’Altroy, 2003: 278).

Desde el Cuzco, “el ombligo del mundo”, el Qhapaq Ñan se organizó para permitir que fluyeran las comunicaciones y la transmisión de conocimientos, el transporte de bienes y la movilización de personas, así como los recursos en el *Tahuantinsuyu*. Esto significó la integración de las regiones con la ciudad capital, y el gobierno de ellas estuvo organizado por el inka y sus funcionarios desde este lugar.

Asimismo, el sistema vial en el *Tahuantinsuyu* tuvo como base la red viaria conformada principalmente por estos cuatro caminos, desde los cuales se desprendían otras vías menores. En este sentido, la red vial inka que conocemos en la actualidad se estableció en las cuencas hidrográficas, donde los antiguos derroteros siguieron rutas naturales de comunicación en el accidentado medio geográfico andino. Su diseño adecuado, organi-

zación y planificación en el territorio contribuyeron a crear un sistema vial eficiente que comprendía caminos longitudinales, los cuales iban a lo largo de la sierra, en forma paralela a la cordillera de los Andes, así como por el litoral; caminos transversales que conectaban la sierra con la costa; caminos de penetración a la selva que se desprendían del camino longitudinal de la sierra, y caminos interandinos, que permitían unir valles y cuencas hidrográficas.

Aquí es necesario entender que la red vial por sí sola no habría funcionado de modo eficiente si no hubiera contado con un conjunto de establecimientos estratégicamente localizados a lo largo de los caminos, construidos para albergar y abastecer a los viajeros. Las investigaciones del Qhapaq Ñan sostienen que algunos caminos incluso se construyeron tras definirse la ubicación de tales establecimientos.

Estos asentamientos fueron centros administrativos provinciales y *tampus*, construidos como lugares de hospedaje y almacenamiento de alimentos y bienes, y en los cuales también se efectuaban tareas administrativas. En estos establecimientos se erigieron depósitos llamados *qollqas*, en los cuales se guardaban diferentes productos almacenados para ser usados por los ejércitos y los funcionarios que viajaban en mi-

sión oficial, así como en épocas de fiestas o de escasez provocadas por sequías e inundaciones, entre otros fenómenos climáticos. Asimismo, a la vera del camino se encontraban los *chasquihuasis* o “casas de los *chasquis*”, es decir, el “correo de a pie” que usaba el inka para mantenerse comunicado de manera permanente con sus funcionarios.

Los caminos y los establecimientos asociados con el Qhapaq Ñan funcionaron exitosamente en el *Tahuantinsuyu* porque existió una organización eficaz que dirigió en forma adecuada los trabajos de diseño, planificación, construcción, abastecimiento, administración y mantenimiento de este eficiente sistema vial. Esta organización se basó en el arduo trabajo de funcionarios, *curacas* y *mitayos*.² Asimismo, fue el resultado de la visión perspicaz de gobernantes y excelentes planificadores, como lo fueron los inkas Pachacutec, Tupac Inka Yupanqui y Huayna Qhapaq, los cuales, junto con un equipo de hábiles y eficaces constructores de caminos, consiguieron crear una obra que ha trascendido en el tiempo y que hoy ofrece muchas lecciones de planificación y buen gobierno.

De esta manera, la organización caminera inka durante los siglos xv y xvi produjo en los Andes un sistema vial nunca antes alcanzado en esta parte del continente americano. Algunos cronistas españoles de los siglos xvi, xvii y xviii, así como exploradores europeos del siglo xix que recorrieron los caminos romanos y medievales de Europa occidental, compararon esas vías con las que encontraron aquí, admirados de lo bellas y bien construidas que estaban, así como de los establecimientos asociados con el camino, en especial de las *qollqas*, las cuales almacenaban una gran cantidad de alimentos, ropa y otros bienes. Parte de estos bienes les sirvieron más tarde para su sustento, durante la guerra contra los ejércitos inkas y las guerras civiles entre españoles (Murra, 2009a [1991]: 31 –léase la nota al pie).

En suma, no cabía en el entendimiento de los europeos que aún vieron funcionando el *Tahuantinsuyu* el hallazgo en el Nuevo Mundo de una sociedad compleja, bien organizada y en expansión. La sociedad inka que los deslumbró sólo era comparable, aquí en Améri-

ca, con los aztecas de México, localizada en otro de los centros mundiales donde se desarrollaron sociedades originarias y la civilización en esta parte del mundo.

Los antecedentes de una red caminera para el Qhapaq Ñan

Los investigadores de las redes viales en los Andes sostienen que los inkas usaron los caminos construidos por las sociedades que los precedieron, como los wari de la región de Ayacucho (700-1100 d.C.) y los chimú de la costa norte (1100-1470 d.C.). Estos últimos fueron conquistados por los ejércitos cuzqueños a finales del siglo xv; sin embargo, los inkas construyeron sus propias vías y aplicaron dos conceptos fundamentales: red y sistema vial (Gallegos, 2000: 137; Hyslop, 2014: 417-422).

De esta manera, la innovación del Estado inka consistió en crear un sistema vial basado en la red vial preexistente y en la construcción de caminos en áreas de los Andes donde éstos no existían, así como en la edificación de establecimientos como los centros administrativos provinciales y *tampus*.

Los arqueólogos han identificado algunos tramos de caminos asociados con tres importantes sitios arqueológicos de la cultura wari, ubicados en la sierra sur central: Wiracochapampa, en la región de La Libertad; Azángaro, en la región de Ayacucho, y Pikillacta, en la región del Cuzco. Asimismo, se investigaron los caminos vinculados con los sitios arqueológicos wari en el valle de Carhuarazo, ubicado en la provincia de Lucanas, al sur de Ayacucho. Cuando los inkas anexaron esta región, construyeron sus propios asentamientos desde los cuales administraron el territorio conquistado y reconstruyeron los caminos anteriores al pavimentar su superficie con piedras (Lumbreras, 2010: 147-148; Schreiber, 1991: 243-251).

Existe también, en la parte media del valle costero de Pisco, una ciudad-enclave amurallada con templo mayor, plaza central y tumbas de elite, en el sitio arqueológico denominado Monte Sierpe, asociado con un sistema de *qollqas* en el cerro Viruela, así como con la explotación de rocas duras y minerales raros para herramientas y pigmentos. Este sitio se relaciona con un camino reutilizado por los incas localizado en el borde de valle que sirvió para comunicar el centro administrativo inca de Tambo Colorado y la costa de Pisco (Ponciano Paredes Botoni, comunicación personal, junio de 2014).

² *Mitayo*: trabajador de carácter rotativo e individual a beneficio del Estado inka y del curaca de su grupo étnico. *Mitmaq* o *Mitima*: persona trasladada de su lugar de origen a una nueva región por el Estado inka; un colono que trabajaba de manera permanente o semipermanente en su lugar de destino para beneficio del Estado. *Camayo*: trabajador especializado en un oficio.

Otras evidencias arqueológicas identificadas son los tramos del camino que cruza el desierto y los valles de las actuales regiones de Lambayeque y La Libertad, área donde se desarrollaron las complejas sociedades costeras denominadas moche (200-700 d.C.), Lambayeque (700-1375 d.C.), y Chimú (850-1470 d.C.). En estos valles el camino mide entre cuatro y 25 metros de ancho y está definido con piedras alineadas en uno o en ambos bordes y pilares de piedras en las zonas desérticas, así como muros bajos de piedra o adobe, de uno y dos metros de alto cuando llegan a los valles y los cruza (Hyslop, 2014: 105-128; Campana, 2005: 12-19).

Esta vía ha sido denominada “Camino Costero” y pasa al lado de importantes sedes de gobierno de la antigua sociedad chimú, como La Viña, Tambo Real (valle del río La Leche), Farfán (valle del río Jequetepeque), Huaca Colorada, Cerro La Virgen (valle del río Chicama), y habría llegado a la ciudad de barro más grande del mundo de ese entonces: Chan Chan, su capital, localizada en el valle del río Moche (Hayashida, 2003: 305-319; Mackey, 2003: 321-353).

Al conquistar a los chimú, los inkas reutilizaron el camino y los sitios arqueológicos locales asociados con esta vía para gobernar y administrar los recursos de esa rica región norteña, sede del más grande Estado costero anterior al *Tahuantinsuyu*. Sin embargo, los inkas del Cuzco también construyeron sus propios establecimientos como Chiquitoy Viejo, en el valle del río Chicama, desde los cuales controlaron este valle (Hayashida, 2003: 307).

Los estudios realizados en esta área indican que el origen de los caminos en esta región costera se podría fechar para el Formativo temprano (1000 a.C.-300 d.C.), periodo durante el cual se desarrolló allí la cultura cupisnique, anterior a los moches, lambayeque y chimú (Kosok, 1978: 615-625; Beck, 1991: 66-79).

La construcción del Qhapaq Ñan

[...] e allí dijo [Pachacutec] a sus capitanes e principales de la ciudad del Cuzco que aquella era la pintura y dibujo que ellos le habían visto hacer cuando le fueron a rogar que tomase la borla de aquellas puentes e caminos que hasta allí había hecho e mandóles que ansi mismo por do viera que fuesen cuando ellos fuesen conquistando gentes fuesen haciendo y mandando hacer los caminos y en los ríos los puentes bien ansi como a él las había hecho hasta allí e ansi partió con su campo de allí y mandó caminar [...] (Betanzos, 1999 [1551]: 90).

La fama del *Tahuantinsuyu* no sólo se debió al oro y la plata del rescate de Atahualpa, sino también a la imponente grandeza de sus ciudades, como el Cuzco y los principales centros administrativos, así como a los extensos y bien construidos caminos que recorrieron los primeros europeos cuando llegaron a esta región de los Andes centrales.

La habilidad e ingenio de los constructores inkas rápidamente fue conocida en Panamá, humilde y turbulenta villa fundada por los españoles en 1519. Desde este lugar, el financista Gaspar de Espinosa le dirigió una carta al emperador Carlos V, el 10 de octubre de 1533, a poco menos de tres meses después de la ejecución del inka Atahualpa en Cajamarca, donde le decía que “los indios de las provincias del Perú es gente muy diestra en hacer y abrir caminos y calzadas y fortalezas y otros edificios de piedra y tapiería y de sacar agua y acequia tanto que visto que los edificios dicen que nos hacen mucha ventaja” (Raúl Porras Barrenechea *apud* López Martínez, 1969).

El propósito de este mensaje era convencer al monarca español para que se llevaran a cerca de dos mil diestros constructores inkas a esta villa con el fin de enseñar a los nativos de Panamá las técnicas andinas de construcción y edificar allí la ciudad, además de canalizar el río Chagres para facilitar el tránsito del mar del Norte al mar del Sur. Este ambicioso proyecto se comenzó a ejecutar con la participación de trabajadores andinos, pero no tuvo éxito debido a que no soportaron el violento cambio de hábitat y perecieron en esa región. Los pocos que sí se adaptaron se quedaron, pese a la orden de que regresaran al Perú, emitida en 1544 por el virrey Blasco Núñez Vela.³

Las referencias históricas y los resultados de las investigaciones arqueológicas contemporáneas del Sistema Vial Inkaico nos permiten comprender que la construcción del Qhapaq Ñan fue una tarea muy bien planificada, que involucró un excelente conocimiento del territorio para proyectar el camino, considerando, en primer lugar, el tipo de medio ambiente, la disponibilidad de mano de obra y materiales constructivos, así como el conocimiento de antiguas rutas. Asimismo, la ejecución de la obra comprendió la aplicación de técnicas constructivas apropiadas para el abrupto relieve andino, así como una eficaz organización de grupos de trabajadores dirigidos por especialistas en la construc-

³ El actual canal de Panamá mide 80 kilómetros de largo, tiene una profundidad de 12.8 metros en el Atlántico y de 13.7 metros en el Pacífico, con un ancho de entre 91 y 300 metros.



Figura 2 Sección de camino costero delimitado por muros de piedras a ambos lados **Fotografía** Archivo Proyecto Qhapaq Ñan, Ministerio de Cultura, en línea [<http://www.qhapaqnan.gob.pe/wordpress/?p=1990>]

ción de vías, las cuales fueron financiadas por el Estado, que organizó el trabajo y proporcionó los recursos necesarios.

En este sentido, para diseñar el trazo de los caminos y aplicar las técnicas constructivas más convenientes se tomó en cuenta la localización y el tipo de superficie del suelo, es decir, si era arena, roca, terreno agrícola, altiplanicie o superficie inundable, además del tipo de laderas, pendientes y otros factores medioambientales, como los efectos de los desiertos, del abrupto relieve, de las grandes altitudes y la erosión de las lluvias y arroyos. Asimismo se tuvieron presentes algunas motivaciones sociales y culturales, como la construcción de vías para integrar pueblos o cumplir objetivos militares, económicos, administrativos y religiosos específicos.

Al respecto, John Hyslop, destacado investigador del Sistema Vial Inkaico, escribió que por encima de cualquier otra consideración “los caminos conducen a la gente” (Hyslop, 1992: 92).

De igual manera es importante destacar que el Qhapaq Ñan se construyó integrado a la perfección a los diversos paisajes andinos y se convirtió en parte de él, con lo que fue posible recorrerlo contemplando vastas altiplanicies o extensos desiertos y cadenas mon-

tañosas, así como la inmensidad de nevados, lagos y lagunas cordilleranas, consideradas en el mundo andino antiguo como los lugares de origen de los seres humanos y, por lo tanto, espacios sagrados donde acudían mujeres y hombres en peregrinación para recordar y venerar a los ancestros.

Construcción del Qhapaq Ñan en la región alto andina

Por lo común conocida como “sierra”, los inkas construyeron los caminos adaptados al abrupto relieve de la cordillera de los Andes. Ésta es una de sus principales características. En la sierra, la vía se construyó sobre superficies rocosas, terrenos agrícolas, altiplanicies de puna y zonas inundables como arroyos, lagunas, lagos y humedales, con la presencia de alineamientos y muros de piedras, calzadas simples de tierra o de piedra y calzadas elevadas. Las escaleras, los canales de drenaje y los puentes de varios tipos dieron forma a estos impresionantes caminos.

El camino fue trazado en aquellos terrenos con mejores condiciones para construirlo casi siempre recto y con los bordes definidos con piedras alineadas o muros de este mismo material, muchas veces con una calzada trazada con piedras, colocadas después de nivelar

el terreno. Más tarde se construirían los canales de drenaje (figura 2).

Cuando el terreno era irregular y presentaba ligeras pendientes, se construían plataformas para nivelarlo y que el tránsito fuera más cómodo. El accidentado relieve de los Andes obligó a los constructores viales inkas a edificar viaductos para atravesar barrancos. Las zonas inundables se atravesaron por medio de calzadas elevadas, algunas de ellas bellamente empedradas y provistas de canales de drenaje a sus lados, así como a través de ella. Cuando la pendiente natural del terreno era muy inclinada, se habilitaron escalinatas y rampas. De igual forma, varios tipos de puentes se tendieron en las partes más estrechas y altas de los ríos para salvar las dificultades que presentaban estos accidentes naturales. Asimismo, cuando el paso por una ladera rocosa obstaculizaba el recorrido y no era posible escoger otra ruta, pues esto implicaba desviar el camino y extender su derrotero por varios kilómetros más, cavaron las rocas de los cerros para formar túneles (Espinosa, 2006: 171; Squier, 1974 [1877]: 294-298).

Los caminos en la sierra construidos sobre superficies rocosas miden uno o dos metros de ancho, aproximadamente, y se localizan encima de 3500 metros sobre el nivel del mar en zonas con escasa actividad agrícola. Sin embargo, cuando se trazó sobre terrenos agrícolas, en los fondos de los valles interandinos, el camino iba entre dos muros laterales hechos de piedra y barro, mientras que cuando se construyó con alineamientos de piedras, como en las altiplanicies de la puna, llegó a medir entre tres y 10 metros de ancho, aproximadamente (Hyslop, 1992: 104).

Estos muros se levantaron para proteger las cosechas de los viajeros y de los animales, tal como lo describió el padre Bernabé Cobo: "La razón porque estaba cercado de tapias este camino por los valles de chácaras y sementera, dicen los indios que era porque cuando marchaban por él los ejércitos, fuesen recogidos los soldados dentro de aquellas paredes y no se desmandasen por las chácaras y sembrados a hacer daño" (Cobo, 1964 [1653]: 129).

Otro cronista español, Juan Diez de Betanzos, describió cuáles eran los severos castigos aplicados a quienes desobedecían las órdenes durante la marcha de los ejércitos:

Ordenó y mandó [el inka Pachacutec] que el capitán que llevase gente de guerra tuviese gran cuidado de llevar la

tal gente bien disciplinada mandando que si alguno desta gente de guerra ayendo por el camino real entrase en algunos sembrados de maíz y cogiese alguna mazorca de maíz que al tal le fuese cortada la mano y puesta en un palo alto en el lugar do la mazorca cogió y con la misma mazorca de maíz en la misma mano porque todos la vieses y ansi mismo de otra cualquier cosa que de los sembrados cogiesen (Betanzos, 1999 [1551]: 114).

Sobre las estepas de ichu,⁴ en algunas altiplanicies andinas el camino se construyó con una calzada empedrada, pero sin muros laterales y con un ancho máximo de 15 metros, aproximadamente. Estaba señalizado mediante piedras clavadas en el suelo y alineadas a lo largo de los bordes, así como por muros de contención cuando iba por la ladera de los cerros. También poseía canales de drenaje hechos de piedra cuando cruzaba por zonas lluviosas.

Por otro lado, el camino elaborado sobre superficies inundables era una calzada empedrada elevada de entre 50 centímetros y dos metros de alto, aproximadamente. Hasta mediados del siglo xx existía la calzada en la pampa de Anta, localizada al noroeste de la ciudad del Cuzco. En este lugar el camino también tenía canales de drenaje (Ravines, 1978: 607-612).

En otras regiones, como en Chachapoyas, ubicada en las laderas orientales de los Andes (selva alta), este tipo de camino elevado se hizo empedrado y con entre uno y tres metros de ancho (Schjellerup, 2005: 247-255).

Las calzadas también se construyeron cuando el camino debía cruzar zonas inundables como lagunas y lagos. En la región de Huánuco existe una calzada de 50 centímetros de alto, 100 metros de largo y siete metros de ancho que cruza el lago Guytoc, localizado a poco menos de cinco kilómetros al sur del centro administrativo provincial inka de Huánuco Pampa (Hyslop, 1992:72).

El padre Cobo describió otra calzada que había en el lago Titicaca, por donde iba el camino real hacia el *Qollasuyu*:

[...] que como va el camino real por la ribera de la laguna de Titicaca, cuando ella crece en tiempo de lluvias, anega el contorno del camino, y sólo la calzada queda descubierta y por ella se camina, cubriendo el agua la tierra por un lado y otro, unas veces medio estado y otras más. Por

⁴ Planta gramínea que crece en la puna (*Diccionario...*, 2014).

debajo destas calzadas hay sus caños y desagüados, con sus pontezuelas hechas de grandes losas, por donde corre el agua de unas partes a otras sin detenerse ni rebasar [...] (Cobo, 1964 [1653]: 129).

La construcción del camino sobre laderas de cerros, como en el caso de los caminos transversales que comunicaban la sierra con la costa y con los Andes orientales o selva alta, necesitaba de algunos elementos formales de construcción, como muros de sostenimiento de talud o muros de contención y escalinatas, además de reducir su ancho. En el siglo XVI, gracias a las rampas y escalinatas de estos caminos transversales, un camino incaico podía conectar dos puntos usando sólo la mitad, o un cuarto de la distancia que requiere el día de hoy una carretera moderna para unir los mismos puntos.

El camino de los "llanos"

La costa, el desierto y los valles fueron recorridos por caminos construidos sobre suelos de tierra o arena, definidos con postes de madera, alineamientos de piedras en los bordes y pequeños muros de piedra y barro cuando el trazo salía de los valles hacia el desierto, o bien con muros altos de adobe o tapia cuando iban en los valles. La disponibilidad de estos materiales constructivos influyó en las características arquitectónicas que presenta la vía en ambos medio ambientes (figura 3).

El cronista Agustín de Zarate escribió que "[...] hicieron un camino que casi tiene 40 pies de ancho, con muy gruesas tapias del un cabo a otro, y cuatro a cinco tapias en alto, y en saliendo de los valles, continuaba el mismo camino en los arenales, hincando palos y estacas por cordel, para que no se pudiese perder el camino [...]" (Zarate, 1968 [1571]: 138).

En los valles, el ancho máximo de la vía era de 3.5 metros, y saliendo de éste hacia el desierto podía alcanzar hasta 25 metros. En el interior de los valles, los caminos transversales que comunicaban la sierra con la costa, y también con la selva, se trazaron con muros de contención para el relleno que conformaba la plataforma de la vía, la cual se preparó en la ladera de los cerros y que en algunos casos debió ser cortada para construirla por ella. El ancho máximo de los caminos en estas laderas era de dos metros. Muros de retención en la parte superior del camino evitaban que los deslizamientos de piedras y tierra obstruyeran la vía y dañaran a los caminantes y las caravanas de llamas.

El camino en el desierto localizado en la costa norte del Perú se hizo con pilas de piedras, colocadas para marcar el final de la vía en lugares donde el desierto terminaba, conforme se ha identificado en el sur del valle de Zaña y desde el valle de Jequetepeque hacia el norte, en las regiones costeras de Lambayeque y La Libertad, respectivamente (Hyslop, 2014: 115 –en particular la figura 3.3–, 392 –figura 16.1–, 40 –figura 17.4).

Al sur del Perú, en el desierto de Atacama, Chile, el camino mide tres metros de ancho y se construyó al retirar las piedras de su trazo. Asimismo se levantaron pilas o columnas cilíndricas de un metro de altura, puestas cada 20 metros (Hyslop, 1992: 59, 61).

Esta técnica constructiva de retirar las piedras del camino y colocarlas en los bordes se ha registrado también en el camino intervale localizado entre la quebrada Culebrilla y la quebrada Topará, vía ubicada entre las provincias de Cañete y Chíncha, regiones de Lima e Ica, en la costa sur central del Perú (Casaverde y López, 2011a: 87).

Por otro lado, el camino en ciertos tramos del desierto, entre los valles de Jequetepeque y Chicama (La Libertad), y entre los valles de Ica y Nazca (Ica), se trazó con una sola fila de piedras, mientras que otros tramos ubicados en el desierto, entre los valles de Chíncha y Pisco (Ica), presentan hileras de piedra en ambos bordes y un ancho de 10 metros.

Las etapas de construcción

Los constructores viales inkas planificaron las etapas de construcción del camino en una relación directa con las técnicas constructivas a aplicarse en cada medio ambiente por donde se proyectaba su trazo. Estas técnicas se ejecutaban con base en las características del relieve y de las superficies del terreno, los materiales de construcción y la mano de obra disponibles, así como en la importancia de la ruta según los objetivos militares, económicos, administrativos o religiosos del Estado cuzqueño, además de otros factores que más adelante se explicarán.⁵

El trazado

Constituye la primera etapa y se define como el "recorrido o dirección de un camino sobre el terreno". Im-

⁵ Perú posee 84 zonas de vida de las 108 definidas en la Tierra por Holdridge (*apud* Canziani, 2009: 30).



Figura 3 El camino con muros laterales de tapial dentro del *campus* de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. El camino se dirige hacia Huaca Tres Palos en el parque de Las Leyendas **Fotografía** F. Ugaz

plica hacer primero el “diseño para la construcción de un edificio u otra obra”. El trazo es la “delineación (línea, raya) con que se forma el diseño o planta de cualquier cosa”.

La traza de un camino podía ser recta, sinuosa, curva, zigzagueante, etc. Los caminos inkaicos se caracterizaban por sus trazos regularmente rectos y adecuados a los diferentes tipos de terreno (*Guía...*, 2013: 27; Gallegos, 2000: 137-138).

En la costa, el trazo era en esencia recto, como también lo fue en la sierra, aunque aquí la mayor presencia de montañas exigía bordeara las laderas de los cerros y, por lo tanto, que no fuera por completo recto. Entre los valles costeros de Jequetepeque y Lambayeque, por ejemplo, el camino inkaico es recto y atraviesa campos de cultivos a lo largo de 12 kilómetros, con un ancho de 11 metros y un metro de alto, demostrando la gran cantidad de mano de obra y materiales constructivos invertidos en su construcción, así como las labores de organización del trabajo y abastecimiento de recursos para financiarlo (Hyslop, 1992: 98, en particular la figura 4.3).

En la zona alto andina se trazaban los caminos para evitar las fuertes pendientes, pero cuando esto no se podía se levantaban rampas y escalinatas o se excavaban túneles, como se indicó arriba.

Hoy en día sólo se conoce a través de las fuentes históricas cómo los constructores del *Tahuantinsuyu* trazaban los caminos, puentes u otras obras viales, pero no los instrumentos utilizados con este fin. En las crónicas leemos que las obras a construir y las tierras a delimitar se plasmaban en dibujos y pinturas para luego “amojonarlas”, es decir, “señalar con mojones los linderos de una propiedad o de un término jurisdiccional”. Estos mojones eran “señales permanentes que se colocan para fijar los linderos de heredades, términos y fronteras” (Sanhueza, 2004: 491-492).

Bernabé Cobo mencionó algunas de las características del trazo del camino construido en la costa:

Por toda la tierra llana, así de valles y campos fructíferos como de desiertos, va este camino derecho, sacado a regla, mas con esta diferencia, que por los valles es tan estrecho, que no tiene más que de doce a quince pies de

ancho y no pueden ir por él juntos en ala más que dos o tres a caballos; y por los lados estaba cercado de paredes gruesas de tierra de dos a tres estados de alto, que aun todavía están en pie algunos pedazos, puesto caso que las más se han caído ya con el tiempo; y por ser tan angosto este camino por los dichos valles, a los pedazos dél cercados que han quedado en pie los llamamos callejones del Inca; como es a lo que dél vemos que corre por lo largo deste valle de Lima desde el río de Caraguayllo hasta las lomas junto a Surco y pasa pegado a las postreras casas de la ciudad de Los Reyes, que comúnmente llamamos el Callejón de Surco, por irse por este camino al pueblo deste nombre (Cobo, 1964 [1653]: 129) (figura 4).

El mismo autor describió cómo se trazó el camino que cruzaba el valle del Rímac, gobernado por el curaca Taulichusco y lugar donde en 1535 se fundó la ciudad de Lima: “Del pedazo, pues, deste camino que corta este dicho valle; y de otros de la costa de la mar que yo he visto y andado, se saca lo que era antiguamente este dicho camino de los Llanos. Porque lo que atraviesa este valle de Lima, que es espacio de cuatro a cinco leguas, va tan derecho como una calle sacada a cordel; y en tiempo de los Incas estaba cercado de tapias, llano y limpio, sin piedras ni barrancos en que poder tropezar” (Cobo, 1964 [1653]: 129).

Creemos que este camino recto, de unos 25 kilómetros de largo, pudo ser construido por el Estado inka con base en la gran inversión de mano de obra y los recursos necesarios para financiarlo.

La cimentación

Una vez trazado el camino en el terreno, la cimentación es la etapa en la cual se procede a realizar la remoción de la superficie del suelo para nivelarlo y posteriormente colocar los elementos constructivos, como el pavimento o el basamento de los muros asociados con los caminos (Ware y Beatty, 1981: 36).

La construcción de calzadas

Esta etapa constructiva consistía en cubrir la superficie del camino con piedras (empedrado) a fin de darle firmeza, belleza y comodidad para transitar por él; es decir, los bloques de piedras se colocaban con sus lados planos hacia arriba para lograr una superficie regular. En la sierra y la selva fue común construir caminos empedrados (Guía..., 2013: 27).

El mantenimiento

Según la *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan* (2013), el mantenimiento “es el conjunto de operaciones y cuidados necesarios para que los edificios, caminos, etc. signa funcionando en forma adecuada. No es una etapa del proceso constructivo en sí, sino que más bien se trata de una actividad posterior relacionada con el uso, la cual es de suma importancia para facilitar la movilidad constante de personas que transportan bienes en condiciones cómodas y seguras, así como en forma rápida, en el caso de las comunicaciones transmitidas por los *chasquis*, o de los bienes transportados mediante las caravanas de llamas y cargadores” (Guía..., 2013: 28).

Al respecto, el padre Bernabé Cobo relató cómo se les dio mantenimiento a los caminos durante el gobierno de los inkas, y qué sucedió después cuando gobernaron los virreyes:

El cuidado de reparar estos caminos y los puentes que había en ellos para pasar los ríos, estaban a cargo de los moradores de las provincias y pueblos por donde atravesaban: a lo cual acudían de comunidad, conforme al número de gente que a cada provincia cabía en la distribución que para este efecto hacía los caciques y gobernadores; y el servicio y trabajo que en esto ponía, era en género de tributo harto pesado, pues vemos que no basta agora el poder y mando de los virreyes y corregidores (aunque algunos suelen atender a ella con más cuidado) para que se aderecen y reparen estos caminos. Bien es verdad que no era de tanto trabajo el repararlos en tiempo de los Incas como en el presente, lo uno, porque la gente era entonces sin comparación mucho más que ahora y los caminos menos, y lo otro, porque como en aquel tiempo no andaba por ellos gente de a pie y la más descalza, y ganado de la tierra, no se gastaban tanto como ahora, que caminan por ellos gente de a caballo, recuas de mulas, y por algunas dellas, carro (Cobo, 1964 [1653]: 129).

El inka y sus gobernadores provinciales en los cuatro *suyus* tuvieron la responsabilidad de mantener en buen estado los caminos, pues las condiciones ambientales y el uso constante los afectaban. Estas autoridades organizaron a las poblaciones locales para repararlo en forma permanente mediante una forma de traba-

⁶ *Mit'a*: un periodo, un turno. Prestaciones de horas de trabajo al grupo étnico propio, al curaca del grupo étnico y al Estado incaico.



Figura 4 Puente de troncos sobre bases de piedra en Huánuco **Fotografía** Thompson y Murra, 1980

jo rotativo y por turnos llamada *mita*.⁶ Las personas que cumplían esta obligación fueron llamados *mitayos*. Así, mediante la *mita* se construían edificios, se cultivaban los campos agrícolas, se servía en la guerra, en los *tampus* y puentes, y se realizaban otras actividades económicas exigidas por el inka.

Al respecto, la crónica “Suma y narración de los incas”, de Juan de Betanzos, señala que el inka Pachacutec ordenó que “no se criasen ociosos y que estos tales orejones tuviesen cuidado de ver los caminos y puentes que en su provincia había y que los hiciese aderezar si dello tuviese necesidad porque si el Ynga quisiese ir a la tal provincia no tuviese necesidad en los tales caminos de se apearse de sus andas y así mismo viese y visitase los tambos y depósitos de ellas y viese lo que cada cosa era necesaria para la gente de guerra [...]” (Betanzos, 1999 [1551]: 115).

Asimismo, en 1596 Diego de Espinoza Campos realizó una inspección en 32 poblaciones de la provincia de Huánuco y recogió el siguiente testimonio:

Los que han visto y tienen noticias de sus padres y pasados dijeron que en este asiento de Chiquibamba había puesto en tiempo del ynga curicamayocs que son indios para sacar el oro del pozo que está en esta puente de diferentes naciones y estaban poblados y vecindados en

una y otra parte del río y para esto y el pasaje de las provincias de guanuco y estos de Pariarga y comarca trato de las tierras de montaña [...] y particular para los que sacaban oro [...] por orden y mandado del ynga. [La puente] la hacían las dichas haciendas de Ichocguanuco [...] y los de Pariarga [del lado *allauca* o derecha] y a estos daua ayuda de otras partes el ynga y sus capitanes y gobernadores (Espinoza, 1965 [1596]: 87-88, *apud* Thompson y Murra, 1966: 88-89).

Cuando cayó el Estado inka y su organización política y económica fue reemplazada por el virreinato, el deterioro del camino fue avanzando en forma progresiva, como lo describe el propio Cobo, quien llegó a Perú 65 años después de la captura del inka Atahualpa en Cajamarca: “Al presente no están estas calzadas tan enteras como las hallamos, por nuestro descuido y negligencia; porque en muchas partes las han rompido y robado las aguas, y como no se trata de repararlas, se van cada día arruinando y los tales lugares empantanosados imposibilitándose de poderse andar sino en tiempo enjuto” (Cobo, 1964 [1653]: 246).

El gobernador Cristóbal Vaca de Castro dictó una *Ordenanza de tambos* en 1543, a fin de organizar y regular el servicio gratuito como cargadores al que eran sometidos los hombres andinos, así como el servicio

de los *tampus* a cargo de las poblaciones bajo el control de los encomenderos españoles cuyos territorios estaban cercanos al camino. Sin embargo, estas leyes resultaron insuficientes para mantener el funcionamiento eficiente del sistema vial como lo estuvo bajo el gobierno de los inkas (Vaca, 1908 [1543]: 427).⁷

Las funciones del Qhapaq Ñan

El papel político-militar, económico-administrativo y religioso

El Qhapaq Ñan cumplió diferentes funciones de acuerdo con los intereses militares, económicos, administrativos y religiosos, de modo que se convirtió en “la columna vertebral” del sistema vial que permitió el desplazamiento de los ejércitos dirigidos a la conquista de nuevos territorios en el *Chinchaysuyu* o en el *Qollasuyu*, regiones localizadas al norte y sur del Cuzco, respectivamente.

Así, a través del Qhapaq Ñan y la red de caminos transversales conectados a él los ejércitos se desplazaron para expandir el *Tahuantinsuyu* y llegar hasta fortalezas construidas en zonas fronterizas, donde era vital asegurar lo ganado y seguir expandiéndose, así como repeler el ataque de grupos hostiles, como los chiriguanos del este de Bolivia o los cañaris de Ecuador, por citar dos casos renombrados (Parssinen y Siiriainen, 2003: 133-165; D’Altroy, 2003: 250-256).

En este sentido, sería injusto decir que este importante camino sólo sirvió con fines militares; por el contrario, también contribuyó a integrar y comunicar el territorio conformado por las provincias gobernadas desde los centros administrativos provinciales o “cabezas de provincia” como Vilcashuaman, Hatun Xauxa, Pumpu, Huánuco Pampa, Cajamarca y Aypate, entre otras, y a los *tampus* como Tarmatampu, Chacamarca, Taparaku, entre muchos más.

Desde los *tampus* también se ejerció la administración del territorio local y se abastecieron ejércitos, funcionarios y grupos de trabajadores en tránsito (Espinoza, 1969: 141).

⁷ Además de las *Ordenanzas de cambios* de Vaca de Castro (1908 [1543]), posteriormente se expidieron otras en este mismo sentido: *Cedula de lo que la ciudad del Cusco pidió sobre el cargar los indios y lo que a ellos respondió el señor fiscal* (1549); *Mandamiento para que los españoles y caciques de los tambos principales del camino de Jaaja tengan los víveres necesarios para el servicio de quienes los solicitan por Rodrigo Cantos de Andrada* (1550); *Orden sobre el servicio de los tambos de Huamachuco del oidor Cuenca* (1567).

El desplazamiento de funcionarios, *mitayos*, *mitimaes* y *camayos* por esta red de caminos permitía cumplir de manera efectiva con múltiples funciones político-administrativas y económicas planificadas por la administración cuzqueña.

En el *Tahuantinsuyu* los caminos transversales que vinculaban de este a oeste la sierra con la costa, conectando el Camino Longitudinal de la Sierra –Qhapaq Ñan– con el Camino Longitudinal de la Costa, o “camino costero”, y los caminos de penetración a la selva, permitieron acceder a diversos recursos y bienes de distintos medio ambientes producidos por las poblaciones que habitaban en ellos, y con los cuales se abastecía a los centros administrativos.

Esta antigua estrategia andina de aprovechamiento vertical de distintos recursos en un máximo de pisos ecológicos, propuesta por John Murra, fue posible por la existencia de antiquísimas rutas de comunicación y caminos. Aquí radicaba parte de su importancia económica y política para las sociedades andinas, y en especial para el Estado inka, el cual durante el siglo xv llevó este tipo de estrategia a una escala sin precedentes en los Andes (Murra, 2009b [1972]: 86-125).

De esta manera, a través de algunos caminos transversales el *Tahuantinsuyu* se abasteció de productos procedentes de las tierras bajas, es decir, de los valles costeros y del litoral, como algodón, ají, maíz, frutas, coca, pescado, algas marinas y *mullu* (*Spondylus princeps* o *Spondylus calcifer*),⁸ transportados hacia las tierras altas donde se establecieron los principales centros administrativos y tambos. Asimismo, la hoja de coca, plumas, miel, sal, madera, algodón y oro de la selva alta y de los bosques amazónicos, entre otros bienes procedentes del lado oriental de los Andes, fueron trasladados a los almacenes de estos centros administrativos y luego llevados al Cuzco (Murra, 2009c [1972]: 87-94).

En este sentido, el Estado inka no sólo se preocupó por tener vías que condujeran a diversos ecosistemas donde abastecerse de productos, sino que también se empeñó en dirigirlos hacia centros de producción estatal de importantes bienes para la economía del Estado, como el maíz cultivado a gran escala en el valle de Cochabamba, en Bolivia, por orden de Tupac Inka Yupanqui, quien trasladó *mitimaes* a esa región para cultivar maíz con el cual alimentar al ejército, o metales como

⁸ La concha del género *Spondylus* tuvo un alto valor ceremonial en los Andes. Proviene de la costa ecuatoriana.

el cobre, oro, plata y piedras semipreciosas extraídos de las minas de la región de Atacama en el norte chileno. Incluso buscó controlar las rutas de ingreso del *mullu*, procedente de la costa ecuatoriana, por Tumbes hacia la sierra a través del centro administrativo de Cabeza de Vaca en Tumbes (Vílchez, 2013: 126-130, Murrá 2009c [1975]: 172-179).

En suma, diversos productos fluyeron por los caminos hacia los centros administrativos provinciales donde fueron almacenados, transformados en bienes utilitarios y de prestigio, y luego trasladados al Cuzco, o entregados a funcionarios inkas y autoridades locales en el marco de rituales y celebraciones. En el Cuzco estos bienes eran aprovechados por las *panacas* o familias nobles descendientes de los inkas.

Por otro lado, la montaña Guanacaure, localizada al sur de la ciudad de Cuzco; el Centro Ceremonial Pan Andino de Pachacamac, ubicado en el valle de Lurín, costa central de Perú, y la Isla del Sol en el lago Titicaca, fueron considerados por los inkas como los lugares sagrados más importantes, los cuales fueron muy venerados en el culto religioso oficial. Estas *huacas*⁹ tuvieron mucho prestigio y atrajeron a peregrinos de muchas partes del *Tahuantinsuyu*, quienes se dirigían a realizar sacrificios y consultas a los sacerdotes residentes en estos sitios. Los caminos del inka llegaron hasta estos lugares y a otros importantes oráculos andinos, como Wariwillka (en Huancayo, región de Junín), Pariacaca (en la provincia de Huarochirí, región de Lima), Catequil (en Huamachuco, región de La Libertad), además de importantes montañas nevadas como Sara Sara, Coropuna, Ampato y Putina, localizadas en las regiones de Ayacucho y Arequipa, respectivamente (Curátola y Ziolkowski, 2008: 71-180).

En el *Qollasuyu*, arqueólogos argentinos identificaron un camino inka a 5 400 msnm que se dirige a la montaña Lullaillaco, ubicada en la frontera entre Chile y Argentina. En el año de 1999 los investigadores Constanza Ceruti y Johan Reinhard hallaron en este volcán a tres niños entregados como ofrenda, tal como lo fue Juanita, descubierta en el nevado Ampato de Arequipa. A estas ofrendas se les conoce como *capacocha* (Ceruti, 2007: 222).

El caso de la Isla del Sol es digno de destacarse no sólo porque existe un camino que se desprende del Camino Longitudinal de la Sierra –Qhapaq Ñan– y llega a

la península de Copacabana, sino porque en la misma isla se construyó una vía que la recorre hasta llegar a la Roca Sagrada, donde según el mito difundido por los inkas apareció el Sol, padre del inka.

Asimismo, este lugar es especial porque albergó a *mitimaes* de 42 diferentes naciones, puestos allí por orden de Tupac Inka Yupanqui para el servicio del oráculo y de los peregrinos (Bauer y Stanish, 2003).¹⁰

Asimismo, al “otro lado del mundo o mundo de abajo”, en Pachacamac –centro ceremonial de la cultura Yschma (1100-1470 d.C.), convertido en centro administrativo inka de los valles Chillón, Rímac y Lurín en la costa central de Perú durante fines del siglo xv, y mitad del siglo xvi–, los peregrinos que se desplazaban desde el norte seguían el Camino Longitudinal Costero, ingresaban por la portada de la costa, y a través de la calle Norte-Sur llegaban al Templo de Pachacamac y al Templo del Sol. En cambio, todo aquel viajero procedente del este, de las tierras altas, seguía el camino transversal de la sierra que bajaba por el valle del río Lurín e ingresaba por la portada de la sierra (Pozzi-Escot y Bernuy, 2010: 12-19).

Hyslop menciona que los inkas construyeron en forma deliberada seis rutas, y por su distante ubicación respecto a la capital imperial infiere que fueron producto de exigencias políticas y militares, y al mismo tiempo una demostración de poder. Estos caminos se ubican en los páramos del Nudo de Azuay (Ecuador), Huánuco Pampa (Andes Orientales de Perú), Urqu Suyu (oeste del Lago Titicaca, Perú), Atacama (norte de Chile), Paria-Tapacari (Bolivia), Río Mendoza y valle de Uspallata (noroeste argentino) (Hyslop, 2014: 422).

Asimismo construyeron algunos de los más importantes caminos transversales de la sierra a la costa en territorio peruano, como Chachapoyas-Cajamarca-Zaña; Hatun Xauxa-Pachacamac; Vilcashuaman-Huaytará-Tambo Colorado-La Centinela (Hyslop, 1992: 133).

En resumen, el papel político-militar, económico-administrativo y religioso que cumplió el Qhapaq Ñan consistió en que el eje principal del sistema vial andino que hizo posible el transporte y las comunicaciones

¹⁰ “Era tanta la gente, que de todo el Reyno sugeto al Inga acudia a este adoratorio, que mandó se hiziesen, hospederías públicas, donde se recogiesen los peregrinos. A estas hospederías [que eran uno galpones grandes] llaman acá en el Pirú comúnmente tambos, y a los que se hazían, para los que acudían a los adoratorios, nombraban corpaguasi, que suena lo mismo, que en nuestro vulgar, casa de peregrinos, donde eran regalados, mientras durava el tiempo de su romería” (Ramos, 1988 [1621]: 127).

⁹ Lugar, objeto o poder sagrado. Divinidad tutelar en el ámbito local.

que contribuyeron a desarrollar con éxito los proyectos de conquista, producción y gobierno del Estado inka, los cuales habrían sido muy difíciles de ejecutar sin este sistema adecuadamente planificado, construido y organizado que permitiera el flujo eficaz de alimentos, materias primas y diversos bienes, la movilización de individuos y grupos humanos, y las comunicaciones necesarias para un Estado en expansión, y cuyos territorios conquistados quedaban cada vez más alejados del Cuzco, la capital, demandando una mayor logística para los desplazamientos de ejércitos, grupos de trabajadores, y caravanas de llamas y cargadores.

En este sentido, los caminos, junto con los centros administrativos provinciales, los *tambos*, y el sistema de *chasquis* o "correo de a pie" configuraron en conjunto este eficiente sistema vial. He aquí las razones que explican la admiración que despertó su planificación, funcionamiento y eficiencia, tal como leemos en los relatos de las primeras crónicas del siglo XVI y los reconocimientos de viajeros e investigadores contemporáneos.

Componentes arquitectónicos

El Sistema Vial Inka también contó, en menor cantidad, con senderos, es decir, vías más estrechas que la vereda y abiertas sobre todo por el tránsito de peatones y del ganado menor.

El sendero se observa como una simple huella en la superficie del suelo y funciona como una ruta peatonal natural, pero no es un camino en sí porque carece de los elementos formales de construcción que se detallan más abajo. No obstante, algunos senderos fueron considerados verdaderos "caminos" durante la época de los inkas, pues fueron transitados en forma intensiva, a pesar de que no poseían una construcción formal que los identificara, como fue el caso de aquéllos localizados en el desierto entre los valles de Chíncha y Cañete, de Cañete y Mala, y de Pisco e Ica, en la región costera de Ica (Hyslop, 1992: 60; 1991: 29).

En el desierto de Atacama los senderos fueron muy conocidos y recorridos por caravaneros que viajaban para intercambiar productos entre el altiplano peruano-boliviano y esta región desde el Horizonte Formativo (1300 a.C.-600 d.C.) hasta tiempos actuales. Así, los viajes sirvieron como una eficaz estrategia de aprovechamiento vertical de pisos ecológicos dirigida a provisionarse de recursos procedentes de diferentes medio ambientes (Núñez, 1976; Dillehay y Núñez, 1995).

Ahora bien, las causas por que no se construyeron caminos en estos lugares áridos e inhóspitos, como el desierto de la costa sur central del Perú y del de Atacama, se debe a su aislamiento, que dificultaba conseguir materiales constructivos y poblaciones cercanas que lo mantuvieran permanentemente en buen estado, así como por el propio medio ambiente, que contribuía a deteriorarlo con mayor rapidez.

Es seguro que en los Andes centrales las primeras rutas de comunicación entre un lugar y otro estuvieron definidas por estos simples senderos. A lo largo de los siglos el desarrollo económico y político de las sociedades complejas que habitaron los Andes, como wari, chimú e inka, les permitió convertir muchas de estas sendas en caminos formalmente construidos, al tener la capacidad de movilizar mano de obra y los recursos suficientes para financiar su construcción y asegurar su mantenimiento.

Plantear esta diferencia entre senderos y caminos contribuye a comprender que los componentes arquitectónicos del camino inka no sólo son aquellos elementos formales de construcción que lo conforman y que a la vez sirven para identificarlos y diferenciarlos, sino que fueron muy importantes porque cada uno cumplió su función y, en conjunto, de manera integral dieron forma al camino al permitir recorrerlo con comodidad, rapidez y seguridad pese al accidentado relieve de los Andes.

Asimismo nos revela la capacidad de los Estados andinos para construir vías y mantenerlas en funcionamiento. Los inkas del Cuzco lograron articular una extensa red de caminos en casi todo el territorio andino y conformar un sistema vial, al dotarlo de establecimientos de servicios.

Algunos investigadores como Hyslop sostienen que es probable que muchas personas nunca vieran en persona a algún inka, pero es seguro que conocieran sus caminos, por lo que mediante éstos comprendieron el poder que esa civilización tenía. En este sentido, creemos que el sistema vial se puede considerar como un buen ejemplo de la arquitectura del poder estatal inka, además de las *kallankas* sugeridas por Gasparini y Margolies (1977: 204-228).¹¹

¹¹ Habitación rectangular sin divisiones internas y con varias puertas de acceso en sólo uno de sus lados más largos. Estas puertas conducen hacia un espacio abierto, como una plaza. Al respecto es valioso el estudio de Sergio Barraza (2010), quien revisa la información publicada en las fuentes etnohistóricas y propone su redefinición.

A continuación presentamos los principales componentes arquitectónicos del Qhapaq Ñan.

Los puentes

Garcilaso de la Vega escribió lo siguiente acerca del más famoso puente colgante construido en la región *Chinchaysuyu*, llamado Huacachaca:¹² “Mandó [el inca Roca, VI inca] que se hiciese un puente en el río Apurímac, que es el que está en el camino real del Cuzco a la Ciudad de los Reyes [Lima] porque le parecía cosa indigna que siendo ya rey, pasase su ejército aquel río en barcas, como lo pasó cuando era príncipe. Entonces no lo mandó hacer el inca pasado porque no tenía sujetas las provincias de las comarcas” (Garcilaso de la Vega: libro IV, cap. XV).

Esta ingeniosa solución técnica empleada por los constructores viales inkas permitió darle continuidad al camino e hizo posible el paso fluido de hombres y animales sin que accidentes naturales como éstos impidieran la comunicación e integración de los pueblos, muchas veces alejados unos de otros debido a su aislada ubicación en áreas de tierras cultivables, separadas por cañones profundos, cordilleras montañosas inmensas o ríos caudalosos.

Los cronistas escribieron que el famoso puente colgante sobre el caudaloso río Apurímac, llamado Huacachaca, fue el más importante que construyeron los inkas en el *Tahuantinsuyu*. Esta obra admiró a las poblaciones de los alrededores, que al observar el poder del inka para construirlo lo sirvieron sin oponer resistencia (Regal, 1972: 84-86).

La construcción y localización de los puentes dependió del ancho y profundidad del curso del río a cruzar, la solidez de su fondo, la altura de sus márgenes y los tipos de materiales de construcción disponibles (Hyslop, 2014: 481).

Hubo puentes de varios tipos, fabricados con diferentes materiales. Los que mencionaremos brevemente aquí son los puentes de tablero rígido, hechos de madera o piedra, y los de tablero suspendido, elaborados con fibras vegetales, como en el caso de los puentes colgantes (Regal, 1972: 9-21, 23-29).

En el primero, los puentes de madera tenían el tablero conformado por varios troncos amarrados uno

junto al otro, cubiertos por una superficie de ramas y tierra, y colocados sobre bases de piedras a ambos lados del cauce del río. Podían medir hasta 14 metros. Cuando la luz del puente era mayor, los troncos descansaban sobre bloques de piedras o troncos voladizos que salían de las bases o estribos (Regal, 1972: 18) (figura 5).

En cambio, los puentes de piedra tenían el tablero (losa) y las bases o estribos del mismo material. Podían ser de una luz o incluso de varias, es decir, con pilares o apoyos intermedios como estribos, y losas de piedra, como en el caso del puente de piedra de 21 celdas o aberturas a orillas del lago Lauricocha, ubicado aproximadamente 30 kilómetros al norte del sitio arqueológico Huarautampu, en la región Pasco, sierra central del Perú (Hyslop, 1992: 219).

Los puentes de tablero suspendido eran colgantes. Las sogas o cables que sostenían el tablero o piso y las barandas o cables pasamanos se amarraban a unos anclajes colocados en las bases, fabricadas con piedra y barro (Regal, 1972: 27).

Este tipo de puente se construyó con sogas de fibras vegetales como el lloque (*Kageneckia lanceolata*), chachacomo (*Escallonia resinosa*), sauce (*Salix humboldtiana*), chilca (*Baccharis spp.*) y chuchau (*Fourcoroya andina*), las cuales fueron amarradas juntas para formar el piso y dos cables pasamanos a modo de baranda (*ibidem*: 29-32).

Pedro Sancho de la Hoz, secretario de Francisco Pizarro, describió así este tipo de puente:

Y en las partes en que hacen estos puentes de redes, donde los ríos son crecidos, por estar poblada la tierra, adentro lejos del mar, que no hay indio alguno que sepa nadar, y que por esta causa aunque los ríos sean pequeños y se puedan vadear, no obstante le echan puentes de este modo: que si las dos orillas del río son pedregosas, levantan en ellas una pared grande de piedra y después ponen cuatro bejucos que atraviesan el río, gruesos de dos palmos o poco menos y en medio a manera de zarzo entretejen mimbres verdes que son como de dos dedos, bien tupidos de suerte que unos no quedan más flojos que otros, atados en buena forma, y sobre estos ponen ramas atravesadas de modo que no se ve el agua, y de esta manera es el piso de la puente (Pedro Sancho, 1968 [1534]: 296).

Los puentes colgantes pudieron ser como el descrito en el párrafo anterior o dobles, es decir, dos puentes paralelos compartiendo una misma base, tal como el capi-

¹² Palabra en idioma quechua que significa “puente sagrado”. A este puente se le conoce también con el nombre de Maucachaca o “puente antiguo”.

tán Hernando Pizarro los vio: “Todos los arroyos tienen puentes de piedra y madera; en un río grande que era muy caudaloso y muy grande, que pasamos dos veces, hallamos puentes de red, que es cosa maravillosa de ver. Pasamos por ella los caballos. Tiene cada pasaje dos puentes: la una por donde pasa la gente común; la otra por donde pasa el señor de la tierra o sus capitanes. Esta tienen siempre cerrada e indios que la guardan. Estos indios cobran portazgo de los que pasan” (Hernando Pizarro, 1968 [1571]: 125).

La construcción y reparación de los puentes permitieron que las comunicaciones y el transporte fluyeran sin interrupciones. En tiempos de guerra, los ejércitos los destruían con frecuencia para impedir el paso del enemigo. Es por ello que el inka Pachacutec dio las siguientes instrucciones para cuidarlos y repararlos: “Ordenó y mandó en las provincias más cercanas a las puentes los capitanes que iban a la guerra mandasen que fuesen puestos hasta cuarenta o cincuenta indios los cuales mirasen y guardasen la puente de diez en diez y que estos hiciesen sogas de cabuya y maromas allí do la puente guardasen e crisnejas de aquellas varas porque cuando así las puentes tuviesen necesidad de ser adobadas tuviesen allí todo recaudo e aparejo y las tales guardas no estuviesen oficiosas” (Betanzos, 1999 [1551]: 117).

Cuando la comitiva de Francisco Pizarro viajó desde Cajamarca hacia el Cuzco por el Qhapaq Ñan, después de haber capturado y ejecutado a Atahualpa y en plena lucha contra los ejércitos incaicos, aún liderados por los generales atahualpistas Rumi Ñau y Quizquiz, el cronista Pedro Sancho describió de la siguiente manera la destrucción de un puente: “Llegó el gobernador [Francisco Pizarro] a un puente de redes que estaba sobre dicho río [el de Jauja] el cual habían quemado los soldados indios después que hubieran pasado; pero ya el capitán que iba por delante había hecho que los naturales lo repusieran” (Pedro Sancho, 1968 [1534]: 296).

Otro tipo de puente colgante, según la clasificación del ingeniero Alberto Regal (1972: 37), fue el de hama, que consistía en un tablero y dos cuerdas más livianas que “servían para amarrar un entretejido de ramas, también ligeras, que formaban una especie de baranda”. Es el caso del puente Huacachaca sobre el río Apurímac, y del cual el padre Bernabé Cobo escribió así: “Las más largas destas puentes de criznejas que yo he visto y pasado, son las del río de vilcas, diócesis de guamanga, y la del apurimac, diócesis del cuzco;

de las cuales la mayor tendrá doscientos pies de largo. Es necesario renovar estas puentes cada año, y acuden ha hacerlo los pueblos comarcanos” (Cobo, 1964 [1653]: 246).

El mantenimiento del puente, es decir, su renovación más no su construcción, se efectuaba cada dos años en el caso de los puentes colgantes, dependiendo del estado de conservación de las fibras con que se fabricaron las sogas, según refirieron los indios de Chacas de la región de Huánuco allá por el año 1596. Por otro lado, en el caso de los puentes fabricados con madera de buena calidad, éstos se renovarían a los ocho años, según le relataron a Diego de Espinosa en ese mismo año los antiguos pobladores de Allauca e Ichoq de la región Huánuco, sierra central del Perú (Thompson y Murra, 1966: 90).

Entre 1863 y 1864 el diplomático y viajero Ephraim George Squier recorrió los Andes del Perú y Bolivia por el Qhapaq Ñan, y pudo medir las dimensiones del puente Huacachaca: 45 metros de largo y 35 metros de alto en el punto más bajo del puente que cae sobre el río. Asimismo, cuenta que los viajeros evitaban cruzarlo en las tardes, ya que el fuerte viento que corría por el cañón lo mecía peligrosamente (Squier, 1974 [1877]: 294-298).

Los cables del puente Huacachaca, así como los de otros puentes colgantes, exigían sogas cuyos diámetros no debían pasar los 12 centímetros. Estos cables se lograban trenzando tres o cuatro sogas para cada uno. El ancho de los puentes colgantes no podía ser mayor a 1.2 metros y podían resistir cargas del orden de una tonelada. Sin embargo, algunos cronistas indicaron que este tipo de puentes podían medir hasta dos metros e incluso pasar una carreta o dos caballos uno al lado del otro (Regal, 1972).

El puente Huacachaca fue usado durante casi 400 años y estuvo sujeto a renovación periódica, hasta que finalmente se destruyó algunos años después de la visita de Squier y nunca más fue tejido ni colgado (Squier, 1974 [1877]: 298).

Otras formas para cruzar el paso de las aguas u hondonadas donde no existía puente fueron la *oroya* o *huaro* y los puentes de balsas o flotantes. La *oroya* es un mecanismo que consiste en una especie de cesta o cajón, por lo común de cuero, que pendiente de dos argollas corre por una cuerda fija en sus dos extremos. Las *oroyas* también se llamaban “huaros” en Perú y “tarabitas” en el Ecuador. No es muy claro por qué a veces se usaba la *oroya* en vez de puentes colgantes, pues

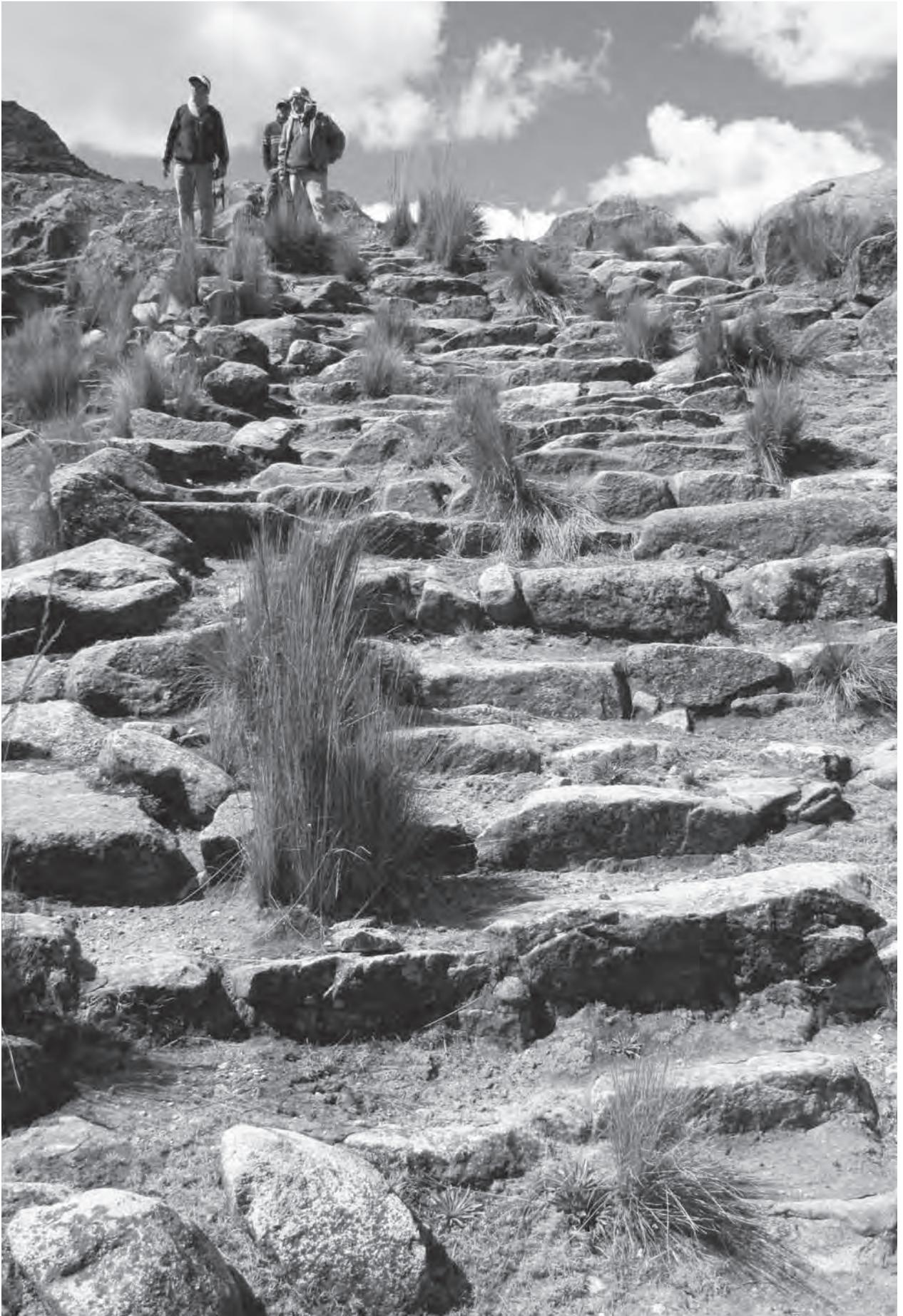


Figura 5 Escalinatas en el sector de Escalerayoc, Pariacaca, Lima. Tramo Xauxa-Pachacamac Fotografía S. López

ésta posee una capacidad limitada y necesita de personas en ambos márgenes para jalarla, además de ser peligrosa porque la vida del viajero depende de un solo cable. Lo cierto es que mediante este tipo de puente se podía cruzar distancias mayores a los 50 metros de luz, más que en cualquier otro tipo (Regal, 1972: 41-42).

Los cronistas Pedro Cieza de León y Bernabé Cobo cruzaron alguna vez el río Apurímac con estas oroyas, pues el puente Huacachaca había sido destruido. Cieza relató así esta experiencia: “Pasamos este río, por estar deshecha la puente metidos en un cesto cada uno por sí; descolgándonos por una maroma que estaba atada a los pilares de una a otra parte del río, más de cincuenta estados” (Cieza, 1967 [1553]: 270). Por su parte, Cobo mencionó que “en otras oroyas no hay cestos, sino que atan al hombre muy bien, de modo que aunque se turbe y desvanezca no pueda caer, y colgado en el aire de la maroma de un palillo como de cincha, que corre sobre ella, lo tiran de una banda á otra. De ambas suertes he pasado yo ríos; de la primera pasé el río de apurima” (Cobo, 1964 [1653]: 244).

Los puentes denominados “de balsas” estaban contruidos con una hilera de balsas de totora dispuestas de lado a lado por su parte más larga y atadas, sobre cuyas superficies se colocaba un tablero elaborado a base de totora¹³ y tierra. Este tipo de puente se conoce por las referencias de los cronistas Garcilaso de la Vega, Joseph Acosta, Pedro Cieza de León, Pedro Pizarro y Bernabé Cobo. El viajero Squier dibujó aquel que cruzaba el río Desaguadero y otro cerca del pueblo de Nasacara, ambos en la región Puno, cuenca del lago Titicaca (Regal, 1972: 43-48; Squier, 1974 [1877]: 166-167).

El cronista Miguel de Estete, en el viaje que realizó de Jauja a Cajamarca en enero de 1533, vio que se pagaba para pasar por ellos: “A media legua de Huanuco Viejo [centro administrativo de Huánuco Pampa] pasó un puente del río caudal, hecho de maderas muy pesadas y había en ella porteros que tenían cargo de cobrar el portazgo, como entre los indios de allí es costumbre” (De Estete, 1968 [1533]).

En la década de 1870, George Squier (1974 [1877]: 297) vio que en el puente Huacachaca se cobraba el pontazgo y que algunos viajeros lo pagaban con hojas de cabuya a los guardianes del puente que vivían

¹³ Planta perenne, común en esteros y pantanos, cuyo tallo erguido mide entre uno y tres metros, según las especies. Tiene uso en la construcción de techos y paredes para cobertizos y ranchos (*Diccionario...*, 2014).

en una choza ubicada en uno de sus extremos, quienes después convertían las fibras de estas hojas en sogas para repararlo.¹⁴

La calzada

Según el *Diccionario manual ilustrado de arquitectura*, la calzada es el revestimiento de suelo destinado a dar firmeza, belleza y comodidad de tránsito (Ware y Beatty, 1981: 109).

En la sierra, la calzada estuvo construida con piedras y fue descrita por Bernabé Cobo de la siguiente manera: “Por otras partes son hechas estas calzadas de piedras y losas grandes y llanas; y generalmente, por donde hay lodazales y atolladeros, va el camino bien empedrado destas losas y piedras grandes por muchas leguas; tal es el que pasa por la provincia de los Conchucos y otros lugares de la Sierra” (Cobo, 1964 [1653]:244).

No obstante, no todas los caminos inkaicos poseyeron superficies empedradas. En los desiertos costeros se conoce la existencia de caminos con superficie de arena o tierra. El mismo autor dice del camino costero:

La parte deste dicho camino que caía en la otra tierra llana, estéril y yerma, no tenía señalado anchos, ni estaba cercado por los lados, ni se echa de ver haber habido en ella cosa de artificio ni industria de hombres; porque, siendo, como es, lo más del suelo de arena tan movediza y suelta que la huella de los que pisaron ayer no parece hoy, y con cualquier viento que sopla se ciega el camino sin que quede rastro por dónde va, mal se podría hacer en él cosa de dura, especialmente que casi toda la tierra desta calidad está llena de montones o médanos de arena que muda el aire de unas partes a otras, y muchos dellos suele poner en mitad del camino, de modo que obliga a los caminantes a ir dando vueltas bogando los dichos médanos. Con todo eso, para que no se perdiesen los que iban camino por los dichos arenales, respeto de estar lo más de tiempo de los Incas hincados palos gruesos a trechos, a vista unos de otros, que servían de padrones y guía a los caminantes (Cobo, 1964 [1653]: 244).

¹⁴ La cabuya (*Fourcroia andina*) crece en las tierras de clima cálido seco, entre 500 y 3000 metros sobre el nivel del mar (msnm), adherida a las rocas y aprovechando el agua del subsuelo. Al maguey, conocido como cabuya azul, le adjudican el nombre de *Agave americana* y lo describen como una cactácea que, aunque crece en las tierras yungas, es más frecuente en la región andina hasta los 3800 msnm. Ambas producen pencas u hojas.

La calzada elevada

Es un camino elevado unos centímetros sobre el terreno natural y estuvo construido con pequeños muros a los lados para contener el relleno interno, y sobre este relleno se colocaba el empedrado. Servía para pasar por terrenos pantanosos o humedales, donde las aguas eran conducidas a través de canaletas cubiertas bajo la superficie de la calzada sin llegar a inundarla, de modo que se conservara siempre seco (Matos, 2010: 323; Ferdón, 1978: 648).

El padre Bernabé Cobo describió así las calzadas que vio en el camino de la sierra:

En cuanto a su disposición, traza y anchura, era semejante al primero [de la Costa] sólo que, como la sierra es tierra de muchos llanos, lagunas, fuentes y ciénagas, era necesario reparar a menudo lo que las aguas rodaban y desbarataban, y en los lugares muy llanos y anegadizos de ciénagas y tremedales, había hechas curiosas calzadas, largas, en partes, una, dos y tres leguas, las cuales eran anchas de quince a veinte pies, derechas, a regla y levantadas de la superficie de la tierra conforme era menester, en partes de dos a cuatro codos (Cobo, 1964 [1653]: 244).

El viajero alemán Alexander von Humboldt, que a comienzos del siglo XIX recorrió una calzada en el camino inka entre Alausi y Loja en la cordillera de Azuay, localizada en Ecuador, se quedó admirado de ésta, pues, tal como escribió: “Ninguna de las vías romanas que había visto en Italia, en el sur de Francia y en España tenían un aspecto tan imponente como esa obra de los antiguos peruanos” (Humboldt, 2004 [1801-1802]: 127).

Muros y alineamientos de piedras

Los muros asociados a los caminos fueron elaborados con piedras y barro, así como con tapia, y son de dos tipos: laterales y de contención o sostenimiento de talud. Los muros laterales estuvieron a ambos lados de la vía, como se ha descrito en los caminos de la costa y de la sierra. En cambio, los muros de contención o muros de sostenimiento de talud fueron construidos con piedras canteadas en las laderas de los cerros, reteniendo rellenos de nivelación para conformar la plataforma del camino, tal como se suele ver en los caminos transversales de la sierra a la costa y a la selva.

Por otro lado, los alineamientos de piedras fueron construidos con bloques de piedras de similares tamaños y formas, colocados una junto a otra, en uno o a ambos lados del camino. Ambos sirvieron para definir el ancho del camino y señalar la ruta.

Canales de drenaje

Las lluvias son muy frecuentes en la sierra y la selva, por lo que fue necesario encauzar estas aguas y reducir la excesiva humedad de los terrenos por medio de canales para conservarlos secos en la medida de lo posible. En las vías construidas en ambas zonas, el drenaje de las aguas de las lluvias se realizaba a través de canales abiertos o cerrados, construidos sobre su superficie o debajo de ella (Hyslop, 2014: 483 –en particular la figura 22.1).

El padre Bernabé Cobo relató lo siguiente: “Por debajo destas calzadas hay sus caños y desagüeros, con sus pontezuelas hechas de grandes losas, por donde corre el agua de unas partes a otras sin detenerse ni rebasar” (Cobo, 1964 [1653]: 244).

Los cronistas como Cobo describieron de esta manera los canales de drenaje, que son conductos abiertos o cerrados para la recogida y salida del agua. También se les denominan “alcantarillas de drenaje” y sirvieron para proteger y conservar el camino del exceso de agua o humedad. Cuando están cubiertos con bloques delgados de piedra es difícil diferenciarlos de los puentes pequeños o pontones. Hyslop los identificó hasta en cuatro tipos: 1) Canal abierto revestido de piedras, 2) canal de piedras sobreelevado, 3) canal cubierto a nivel del camino y 4) canal cubierto bajo el nivel del camino. Se les encuentra principalmente en regiones lluviosas como la sierra y la selva. Fueron construidos cruzando la calzada de la vía y al lado de ella (Hyslop, 2014: 483).

Escaleras

En muchos lugares a lo largo del Qhapaq Ñan las escaleras elaboradas con piedras canteadas representan una solución técnica que acertaba distancias y permitía salvar las fuertes pendientes de los Andes. En este sentido las escaleras fueron diseñadas y construidas combinando rampas, escalones y pasos, según el grado de las pendientes y el relieve del terreno, de modo que el tránsito por ella permitiera el cómodo desplazamiento de caravanas de llamas, cargadores, viajeros y comitivas reales. Algunas de estas comitivas reales

trasladaban en andas a funcionarios y nobles inkas. El *Sapan Inka* era llevado en andas.

Cuando en enero de 1533 el capitán Hernando Pizarro y un grupo de soldados viajaron por el camino de la sierra desde Cajamarca, y descendieron a la costa hacia el centro ceremonial de Pachacamac para recoger el oro de los templos que allí habían juntado, a fin de llevarlo de vuelta a esta ciudad para pagar el rescate del inka Atahualpa, observaron y admiraron lo bien construidas que estaban las escaleras.

Miguel de Estete, miembro de esta comitiva, escribió que en el camino había “un pueblo que está entre unas sierras que se dice ‘tambo’ [Huarautampu] hay junto a él un río hondable que tienen un puente; y para bajar al río hay en las peñas buenas escaleras encañadas y agras, de las mismas peñas y piedras” (De Estete, 1968 [1533]: 98).

Las escaleras están construidas por la sucesión de peldaños y gradas o escalones. Según su extensión, muchas de ellas poseen tramos y descansos. Los tramos de escalera son aquellas partes comprendidas entre dos descansos sucesivos. Los descansos son espacios que enlazan dos tramos de escalera entre dos niveles de terreno a diferente altitud.

Por ejemplo, el camino que pasa al lado de la laguna Escalera, en las proximidades del nevado de Pariacaca, en la sierra de Huarochirí, región de Lima, presenta una escalera de 1 800 escalones aproximadamente. Es la más extensa que se conoce y se encuentra en el camino entre Pachacamac, ubicado en la costa, frente al mar, en el valle del río Lurín, y Hatun Xauxa, localizado a 3 400 metros de altitud, en un fértil valle interandino regado por las aguas del caudaloso río Mantaro en la sierra central (Bonavia, 2000: 92).

Fray Diego de Ocaña, que recorrió el Virreinato del Perú entre 1599 y 1605, sufrió fuertemente el mal de montaña,¹⁵ conocido como “soroche”, durante el trayecto por esta ruta. Él creyó que la puna de Pariacaca era la más abrupta que existía en estas tierras y así se refirió a ella:

Y por orilla de estas lagunas [hondas] va el camino por una ladera, tan estrecha la senda que no cabe más que una ca-

balgadura [...] para bajar adonde están estas lagunas, está una escalera hecha a mano, con escalones tan formados como los tiene una torre, salvo que son largos. Tiene esta escalera de Pariacaca, de escalones continuos, un cuarto de legua, que si no son los que han caminado este camino y visto esto no podrán entender el peligro grande y trabajo que se pasa y hay en estos pasos semejantes (Ocaña, 1987 [¿1605?]: 237-238, *apud* Astuhuamán, 1999).

Esta zona se encuentra sobre los 4 500 metros de altitud y fue el escenario natural donde, según el mito recogido en el “Manuscrito Quechua de Huarochiri” (ca. 1598) se enfrentaron los dioses Wallallo Carhuincho y Pariacaca, quien venció y se le ve representado en sus tres picos nevados.

En la época inka, Pariacaca fue un importante oráculo andino consultado y venerado por el inka, y los pueblos costeros y serranos de la actual región Lima. Contó con servidores y hatos de camélidos para su sustento, los cuales fueron entregados por orden del inka (Astuhuamán, 1999 y 2008).

Según este documento, donde se narran los mitos de esta región, el dios Pariacaca ayudó al inka Tupac Yupanqui a vencer a sus enemigos, y fue un sacerdote de este dios quien observó los pulmones de una llama sacrificada, con lo que predijo el fin del culto al dios (Ávila, 2009 [¿1598?]: 97).

Túneles

La *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan* (2013: 43) define a los túneles como “pasos subterráneos abiertos artificialmente para establecer comunicación y es construido cavando y rompiendo la roca. Sus partes son: las bocas, la sección y las ventanas de ventilación. Presentan tres tipos: 1) túnel de galería, 2) falso túnel y 3) túnel natural”.

En el camino a Machu Picchu se identificaron los túneles de Phuyu Pata Marka a Sayaq Marka. Asimismo fueron registrados otros túneles en el sitio arqueológico de Pisac y cerca del puente Huacachaca, en el camino al *Chinchaysuyu*, localizado entre la ciudad del Cuzco y la localidad de Curahuasi, en el departamento de Apurímac. Este último fue explorado en 2004 por los arqueólogos del Proyecto Qhapaq Ñan del Ministerio de Cultura de Perú (Espinosa, 2011: 88; *Proyecto...*, 2005: 19-22).

Tiene 250 metros de extensión, de los cuales 70 se encuentran en buen estado. Presenta una altura máxi-

¹⁵ Estado morbosos que se manifiesta en las grandes alturas por disminución de la presión atmosférica, caracterizado por trastornos circulatorios, disnea, cefalalgia, vértigo y vómitos (*Diccionario...*, 2014).

ma de siete metros, y entre 2.2 y 3.5 metros de ancho. Además, posee ocho ventanas de ventilación bastante destruidas (Espinosa, 2011: 94).

Diseño y organización del Qhapaq Ñan

Entender cómo fue creado, con qué objetivo o cómo funcionó el Qhapaq Ñan, y de qué manera se organizaron las rutas y caminos, requiere comprender primero dos conceptos importantes: red y sistema vial.

La red vial es el conjunto de caminos interconectados junto con sus construcciones complementarias, como los puentes, sistema de drenaje y túneles, mediante los cuales es posible integrar regiones y pueblos, así como establecer comunicaciones rápidas y seguras en un medio físico con muchos obstáculos como los Andes. La adecuada localización y organización de esta red en el territorio fue vital, pues se sabe que el tiempo y uso de las rutas adecuadas para llegar con rapidez de un lugar a otro eran importantes a fin de alcanzar los objetivos militares, políticos y administrativos del Estado inka en permanente expansión (Gallagos, 2000: 137).

El sistema vial incluye el concepto de red vial, pero también el de servicios, porque el tránsito necesita ser seguro y continuo, para lo que debe existir un control y mantenimiento constante de las vías, los establecimientos y las construcciones complementarias como los puentes y los *tampus*. Estos últimos debían estar adecuadamente abastecidos y contar con el personal de servicio necesario.

Esta segunda definición abarca las instalaciones localizadas cerca o junto a los caminos, las cuales fueron creadas para asegurarles condiciones favorables a los viajeros y, por ende, eficacia al transporte y a las comunicaciones. Estas instalaciones son centros administrativos, *tampus*, *qollqas* y *chasquihuasis*.

En este sentido la creación de centros administrativos provinciales y de elaboración de bienes artesanales, la transformación de valles en grandes áreas de producción agrícola para beneficio del Estado, la edificación de adoratorios religiosos regionales y panregionales, o bien de fortalezas, entre otros grandes proyectos estatales, exigió la construcción de caminos que condujeran a los funcionarios y trabajadores estatales –*mitayos*, *mitimaes* o *camayos* y *chasquis*– hacia estos lugares. Así, la importancia de unas vías respecto de otras se valoraría en relación con la función que cumplieron estos sitios de acuerdo con los intereses

militares, políticos, económicos y religiosos del Estado, así como en el grado en que estas rutas servían para integrar en forma longitudinal y transversal el territorio; en otras palabras, la importancia de determinadas rutas radica en su capacidad de integrar, a través del Qhapaq Ñan, territorios altamente productivos y de relevancia política, económica y religiosa con los centros administrativos provinciales (sedes de gobierno), y tambos, y finalmente éstos con el Cuzco, la capital.

Recordemos además que el sustento de las diversas actividades económicas organizadas por el Estado fue la fuerza laboral de las poblaciones anexadas al *Tahuantinsuyu*, la misma que fue extraída de los *ayllus* o familias por medio de la *mita*, una forma de tributo expresada en mano de obra.

La evidencia que reflejaría esta importancia, y que permitiría clasificar las vías, se observa también en las características constructivas de algunos caminos que exigieron mayor cuidado en su elaboración y, en consecuencia, mayor inversión en mano de obra y recursos materiales. El ancho de los caminos y la presencia de calzadas empedradas han sido considerados como dos indicadores para destacar su importancia; sin embargo, éstos no son los únicos, pues aún tenemos que sumarles los tambos.

En resumen, la presencia de establecimientos asociados con el camino, las funciones desarrolladas en ellos, el grado de integración del territorio a los centros administrativos provinciales con fines de explotación de mano de obra orientada a la extracción de recursos y a la producción de bienes y servicios, las características constructivas del camino, el nivel de tráfico tanto de personas como de bienes, así como el nivel de articulación del territorio a través de los caminos, son los principales aspectos que permiten clasificar las vías que conforman el sistema vial.

Caminos longitudinales y transversales

La red vial inka se construyó y adaptó a los diferentes medio ambientes de los Andes. En cuanto a la adaptación al relieve, exigió la creación de distintos componentes arquitectónicos, obras viales y establecimientos asociados muy bien diseñados y contruidos, orientados a crear caminos por donde los viajeros se desplazaran con comodidad y seguridad, a modo que el transporte y las comunicaciones fluyeran con rapidez y eficacia.

Esto permite sostener que el diseño y construcción de caminos longitudinales y transversales bajo

una dirección centralizada y dirigida por funcionarios inkaicos requirió aplicar las técnicas adecuadas y usar los materiales disponibles en cada región para construir los componentes arquitectónicos descritos arriba, los cuales presentan características constructivas similares.

Sin embargo, así como existen semejanzas, también se identifican diferencias generadas por el empleo de mano de obra y modos de construir propios de los distintos pueblos que participaron en la edificación de muchos tramos de caminos que conformaron la red vial.

Sobre este asunto los cronistas españoles escribieron que los pueblos localizados en las provincias fueron organizados para construir y mantener en buen estado los caminos que pasaban por sus territorios. Estas referencias permiten comprender que, aun con la existencia de un personal especializado responsable de dirigir la construcción de las vías bajo determinadas técnicas y formas, la destreza y la tradición constructiva local influyeron en el resultado final. Otro aspecto a considerar es el hecho mismo de que los inkas, desde Pachacutec hasta Huayna Qhapaq, se empeñaron en construir su propio camino, mejor y diferente al de su antecesor (Cieza, 1967 [1553]: 48).

Por estas razones y por otras mencionadas líneas arriba, los caminos no fueron iguales; por el contrario, mostraron diferencias y similitudes, además de que estaban jerarquizados. De esta manera, el Camino Longitudinal de la Sierra fue la principal vía construida en el *Tahuantinsuyu*. Lo siguió en importancia el Camino Longitudinal de la Costa y, finalmente, algunos caminos transversales que mencionaremos más adelante.

Señalización de los caminos

Antes de describir las características generales de los caminos ya mencionados, es necesario destacar cómo se señalaron las principales vías, las cuales estuvieron medidas y señalizadas u “amojonadas”, tal como lo indicaron en sus crónicas algunos escritores.

Al respecto, el cronista Felipe Guamán Poma de Ayala narró lo siguiente: “Con su legua y medida amojonado y señalado, cada camino de ancho quatro uaras y por los dos lados puesto piedras que ua derecho, que no a hecho en todo el mundo los rreys como el Ynga” (Guamán Poma, 1980 [1615]: 327). Las “cuatro uaras”

mencionadas por Guamán Poma representarían aproximadamente 4.43 metros.

Es posible que Pedro Cieza de León comparara el sistema andino de mediciones con el sistema de los caminos romanos y medievales, que probablemente recorrió en la España de su tiempo. En la baja Edad Media, entre los siglos x y el xv, aún se usaban algunas vías de origen romano, las cuales estaban señalizados mediante mojones e hitos llamados *miliarios*, colocados cada mil pasos, los cuales indicaban la distancia a la ciudad desde donde se había empezado a medir (Moreno, 2006: 159-164). Al respecto, Cieza escribió: “Y en muchos lugares, como es en el Collao¹⁶ y en otras partes avía señales de sus leguas eran como los mojones de España con que parten los términos, salvo que son mayores y mejor hechos los de acá: a estos tales llaman ‘tupus’ y uno dellos es una legua y media de Castilla” (Cieza, 1967:41). Estos tupus se localizaban entre 6.2 y 9.5 kilómetros.

Los estudios arqueológicos de los caminos inkaicos han logrado reconocer los siguientes componentes arquitectónicos que sirvieron para identificar y señalar los caminos: muros laterales, alineamientos de piedras, postes de madera y pilares de piedra. Estos últimos son los que más se parecen a las estructuras asociadas con el camino representadas en un dibujo de Guamán Poma de Ayala, donde se muestra a un funcionario oficial llamado “Gobernador de los Caminos Reales Capac Ñan Tocrico canta inga” (Guamán Poma, 1615).

El registro de unos hitos o columnas en el camino inkaico del río Loa, en el norte de Chile, parecen ser la evidencia arqueológica de estos “mojones” (Sanhueza, 2004: 85).

El cronista Agustín de Zarate escribió en 1571 cómo estaba señalado el camino de “los llanos” o camino costero y en qué condiciones se encontraba en esa época:

Cuando otra vez el mismo Guaynacaba [Huayna Qhapaq] quiso volver a visitar la provincia de Quito, a que era muy aficionado por haberla él conquistado, tornó por los llanos, y los indios le hicieron en ellos otro camino de casi tanta dificultad como el de la sierra, porque en todos los valles donde alcanza la frescura de los ríos y arboledas,

¹⁶ Collao es el nombre de la meseta altoandina del mismo nombre, localizada en la sierra sur de Perú, en la actual región de Puno. Esta meseta forma parte de la cuenca del lago Titicaca.

que, como arriba está dicho, comúnmente ocupan una legua, hicieron un camino que casi tiene cuarenta pies de ancho, con muy gruesas tapias del un cabo y del otro, y cuatro o cinco tapias en alto, y en saliendo de los valles, continuaban el mismo camino por los arenales, hincando palos y estacas por cordel, para que no se pudiese perder el camino ni torcer a un cabo ni a otro; el cual dura las mismas quinientas leguas que el de la sierra; y aunque los palos de los arenales están rompidos en muchas partes, porque los españoles en tiempo de guerra y de paz hacían con ellos lumbre, pero las paredes de los valles se están el día de hoy en las más partes enteras, por donde se puede juzgar la grandeza del edificio; y así fue con el uno y vino por el otro Guaynacaba, teniéndosele siempre por donde había de pasar, cubierto y sembrado de ramos y flores de muy suave olor (Zárate, 1974 [1571]: 137).

En la sierra, además de los muros laterales y los alineamientos de piedras, el camino estuvo señalado mediante otros dos indicadores identificados por Squier, como las apachetas y los restos de *tampus*, los cuales señalaban las rutas de viaje definiendo con exactitud las líneas de comunicación (Squier, 1974 [1877]: 293-294). Los resultados de las exploraciones arqueológicas emprendidas por el Proyecto Qhapaq Ñan del Ministerio de Cultura del Perú han podido identificar estas apachetas y tambos, comprobando su directa asociación con el camino (*Informe...*, 2006; López, 2012: 417-423). Más adelante explicaremos qué y cómo son las apachetas.

El Camino Longitudinal de la Sierra: Qhapaq Ñan

Es el Camino Real Inca o principal camino del sistema vial. Alcanzó una extensión total aproximada de 5 658 kilómetros entre Quito (Ecuador) y Santiago (Chile). El tramo de la vía entre el Cuzco y Quito habría alcanzado una longitud de 2 500 kilómetros y fue mandado a construir por Huayna Qhapaq a raíz del éxito de la campaña militar en Quito. El tramo sur, entre el Cuzco y Chile, habría tenido 3 158 kilómetros (Hyslop, 2014: 356-357; *Guía...*, 2013: 47).

Sin temor a equivocarnos, es posible afirmar que el Qhapaq Ñan posee los tramos de caminos mejor construidos en todo el *Tahuantinsuyu*, con sectores de calzadas cuidadosamente empedradas, puentes de piedra y colgantes, así como los más grandes e importantes centros administrativos y tambos. El ancho mínimo de este camino fue de tres metros y el máximo, de 18

(*Guía...*, 2013: 47; Hyslop, 2014: 399, en particular la tabla 17.1).

El Camino Longitudinal Costero

Fue construido a lo largo de la costa y el litoral, desde el sur del Ecuador hasta el norte de Chile. En el territorio peruano cruzaba 52 valles costeros y las arenas del desierto localizado entre valle y valle. Mide 3 943 kilómetros y fue mandado a construir por Huayna Qhapaq después de conquistar Quito.

Esta vía se caracterizó por su rectitud, con un ancho mínimo de 3.5 metros y uno máximo de 20. Según refieren las crónicas, el inka, victorioso, regresó al Cuzco por este camino, rodeado de muros y árboles frutales que le daban sombra y frescura en medio de los cálidos valles costeros (Cieza, 1967 [1553]: 223; *Guía...*, 2013: 47).

El camino comunicaba los principales establecimientos inkas de la costa, como Cabeza de Vaca, Chiquitoy Viejo, Pachacamac, Inkawasi, Tambo Colorado, La Centinela, Tambo de Mora, Quebrada de la Vaca, entre otros (Jenkins, 2001: 659, en particular la figura 2).

Los caminos transversales

Fueron las vías que se desprenden del Camino Longitudinal de la Sierra y atraviesan las montañas y quebradas de los Andes Occidentales hacia la costa hasta unirse con el Camino Longitudinal de la Costa; también cruzan la cordillera oriental y siguen hacia la selva alta y las tierras bajas del este, en la Amazonia. Su trazo va siguiendo el curso de laderas de cerros en quebradas y valles, comunicando entre sí los establecimientos ubicados en estos espacios.

Este tipo de vía, junto con los caminos longitudinales, sirvió para configurar la red vial e integrar así el territorio andino. Otros caminos de menor extensión y con la función de comunicar los valles entre sí se desprenden de estas vías transversales. Se trata de caminos locales intervalle (Casaverde y López, 2011b). Presentan un muro inferior de retención y, en algunos casos, uno superior denominado muro de sostenimiento de talud para contener los deslizamientos de tierra y piedras por la ladera (*Guía...*, 2013: 47). Así, el muro de contención sostenía la plataforma del camino, que por lo general no excedía los dos metros de ancho y contenía el relleno constructivo.

Otra vez citamos al padre Bernabé Cobo, quien describió las principales características constructivas y la localización de este tipo de camino:

La parte deste camino de los Llanos que alcanza sierra y tierra doblada, era hecha a mano con mucho trabajo y curiosidad: si pasaban por laderas de riscos y lajas, estaba socavada en la misma peña una senda angosta cuanto cabía una persona con una llama o carnero del diestro, y no corría mucho esta obra, más que cuanto se pasaba algún peñasco o laja, y en salvándole, se volvía a ensanchar. En algunas cuestras agrias por donde no podía echarse el camino a media ladera, estaban hechas de losas unas escaleras fuertes, que aún duran todavía. Por todas las demás sierras y cuestras iba el camino como lo vemos hoy, bien desechadas las laderas y ancho diez o doce pies; y donde la cuesta era muy empinada, había por la parte de abajo sacada una pared de piedra seca, alta de uno a tres estados, y dentro terraplenado, con que se venía a emparejar y poner a nivel los lados del dicho camino; y en otras partes tenía por el lado alto hecha aún pared asimismo de piedra sin mezcla, del altor de medio estado, a modo de andén, que detuviese la tierra y piedras que de arriba rodaba, para que no cegase el camino. Por las partes destes cerros y laderas que había algún barranco o quebrada angosta que atajaba el camino, se sacaban también paredes de piedra desde abajo, aunque fuese de tres o cuatro estados de hondo, hasta emparejar las dichas quebradas con lo restante del camino, por manera, que donde más industria y trabajo era menester para abrir y reparar este camino, era en las sierras y lugares sujetos a derribarse, por donde, si se quebraban, no podía caminarse hasta que lo aderezasen, y esto cuanto el camino de los Llanos y costa de la mar (Cobo, 1964 [1653]: 244).

Bernabé Cobo y Felipe Guamán Poma de Ayala mencionan que algunos caminos transversales fueron importantes para el *Tahuantinsuyu*. El primero refirió las siguientes vías:

Otro camino pasaba desde el puerto de Túmbez a las provincias de Cajamarca y Chachapoyas. Por el distrito deste arzobispado de Lima atravesaban otros dos, uno por el valle desta ciudad de Los Reyes hasta la de Jauja; y por la provincia de Chuquiabo, otro desde la costa de la mar hasta las provincias de los Chunchos. Sin éstos, que eran los más principales, subían otros desde muchos valles marítimos, que cortaban la cordillera Nevada y llegaban hasta los pueblos más orientales y últimos del reino. Pero ningu-

no destes caminos atravesados era tan célebre ni de tanto nombre y fama como los dos primeros, que, verdaderamente, considerando el poco aparejo que esta gente tenía de artífices, instrumentos y herramientas, era obra grandiosa y que podía competir con los más soberbios de los romanos (Cobo, 1964 [1653]: 244).

Por su parte, Guamán Poma definió seis rutas principales, de las cuales dos eran caminos transversales, tres formaban parte del Camino Longitudinal de la Sierra y uno del Camino Costero:

Capac nan guamanin, que en el tiempo de los *Yngas* auía seys caminos rreales, los cuales gouernó un *ynga totricoc*, *Anta ynga*, estos dichos caminos rreales con sus atajos: El primero camino rreal por el arenal de la Mar del Sur por los llanos, el segundo camino rreal por Choclo Cocha, Carachi, Quilcata, Uata Cocha, Ura Pampa, el tersero camino rreal por Guaylla Cucho, Queca Machay, Poma Ranra, el quarto camino rreal por Bilcas Guaman, Andaguaylas y Guamanga, Taya Caxa, Xauxa, el sexto camino rreal por la cordellera de la montaña, el sétimo camino rreal de la misma montaña hacia de la Mar del Norte puesto por los *Yngas* (Guamán Poma, 1615).

Las investigaciones arqueológicas del sistema vial inka realizadas en el Perú y Bolivia han llamado la atención sobre algunos de los más destacados caminos transversales, considerados así por haber conectado importantes poblaciones, territorios y asentamientos de relevancia para el Estado inka. Éstos fueron: Tumbes-hacia la sierra, Chachapoyas-Cajamarca-valle de Zaña, Huamachuco-valle de Moche, Hatun Xauxa-Pachacamac, Vilcashuaman-Tambo Colorado (valle de Pisco), y el camino de “unión de los llanos” entre Andahuaylas, Ayacucho y Nazca. Fuera de Perú, se podría mencionar el camino entre la costa y Chuquiabo, en La Paz, Bolivia (Hyslop 1992: 119).

Los establecimientos asociados

Centros administrativos provinciales

Los centros administrativos provinciales o “cabezas de provincia” fueron las sedes de gobierno de los gobernadores inkas, los cuales ejercieron el control de las poblaciones dentro del ámbito de la provincia, y administraron los recursos producidos por ellas en los territorios conquistados. Se integraron al Cuzco a través

del Qhapaq Ñan, y con los pueblos de su jurisdicción y diferentes provincias mediante caminos transversales y locales conectados al camino principal. La ubicación de estos establecimientos, por lo general construidos en una extensa área plana, considero algunos factores vitales para su funcionamiento, como la presencia de fuentes de agua, poblaciones locales, y sobre todo su adecuada ubicación en el eje del Qhapaq Ñan. Desde la plaza de estos centros parten muchos caminos.

Estaban conformados por un conjunto de edificios especialmente diseñados y construidos para cumplir funciones de almacenamiento (*qollqas*), residencia, talleres de producción de bienes (*canchas*),¹⁷ hospedaje de funcionarios, comitivas oficiales y la milicia (*kallanka*), actividades rituales y ceremonias públicas (*ushnu*,¹⁸ baños, plaza) (Gasparini y Margolies, 1977: 103-133).

Estos centros también poseyeron un tipo de construcción denominado *acllahuasi* o “casa de las escogidas”, donde residían jóvenes mujeres llamadas *acllas* dedicadas a la elaboración de ropa fina y bebida de maíz o chicha, entre otros bienes, bajo la guía y supervisión de mujeres adultas llamadas *mamaconas*.

Los principales centros administrativos provinciales localizados en la sierra fueron Vilcashuaman (Aya-cucho), Hatun Xauxa (Junín), Pumpu (Pasco), Huánuco Pampa (Huánuco), Cajamarca (Cajamarca), Caxas y Aypate (Piura), Hatuncolla y Chucuito (Puno). En la costa se ubicaron Cabeza de Vaca (Tumbes), Chiquitoy Viejo (La Libertad), Pachacamac (Lima) y La Centinela (Chincha) (Canziani, 2009: 462-497).

Bernabé Cobo escribió que estos centros se encontraban distantes uno del otro entre 20 y 30 leguas, es decir, una distancia de entre 100 y 150 kilómetros aproximadamente, o sea, entre cinco y ocho días de caminata, mientras que Juan de Betanzos menciona una distancia de 40 leguas. Al respecto, las investigaciones arqueológicas han determinado que no existe una distancia regular entre ellos, pues su ubicación dependió de los factores ya citados, los cuales influían en su proximidad entre sí (Betanzos, 1999 [1551]: 114).

Las investigaciones arqueológicas realizadas por el Proyecto Qhapaq Ñan han definido algunas distan-

cias entre estos centros: Vilcashuaman-Hatun Xauxa: 317.486 kilómetros; Hatun Xauxa-Pumpu: 103.751 kilómetros; Pumpu-Huánuco Pampa: 131.219 kilómetros; Huánuco Pampa-Huamachuco: 289.842 kilómetros; Huamachuco-Cajamarca: 33.995 kilómetros; Cajamarca-Caxas: 261.316 kilómetros (*Guía...*, 2013).

En la medida que conquistaban los distintos pueblos y anexaban sus tierras, los inkas fueron reordenando el territorio, estableciendo nuevos límites territoriales, redistribuyendo la tierra y construyendo establecimientos que les permitieran asegurar su gobierno y continuar expandiéndose. Por eso estas instalaciones contaban con grandes cantidades de *qollqas* o depósitos para aprovisionar a los ejércitos, a los funcionarios y *mitayos*. La movilización de los ejércitos acompañados de mujeres y caravanas de llamas dependían de una compleja logística organizada y reabastecida en estos centros. Asimismo las ceremonias y fiestas entre el inka y los *curacas* provinciales celebradas en estos centros para sellar alianzas y obtener apoyo requerían de grandes cantidades de alimentos, bebida y variados objetos como ropa fina de lana de alpaca o vicuña, vasijas de cerámica u otros bienes de prestigio para obsequiarlos (Dillehay, 2003: 355-365).

Según Betanzos, el inka Pachacutec dio las siguientes instrucciones para organizar la construcción y abastecimientos de estos centros:

Ordenó y mandó que el capitán que llevase gente de guerra mandase que de cuarenta en cuarenta leguas desde la ciudad del Cuzco hasta do fuesen lo postrero que llegase fuesen hechos en los tambos de las cuarenta leguas fuesen grandes depósitos de todos mantenimientos así de maíz como de chuño y papas y quinua y aji y sal y carne seca y pescado y ovejas en pie y esta comida fuese para que llegada que fuese la gente de guerra que fuese de conquistar o pacificar alguna provincia que se hubiese rebelado le fuese dada a esta gente de guerra desta tal comida y depósitos lo que a cada uno le fuese necesario hasta llegar al otro tambo de allí cuarenta leguas do otro tanto se le diese y al espacio que había de tambo a tambo do esta comida se les daba llamó y mandó que se llamase Xuco Guaman que quiere decir en esto un vuelo de halcón y que cada año los caciques comarcanos destos tales tambos tuviesen cuidado destos depósitos y los hiciesen hinchar y proveer para lo ya dicho y beneficio dello (Betanzos, 1999 [1551]: 114).

Los primeros españoles que acompañaron a Francisco Pizarro y recorrieron el Qhapaq Ñan vieron funcionan-

¹⁷ Conjunto de habitaciones rectangulares o cuadrangulares distribuidas alrededor de un patio, por lo general rodeados por un muro perimétrico o cerco, al cual se ingresa por un solo acceso.

¹⁸ Plataformas elevadas desde las cuales se dirigían ceremonias y rituales. Por lo general se construían en la parte central de las plazas de los centros administrativos.

do estos centros, a los cuales denominaron muchas veces como “pueblos grandes”. Incluso pernoctaron en algunos de ellos. Asimismo, soldados, religiosos y funcionarios que recorrieron el camino décadas después sólo recogieron datos acerca de su existencia y ubicación, pues habían sido abandonados al poco tiempo de caer el *Tahuantinsuyu*, como sucedió en Huánuco Pampa (Hocquenghem, 1994: 1-50).

Cobo nos ofrece datos de algunos de estos centros ubicados en la sierra y en la costa:

Los dos caminos reales de la Sierra y Llanos que hemos dicho pasaban por las poblaciones mayores del reino, que eran cabezas de provincia, como Cajamarca, Jauja, Vilcas y otros lugares de la Sierra, y de los Llanos Túmbez, Chimo, Pachacama, Cincha y otros pueblos grandes, estacionados dichos pueblos por el camino de la Sierra a veinte y a treinta leguas unos de otros, en partes más y en partes menos, y por el camino de los Llanos en cada valle principal el suyo, había en ellos aposentos reales, tambos y depósitos bastecidos con grande abundancia de todas las cosas que en los tales lugares se podían haber, para poderse aposentar el Inca cuando pasase por allá y ser servido con no menos regalo, majestad y aparato que lo era en su corte, y se diese todo lo necesario a los soldados de presidio y a los ejércitos cuando pasaban por ellos (Cobo, 1964 [1653]: 244).

Estos establecimientos o “cabezas de provincia” ubicados en el camino formaban parte de un sistema de asentamientos que, junto con otros de menores dimensiones llamados *tampus*, proveían a los viajeros de todo lo necesario. El cronista Cobo se refirió así a ellos:

Sin estos pueblos grandes y otros muchos pequeños que caían en estos caminos reales o no muy desviados dellos, había tambos y depósitos bien provistos en cada jornada de cuatro y seis leguas, aunque fuese despoblado y desierto. Eran estos tambos lo mismo que nuestras ventas y mesones, sólo que se servían muy de otro modo, porque no los poseía ningún particular, edificándolos la comunidad del pueblo y provincia, y tenía obligación de preservarlos enteros limpios y proveídos de sirvientes. En ellos se alojaban los ejércitos, gobernadores y demás ministros reales, y los depósitos que en ellos había del Inca se les daba de comer y de todo lo demás que había menester; y los gobernadores que residían en las cabezas de provincia tenían especial cuidado de mandar a los pueblos tuviesen muy buen recaudo en ellos (*ibidem*: 244).

Tampus

Además de los centros administrativos provinciales descritos arriba, se construyeron otros establecimientos de menores dimensiones llamados *tampus*. Éstos estuvieron localizados, según las crónicas, entre cuatro y seis leguas de distancia entre sí, es decir, entre 20 y 30 kilómetros, aproximadamente (Agurto, 1987: 37).

Los *tampus* cumplieron funciones principalmente de almacenaje y hospedaje. Sin embargo, las investigaciones arqueológicas realizadas por Hyslop (2014: 429) y otros investigadores (Chacaltana, 2012: 91-97) sugieren que en esos sitios se desarrollaban otras actividades como la administración de territorios cercanos, así como la producción de bienes como tejidos y cerámica. La distancia promedio que hubo entre ellos fue de 15 y 25 kilómetros, la cual podía recorrerse en un solo día o incluso menos.

Así como se consideraron algunos factores medioambientales en la ubicación de los centros administrativos, la localización de los *tampus* y la distancia entre ellos se determinó por la presencia o ausencia de agua, recursos productivos, terrenos secos, pantanosos o abruptos, población cercana, proximidad a la mano de obra local, facilidades para las caravanas de llamas y para las comitivas reales (Hyslop, 2014: 458-462).

Por otro lado, los *tampus* se construyeron de diferentes dimensiones, razón por la cual no podría decirse que todos fueran iguales. Sin embargo, un rasgo en común es la presencia de la *cancha* y, en menor frecuencia, de la *kallanka*, es decir, dos clases de edificios que mayormente conformaban este tipo de sitio, además de las *qollqas*, donde se almacenaban los productos.

Cobo describió la forma general de la *kallanka*, es decir, un edificio muy común en los *tampus* y en los centros administrativos que fue empleado para cobijar a grupos de *mitimaes*, soldados y comitivas reales:

En lo que toca a su traza y forma, eran unas grandes casas o galpones de sola una pieza, larga de ciento hasta trescientos pies, y ancha treinta a lo menos y a lo más cincuenta, toda descombrada y escueta, sin división de aposentos, ni apartamientos, y con dos o tres puertas, todas en la una acera a iguales trechos. Muchos de los tambos antiguos duran enteros y sirven todavía; y los que se han caído, que son los más, se ven los rastros y ruinas; de los que están en pie son los mejores, más capaces y bien tratados que yo he visto el de Vilcas y el del pueblo de Moho,

el primero en el obispado de Guamanga, y el segundo en el de Chucuito (Cobo, 1964 [1653]: 244; Gasparini y Margolies, 1977: 204-221).

Al respecto, la medida de las *kallankas* es variable. En los *tampus* tiene un ancho aproximado de ocho metros por 30 de largo (Potrero de Payogasta, Argentina), mientras que en los centros administrativos eran más anchas y más largas, tanto como 57 metros de largo (Paredones, en la provincia del Cañar, Ecuador). No obstante, la longitud de algunas *kallankas* podía llegar a medir 115 metros, como aquella construida en Aypate, en la región Piura, Perú (César Astuhamán, comunicación personal, febrero de 2014).

La construcción, mantenimiento y abastecimiento de los *tampus* fueron a cuenta del trabajo de las poblaciones locales cercanas y supervisado por un capitán de guerra, según se lee en las precisas y severas instrucciones dadas por el inka Pachacutec con el propósito de dar a los viajeros la seguridad de conseguir un lugar de descanso muy bien abastecido con alimentos, ropa y otros objetos, así como con personal de servicio.

Según el cronista Betanzos (1999 [1551]: 114), Pachacutec:

[...] ordenó y mandó que cada capitán de gente de guerra tuviese cuidado de mandar en cada provincia de las que así fuesen conquistando luego que a ellas llegasen que hiciesen los de la tal provincia un tambo en el camino real tambo se llama aposento de gente de guerra y en los tales fuesen puestas ciertas mamaconas las cuales tuviesen cuidado de hacer y aderezar comida y chicha para los señores del Cuzco que por allí pasasen así con gente de guerra como yendo por mandado del Ynga a alguna parte y que en estos tales tambos hubiese depósitos de comida según la comida que en la tal provincia se diese y cogiese y que los caciques de la tal provincia tuviesen cuidado de saber si algún señor orejón salía del Cuzco e iba por el tal camino de su tierra para que sabido que fuese por el tal cacique o caciques les saliesen en sus tambos y provincias a le hacer todo servicio y reverencia como a señores del Cuzco y ellos sus tales vasallos y que tuviesen allí en los tambos indios aparejados para llevar las cargas de los tales señores y que estos indios de carga no pasasen de tambo a tambo y que si pasasen de tambo alguno que el cacique de la provincia e tambo do hubiesen pasado le fuesen dados veinte golpes con una piedra en las espaldas con toda la fuerza del hombre que así se los diese porque les fuese castigo y otra vez no dejase pasar de su tambo los indios que así

llevasen las tales cargas y si el tal cacique los tornase a hacer y consentir pasar los tales indios cargados por su tierra e tambo que el tal cacique fuese tenido por incorregible y por tal fuese en el tal su tambo ahorcado.

John Hyslop (2014: 426) propuso que en todo el sistema vial, el inka pudo mantener entre mil y dos mil *tampus*.

Qollqas

Fueron los depósitos o almacenes donde se guardaban armas, ropa y alimentos, entre otros bienes, los cuales sirvieron para alimentar y vestir a soldados, autoridades, funcionarios y trabajadores que se desplazaban por el camino. Sirvieron también para proveer alimentos y bienes en épocas de escasez provocadas por desastres naturales. La localización de las *qollqas*, construidas en las zonas altas, favorecía el ingreso del viento frío que se filtraba por sus pequeñas ventanas, situación que contribuía a mantener los alimentos en una temperatura adecuada y a que se conservaran en buen estado.

Craig Morris señala que se construyeron con muros de piedras unidas con barro y techos de ichu. Algunos tuvieron forma circular, otros, rectangular o cuadrangular. En las *qollqas* circulares se depositaban granos como el maíz, mientras en las cuadrangulares y rectangulares se almacenaban tubérculos como la papa (Morris, 1999: 23-26).

Se organizaron en grupos y en hileras, un poco alejadas de otras construcciones, siguiendo el contorno de las laderas de los cerros cercanos, como en los centros administrativos de Pumpu y Huánuco Pampa. Rara vez depósitos de diferentes formas se construían en una misma hilera (Canziani, 2009: 471, 479; Agurto, 1987: 53; Gasparini y Margolies, 1977: 109, 116).

Los productos almacenados en las *qollqas* eran registrados por el *quipucamayoc*, quien era el funcionario responsable de llevar las cuentas mediante los *quipus*.¹⁹ De esa forma se conocía con exactitud la cantidad de los distintos bienes que ingresaban y salían.

Hatun Xauxa, en el valle del Mantaro en Junín, Copapachi, en Bolivia, y Campo del Pucara, en Argentina,

¹⁹ *Quipu*: instrumento de cuerdas de colores anudadas, utilizado por los *quipucamayocs* y por los administradores inkas a fin de mantener registros censales y tributarios de las poblaciones y los recursos que se encontraban bajo su control.

poseen 2 726, 2 400 y 1 717 *qollqas*, respectivamente, la mayor cantidad de depósitos en todo el *Tahuantinsuyu*. En Huánuco Pampa, un importante centro administrativo localizado al lado del camino en una extensa meseta del departamento de Huánuco, se construyeron 496 *qollqas*, mientras en Pumpu, localizado a orillas del lago Chinchaycocha, en la meseta de Bombón, 589 *qollqas* (*Guía...*, 2013: 57; D'Altroy, 2003: 331-337; Jenkins, 2001: 677).

Apachetas

Las apachetas son pequeñas acumulaciones artificiales de piedras no trabajadas, de tamaño pequeño o mediano, de forma casi cónica y que se localizaban al costado de los caminos. Los caminantes, al llegar al lugar donde éstas se encontraban, arrojaban las piedras, con lo que se formaban de diferentes dimensiones.

En los siglos XVI y XVII algunos sacerdotes evangelizadores escribieron que las apachetas o “rimeros de piedras”, como ellos las denominaban, se las hallaba “en el alto de una cuesta [o] muy de hordinario en los caminos reales en las cumbres de las subidas de cuestras y en las encrucijadas y juntas de caminos” (Polia, 1999: 253, 358, 417-418).²⁰

El Proyecto Qhapaq Ñan ha identificado a las apachetas localizadas en zonas montañosas como abras o pasos, cimas o laderas de cerros, quebradas, etc., y muy rara vez en lugares a baja altitud, como la costa o los valles.

En sus reconocimientos arqueológicos de caminos inkas, por ejemplo, Hyslop (1992: 199-205) siempre las registró sobre los 4 200 msnm. Los caminantes en ascenso por el camino podían llegar a una apacheta desde donde obtenían una vista panorámica de la ruta recorrida y por seguir hasta donde alcanzaba la vista.

Los relatos de los cronistas y de algunos viajeros como George Squier, Antonio Raymondi, Ernst Middendorf y Charles Wiener, que exploraron Perú durante la segunda mitad del siglo XIX, refieren que los caminantes no sólo les colocaban piedras, sino además otros objetos como el *acullico*, es decir, el bolo de hoja de coca mascada, cejas, pestañas, cabellos, maíz mascado, ichu o paja amarrada en forma de soguillas, sandalias, plumas, flores, puñados de tierra e incluso pedazos de tejido. El padre Fernando de Avendaño escribió “[...] y

²⁰ Véase *Cartas Annuas* (Colegio del Cuzco, doc. 8, 1597, p. 253; provincia de Chinchaycocha, doc. 29, fol. 258, 1614; Abancay, doc. 33, fol. 388, 1618) en Polia (1999).

cuando los serranos bajan a los llanos usan tirarse las pestañas, ofreciéndolas a sus ídolos [...] y cuando van camino ofrecen en las encrucijadas y puertos coca o maíz mascado, flores u otras cosas, pidiendo que los dejen pasar en salvo y les quiten el cansancio en el camino” (Avendaño, 2003 [1617]: 715, 718).

Según estas narraciones, los diferentes objetos eran dados como ofrenda a los *apus Wamanis* o dioses tutelares habitantes de las montañas, a la Pachamama o Madre Tierra, a Pachacamac, al Sol, con el propósito de obtener su ayuda, que les diera fuerzas para proseguir con el viaje y les quitara el cansancio, así como evitar todo mal o peligro que les pudiera ocurrir a ellos o a sus animales durante la marcha.

Chasquiuisis

Los *chasquiuisis* fueron pequeños recintos donde vivieron temporalmente los *chasquis* o “correo de a pie” mientras duraba su servicio. Se ubicaron al borde del camino, uno frente al otro. Estas postas se localizaban a una distancia de entre tres y seis kilómetros, la cual se podía recorrer en poco más de 15 minutos. En ellas había uno o dos *chasquis* esperando al otro, que se aproximaba corriendo y trayendo el mensaje para tomar su lugar y continuar su carrera hasta la siguiente posta (Serrudo, 2004: 439; Agurto, 1987: 47).

El cronista Polo de Ondegardo describió “que parece fácil y era de mucho travaxo por ser hordinario y continuo, y era en todos los caminos rreales de Quito hasta Chile e más adelante por la gobernación hasta donde el Ynga conquistó e puso las fronteras por la sierra y por los llanos y en muchas travesías principalmente adonde avía fronteras, tenya puesto Chasquis cada uno por su tierra” (Polo de Ondegardo, 1916 [1571]: 103-105 *apud* Ramón, 1994: 17-39).

Este sistema de correo fue muy importante para el *Tahuantinsuyu*, pues le permitió al inka conocer en pocos días lo sucedido en sus dominios, incluso en las zonas más alejadas del Cuzco, como Quito.

Durante el gobierno de los inkas, los *chasquis* recorrían con tanta velocidad los caminos que en 10 días el inka podía tener respuesta del mensaje enviado desde el Cuzco hacia Quito, a 2 500 kilómetros de distancia. Mediante este sistema de correos, un mensaje de Lima a Cuzco se llevaba en tres días, mientras que los mensajeros españoles a caballo demoraban entre 12 y 13 en recorrer esta misma ruta (*Guía...*, 2013: 61; Agurto, 1987: 48).

Finalmente, resulta interesante destacar la cita de Buenaventura de Salinas y Córdova, donde indica que en las postrimerías del *Tahuantinsuyu*, el inka buscó especializar a una población en el servicio de chasquis: “Nombró una provincia entera para que en ella se criassen y entre sacassen ligerísimos correos que se ocupassen siempre en subir y baxar los cerros (Salinas y Córdova, 1957 [1630]: 100, *apud* Ramón, 1994: 20).

El significado del Qhapaq Ñan como patrimonio cultural nacional, andino y de la humanidad

El Estado peruano declaró en 2001, a través del Decreto Supremo Núm. 031-2001-ED de “preferente interés nacional la investigación, identificación, registro, protección, conservación y puesta en valor de la red de caminos existentes en el Imperio Incaico dentro del territorio nacional”. Asimismo, encargó al Poder Ejecutivo la creación de una comisión nacional para lograr los objetivos propuestos en el decreto mencionado.

El principal objetivo de este Decreto Supremo consistió en investigar, identificar, registrar, conservar y poner en valor el Sistema Vial Inka y los sitios asociados, recuperándolo como medio para el desarrollo económico de las poblaciones locales a través del turismo; fomentando el uso racional del patrimonio cultural y el conocimiento de nuestra identidad histórica.

A esta norma se le sumó el Decreto Supremo Núm. 035-2001-ED, el cual precisó que 30% de los ingresos directamente recaudados por la Dirección Departamental de Cultura Cusco del entonces Instituto Nacional de Cultura (hoy Ministerio de Cultura) se destinaran en exclusiva al programa de investigación, registro, conservación y puesta en valor del Qhapaq Ñan. Este instituto creó el Proyecto Qhapaq Ñan como el órgano encargado de emprender las acciones establecidas por el Decreto Supremo Núm. 031-2001-ED.

El Proyecto Qhapaq Ñan del Ministerio de Cultura del Perú inició el registro arqueológico, etnográfico y del entorno territorial del Sistema Vial Inka entre 2003 y 2008.

En este último año, por iniciativa de Perú, se comenzó una nueva etapa de trabajo conjunto con aquellos países andinos cuyos territorios formaron parte del *Tahuantinsuyu*, a fin de inscribirlo en la Lista Tentativa del Patrimonio Mundial de la UNESCO, proceder a preparar el expediente técnico para presentarlo ante ese organismo internacional y solicitar su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial.

Esta inscripción al fin se obtuvo en junio de este año bajo la categoría de itinerario cultural y según los criterios (ii), (iii), (iv) y (vi) de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de 1972 de la UNESCO.

Con esta inscripción se reconoció al Sistema Vial Andino –Qhapaq Ñan– como un bien cultural de Valor Universal Excepcional, el cual posee un rico patrimonio material e inmaterial compartido por Perú, Colombia, Ecuador, Bolivia, Argentina y Chile, el cual estuvo conformado por una extensa red vial de 60 000 kilómetros, la cual articuló e integró, a través de los Andes, territorios y diversas poblaciones dentro de una dimensión continental.

Asimismo, reconoce que el Qhapaq Ñan es el resultado de una larga tradición cultural vigente desde hace varios milenios que fortalece en el presente nuestra identidad cultural, y la proyecta hacia el futuro y hacia la humanidad.

En este sentido, y como mecanismo de integración, el Qhapaq Ñan provee en la actualidad un marco propicio para el intercambio de experiencias regionales que generen diversos conocimientos, y fortalezcan procesos de identidad y construcción de ciudadanía intercultural.

Las reuniones sostenidas entre los equipos técnicos de los seis países involucrados en el proceso de nominación del Sistema Vial Andino –Qhapaq Ñan– fueron la expresión de esta voluntad y necesidad de unificar esfuerzos y criterios técnicos para elaborar y presentar un expediente conjunto que permitiera lograr su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial.

Gracias a las investigaciones realizadas en estos países, este bien cultural muestra las diversas soluciones de ingeniería vial ejecutadas para superar los desafíos que parecía imponer un medio físico accidentado como los Andes.

Estas “obras de arte viales” fueron los puentes, el sistema de drenaje, los caminos elevados empedrados y los túneles, así como aquellas muestras excepcionales de infraestructura y servicios asociados con el camino, como los centros administrativos provinciales y los tambos.

El Qhapaq Ñan, al recorrer diversos ecosistemas y articular a las poblaciones que los habitaban, contribuyó con los procesos de intercambio de productos y conocimientos que posibilitaron la generación de una rica diversidad genética (por ejemplo, plantas nativas cultivadas) y cultural (cosmovisión), que hoy en día,

después de más de 500 años, continúa vigente en algunos tramos del camino gracias al uso que le dan las poblaciones cercanas a él, lo cual fortalece nuestra visión de complementariedad ecológica y diversidad cultural en los Andes.

Recorrer el Qhapaq Ñan permite identificar también aquellas expresiones vivas que resultan de ese estrecho vínculo de la población local con el territorio y su patrimonio material e inmaterial, que les permite seguir fortaleciendo su identidad local, regional y nacional.

En este orden de ideas, el Proyecto Qhapaq Ñan del Ministerio de Cultura del Perú desarrolla un conjunto de acciones de revaloración y difusión de este rico patrimonio entre las comunidades cercanas a los tramos de caminos, así como entre la población peruana en general, por medio de la publicación de los resultados de las investigaciones arqueológicas, antropológicas, históricas y geográficas; del montaje de exposiciones museográficas y fotográficas temporales e itinerantes en el Perú; de la realización de talleres educativos para niños en museos, escuelas, espacios públicos y ferias de libros nacionales e internacionales, así como de la celebración de seminarios académicos y talleres de capacitación y sensibilización para los investigadores, los estudiantes universitarios y el público en general.

Ahora que el Sistema Vial Andino –Qhapaq Ñan– posee la declaratoria de patrimonio mundial, el Proyecto Qhapaq Ñan del Ministerio de Cultura del Perú viene fortaleciendo todavía más el trabajo con las comunidades aledañas a los tramos de caminos nominados para gestionar sostenible y sustentablemente este bien, así como para garantizar su adecuada conservación y protección.

Si en el siglo xv los gobernantes inkas del Cuzco tuvieron la visión perspicaz de construir el Qhapaq Ñan para expandir el *Tahuantinsuyu*, con lo que lograron comunicar y articular el territorio andino mediante una extensa red de caminos longitudinales y transversales, hoy en día, en el siglo xxi, los seis países donde se localiza el Sistema Vial Andino tienen la gran tarea y responsabilidad de trascender sus propias demarcaciones políticas que en la actualidad dividen sus territorios a modo de integrarse todavía más y continuar uniéndose esfuerzos con el objetivo de investigar, conservar, proteger, poner en valor y difundir este valioso legado de los inkas para el conocimiento y disfrute de las generaciones presentes y futuras.

Bibliografía

- Agurto, Santiago, *Estudios acerca de la construcción, arquitectura y planeamiento incas*, Lima, Cámara Peruana de la Construcción, 1987.
- Astuhumán, César, "Los otros pariacaca: oráculos, montañas y parentelas sagradas", en Marco Curatola y Mariusz S. Ziolkowski (eds.), *Adivinación y oráculos en el mundo antiguo*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos-Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008, pp. 97-119.
- _____, "El concepto de provincia inca", *Arqueología y Sociedad*, núm. 17, 2006, pp. 273-292.
- _____, "El santuario de Pariacaca", *Alma Mater. Revista de Investigación de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*, núm. 17, 1999, pp. 127-1147.
- Avendaño, Fernando de, "Relación de las idolatrías de los indios", en *Procesos y visitas de idolatrías. Cajatambo, siglo xvii*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos/Pontificia Universidad Católica del Perú, 2003.
- Ávila, Francisco de, *Dioses y hombres de Huarochirí. Narración quechua recogida por Francisco de Ávila [¿1598?]*, Lima, Universidad Antonio Ruiz de Montoya, 2009.
- Barraza, Sergio, "Redefiniendo una categoría arquitectónica inca: la kallanka", *Bulletin de l'Institut Français d'Etudes Andines*, vol. 39, núm. 1, 2010, pp. 167-181.
- Bauer, Brian y Charles Stanish, *Las islas del Sol y de la Luna: ritual y peregrinaje en los antiguos Andes*, Lima, Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas, 2003.
- Beck Colleen, M., "Cross-Cutting Relationships: The Relative Dating of Ancient Roads on the North Coast of Peru", en Charles Trombold (ed.), *Ancient Road Network and Settlement Hierarchies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 66-79.
- Bonavia, Duccio, "El gran Apu Pariacaca y el Camino Real", *Arkinka. Revista de Arquitectura, Diseño y Construcción*, año 5, núm. 50, 2000, pp. 92-103.
- Campana, Cristóbal, "Los caminos de Chan Chan", *Sian. Revista Arqueológica*, año 10, núm. 16, 2005, pp. 5-23.
- Canziani, José, *Ciudad y territorio en los Andes: contribuciones a la historia del urbanismo prehispánico*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2009.
- Casaverde, Guido y Segisfredo López, *El camino entre Inkawasi de Lunahuana y la Quebrada Topara: vía para la conquista inka del señorío guarco*, Lima, Programa Qhapaq Ñan-Ministerio de Cultura, 2011a.
- _____, "Propuesta metodológica para la identificación y registro arqueológico del Qhapaq Ñan", *Inka Llaqta. Revista de Investigaciones Arqueológicas y Etnohistóricas Inka*, núm. 1, 2011b, pp. 79-101.
- Ceruti, Constanza, "Panorama de los santuarios incas de alta montaña en Argentina", *Sociedad y Arqueología*, núm. 18, 2007, pp. 211-228.

- Cieza de León, Pedro de, "El señorío de los incas", en *Colección de fuentes e investigaciones para la historia del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos (Textos Básicos, 1), 1967 [1553].
- _____, *La crónica del Perú*, Lima, Peisa (Biblioteca Peruana, 1), 1973 [1553].
- Cobo, Bernabé, *Historia de la Fundación de Lima*, Madrid, Atlas (Biblioteca de autores españoles, Obras del padre Bernabé Cobo, XCI-XCII), 1964 [1653].
- Curatola, Marco y Mariusz Zio Łkowski, *Adivinación y oráculos en el mundo andino antiguo*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos/Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008.
- Chacaltana, Sofia, "Economía urbana inca: el rol del sistema de almacenamiento en las ciudades incaicas", *Inka Llaqta*, núm. 3, Lima, 2012, pp. 77-108.
- D'altroy, Terence, *Los incas*, Barcelona, Ariel, 2003.
- Diccionario de la lengua española*, Real Academia Española, Madrid, 2014, en línea [http://www.rae.es/recursos/diccionarios/drae].
- Diez de Betanzos, Juan, *Suma y narración de los incas*, Cuzco, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cuzco, 1999 [1551].
- Dillehay, Tom, "El colonialismo inka, el consumo de chicha y los festines desde una perspectiva de banquetes políticos", *Boletín de Arqueología*, núm. 7, 2003, pp. 355-365.
- Espinosa Campos, Diego de, *Los indios del repartimiento de Ichocguanuco contra los indios pachas sobre el servicio y mitas del puente del río Huánuco*, Lima, Biblioteca Nacional del Perú (Manuscritos, A 474), 1965.
- Espinosa, Juan, "El túnel inca, puente Pachachaca y el oráculo del Apurímac: una aproximación a su estudio", *Inka Llaqta*, núm. 2, 2011, pp. 85-98.
- Espinosa, Ricardo, *La gran ruta inca. El Capaq Ñan*, Lima, COPE de Petróleos del Perú, 2006.
- Espinoza, Waldemar, "El memorial de Charcas. 'Crónica' inédita de 1582", *Cantuta*, 1969, pp. 117-152.
- Estete, Miguel de, *Relación del viaje que hizo el señor capitán Hernando Pizarro por mandado de señor gobernador Francisco [...] su hermano, desde el pueblo de Caxamalca a Paracama, y de allí a Jauja*, Lima, Editores Tecnicos Asociados (Biblioteca Peruana), 1ª serie, t. I, 1968 [1533].
- Ferdon, Edwin, "Un camino de la altiplanicie peruana", en Roger Ravines (ed.), *Tecnología andina*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1978, pp. 641-652.
- Gallegos, Héctor, *El viejo Perú*, Lima, Colegio de Ingenieros del Perú, 2000.
- Garcilaso de la Vega, Inca, *Comentarios reales de los Incas*, 1ª parte, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1963 [1609].
- Gasparini, Graziano y Louis Margolies, *Arquitectura inka*, Caracas, Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas-Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad Central de Venezuela, 1977.
- Guaman Poma de Ayala, Felipe, *Nueva coránica y buen gobierno*, Copenhague, Departamento de Manuscritos y Libros Raros-Biblioteca Real de Dinamarca, 2001 [1615], en línea [www.kb.dk/permalink/2006/poma/info/es/frontpage.htm].
- Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan*, Lima, Proyecto Qhapaq Ñan-Ministerio de Cultura, 2013.
- Hayashida, Frances, "Leyendo el registro arqueológico del dominio inka: reflexiones desde la costa norte del Perú", *Boletín de Arqueología*, núm. 7, 2003, pp. 305-320.
- Hocquenghem, Anne Marie, "Los españoles en los caminos del extremo norte del Perú en 1532", *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, vol. 23, núm. 1, pp. 1-67.
- Humboldt, Alexander von, *Mi viaje por el camino del inca, 1801-1802*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 2006.
- Hyslop, John, *Qhapaqñan. El Sistema Vial Inkaico*, Lima, Petróleos del Perú, 2014.
- _____, *El Sistema Vial Inkaico*, Lima, Instituto Andino de Estudios Arqueológicos/Petróleos del Perú, 1992.
- _____, "Observations About Research on Prehistoric Roads in South America", en Charles Trombold (ed.), *Ancient Road Network and Settlement Hierarchies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 28-33.
- Informe por cuencas hidrográficas del registro de tramos y sitios campañas, 2003-2004*, Lima, Programa Qhapaq Ñan-Instituto Nacional de Cultura, 2006.
- Jenkins, David, "A Network Analysis of Inka Roads, Administrative Centers, and Storage Facilities", *Ethnos*, vol. 48, núm. 4, 2001, pp. 655-687.
- Kosok, Paul, "El transporte en el antiguo Perú", en Roger Ravines (ed.), *Tecnología andina*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1978, pp. 615-625.
- López Martínez, Héctor, "Oro y caminos: la fama del Perú", *Revista de Humanidades Mercurio Peruano*, vols. 481-482, 1969, pp. 463-467.
- López, Segisfredo, "La red vial inka en la región Puno", en Luis Flores y Henry Tantalean (eds.), *Arqueología de la cuenca del Titicaca, Perú*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2012, pp. 387-427.
- Lumbreras, Luis Guillermo, *Plan de manejo del complejo arqueológico de Marcahuamachuco*, Perú, Municipalidad Provincial de Sánchez Carrión, 2010.
- Mackey, Carol, "La transformación socioeconómica de Farfán bajo el gobierno inka", *Boletín de Arqueología*, núm. 7, 2003, pp. 321-354.
- Matos, Ramiro, "El camino real inca y la carretera moderna en Chinchaycocha, Junín", *Arqueología y Vida*, núm. 3, 2010, pp. 315-334.
- Moreno, Isaac, *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2006.
- Morris, Craig, "La arquitectura del Tahuantinsuyu", en *Los incas. Arte y símbolos*, Lima, Banco de Crédito del Perú, 1999, pp. 1-59.

- Murra, John, "Nos hacen mucha ventaja. La percepción europea temprana de los logros andinos", en *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto de Estudios Peruanos, 2009a, pp. 25-40.
- _____, El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas, en *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto de Estudios Peruanos, 2009b, pp. 85-125.
- _____, "El tráfico de Mullu en la costa del Pacífico", en *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Instituto de Estudios Peruanos, 2009c, pp. 171-179 pp.
- Núñez, Lautaro, "Geoglifos y tráfico de caravanas en el desierto chileno", en *Homenaje al Dr. Gustavo Le Paige S. J.*, Antofagasta, Universidad del Norte, 1976.
- Núñez, Lautaro y Tom Dillehay, *Movilidad giratoria, armonía social y desarrollo en los Andes meridionales: patrones de tráfico e interacción económica*, Antofagasta, Universidad Católica del Norte, 1995 [1979].
- Parssinen, Martti y Ari Siiriainen, *Andes orientales y amazonia occidental. Ensayos entre la historia y la arqueología de Bolivia, Brasil y Perú*, La Paz, Universidad Mayor de San Andrés/CIMA, 2003.
- Pizarro, Hernando, *Carta a la Audiencia de Santo Domingo del 23 de noviembre de 1533*, Lima, Editores Tecnicos Asociados (Biblioteca Peruana, 1), 1ª serie, t. I, 1968 [1533].
- Pizarro, Pedro, *Relación del descubrimiento y conquista de los reinos del Perú*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1986 [1571].
- Polia, Mario, *La cosmovisión religiosa andina en los documentos inéditos del Archivo Romano de la Compañía de Jesús (1851-1752)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1999.
- Polo de Ondegardo, Juan, "Relación de los fundamentos acerca del notable daño que resulta de no guardar a los indios sus fueros", en Horacio H. Urteaga (ed.), *Colección de libros y documentos referentes a la historia del Perú*, Lima, Sanmartí, vol. 3, 1916 [1571], pp. 45-188.
- Pozzi Escot, Denisse y Katiusha Bernuy, *Pachacamac. Calle Norte-Sur. Investigaciones arqueológicas*, Lima, Museo de Sitio Pachacamac/ Programa Qhapaq Ñan-Ministerio de Cultura, 2010.
- Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de campaña 2004, Instituto Nacional de Cultura, Lima, 2005.
- Ramón Joffre, Gabriel, "Chasqueros coloniales (s. XVI-XVII), Sequilao, año III, núm. 6, 1994, pp. 17-39.
- Ramos Gavilán, Alonso, *Historia del Santuario de Nuestra Señora de Copacabana*, La Paz, Academia Boliviana de la Historia, 1988.
- Ravines, Roger, "Transporte y comunicación en el antiguo Perú", en Roger Ravines (ed.), *Tecnología andina*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1978, pp. 605-614.
- Regal, Alberto, *Los caminos del inca en el antiguo Perú*, Lima, Sanmartí y Cía., 1936.
- _____, *Los puentes del inca en el antiguo Perú*, Lima, Imprenta Gráfica Industrial, 1972.
- Salinas y Córdova, Buenaventura de, *Memorial de las historias del nuevo mundo Piru*, Instituto de Etnología-Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1957.
- Sancho de la Hoz, Pedro, *Relación para S. M. de lo sucedido en la conquista y pacificación de estas provincias de la Nueva Castilla y de la calidad de la tierra, después que el capitán Hernando Pizarro se partió y llevo a su majestad la relación de la victoria de Caxamalca y de la prisión del cacique Atabalipa*, Lima, Editores Técnicos Asociados (Biblioteca Peruana), 1ª serie, t. I, 1968 [1571].
- Sanhueza, Cecilia, "Medir, amojonar, repartir: territorialidades y prácticas demarcatorias en el camino incaico de Atacama (II Región, Chile)", *Chungara. Revista de Antropología Chilena*, vol. 2, núm. 36, 2004, pp. 483-494.
- Serrudo, Eberth, "Sistema Vial y asentamientos inca en la provincia de Huari", en Bebel Ibarra (ed.), *Arqueología de la sierra de Ancash. Propuestas y perspectivas*, Lima, Instituto Cultural Runa, 2004, pp. 93-111.
- Schreiber, Katharina, "The Association Between Roads and Politics: Evidence for Wari Roads in Peru", en Charles Trombold (ed.), *Ancient Road Network and Settlement Hierarchies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 243-252.
- Schjellerup, Inge, *Incas y españoles en la conquista de los chachapoya*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2005.
- Squier Ephraim, George, *Un viaje por tierras incaicas. Crónica de una expedición arqueológica (1863-1865)*, Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1974 [1877].
- Thompson, Donald E. y John V. Murra, "Puentes incaicos en la región de Huánuco Pampa, Lima, en *Cuadernos de Investigación. Antropología 1*, Huánuco, Universidad Nacional Hermilio Valdizan, 1966, pp. 79-94.
- Vaca de Castro, Cristóbal, "Ordenanzas de tambos, distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias respectivas hechas en la ciudad del Cusco en 31 de mayo de 1543", *Revista Histórica III*, 1908 [1543], pp. 427-492.
- Vilchez, Carolina, "El taller de *Spondylus* de Cabeza de Vaca, Tumbes", *Cuaderno del Qhapaq Ñan*, año 1, núm. 1, 2013, pp. 116-133.
- Ware, Dora y Betty Beatty, *Diccionario manual ilustrado de arquitectura*, México, Gustavo Gili, 1981.
- Wilson, David, *Caminos, sitios y muros grandes prehispánicos de los desiertos entre los valles de Moche y Casma, Costa Norte. Un informe preliminar*, Texas, Departamento de Antropología-Universidad Metodista del Sur/Werner Green Foundation for Anthropological Research New York, 1989, pp. 1-17.
- Zárate, Agustín de, *Historia del descubrimiento y conquista del Perú*, Lima, Editores Técnicos Asociados (Biblioteca Peruana), 1ª serie, 1968 [1571], t. II, pp.105-413.

El Qhapaq Ñan y la cuestión étnica. Valores y sabiduría indígena

Jessarela Miranda Dávila*

Resumen

Más que como un patrimonio o un producto de las técnicas implementadas por el Estado inca, este trabajo interpreta al Qhapaq Ñan en términos del significado que adquiere para los grupos étnicos contemporáneos, que lo siguen utilizando y reinterpretando con base en sus sistemas de valores y tradiciones culturales. La situación actual de estos grupos se denuncia en el contexto del trabajo antropológico.

Abstract

This work interprets the Qhapaq Ñan not as a mere legacy, as a product of the technique used by the Inca State, but in terms of the significance that it has for the contemporary ethnic groups, that to this day use it and re-interpret it based on their system of cultural values and traditions. This anthropological work denounces their conditions as objects of its research.

La importancia del Qhapaq Ñan¹ como monumento histórico y cultural resulta innegable, pero también vale la pena resaltar el valor social que tiene en la actualidad, es decir, los usos que se le dan y la visión de los caminos como parte de la sabiduría andina, todo lo cual se practica dentro de la “cultura del caminante”. Resulta interesante conocer cuál es el significado del Qhapaq Ñan entre los habitantes de los Andes que todavía lo recorren y el hecho de que aún es parte de su identidad.

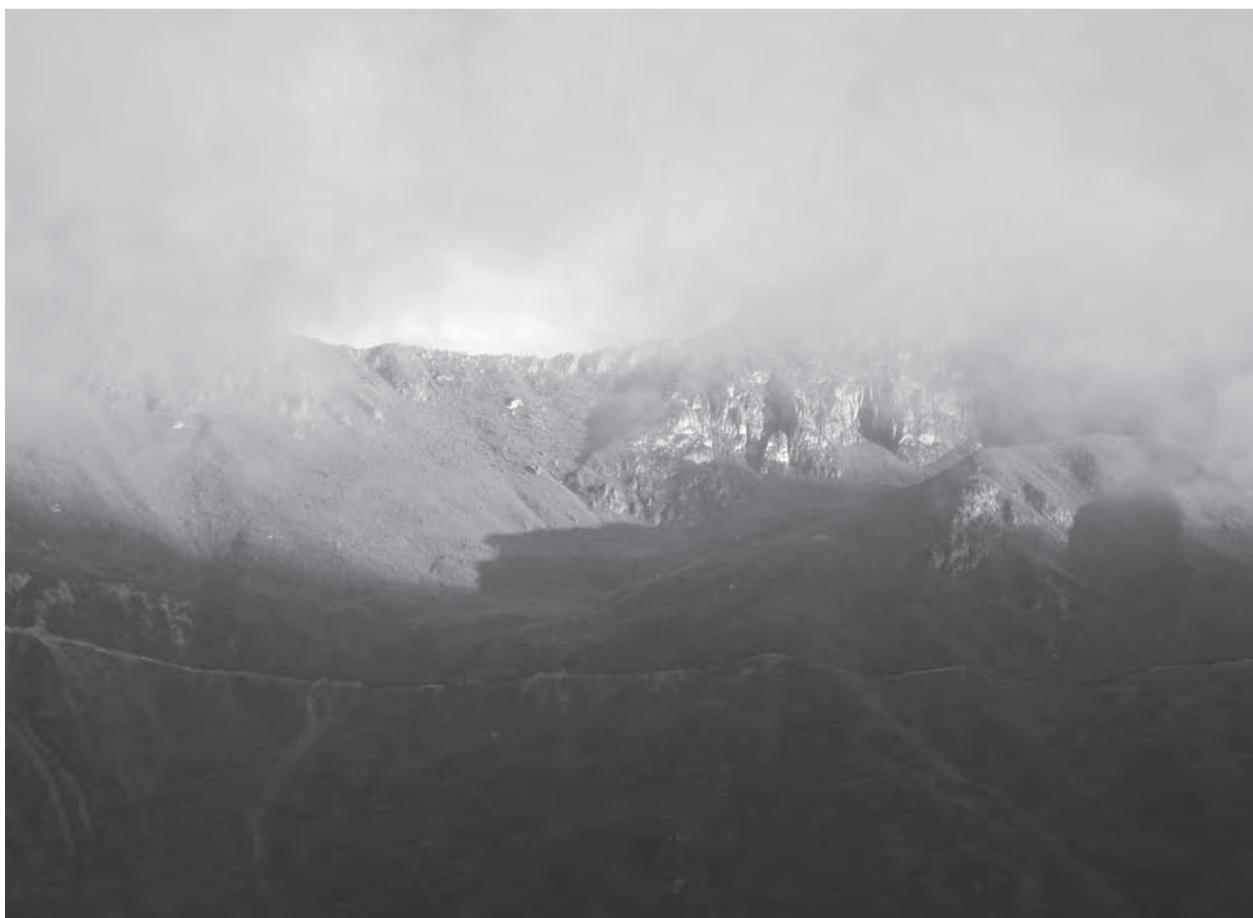
Los orígenes y la evolución de este fascinante camino están ligados con la sociedad misma. Por tanto, tenemos aquí una historia de resistencia y revaloración que forcejea con la globalización. El “Gran Camino” tiene mucho que enseñarnos aún, seamos andinos o no, pues si lo pensamos mejor en realidad es un camino hacia el “buen vivir”.

El Qhapaq Ñan es un complejo de caminos que ocupa buena parte del occidente sudamericano y se distribuye a lo largo de dos vías principales que corren casi paralelas: una por la cordillera de los Andes y la otra por las costas del océano Pacífico. A su vez, estas vías troncales se encuentran conectadas entre sí por muchos otros caminos transversales que las unen de este a oeste. Las dos rutas principales confluían en la ciudad de Cuzco y la dividían en cuatro partes,² es decir, iban aisladas desde el norte (Pasto, Colombia y Quito, Ecuador), se juntaban en Cuzco y posteriormente volvían a separarse hasta alcanzar su límite sureño (Río Maule, Chile, y Mendoza, Argentina). Se calcula que la ruta serrana tiene un largo de 5 658 kilómetros. Por su parte, la ruta costera cuenta con 3 943 kilómetros. Según las estimaciones de algunos especialistas, la extensión total del Qhapaq Ñan es de aproximadamente 50 000 kilómetros (Casaverde, 2013).

* Licenciada en Etnohistoria, ENAH (lefillibleu@hotmail.com).

¹ “Qhapaq Ñan” son las palabras de origen quechua con que los incas designaban al complejo de caminos. Literalmente se traducen como “Gran Camino” (Lira, 1941).

² De hecho, esta cuatripartición que nacía del “ombiligo del mundo” se aplicaba a la organización espacial y territorial del Tahuantinsuyu. No en balde su traducción como “tierra de las cuatro partes”.



Cañón del Colca, Arequipa, Perú, 2014 **Fotografías** Jessarela Miranda Dávila

Aunque su máximo esplendor y sofisticación se alcanzaron gracias a la cultura inca, cabe mencionar que sus orígenes se remontan a mucho tiempo atrás. En realidad, el Qhapaq Ñan nació de la interacción social, pues sus rutas evolucionaron en función de las necesidades de los grupos humanos que se desarrollaron en distintas regiones, no sólo en los Andes y no sólo los incas. Desde luego que el ser humano andino desarrolló rasgos culturales propios, pero no lo hizo en forma aislada. Sostuvo estrechas relaciones con los pueblos de la costa y de las selvas, y con ellos intercambió alimentos, técnicas, productos y, lo más importante, ideas.³

Sí, ideas. Y la palabra clave aquí es “comunicación”. En un comienzo los caminos fueron rutas económi-

cas. Tras esos primeros contactos se pasó a las rutas de carácter religioso y a la transmisión de técnicas constructivas, agrícolas, artesanales y todo tipo de conocimientos, que van desde la observación astronómica hasta el uso de plantas medicinales. Lo interesante del caso es que una gran diversidad de poblaciones se mantenía en contacto y tenía intercambios activos a pesar de sus diferencias culturales, las cuales provocaron serios choques entre ellas. Finalmente, la pugna entre identidades diversas llevó a la creación de rutas militares, administrativas y de control (Miranda, 2010).⁴ Algunos de los caminos que ya se insertan en esta tónica son los elaborados por las culturas moche, wari y chimú.

Naturalmente, el caso más elaborado de entramado de rutas que pasa a la categoría de “sistema vial”⁵ es el Qhapaq Ñan del *Tahuantinsuyu*. En mi opinión éste

³ Hay muchos ejemplos al respecto: un mono selvático grabado en el desierto de Nazca, la impresionante ruta del *mullu* que ha estado presente en un sinnúmero de ofrendas de norte a sur y de este a oeste, cuyo origen exclusivo es la península de Santa Elena, en Ecuador. Otras rutas interesantes que demuestran los antiguos y activos contactos entre pueblos de ecosistemas distintos son las de la hoja de coca o las plumas preciosas provenientes de la selva. Incluso una estrecha comunicación e intercambio de ideas se observa al estudiar la expansión de cultos tan representativos como el que se rindió al “dios de los báculos”, presente en lugares y épocas distintas (culturas paracas, chavín y tiahuanaco).

⁴ En la primera parte de este trabajo se realiza un estudio etnohistórico acerca del origen y evolución del Qhapaq Ñan incaico, a partir de un estudio documental y de fuentes arqueológicas.

⁵ Por lo general, una red vial permite que las interconexiones y las rutas sean más eficientes para llegar de un lugar a otro. Cuenta con una estructura formal e identificable. Por otra parte, se incluye la existencia de servicios asociados con la red, así como el control y mantenimiento del tránsito (Gallegos, 2000).



Puno, Perú, 2014

fue un efectivo sistema de control político y territorial, pero iba más allá de la función de unir un lugar con otro. Se trataba de un elemento panandino, con lógica propia, la cual se desplegaba en tres niveles: económico, político y filosófico. De hecho todavía queda reminiscencia de esto. Ya lo explicaré más adelante. De momento esbozaré un breve estado de la cuestión acerca de cómo es que este camino adquirió tanta importancia, quiénes han sido sus precursores y cómo es que se ha dado a conocer.

El Qhapaq Ñan ha atraído la atención desde tiempos remotos, por lo que se han hecho descripciones detalladas y estudios acerca de él. Por ejemplo, son vastas las descripciones de los cronistas españoles que lo vieron en pleno funcionamiento y que, admirados de él, lo citaron constantemente. Después de colapsado el *Tahuantinsuyu*, resultó de interés para viajeros de los siglos xvii y xviii, tales como Alexander von Humboldt. No fue hasta 1984 cuando Jonh Hyslop hizo el estudio más detallado hasta entonces sobre el Qhapaq Ñan.

En su obra *The Inca Road System*, Hyslop dio a conocer los resultados de sus investigaciones y eligió

tramos específicos del camino inca en Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina, de tal forma que los estudió en forma comparativa hasta establecer que se trataba de la manera en que los incas dieron orden al *Tahuantinsuyu*, porque mediante el trazado caminero se ubicaba espacialmente a cada persona y sitio sagrado. Sin embargo, el gran avance de Hyslop se basó en otros trabajos que en su momento significaron importantes esfuerzos, tales como los trabajos cartográficos de Alberto Regal (1936) y León Strube Erdman (1963). Por otro lado hay aportes desde el enfoque etnográfico, como la investigación de campo que Victor von Hagen Wolfgang (1977) realizó por la red caminera, acompañado de un equipo interdisciplinario. Como resultado, surgió la obra titulada *La carretera del sol*, que ofrece relatos sobre los sucesos del viaje, así como los sitios visitados y, desde luego, las pertinentes explicaciones históricas y observaciones etnográficas.

Por supuesto que éstas no son las únicas obras acerca del Qhapaq Ñan, pero sin duda constituyen antecedentes valiosos que han permitido grandes avances en la investigación científica. Además, no olvidemos toda una serie de publicaciones de divulgación que tratan el



Camino a Quenco, Cuzco, 2014

tema y que no escaparon a la atención de muchos estudiosos sobre culturas prehispánicas del área andina.

Hasta el momento se puede establecer un partea-guas, ya que los restos del gran camino de los Andes que eran un objeto de estudio arqueológico se convirtieron en patrimonio de la humanidad. En la actualidad, la importancia del Qhapaq Ñan ha trascendido de lo local a lo internacional. Por eso, en 2001, Ecuador, Perú, Bolivia, Colombia, Argentina y Chile unieron esfuerzos para nominar al Qhapaq Ñan como patrimonio de la humanidad ante la UNESCO. ¿Cómo se llegó a este punto? Un ejemplo es la iniciativa de Perú, que en el interior de su territorio ha promovido el Proyecto Qhapaq Ñan, el cual está muy comprometido con el registro, conservación e investigación de la red caminera a fin de devolverle su valor cultural e histórico. Se trata de una tarea complicada y laboriosa, ya que el camino ha sufrido muchos daños a lo largo del tiempo en gran parte de su infraestructura.

Hoy en día se trabaja arduamente para rescatar, conservar y promover⁶ al “Gran Camino”. Aun así ca-

⁶ Ejemplo de ello es el certamen para niños en edad escolar, con la finalidad de realizar un viaje a lo largo del Qhapaq Ñan que les

be preguntarse en qué sentido se van orientando los esfuerzos.

Pues bien, desde la perspectiva patrimonial se puede decir que este magnífico camino es un “objeto cultural”, valor que obtiene gracias al reconocimiento oficial y extraoficial de cierta comunidad. Asimismo posee elementos distintivos e identificables porque forman parte del pasado y del presente. Por tanto es un portador de manifestaciones religiosas, territoriales, culturales y políticas, dinámico en tiempo y espacio, que no tendría razón de ser sin considerar a la sociedad que vive con él. De ahí parte mi opinión de que el Qhapaq Ñan no sólo es patrimonio tangible por el hecho de contar con un soporte físico que lo vuelve monumento histórico o arqueológico; se trata también de un portador cultural de diversas manifestaciones, por lo general denominadas “bienes intangibles”, a saber: valores morales, espirituales y cosmovisión.

permita conocer los sitios arqueológicos asociados con él y las comunidades cercanas. Otro ejemplo es el proyecto Apu Wanacure, que se lleva a cabo en Cuzco y el cual trata de recrear una ruta *chaski* con ayuda de jóvenes que los representan y corren por el camino, sin mencionar los comerciales y las propagandas turísticas.



Puno, Perú. Al fondo (derecha), mujer con su carga a cuestras, 2014

Si por un momento se considera esta doble característica patrimonial, nuestro Qhapaq Ñan estaría también ligado con el patrimonio indígena, en el sentido de que tanto los caminos como los pueblos originarios son herederos de las culturas ancestrales y viven en contacto. Entonces ¿por qué no se identifican con él? En apariencia queda claro que el Qhapaq Ñan es patrimonio, pero ya sea tangible o intangible no aterriza del todo entre la población que lo creó.

Al menos a mí me resulta complicado desligar al camino de sus creadores, es decir, las sociedades andinas, costeras y selváticas que evolucionaron junto con él y que en forma constante se enfrentan a nuevos retos, desde sobrevivir hasta alcanzar fuerza en la lucha por sus derechos. Después de todo los caminos y las sociedades se transforman en función de sus necesidades. Un ejemplo de lo anterior es que, si bien el Qhapaq Ñan fue un efectivo sistema de poder y control territorial en el incario, en la actualidad entra en un discurso político que cobra fuerza excepcional.

Este fenómeno se explica a partir de una concepción distinta, con base en un trasfondo filosófico que se ha mantenido durante siglos y es compartido por

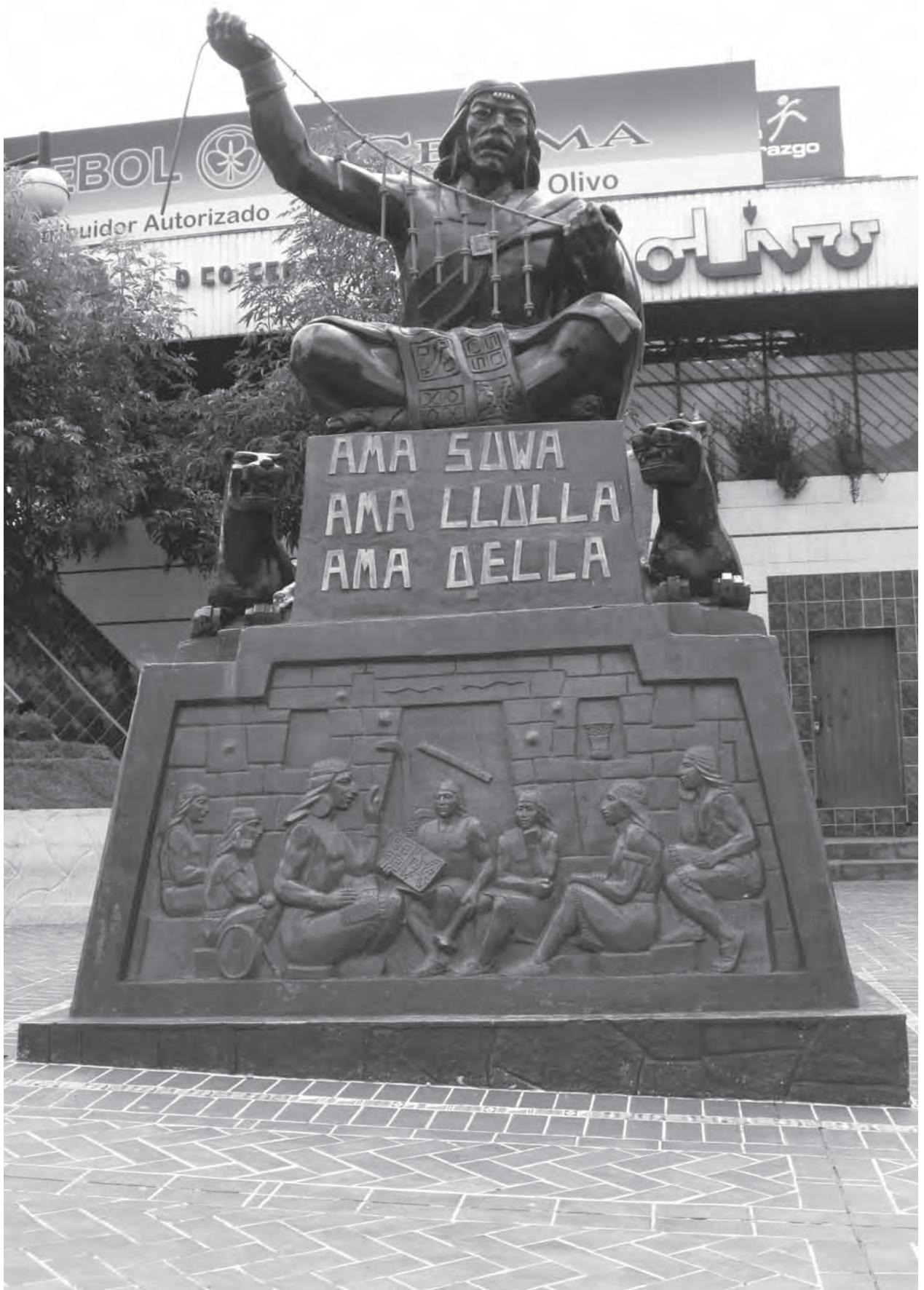
los pueblos andinos en general, sólo que bajo otro nombre y otra lógica.

Cuando iba caminando por los Andes y pregunté a los que me encontraba qué era el Qhapaq Ñan, me respondieron más de una vez: “Es el camino de los ricos”, “Es el camino de la riqueza”, “Es el camino de la felicidad”, “Es el camino de la nobleza”, “Es el buen camino, el que todos debemos buscar”.⁷

Y sí, la idea de Qhapaq Ñan se liga con la de “buena vida” o *sumak kawsay*, como también se le conoce. Desde luego, esto no significa que la “buena vida” sea la acumulación de riquezas materiales y placeres en exceso. Más bien se refiere a una existencia equilibrada, feliz y honrosa. A continuación dos ejemplos en los que se refleja lo anterior:

La Constitución de la República del Ecuador dice: “El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socioculturales y ambientales, que garantizan la realización del Buen Vivir, del Sumak Kawsay” (art. 275).

⁷ Observaciones surgidas del trabajo de campo en Puno, Perú, 2013. Entrevistas con pobladores que viven en contacto con el Qhapaq Ñan.



Monumento en la ciudad de Cuzco, 2014

Por su parte, la Constitución del Estado Plurinacional de Bolivia dice:

“El Estado asume y promueve como principios ético-morales de la sociedad plural: *Ama qhilla, ama llulla, ama suwa* (no robar, no mentir, no ser ocioso), *suma qamaña* (buen vivir), *ñandereko* (vida armoniosa), *teko kavi* (vida buena), *ivi maraei* (tierra sin mal) y *qhapaq ñan* (camino o vida noble)” (art. 8.1).

Las citas anteriores me dicen que hay una noción a la que las palabras Qhapaq Ñan hacen referencia y tiene que ver con una manera de mirar el mundo que es compartida por los pobladores de los países andinos, pero no por todos. Esta concepción se da entre poblaciones que aún conservan mucho de su herencia y tradición prehispánica, si bien las palabras “Qhapaq Ñan” como tales en realidad no aluden a nada.

Para mí fue sorprendente que los habitantes más cercanos al camino, que lo recorren a diario e interactúan gracias a él, se extrañaran cuando preguntaba por el Qhapaq Ñan. De hecho, algunos me respondieron con otra pregunta:

—¿El qué?

Después cambiaba la pregunta y, para hacerlo “más fácil”, preguntaba por el camino inca. Mi sorpresa fue aún mayor, ya que tal nombre remite a un recorrido turístico exclusivo de Cuzco, muy costoso y muy solicitado por los extranjeros que desean ir a Machu Picchu.

Otras veces me encontré con un desconocimiento casi total por parte de las personas, en especial en las ciudades. Cada vez que preguntaba por el Qhapaq Ñan, las respuestas me llevaban a lo que apenas comentaba. Por otra parte, al conversar con algunos amigos sudamericanos, me encontré con que varios de ellos no sabían que contaban con Qhapaq Ñan en su territorio y que por ese motivo iban a Perú. Desde luego, los mencionados amigos no son historiadores, antropólogos ni arqueólogos. En todo caso no pretendo criticar a nadie, sino hacer una nota en cuanto a que sí existe un distanciamiento considerable entre el Qhapaq Ñan y los pueblos andinos tanto en ciudades como en provincias. Desde luego, no me parece algo condenable ni negativo, tan sólo que no coincide con la imagen difundida, como si tuviera exclusividad para ciertos grupos sociales.

A partir de esta observación paso a mi punto central, el cual se relaciona con la sabiduría indígena,⁸ es decir, los usos y las percepciones ligadas con este

camino, las cuales se manifiestan en todo momento y de manera muy sutil en lo que yo he denominado como “la cultura del caminante”: encontrar a alguien, detenerse a intercambiar coca, *chachcar* juntos y conversar, pedir permiso a los *Apus* para caminar con su aprobación y solicitar su protección, dejar ofrendas en las apachetas y santuarios, detenerse a comer y agradecer los alimentos a la Pachamama, convidándola primero a ella, compartir con los que nos acompañan a comer, compartir la carga y la compañía de aquellos con quienes se viaja.

Son costumbres muy antiguas –preincaicas, de hecho– y reflejo de aspectos culturales más profundos, es decir, reminiscencias de una lógica económica, política y filosófica muy arraigada entre los pobladores de los Andes, pese a las terribles transgresiones y ataques que los han desarticulado del bagaje cultural de las naciones (Miranda, 2014).⁹

Esta desarticulación se refiere a un proceso histórico que tuvo lugar con la “conquista” y que se ha ido agravando con los siglos. En concreto, en el ámbito andino, la fractura en los tres aspectos mencionados ocurrió desde el primer momento y evidentemente marcó la relación entre pobladores autóctonos y conquistadores, que más adelante se convirtieron en los indios y la Nación.

Tres ejemplos terribles:

Uno: durante el contacto con Europa, los habitantes originales de los Andes observaron en los recién llegados algunas prácticas sociales en que la famosa reciprocidad se vio transgredida por el “hambre de oro” (la cual no ha perdido vigencia), es decir, la reciprocidad por parte de los españoles fue nula¹⁰ en relación con las facilidades, descanso y atención que recibieron en los tambos del Qhapaq Ñan, pese a saberlos extraños

que existen en toda sociedad porque son las interrogantes básicas ontológicas que se hace toda cultura. Pero al referirse en concreto a las culturas amerindias, como la nahua, maya, tojolabal, mapuche o quechua, este autor propone que sus sabidurías se ven reflejadas en los mitos. Sin embargo, me parece que también en el comportamiento cotidiano y, aunque por lo común se les llama “saberes tradicionales” o “pensamientos”, en tanto que conducen a los seres humanos en sus acciones y aspiraciones, diría que sí hay una filosofía quechua, que para otros autores se expresa mejor como “pachasofía”; por ejemplo, Josef Estermann propone la Pacha como centro y los principios de relacionalidad, correspondencia, reciprocidad y ciclicidad.

⁹ A propósito de la desarticulación cultural, en el presente trabajo se propone y se explica históricamente cómo es que se ha dado la separación social de los pueblos indígenas respecto al proyecto nacional. Esto es, desde luego, un mal americano y no exclusivo del área andina.

¹⁰ Con la excepción de aquellas ocasiones en que admitir privilegios para ciertos grupos étnicos valía en tanto que era conveniente

⁸ En palabras de Enrique Dussel (2009), la “sabiduría” por sí sola se refiere a la exposición ordenada de los diversos componentes que dan respuesta a los “núcleos problemáticos”, es decir, núcleos

y posibles enemigos. Por otra parte, a cambio del virreinato y las riquezas que se llevaron a España, los nuevos encargados otorgaron el saqueo, la sobreexplotación y la marginación de los pueblos.

Dos: la gran intolerancia cultural del catolicismo y su imposición afectaron mucho. Desde entonces, los indígenas debieron adaptarse para sobrevivir, valiéndose de diversas estrategias como la mimetización cultural.¹¹

Finalmente, una tercera y muy importante falta fue la expropiación de sus tierras. Sea como sea, el hecho de despojar a los indígenas de la tierra constituyó una de las peores privaciones que se les pudo hacer, y más adelante detonó la mayoría de sus males, entre ellos el quiebre de su autosustento, que a su vez derivó en su pobreza, disimetría social y débil presencia política en constante marginalidad.

Cada una de las transgresiones mencionadas se acentuó aún más con la formación de los Estados nacionales, debido a que se crearon países con un esfuerzo que merece crédito y descrédito: por un lado se trasladaron instituciones extranjeras y se erigieron a partir de una realidad muy diferente a la de origen, y por el otro se excluyó todo un cúmulo de conocimientos y saberes sobre la región que se pretendía transformar, porque se consideraron inservibles a ojos de los emprendedores de las nuevas naciones. He ahí la desarticulación histórica, social y cultural que mencionaba.

Precisamente por eso es difícil resolver la cuestión indígena en América Latina, debido a la falta de entendimiento entre las naciones y sus grupos originarios. Asimismo, me parece que cualquier solución propuesta a este problema puede ser más funcional si se consideran los “núcleos comunes”¹² de las sociedades en

para los fines de su política y de modo que sus fines fueran conseguidos con mayor facilidad, se aplicaron medidas tales como privilegiar chancas y cañarís sobre incas, admitir la presencia de un inca “gobernante”, pero sin poder alguno, que cubriera su propia administración y guardara las apariencias, así como admitir la autoridad de los curacas locales, en tanto que hacerlo de ese modo aseguraba una mejor recaudación tributaria.

¹¹ Un disfraz efectivo que no pierde vigencia, porque se valen de mecanismos modernos para enfrentar las crisis, pero siempre partiendo de sus principios filosóficos. Un ejemplo de esto es el supuesto sincretismo religioso en el que las deidades andinas en realidad no se funden con las católicas, sino que coexisten en conjunto y sin mezclarse. Otro ejemplo tiene que ver con el uso y conocimiento de la legislación en defensa de su cosmovisión para hacerla valer e incluirla en materia constitucional.

¹² Tiene que ver con lo que señala Dussel acerca del núcleo problemático inherente a toda sociedad, pero también con el sentido que le confiere Luis Tapia cuando ha denominado al “núcleo común”

conflicto, en concreto los que conciernen a las cuestiones económica, política y filosófica. Hacerlo así no implica ir contra el orden establecido; en cambio, puede tener grandes ventajas no sólo para el desarrollo indígena, sino para la sociedad en su conjunto (*idem*).¹³

En toda América hemos vivido separadamente de nuestros indígenas, a pesar de estar tan cerca, pero el hecho de que vivan tantas culturas distintas en el continente no justifica que se renuncie a la aspiración de una coexistencia multicultural.

En el área andina existe un caso ensayado, relacionado con el Qhapaq Ñan, mas no con el Qhapaq Ñan de turistas, sino con el conector de personas e ideas y que funciona como articulador sociocultural entre identidades diversas. La cultura del caminante lo expresa en forma constante porque la movilidad social permite el diálogo, y a partir del diálogo se construyen los núcleos que permiten el acuerdo entre culturas diferentes. Desafortunadamente no podemos pasar de las buenas intenciones a los hechos. Nos interesamos y sabemos lo obvio, pero no lo hacemos. ¿Por qué? O peor aún: ¿por qué ni siquiera lo podemos entender? ¿La sabiduría indígena es en verdad tan inservible para la realidad que vivimos? Pensemos por un momento en la herencia y saberes que se desprenden del Qhapaq Ñan, pero no lo hagamos como un objeto de exhibición precioso y espectacular, sino desde sus lógicas más elementales. Retomo los tres niveles que ya he mencionado:

Economía por verticalidad: especialización regional, intercambio, circulación de bienes, comunicación comercial mediante enclaves en diversas regiones, autosustento de los pueblos y acceso a todos los bienes necesarios de todas las regiones.

Política basada en la reciprocidad y la redistribución: relación desigual entre etnias desiguales, acuerdos que otorguen beneficios recíprocos, antagonismo como equilibrador social y anteponer lo comunal a lo individual.

como una necesidad que se debe construir, en referencia a un problema social que necesita solución: una nación multicultural que no logra articularse ni dirigirse en el mismo sentido dentro de un forzado contenedor llamado país (Tapia, 2006).

¹³ En mi propuesta de los núcleos comunes a nivel económico, político y filosófico, considero que sí es posible llegar a la construcción de un núcleo común tal como lo describe Luis Tapia, pero depende de la comunicación entre las sociedades y su diálogo en tres niveles: el acuerdo político simétrico, el vínculo económico recíproco y, lo más difícil, conocer y entender la visión de vida, así como las aspiraciones del “otro”. Por otra parte, las sociedades implicadas tendrían que entender que para un beneficio común se requiere una pérdida de todas en algún aspecto o en varios.

Buen camino Qhapaq Ñan: cultura del equilibrio natural y social, respeto por las fuerzas de la naturaleza y sus ciclos, permitir la regeneración de la tierra y ocupar sólo lo necesario. Finalmente *ama suwa, ama killa, ama llulla*, que se traduce como “no robar, no mentir, no ser ocioso”.

Habrà quien lo vea como una serie de idealizaciones imposibles. Sin embargo, me parece que ésa es la clara negación de una realidad que no deseamos ver y que sí es la nuestra. No pienso que se deba restituir el Qhapaq Ñan tal y como era en tiempos del *Tahuan-tinsuyu* ni me parece posible. No soy ecologista ni mucho menos fanática de un romanticismo arqueológico o étnico sin fundamento mayor que la pasión por la materia. Tampoco creo que la fórmula perfecta de convivencia social se encuentre en los Andes como una especie de comunismo consumado. Lo que yo deseo comunicar es que, según muchas sabidurías étnicas (no sólo las andinas), vienen cambios bruscos que nos afectan a todos. Por eso ya es tiempo de escuchar y aprender, es tiempo de pensar por cuenta propia y dejar de imitar al “primer mundo”. Somos diferentes. Debemos buscar alternativas al desarrollo y no desarrollos alternativos. Después de todo es la vida misma la que está en juego y se nos va ir ciegamente en una especie de maldición de Midas.

Ésta es la lección del Qhapaq Ñan y los pueblos andinos: articulación de las partes diferentes y opuestas para llegar a un fin común. La articulación cultural no quiere decir ocultamiento, absorción, mimetización, asimilación, indigenismo ni exterminio, sino unión, reconocimiento y fuerza de las diferencias en beneficio de todos.

Para concluir, celebro con entusiasmo la revaloración del Qhapaq Ñan como patrimonio, y concuerdo en que debe ser promovido su valor y rescate. Sin embargo, no debe aislarse de la sociedad. No se trata de exhibirlo o valorarlo. Se trata de entenderlo y entender que ya es tiempo para retomar el buen camino: el Qhapaq Ñan.¹⁴

¹⁴ Sin duda alguna considero positivo el estudio e investigación del Qhapaq Ñan, pero no debe tener mayor importancia la preservación y la explotación turística que su impacto social positivo. Originalmente este proyecto surgió para apoyar y revalorar a las comunidades, y aunque muchos investigadores se esfuerzan en esto, se debe tener cuidado para que la buena dirección del proyecto no se convierta en “asalto patrimonial”, monopolio comercial ni un indigenismo más, como han indicado algunas de las críticas más fuertes al proyecto. Finalmente, el Qhapaq Ñan tendrá que seguir evolucionando con la sociedad, y es necesario que sea entendido por todos, pues conservarlo y protegerlo de la sociedad no lo rescata en verdad. Invito al entendimiento y al cambio, lo cual implica mirar por nosotros mismos.

Bibliografía

- Almeida, Ileana, “El pueblo kechua bajo el Estado nacional”, en *Historia del pueblo kechua*, Quito, Abya-Yala, 2005.
- Casaverde Ríos, Guido (coord.), *Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan*, Lima, Ministerio de Cultura, 2013.
- Dussel, Enrique, Eduardo Mendiata y Carmen Bogorques (comps.), *El pensamiento filosófico latinoamericano del Caribe y Latino (1300-2000). Historias corrientes, temas y filósofos*, México, CREFAL/Siglo XXI, 2009.
- Díaz Polanco, Héctor, “El indigenismo: de la integración a la autonomía”, en Enrique Dussel, Eduardo Mendiata y Carmen Bogorques (comps.), *El pensamiento filosófico latinoamericano del Caribe y Latino (1300-2000). Historias corrientes, temas y filósofos*, México, CREFAL/Siglo XXI, 2009.
- Gallegos, Héctor, *El viejo Perú. La ingeniería andina*, Lima, La Ingeniería en el Perú, 2000.
- Hyslop, John, *The Inka Road System*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, 1984.
- Lira, Jorge A., *Diccionario Kechuwa-español*, San Miguel de Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, 1941.
- Millones, Luis, *Historia y poder en los Andes centrales*, Madrid, Alianza, 1978.
- Miranda Dávila, Jessarela, “Identidad étnica y territorialidad: el Qhapaq Ñan como articulador cultural. Puno, Perú”, tesis de maestría en estudios latinoamericanos, México, UNAM, 2014.
- , “Sistema de poder y territorio. Una reconstrucción del contexto histórico, social y cultural del Qhapaq Ñan. Cuzco, 1450-1500”, tesis de licenciatura, México, ENAH, 2010.
- Peralta Ruiz, Víctor, “Indigenismo, nacionalismo y modernidad en el Perú”, en Fermín del Pino y Carlos Lázaro (coords.), *Visión de los otros y visión de sí mismos*, Madrid, Biblioteca de Historia de América/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1995.
- Regal Matienzo, Alberto, *Los caminos del inca en el antiguo Perú*, Lima, Sanmartí y Cía, 1936.
- Stavenhagen, Rodolfo, “Multiculturalismo y buen vivir. Desafíos ante la crisis actual”, texto presentado en la reunión de la Academia Mexicana de Ciencias sobre Ciencia y Humanidades, 19 de enero de 2012.
- Strube Erdman, León, *Vialidad imperial de los inkas*, Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades-Universidad Nacional de Córdoba/Instituto de Estudios Americanistas, (Histórica, XXXIII), 1963.
- Tapia, Luis, *La invención del núcleo común. Ciudadanía y gobierno multisocietal*, La Paz, Muela del Diablo, 2006.

Mesones y caminos novohispanos

María Teresa Sánchez Valdés*

Resumen

Este trabajo monográfico propone líneas y problemas para una investigación en curso, más que sus resultados. En él se rastrea la continuidad del sistema vial novohispano hasta su predecesor en el sistema vial prehispánico.

Abstract

This monographical work proposes the lines and challenges of an ongoing inquiry, more than its results. In it, the continuity of the colonial road system is traced-back to its predecesor in the prehispanic road system.

Los senderos, los caminos y las rutas son una expresión de la forma en que los grupos humanos organizan el espacio social a partir del espacio geográfico: forman parte de la producción basada en el diseño y la planeación cultural y son auténticos vehículos para el intercambio. Por esas vías se trasladaban las personas, que a su vez eran portadoras de objetos y tradiciones, de bienes y de ideas, ejes articuladores de procesos históricos. Sin duda esas rutas tuvieron un papel activo en la vida cotidiana, al conectar distintos lugares cuya relevancia estaba determinada por el nivel de desarrollo social en distintas regiones y épocas. Por eso la complejidad de las instituciones culturales, económicas, políticas y religiosas llevó a que estas vías de intercambio terrestre se formalizaran mediante la transformación del entorno natural (Witold, 1976: 460, 530).

Las veredas y senderos se conformaron gracias al recorrido que seguían una y otra vez los individuos, mientras que los caminos, calzadas y avenidas son obras de ingeniería, con orientaciones por lo general relacionadas con los sistemas calendáricos establecidos a partir de observaciones astronómicas, reflejo de la ideología de los pueblos prehispánicos.

Entro así en materia, con la aclaración de que el texto se divide en cuatro partes: una sobre los caminos prehispánicos, otra sobre los caminos virreinales, un tema más sobre los instrumentos utilizados por los tamemes y, por último, el establecimiento de la red de caminos.

Los caminos prehispánicos

Las rutas prehispánicas hicieron posible la comunicación de un sitio a otro. Los caminos, desde los improvisados, apenas marcados en el terreno, hasta los construidos formalmente, constituyeron una parte del paisaje que armonizaba con el entorno natural y permitía el tránsito de personas, la obtención de objetos de uso cotidiano o suntuario, así como el intercambio de ideas y productos.

Los caminos son como cualquier otro elemento de la vida social de los seres humanos: por medio del ensayo y el error durante varias generaciones se fueron estableciendo los mejores

* Dirección de Etnohistoria, Coordinación Nacional de Antropología, INAH.

lugares para el tránsito. De esta forma la continuidad y supervivencia de un camino depende del interés en mantener abierta la comunicación, así como de que existan las condiciones de eficacia, mantenimiento, seguridad y abastecimiento.

Las evidencias de que las sociedades del pasado mantuvieron relaciones de intercambio suelen ser claras para el arqueólogo, gracias a las técnicas que permiten identificar objetos foráneos en una localidad o región específica o determinadas materias primas, las cuales se emplearon para elaborar toda clase de objetos; por ejemplo, vasijas de cerámica, instrumentos de obsidiana y ornamentos de concha y piedra de turquesa, entre otros materiales. No obstante, la ubicación de los caminos por los que se transportaron esos bienes a menudo representa un desafío para la investigación, si se considera que en muchas zonas de México las huellas de esas antiguas sendas han quedado cubiertas por asentamientos de los periodos coloniales y los tiempos modernos.

En el caso de Mesoamérica, el estudio de los caminos no sólo debe apoyarse en el dato arqueológico para las épocas tempranas, sino también en la etnohistoria para épocas posteriores. Estas disciplinas antropológicas permiten establecer cuáles eran los caminos y las rutas de intercambio entre las diversas regiones mediante la presencia de materiales arqueológicos y documentales como los mapas y los planos, los cuales estuvieron destinados a satisfacer necesidades específicas, como reclamos por invasiones de tierras, limitación de propiedades, usufructo de aguas, títulos fundamentales de los pueblos y ciudades, reconocimiento de provincias o fijación de jurisdicciones civiles o religiosas (Mendoza, 2000: 36).

Así pues, no es de extrañar que la mayoría de las piezas cartográficas fechadas en el siglo *xvi* hayan sido elaboradas por autores desconocidos, que por lo general formaban parte de la comunidad sometida a un litigio de tierras y que con mucha frecuencia dejaban en su trazo una constancia invaluable de su ascendencia indígena. Las rúbricas que aparecían en esos documentos pertenecían a corregidores, alcaldes mayores o escribanos que avalaban su contenido, entre cuyos ejemplos están los incontables mapas resguardados en el AGN.

Entre los mapas y planos donde se plasman parajes o poblados se encuentran ejemplos de extrema simplicidad, realizados al carbón o a la tinta, en contraste con otros trabajos al temple o a la acuarela y muy ela-

borados, donde se denota un gusto por el detalle y el paisaje. Estas obras se realizaban en papel europeo y tenían la función de acompañar expedientes en los que se hacía alusión a las dimensiones o distancias de los terrenos, caminos, parajes, ríos, provincias, pueblos y ciudades. Por otra parte, la toponimia se expresaba con glifos y más tarde mediante la escritura alfabética.

En el México antiguo había dos tipos básicos de caminos: los primeros eran hechos *ex profeso* para unir un sitio con otro, como los *sachbes* de color blanco que unían villas y ciudades del área maya, o como el sistema de caminos de Xochicalco, que parte en forma radial desde el centro de ese sitio hacia distintos puntos del valle de Morelos, para permitir el acceso de gente y objetos.

El segundo tipo de caminos es el de aquellos que conectaban distintas regiones y servían para viajes a larga distancia, los cuales partían desde los principales asentamientos de Mesoamérica.

Las transacciones más tempranas de intercambio que se tienen registradas en Mesoamérica comenzaron alrededor del año 2000 a.C. Un área del México antiguo donde se encuentra este tipo de evidencias tempranas es la costa sureste de Chiapas, una de las principales zonas de producción de cacao en Mesoamérica en el periodo prehispánico. Existía una ruta abierta desde el Preclásico que se utilizó para comunicar las costas sudamericanas con el occidente de México. Como fruto de esta relación se introdujo la metalurgia en Mesoamérica alrededor de los siglos *ix* y *x*, y los purépechas de Michoacán transmitieron este conocimiento a otras zonas de esta área cultural (Ortiz, 2010: 246).

Con base en algunos estudios se ha logrado precisar que la obsidiana provenía de las tierras altas de Guatemala. De acuerdo con varios especialistas, hay tres rutas probables para llegar desde el sureste de la costa del Pacífico hasta el altiplano guatemalteco: una que corría por el norte de Izapa hasta las tierras altas de Guatemala, siguiendo el río Coatán y sus afluentes; otra a través del paso de Motozintla, localizado 80 kilómetros al noroeste de Mazatán, en los afluentes del río Huixtla, y otra más a través del paso que va por Chicomuselo. Es necesario señalar que estos trayectos se proponen mediante el uso tanto de las evidencias arqueológicas como de la documentación escrita y los datos etnográficos (*idem*).

En el México prehispánico, y en general en toda Mesoamérica, no existía animal alguno capaz de emplearse para la carga de transporte de mercancías, de

modo que se tuvo que recurrir a gente especializada: los llamados “tamemes”, palabra que proviene del náhuatl *tlamama*, que significa “cargar”. Los tamemes llevaban a sus espaldas cargas que podían ser desde personas y tributos hasta artículos para comercio, entre otros. Se describe al tameme como “cargador entrenado desde la infancia, procedente de la clase de los macehuales, dedicado al transporte de mercancías”, el cual podía recorrer a diario alrededor de 25 kilómetros y transportar un poco más de 20 kilogramos, según el tipo de terreno y el clima.

Por otro lado, se debe señalar que los mercaderes mesoamericanos parecen haber formado grandes familias, pues al mero parentesco sanguíneo se agregaban lazos de amistad que traían consigo obligaciones de hospitalidad y ayuda mutua. Las redes que se formaban con el entreveramiento de las rutas de intercambio no sólo unían caminos, sino también a estas grandes familias. El éxito de las caravanas dependía del funcionamiento de esa estrecha relación: las casas de mercaderes servían de hospedaje para todos los miembros del grupo, cuando menos en los puntos terminales de las rutas, y los arreglos para la adquisición y distribución de mercancías se hacían a partir de los mercaderes residentes en cada lugar.

El más conocido de los grupos de mercaderes del Posclásico tardío es el de los *pochtecah*, cuya sede de operaciones era el camino Tenochtitlán-Tlatelolco y las terminales de mayor importancia, como Tochtepec y el Soconusco. Sahagún señala que cuando un mercader de México llegaba a Tochtepec era bien recibido por otro mercader y viceversa, además de que consideraban como propias sus casas, pues “todos los mercaderes tenían sus posadas o casas”.

A los mercaderes se les conocía desde lejos. Sahagún dice que todos llevaban un báculo. Además de éste, importante para cuestiones rituales, utilizaban un aventador de moscas, muy parecido al abanico chino. Báculo y abanico nos permiten reconocer en los códices a los comerciantes y a su dios tutelar, del mismo modo que el pesado bulto que sostienen con el mecapal y apoyan en la espalda.

Sahagún también señala que, si la caravana tenía pocos días de travesía, todos sus miembros estarían rapados, pues en el momento de salir de su casa, antes de enjabonarse por última vez, se trasquilaban la cabeza. Una de las penalidades del viaje consistía precisamente en que “se abstendrían de lavarse y bañarse, salvo el pescuezo”.

Por el *Códice Florentino* se sabe que, entre los mercaderes prehispánicos, se asignaba a los más experimentados la tarea de ir reuniendo en grupos a los otros, ordenándolos y vigilando continuamente que permanecieran agrupados. Estas largas columnas de mercaderes no tenían frente a sí un panorama fácil: aun si utilizaban los mejores caminos, debían padecer muchas penalidades.

Comunicación acuática

En Mesoamérica, la aplicación de los conocimientos y la tecnología desarrollada, en conjunto con una rígida política de control de administración de recursos, permitió a los mexicas y otras culturas desarrollar complejos sistemas para el manejo de corrientes de agua dulce, así como escurrimientos y manantiales para el uso doméstico y el riego agrícola. La población podía proveerse de lo que necesitaba y no producía, comerciando por vía terrestre o acuática. El acceso a Tenochtitlán y otros pueblos ribereños era posible gracias a una compleja red de canales, acequias y calzadas que constituían un sistema de comunicación, contención y manejo de las aguas de los lagos (Palerm, 1973: 6).

En el siglo *xvi* había una comunicación del transporte entre el norte y el centro de la cuenca de México. Esto se corrobora en un documento encontrado en el ramo de Mercedes del Archivo General de la Nación (AGN), fechado en 1542, que se refiere a una ordenanza Mendocina donde se determinaba la apertura de ciertas acequias que provenían de Citlaltepeque, Zumpango, Xaltocan, Ecatepec, Texcoco y la Laguna de México. El tránsito se relacionaba con el intercambio de productos y pueblos que tributaban entre el norte y el centro de la cuenca de México.

Las canoas

La única ruta en que los naturales mantenían cierto control era la de canoas, a través de Chalco y Xochimilco, que penetraba hasta el centro de la ciudad por la acequia real y terminaba cerca de la plaza principal. Este canal fue el único que permaneció abierto durante los tiempos coloniales, pues el nivel de agua permaneció lo suficientemente alto como para resistir el tráfico constante (AGN, Desagüe: vol. 2, exp. 65). La ruta de canoas anteriores a la conquista, que había conectado los lagos de Zumpango y Xaltocan con la ciudad, estaba bloqueada en forma permanente e intransitable

hacia 1550, aunque se hicieron esfuerzos para reabrir-la. Las aguas del lago de Texcoco permanecieron navegables, salvo en años en extremo secos.

La mayor parte del tránsito de canoas se concentraba en la ruta sur del canal, que se mantenía abierta mediante fuentes en la estación seca y recibía agua de corrientes y arroyuelos en la estación húmeda. De ahí que pueblos como Xochimilco, Chalco e Ixtapalapa siguieran siendo centros comerciales, mientras que los pueblos del norte del valle de México se dedicaban a otras actividades (*ibidem*: vol. 1, exp. 11).

Las canoas más grandes del periodo colonial eran embarcaciones de 15 metros de largo o más, con capacidad para varias toneladas. La longitud mínima era de unos cuatro metros. Eran de madera, cortada de un solo tronco, con remo cuadrado y poco fondo. Un carpintero indígena de Xochimilco con la habilidad requerida podía hacer una canoa en una semana.

A la llegada de los españoles a la cuenca de México, el equilibrio que la comunidad había logrado para convivir en estrecha relación con el agua se rompió. La situación fue otra: una cultura, un modo de vida y una relación con la naturaleza diferentes se vieron trastocadas por el descuido de las autoridades españolas frente a la estructura técnica y administrativa de obras hidráulicas, lo cual dio como resultado que los lagos dejaran de concebirse como un recurso del que se podía vivir y aprovechar y el agua, para convertirse en un elemento que se debía combatir a fin de mantener a la ciudad libre de inundaciones (Sánchez, 2006: 203).

Los caminos virreinales

Con la conquista española llegaron las primeras especies domésticas de carga, pero ante la carencia de caminos, se siguió recurriendo a los tamemes, considerados de categoría inferior a la de los simples soldados de su milicia. Existían tamemes que, ubicados en la parte exterior de los mercados o tianguis, prestaban servicios para transportar las compras que allí se hacían. Sin embargo, los tamemes más importantes eran los que prestaban servicio en las expediciones de los mercaderes.

Antes de salir de cada expedición, se calculaba con cuidado el número de tamemes que incluía, con base en su duración y el número de bajas posible en el transcurso. Cargaban toda la mercancía que el mercader se disponía a vender en el viaje, que con frecuencia tenía una duración de años. Cuando la expedición

llegaba a un lugar de descanso, se les concedían atenciones especiales para pasar la noche, de modo que se recuperaran de lo extenuante de sus esfuerzos, con lo que se reconocía el valor de su labor. Cuando regresaban a la base, los tamemes de expedición se dedicaban a descansar, sin trabajar en los tianguis ni mezclarse con otros tamemes.

Usos e instrumentos

Los tamemes utilizaban en su trabajo el mecapal, una banda frontal ancha y gruesa de cuero que lleva un mecate de ixtle en cada extremo para sostener la carga a las espaldas. En algunos mecapales se usaban estructuras de textiles y de madera (Foster, 1985: 185-186).

Hoy en día, en el español de México la palabra “tameme” suele tener la connotación despectiva de “subordinado”, proveniente de la discriminación contra el indígena que se consolidó durante la colonia.

El de los arrieros fue el sistema más importante de transporte durante el periodo colonial, de manera que la mayoría de las mercancías se trasladaban en recuas, a lomo de mula, aunque también en la espalda de los cargadores indígenas, en tanto que el tránsito de personas se hacía en carros, carretas o a caballo.

Las rutas más importantes atravesaban diversas ciudades y centros de consumo. La ciudad de México era el punto principal de donde partía el llamado “camino de la plata” o “camino de tierra adentro” que comunicaba a la capital con las lejanas provincias del norte de Nueva España, pasando por los pueblos de indios, los reales de minas, las misiones, las fortificaciones, los puertos marítimos, los ranchos y las haciendas. También se trazaron caminos desde Veracruz, a donde llegaban mercaderías europeas, y desde Acapulco, puerto de arribo del Galeón de Manila, con sus cargamentos de finos productos asiáticos. Otras regiones también contaban con vías que llevaban a la capital, como las rutas de Texas, a lo largo del Pacífico, y la de Guatemala, que pasaba por Oaxaca.

En el periodo virreinal los centros poblacionales de los colonos y los naturales en Nueva España se comunicaban mediante el camino real y sus ramales. Muchas de estas vías ancestrales siguen en uso en distintas entidades, transformadas ahora en carreteras y autopistas, además de muchas otras en zonas rurales. La búsqueda de esos caminos es importante para los estudios etnohistóricos y su protección como parte de nuestro patrimonio cultural.

El establecimiento de la red de caminos

La construcción y conservación de la red de caminos de los territorios de la monarquía hispánica era una obligación del Estado para con sus súbditos. Sin embargo, la corona no pudo atender esta obligación. Así encontramos una disposición de Felipe II, promulgada en Madrid el 16 de agosto de 1563, en la que ordenaba que la “factura y reparación de puentes y caminos corriese a cargo de aquellos que recibieren el beneficio” (De Encinas, 1956: 9).

Nueva España contó con una red de caminos limitada, cuya conformación conoció básicamente dos etapas: la que tuvo lugar en el segundo tercio del siglo *xvi* y la que transcurrió en el último cuarto del *xvii*. La red de caminos propiamente dicha tuvo ciertas limitaciones, debido a la orografía. Sus objetivos eran favorecer la expansión y consolidación del proceso de colonización de los territorios situados al norte de Nueva España, procurar el tráfico de bienes y productos hacia las ciudades y poblados mineros y, sobre todo, controlar y dirigir hacia el mercado externo el excedente económico que generaba la minería, vía la ciudad de México y los puertos de Veracruz y Acapulco.

La primera evidencia documental de la construcción de la ruta que enlazaba la capital del virreinato con el puerto de Veracruz data de 1530, cuando el cabildo de México anunció la construcción de una nueva ruta entre Nueva España y Veracruz para permitir el tránsito de carruajes y carretas (*Actas...*, 1889-1916: vol. II, 66).

Al tiempo que se conformaba la red de caminos, se fueron estableciendo ventas o posadas para brindar un lugar de resguardo y alojamiento a los viajeros. Las ventas y los mesones desempeñaron un papel muy importante en el tráfico mercantil y en el establecimiento de pequeñas poblaciones. Antes de seguir, conviene hacer una diferenciación de los siguientes términos:

Venta: se localizaba a lo largo de los caminos y su ubicación obedecía la necesidad de concentrar y organizar el aprovisionamiento de viajeros: alojamiento y expendio de bastimentos.

Posada: lugar exclusivo para dormir en pueblos y ciudades.

Mesón: contaba con lugar para caballos y mercancías, era más amplio que la posada y se localizaban en pueblos y ciudades.

Hospedería: estancias administradas por órdenes religiosas donde se daba alojamiento a los viajeros.

La primera evidencia documental del establecimiento de ventas es de 1525, con la fundación de la de Aguilar, cerca del pueblo de Chapultepec. Tres ventas se mencionan en las relaciones geográficas de 1526: las de Texcoco, Calpulalpan y Tlaxcala (Acuña, 1986: 67).

El mesón en Perote, uno de los más famosos y perdurables, se estableció en 1527, en un rincón de la alta meseta y azotado por el viento, a la entrada del paso de Jalapa (*Actas...*, 1889-1916: 65).

Gracias a las crónicas de viajeros es posible hacer la reconstrucción de la ruta a Veracruz: partía de la ciudad de México y pasaba por Ecatepec, Teotihuacán, Otumba, Apan, Tecuac, Cáceres, Perote, Las Vigas, Jalapa, Antigua, hasta llegar a Veracruz.

Esa ruta fue distinta a la de la época prehispánica, ya que ésta pasaba por Orizaba. También se encuentran informes de viajeros, en especial de Robert Thompson, John Chilton y Henry Hawkes, mercaderes y comerciantes ingleses que habían residido en España y que en llegaron a Nueva España. Ellos constataron la ruta de Veracruz a la ciudad de México sin pasar por Orizaba (*ibidem*: 85).

Otro comerciante fundamental en la construcción de caminos en el siglo *xvi* fue Sebastián de Aparicio, que llegó a Nueva España en 1525, a la edad de 17 años, y se estableció en Puebla, donde primero se dedicó a la agricultura y más tarde al transporte de hortalizas. Al darse cuenta de que sus carretas no cabían por los senderos, se dio a la tarea de ampliarlos: así lo hizo con el de la ciudad de México a Puebla, el de Jalapa a Veracruz y el de Querétaro a Zacatecas. Al quedar viudo por segunda vez, a los 70 años, De Aparicio ingresó a un convento de la orden de los franciscanos. Como era diestro en el comercio, además conocedor de los caminos, lo comisionaron para recoger donativos a lo largo y ancho del territorio novohispano (*Enciclopedia*, 1993: t. I, 472). En la actualidad su cuerpo permanece incorrupto a la entrada de una iglesia en Puebla, además de que ha sido nombrado beato en proceso de canonización. También se le reconoce como el padre de la edificación de los caminos.

Las rutas comerciales más importantes dentro del valle de México eran las mismas de épocas anteriores a la conquista. Con el tiempo la red de caminos se amplió y se modificó de acuerdo con los intereses comerciales españoles. Finalmente, nueve grandes rutas, cada una con propósito e importancia particular, comunicaban al valle con las regiones remotas de Nueva España.

El medio más común de transporte para el traslado de artículos fue la recua de mulas, debido a que estos animales eran capaces de transitar por casi cualquier terreno. Este transporte ocupó una gran cantidad de individuos y animales de carga, y promovió el desarrollo de la arriería. Hacia 1803, Humboldt estimó en 70 000 las mulas empleadas cada año tan sólo en los caminos que unían Veracruz y México. Otros medios de transporte utilizados en Nueva España fueron las carretas y los carruajes. A pesar de haber sido introducidas hacia 1530, varios factores limitaron su uso: la difícil topografía, la inseguridad y la necesidad de contar con pastura y agua para los animales (Mussachio, 1988: 18).

Los carruajes se usaban para el transporte local o interregional, y los viajes de pasajeros se podían hacer en diligencias, aunque su costo era elevado. Ya hemos visto que esta ruta desde el puerto de Veracruz hasta la ciudad de México era muy concurrida. Otros que la utilizaban eran los nuevos virreyes que llegaban a tomar posesión del cargo: "Era un viaje muy cansado, tres meses en barco de España a Veracruz, un mes bamboleándose en carruaje, bien merecen unos días de descanso antes de entrar a la Nueva España el virrey y su familia", se señala en una crónica de la época (Rubio Mañé, 1976: 70).

En los documentos encontramos que antes de entrar a la ciudad de México, el nuevo virrey tomaba un descanso y allí se le entregaba el "bastón de mando". Este acontecimiento se realizó por primera vez en la ciudad de Cholula. Más tarde las fuentes refieren el pueblo de Acolman (1580). Fue en 1653 cuando San Cristóbal Ecatepec comenzó a registrarse como lugar de descanso, donde se efectuaba la ceremonia de la entrega del "bastón de mando" en el convento de la Orden de San Francisco, donde el virrey y su comitiva pasaban la noche anterior a la entrada de la ciudad de México (*idem*).

Con el paso del tiempo aparecieron los salteadores, situación que obligó a los diferentes virreyes a poner un remedio. Para 1780 los documentos señalan que el Real Tribunal del Consulado, conformado por mercaderes y comerciantes, mandó construir un edificio en Ecatepec, el cual tuvo la misma función de albergar a las autoridades virreinales antes de que entraran a la ciudad de México (*ibidem*: 76).

La exploración de nuevos territorios y descubrimiento de yacimientos de plata en diversas regiones localizadas en el norte de Nueva España alentaron la construcción de una de las arterias principales de Tierra Adentro. Por esta vía circulaba la plata hacia los centros de acuñación

y exportación, así como la gran cantidad de recursos humanos y materiales que demandaba los centros de producción. El Camino Real de Tierra Adentro fue una de las vías de comunicación entre la ciudad de México y las provincias del centro y norte del virreinato, que primero llegó hasta Zacatecas y San Luis Potosí, y más tarde se prolongó hasta Nuevo México.

Según revelan los estudios sobre las rutas de la plata durante la segunda mitad del siglo *xvi* de Zacatecas a la ciudad de México y sobre las construcciones en los caminos, hubo "presidios" erigidos por orden de los virreyes don Luis de Velasco y Martín Enríquez de Almanza, de carácter defensivo y con características muy especiales. Era la respuesta de los españoles a los ataques sorpresivos de los chichimecas.

El rasgo común característico de las construcciones edificadas sobre los caminos de la plata era su sentido defensivo. Aurelio de los Reyes los clasifica en cinco tipos: puestos, presidios, casas-fuertes, ventas y garitones. En un mismo sitio se pueden localizar puestos, garitones y casas-fuertes, ya que formaban parte integral de la infraestructura del sistema defensivo.

Respecto a las ventas en los caminos de la plata, quedaron dos construcciones, una más grande que la otra. La que se encuentra en el camino que unía a Dolores Hidalgo con San Luis de la Paz contaba con espacio para alojar a las caravanas de carretas y arrieros, así como a los hombres que las conducían y custodiaban.

La segunda construcción corresponde a una rancharía entre Ojuelos y Pinos, de seguro para alojar y ofrecer bastimento a los viajeros. Unos años después de abiertas las rutas de Zacatecas, algunas de estas ventas llegaron a ser centros de defensa contra los ataques de los indios, al complementar las casas-fuertes de los ranchos ganaderos.

Cabe señalar que las instalaciones para atender las necesidades de un gran número de animales se hacían, en ocasiones, en las haciendas ganaderas y también satisfacían a los pasajeros en tránsito, a los transportistas de plata y azogue, a los mercaderes de utensilios necesarios para la explotación de las minas, a los funcionarios, a los aventureros, a los buscadores de trabajo, a los tamemes y a los arrieros, entre otros.

Además de las arterias principales, fue necesario construir y aprovechar caminos secundarios o ramales que alimentaran el camino real. La finalidad de su traza era articular los mercados con las zonas productoras de insumos productivos y de consumo social, situados sobre todo en el centro y el occidente del virreinato.

Conclusiones

Las rutas de comercio y de intercambio prehispánico fueron seguidas por los conquistadores españoles durante sus exploraciones y en el proceso de colonización. Durante el periodo virreinal los centros poblacionales de los colonos y de los naturales en Nueva España se comunicaron mediante el Camino Real de Tierra Adentro y sus ramales, que favorecieron la conformación de nuevos y viejos circuitos económicos.

Al tiempo que se conformaba la red de caminos, surgió la necesidad de establecer las ventas y los mesones para alojar a los viajeros y dar de comer a los animales. Tales estructuras no sólo actuaban como fuerzas estabilizadoras donde había caminos, sino que también proporcionaron los primeros puntos fijos por los cuales se identificaban los antiguos alineamientos del camino real que iba desde México, vía Texcoco, los Llanos de Apan, Tlaxcala, Perote y Jalapa, hasta Veracruz.

Las ventas en los caminos de la plata tenían como objetivo alojar a los pasajeros que utilizaban carretas y los que utilizaban sólo bestias para movilizarse. Los primeros viajaban en grupos, sobre todo en el siglo XVI; los otros también, pero de menores dimensiones, lo cual facilitaba su movilidad. Una peculiaridad de las construcciones a lo largo de los caminos de la plata fue la sobriedad en la construcción de los alojamientos.

Bibliografía

- Actas de Cabildo de la Ciudad de México* (varios títulos), 54 vols., México, 1889-1916.
- Archivo General de la Nación (AGN), ramo Caminos y Calzadas, vol. I, exp. 8, ff. 136-146; vol. II, exp. 14, ff. 21-224; vol. II, exp. 8, ff. 157-168.
- _____, ramo Desagüe, vol. 2, exp. 65; vol. 1, exp. 11.
- _____, ramo Mercedes, vol. 2, exp. 309.
- _____, ramo Peaje, vol. 8, exp. 6.
- _____, Colegio Máximo, leg. 286, exp. 44, f. 16.
- Acuña, René, *Relaciones geográficas del siglo XVI*, 8 vols., México, UNAM, 1986.
- Cortés, Hernán, *Cartas y relaciones con otros documentos relativos a la vida y a las empresas del conquistador*, Buenos Aires, Emecé, 1946.
- Enciclopedia de México*, t. 1, ed. especial para *Enciclopedia Británica*, México, 1933.
- Encinas, Diego de, *Cedulario indiano*, 4 vols., Madrid, 1945.
- Escalante Gonzalbo, Pablo (ed.), *XIV Coloquio Internacional de Historia del Arte, Encuentros y Desencuentros en las Artes*, México, Instituto de Investigaciones Estéticas-UNAM, 1994.

- Foster, George, *Cultura y conquista*, Xalapa, Biblioteca Universidad Veracruzana, 1985.
- Gibson, Charles, *Los aztecas bajo el dominio español, 1519-1810*, México, Siglo XXI, 1986.
- Long Towell, Janet y Amalia Atolini Lecon (coords.), *Caminos y mercados de México*, UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas-INAH (Historia general, 23), 2010.
- Mendoza Vargas, Héctor, *México a través de los mapas. Temas selectos de geografía de México*, México, Plaza y Valdés/UNAM, 2000.
- Mondragón Barrios, Lourdes, *Esclavos africanos en la ciudad de México. El servicio doméstico durante el siglo XVI*, México, Euroamericanas/INAH-Conaculta, 1999.
- Musacchio, Humberto (ed.), *Diccionario enciclopédico de México: ilustrado*, vol. I, México, Programa Educativo Visual, 1988.
- Rees, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, SEP (Sep Setentas), 1976.
- Palerm, Ángel, *Obras hidráulicas en el sistema lacustre del valle de México*, México, INAH, 1973.
- Rubio Mañé, José Ignacio, *El Virreinato I. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, México, UNAM/FCE, 1976.
- Sánchez Valdés, María Teresa, "Etnohistoria de Ecatepec, siglos XVI-XVII", tesis de licenciatura en etnohistoria, México, ENAH, 2001.
- _____, "Ecatepec como punto de enlace en las rutas comerciales, siglos XVI y XVII", en Luis Barjau (coord.), *Etnohistoria. Visión alternativa del tiempo*, México, INAH (Científica), 2006.
- Strauss, Rafael, "El área septentrional del valle de México", en *Nuevas noticias sobre las obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en el valle de México*, México, INAH/Centro de Investigaciones Superiores/SEP, 1974.
- Valle Mingo, Milagros del y Miguel Talaván, "La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres, la avería del camino", *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 26, 2002.
- Villaseñor y Sánchez, Joseph Antonio, *Theatro Americano, descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, México, Nacional, 1951.



Los caminos del Cemanáhuac: conversaciones con Eduardo Corona Sánchez

En el mes de julio de 2014 sostuvimos una serie de conversaciones con el etnohistoriador Eduardo Corona Sánchez (Tenancingo, Estado de México, 1944), en las que abundó sobre sus reflexiones en torno a la vinculación de las distintas sociedades mesoamericanas a través de sus caminos. A continuación presentamos un registro de estas reflexiones. Al final incluimos una bibliografía que Eduardo Corona preparó en torno a las fuentes de estas reflexiones.

Las formaciones sociales que integraban lo que hoy llamamos Mesoamérica se desarrollaron en regiones con ecosistemas diversos, pertenecían a grupos humanos distintos y tenían culturas diferentes. Sin embargo, contaban con rasgos socioeconómicos y culturales comunes, los cuales es posible advertir si se hace un análisis etnohistórico de las *Relaciones geográficas* redactadas por orden de Felipe II para conocer y explotar de manera sistemática el área conquistada. Esta relación incluye mapas donde figuran caminos y vías de comunicación: caminos que resultaron fundamentales para la definición de Mesoamérica como área y para establecer su relación con otras áreas del continente. De este modo, al enlazar entre sí estas formaciones, los caminos coadyuvaban a su “homotaxialidad”, como expresión histórica de un mismo modo de producción que he llamado “americano” y es distinto a los que se desarrollaron en Asia, el Mediterráneo y Europa.

Nuestra premisa es la diferencia entre los ecosistemas que esta área abarcaba, una diferencia que permitió a estas formaciones intercambiar recursos necesarios que lograron la ampliación y la diversificación de sus fuerzas productivas. A su vez, este desarrollo llevó a la convalidación simbólica de sus estamentos dominantes. Vale la pena revisar el cuadro de tiempos y espacios que Román Piña Chan publicó en 1984 con el título “Un modelo de evolución social y cultural del México precolombino”, así como la obra de Paul Kichhoff sobre la disolución de las sociedades clánicas.

Esa integración de regiones y áreas se tradujo en la movilidad geográfica de diferentes grupos sociales, incluyendo un sistema de migraciones y colonias, así como empresas de conquista militar insertadas en un sistema político tributario.

Las diferentes corrientes humanas que poblaron América no sólo presentaban tipos físicos distintivos, sino también formas de organización social clánica diferente. A su vez, esto dio lugar a dos modos de producción diferentes: el primero, igualitario, correspondía a la comunidad primitiva universal, y el segundo, cónico, conllevaba fórmulas de sociedad civil y originó el modo de producción americano.

Más que el ecosistema donde cada formación se asentó, lo que determinó sus formas de desarrollo fue su tipo de organización clánica. Así, los clanes igualitarios de cazadores-recolectores recorrían cíclicamente territorios con diversos recursos para reproducir su ciclo de vida, siguien-



La presencia militar teotihuacana en Tikal, estela 31
Fotografías Jorge Sevilla, Dirección de Etnohistoria, 2014

do las rutas de las manadas animales. En cambio, los clanes organizados con una estructura cónica obtenían por medio de la agricultura los recursos no sólo para su subsistencia, sino también un excedente que destinaban a usos diferenciados de tipo social, económico, político y ritual.

Como explicó Morris Swadesh en su artículo de 1980 "Estudios sobre lengua y cultura", las migraciones poblacionales corresponden también a la movilidad y desplazamiento de diferentes familias étno-lingüísticas, divididas a su vez en diferentes lenguas y dialectos que se fueron distribuyendo en los distintos ecosistemas del continente.

Al establecerse una relación entre los distintos grupos clánicos de estructura social cónica, y por medio de ésta de las diferentes regiones y ecosistemas de Mesoamérica, surgió una división del trabajo común, ya fuera de competencia o de colaboración. El hecho de que las fórmulas de producción se fueran contagiando de una sociedad a otra a lo largo de los caminos significó la integración histórica de estos grupos no sólo a un área cul-

tural, sino también a un mismo modo de producción, el americano, del cual son parte y producto. Por cierto, esta interacción social, que puso en contacto ecosistemas distintos, tuvo un resultado botánico, pues llevó al desarrollo de decenas de especies híbridas de plantas cultivadas, como lo registró Piña Chan.

Este avance de las fuerzas productivas mediante complejos sistemas agrícolas se reflejó en nuevas formas de gobierno y de dirección del trabajo, a través de linajes que se apropiaban de los excedentes, incluyendo la fuerza de trabajo y la producción comunal, y que Kirchhoff llamó *aristoi*.

Podemos distinguir las fórmulas sociales de producción que definen las diferentes corrientes macrolingüísticas, como la macrootomange, la macromaya o la yutonahua, entre otras. Cada grupo fue responsable de distintos alcances en cuanto al desarrollo o evolución continental, como la domesticación del maíz, que Bruce Benz adjudica a los macrootomange, el trabajo de la cerámica por los mixe o el desarrollo de la arquitectura entre los zapotecas: diferentes fórmulas productivas que, sin embargo, se articulaban con base en las movilizaciones de su población.

No debemos olvidar que también se trataba de fórmulas de producción asociadas con una cosmogonía que atribuía a la naturaleza, como materia prima, un carácter sagrado y la relacionaba con los dioses o *dema*, como los llamó Adolf E. Jensen. Estas fuerzas conferían significación sagrada a ciertos lugares, con lo que se constituyeron centros ceremoniales que validaron el poder de un linaje, el cual ostentaba los conocimientos astrológicos y de cómputo necesarios para la reproducción del culto sobre la comunidad. En ese contexto se dieron situaciones de complementariedad productiva, pero también luchas por el control de diferentes territorios, traducidas en caminos de acceso a recursos controlados por diferentes formaciones sociales estatales.

La ampliación de la mano de obra exigió un sistema tributario de apropiación de la fuerza de trabajo tributario, que a su vez permitió el acceso a recursos diversificados y llevó a que las formaciones sociales dominantes trataran de controlar las rutas de intercambio, en busca de cierta soberanía étnica sobre sus recursos más que sobre su territorio en sí.

Los olmecas constituyen un ejemplo de los avances asociados con estructuras políticas de linaje que al parecer corresponden a la disolución del sistema de rango parental cónico y su paso hacia una formación clasista y estatal.

Al parecer este desarrollo resultó de la presencia en Mesoamérica de un grupo mixe zoque de probable origen sudamericano, el cual se introdujo por el Pacífico, en la región del Soconusco, desde donde se desplazó hacia la costa del Golfo. Un indicio que apunta en esa dirección son los entierros de Monte Negro, que presentan índices corporales, deformaciones cefálicas y trepanaciones, registradas por el antropólogo físico Javier Romero, y que son distintas a los de la población mesoamericana. Tal mestizaje se expresó en tradiciones iconográficas, ceremoniales y de litoescritura, y en especies animales mesoamericanas como la pantera, el cocodrilo y el jaguar, que se consideraban ancestros míticos de los grupos *aristoi*. Esta transmisión de poder se plasmó en forma de rasgos felinos en los rostros de los gobernantes y sus descendientes, que mostraban labios mofletudos, nariz ancha y ojos rasgados, por los que se identificaban como descendientes del *dema* jaguar. Por eso Wigberto Jiménez Moreno los llamó *tenecelome* o “los de labios felinos”. Los linajes descendientes de los *dema* sudamericanos y mesoamericanos se articularon en un sincretismo de tradiciones culturales.

Los olmecas reprodujeron en Mesoamérica ese mismo tipo de expansión económica por medio de empresas de colonización en diversos territorios, sobre todo en busca de rutas de acceso a recursos minerales. Estas empresas, guerreras o políticas, dieron lugar a nuevas redes de ciudades, al vincular sitios como La Venta-San Lorenzo y Tres Zapotes (Tabasco y Veracruz) con San José Mogote y Monte Albán (Oaxaca), y tal vez a través de Izapa (Chiapas) hasta Guatemala. Esa red de caminos sirvió como base para la expansión de ideas, estilos, diseños o fórmulas de poder, pues en esos lugares se reproducían y convalidaban los linajes de los clanes cónicos que descendían del mítico jaguar humanizado. Como reflejo de esta unidad política y cosmogónica, una serie de fórmulas de arquitectura, escultura y cerámica de identidad olmeca se pueden identificar en regiones de la costa del Golfo, Oaxaca, Puebla, Yucatán, Chiapas, Guatemala, Guerrero, Morelos, la cuenca de México y Michoacán, entre otras. Así, lo que viajaba no sólo era el diseño inscrito en objetos, sino también fórmulas sociales, políticas y rituales asociadas con la legitimación de elites.

Teotihuacán

La investigación arqueológica plantea que fueron diferentes grupos sociales, tanto del Bajío como del sur



El señor K'awill Chann hijo de Huh Chamán K'ina de ascendencia política teotihuacana

de la cuenca de México, e incluso del área otomí, los que dieron origen a la ciudad-Estado de Teotihuacán. Su traza urbana se orienta hacia el norte magnético con una desviación de 12° al noreste. Este eje sirvió de referencia para el trazo reticular de avenidas y calles paralelas y transversales orientadas hacia los cuatro rumbos del universo, vinculados con los solsticios y equinoccios que definen los ciclos agrícolas, con base en una serie de dioses: Tláloc con el Este, la tierra y la siembra; Chalchiuhtlicue con el Norte, la lluvia y el barbecho; Quetzalcóatl con el Oeste, el viento y la cosecha, y probablemente Tezcatlipoca con el Sur, como expresión de instancias institucionales de la ciudad y del Estado.

Recientemente se ha aceptado el carácter militarista del Estado teotihuacano, así como el hecho de que su expansión se ligue con incursiones militares contra diferentes formaciones sociales o la colonización de distintas regiones de Mesoamérica, probablemente para obtener recursos y mercancías a través de relaciones tributarias o de intercambio. En ese sentido



Urna zapoteca de Cosijo, localizada en el barrio étnico oaxaqueño de Teotihuacán

son evidentes los barrios teotihuacanas de Monte Albán, al parecer unidos con la explotación de la mica. Sin embargo, la importancia de los valles de Oaxaca no sólo estribaba en sus recursos naturales, en particular de origen mineral, sino también en su función de paso o tránsito hacia regiones de Chiapas, Guatemala y Yucatán.

De igual manera, la presencia teotihuacana en Cholula, evidente en la arquitectura y en la cerámica, se debió a la ubicación estratégica de esta ciudad como entrada de los valles interaltiplánicos, con las costas tanto del Golfo de México como del Pacífico. Lo mismo aplica en su relación con la región costeña, mediante formaciones totonacas como el Tajín, ubicada en el Golfo de México, que incluían ecosistemas de costa, manglar, selva, valle intermontano y sierra, con sus respectivos recursos.

Como formación de Estado con pretensiones imperiales, Teotihuacán se vincula de distintos modos con otras regiones o formaciones sociales de Mesoamérica: desde alianzas políticas y relaciones de intercam-



Vaso pedestal de estilo costa del golfo localizado en el barrio de comerciantes de Teotihuacán

bio, hasta la fundación de colonias. Esto le permitía el acceso a materias primas como obsidiana, hematita, cinabrio, malaquita, conchas, caracoles, plumas y pieles, para el trabajo especializado de sus barrios; así como cacao, miel y copal para el consumo de sus jefes, tal cual se observa en los murales de Tetitla. En general, la pintura de Techinantitla es una expresión alegórica del carácter tributario de su Estado.

Otra área que tuvo una gran importancia en la formación social teotihuacana fue la maya, que producía recursos que no se localizan en la cuenca de México. Por ello, como parte de una política de expansión, sabemos que entre 300 y 350 d.C. un grupo de inmigrantes teotihuacanos llegó a Kaminal Juyú, la llamada "acrópolis Palangana", donde aún es evidente la influencia teotihuacana en el trazo urbano y en el estilo arquitectónico, y donde se han localizado vajillas que responden a la tradición alimentaria y doméstica teotihuacana. Estos hallazgos reflejan la política de colonización e incluso de expansión militar del Estado teotihuacano dirigida a adquirir el control mercantil



Vasija teotihuacana con epigrafía totonaca del barrio de comerciantes

a gran escala de los territorios cercanos, pues Kaminal Juyú tenía cerca las minas de obsidiana de El Chayal y a las rutas de la cuenca del Motagua, proveedora de jade. Es decir, era una política dirigida a la apropiación de recursos y productos, relevantes tanto para la producción como para la legitimación de las elites.

En Tikal, las representaciones de guerreros ataviados con armas y símbolos teotihuacanos, asociados con Quetzalcóatl y Tláloc, han sido interpretadas como una referencia a posibles mercenarios teotihuacanos en la ciudad. Sin embargo, el complejo de edificios de estilo teotihuacano que hay en el centro de Tikal no sólo denota la presencia de Teotihuacán, sino también su injerencia política, no como barrio étnico, sino como subsede del poder político.

La política exterior del Estado teotihuacano se asociaba con linajes o cargos estamentarios de jefes de consejos –tal vez militares adscritos a Quetzalcóatl– o de los guerreros a cargo de los tributos, como casta gobernante. Esto se aprecia en el mural de Tetitla, en el personaje que representa, más que a una deidad, a un guerrero que controla la producción artesanal, tal vez como prerrogativa asociada con la conquista de un territorio, posiblemente Xochicalco, como lo sugiere Linda Manzanilla.

Xochicalco era una ruta comercial hacia el área maya e incluso es posible que ésta misma fuera un enclave maya en el Altiplano central, imbuido del culto a Quetzalcóatl como numen del linaje de sus gobernantes o dirigentes.

Ahora bien, la presencia del culto a Quetzalcóatl en Teotihuacán afectó la situación política y social de esta ciudad, ya que expresaba contradicciones sociales en-

tre los grupos en el poder. Esto se ve en el mural de los animales fantásticos, que representa un enfrentamiento entre serpientes emplumadas, por un lado, y felinos y aves por el otro; el enfrentamiento entre Tláloc y Quetzalcóatl a través de sus nahuales, que a su vez refleja el enfrentamiento de grupos políticos, pues el culto a esas distintas deidades implica distintas políticas económicas de Estado. Este choque condujo a que el templo fuera parcialmente destruido y sustituido por otro, identificado con Tláloc.

La pluralidad étnica de los barrios de Teotihuacán sugiere que el Estado teotihuacano tuvo empresas de expansión y mercado en el occidente de México, en particular en Michoacán, donde se han localizado objetos de cerámica y obsidiana, así como construcciones de estilo teotihuacano, además de evidencia de barrios michoacanos en Teotihuacán, los cuales, al igual que los de grupos étnicos de filiación zapoteca, totonaca y maya, presentan tradiciones funerarias y domésticas diferentes al resto de la población teotihuacana. Esta composición social multiétnica se traducía en una diversificación de las fuerzas productivas, con base en el papel de la etnicidad en la división del trabajo.

Siguiendo esa dinámica del Estado teotihuacano es posible trazar una ruta más occidental, hasta el Iztepetl, en el actual Jalisco. Aunque se conoce poco de la influencia teotihuacana en ese sitio, hay un edificio con un diseño teotihuacano de talud y tablero. Este estilo, que aparece también en Tikal, Copán, Kaminal Juyú, Cholula y Tinganbato, parece vincular estos sitios como centros política o económicamente ligados con el Estado teotihuacano, con cuya desaparición estos mismos pierden importancia.

Esta presencia teotihuacana en el Occidente indica probables rutas alternativas hacia el norte, con las regiones del Bajío en Guanajuato y Querétaro y hacia las áreas de minas, situación que es más detectable en el Epiclásico, en relación con el mercado del *Spondylus*, de la turquesa, de la plumaria, del metal y de otros recursos mineros que se transformaban en objetos de uso suntuario o de prestigio para la elite.

En cuanto al control de vías de acceso a recursos, el Altiplano poblano-tlaxcalteca adquirió un papel de enclave al mediar entre las costas del Golfo y del Pacífico. Por ello Cholula adquirió importancia estratégica como centro de mercado e intercambio. Así, por ejemplo, los pigmentos empleados en los murales *pic* de Teotihuacán, que definen las diferentes instituciones del Estado, son de origen mineral y se ex-

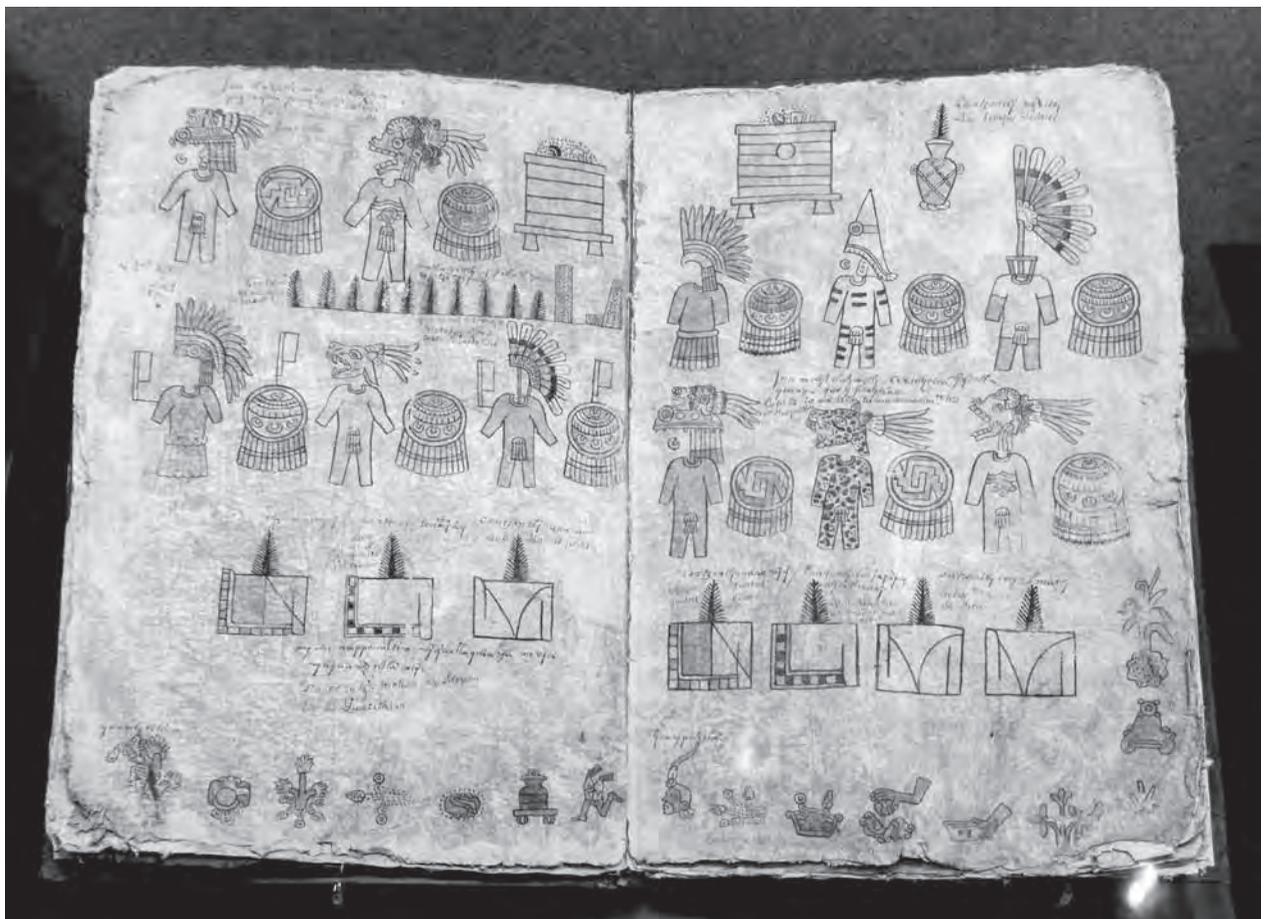


Lámina en papel amate de la matrícula de tributo del Cemanáhuac

traían de yacimientos ubicados en Guerrero, Puebla, Oaxaca, Chiapas y la región del Motagua, en la actual Guatemala.

Por su parte, los barrios de Teotihuacán donde se han encontrado tumbas y cerámica zapotecas estaban relacionados con la producción de la cal, mica y cerámica naranja, materiales que provenían de la región oaxaqueña, o bien de las regiones que la conectaban con Teotihuacán.

También debemos considerar la influencia cultural que significó la presencia de diversas etnias en Teotihuacán, así como los conocimientos desarrollados por los zapotecas en escritura y cómputo aplicados en la cronología calendárica, que se incorporaron a la escultura y pintura teotihuacanas, así como el uso de cerámica zapoteca en la vida doméstica o en las costumbres funerarias.

Al igual que los zapotecas, los totonacas reproducían sus tradiciones étnicas en sus unidades de producción artesanal, como en el caso de la sastrería en el centro de barrio de Oztoyohualco o la representación de elementos marinos, como las grecas, que se identifican con Quetzalcóatl, y ciertas fórmulas sociales li-

gadas con el militarismo y el comercio, que la sociedad teotihuacana absorbió.

Esto no sólo se traduce como expresión del nivel alcanzado en sus fuerzas productivas, sino también como expresión de relaciones sociales de producción donde lo étnico debió adquirir un valor social, si bien insertado en relaciones políticas del Cemanáhuac, el espacio controlado por el Estado teotihuacano.

Ese sentido cosmopolita de identidad multiétnica se reflejaba en la organización de los sectores sociales o barrios de la ciudad y en los estamentos que expresaban la división del trabajo, pero además era posible que alguno de ellos predominara políticamente sobre los demás, como fue el caso, según creemos, del nahua, que dominaba sobre el otomí, el zapoteca y el purembe de Michoacán. Sin embargo, en otros aspectos la identidad étnica totonaca sobresalió social y políticamente por medio del culto a Quetzalcóatl, que incluso determinaba la política económica del Estado. Esto debió modificar las fórmulas económicas de esa formación estatal, al producir contradicciones que implicaron la sectorización de los barrios y, probablemente, conflictos sociales y militares entre ellos,

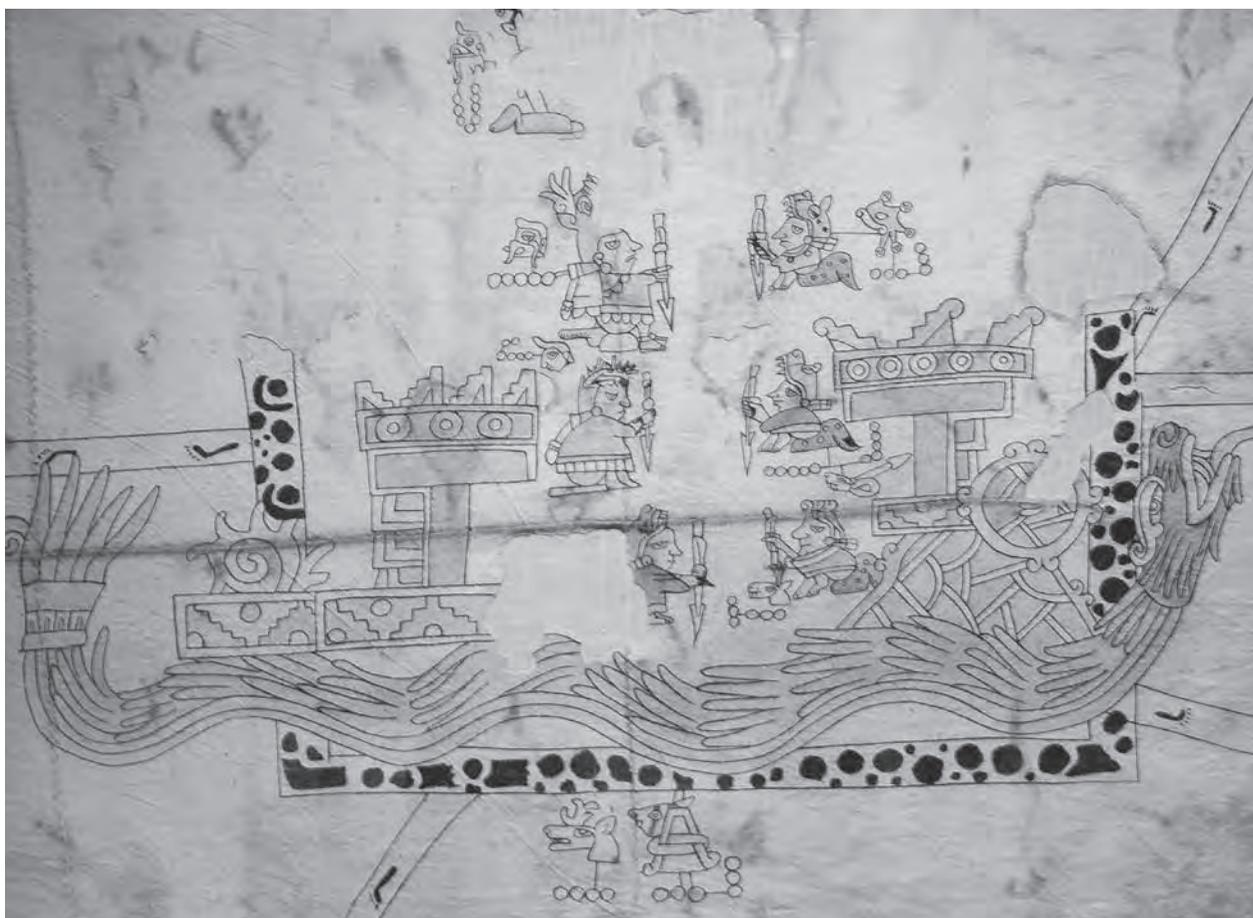


Lámina del *Lienzo de Coixtlahuaca* sobre alianzas y conquistas entre senderos

los cuales llevaron a la destrucción y el abandono de la ciudad y a su disolución como Estado.

Al parecer, la necesidad de ese Estado de controlar regiones con recursos o materias primas de regiones étnicas distintivas condujo a la retroalimentación de talleres de los barrios de artesanos que conformaban la ciudad, situación que requería de la intervención estatal para el acceso a esos recursos, con lo que se dio lugar al papel del tributo en el modo de producción americano. De esta forma se obtendría un mapa de caminos, rutas o vías de enlace entre diferentes etnias y formaciones sociales de Mesoamérica y de expansión del Estado del Altiplano mesoamericano, Teotihuacán, que abarcaban desde el océano Pacífico hasta el Atlántico, como expresión de un territorio político o Cemanáhuac

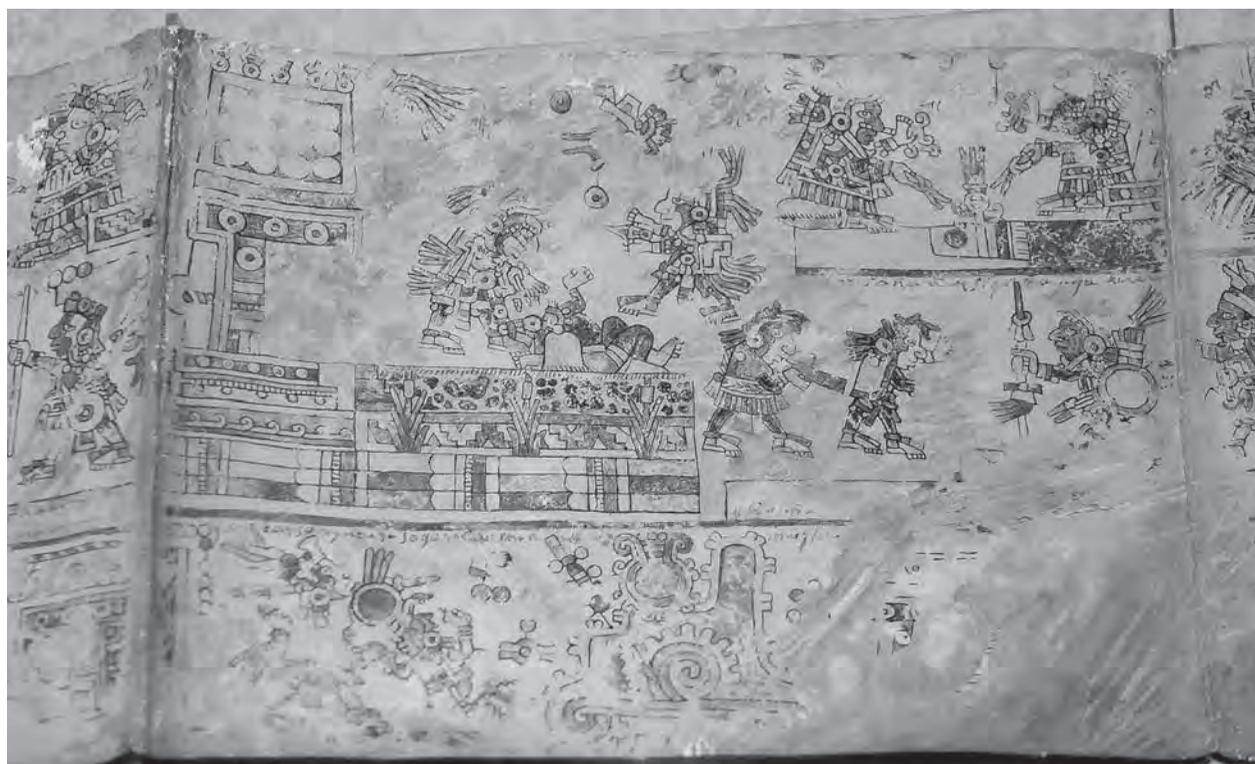
La sociedad teotihuacana se dividía en clases sociales identificadas por su identidad étnica-estamentaria, pues a cada etnia en particular dentro de la ciudad-Estado teotihuacano le correspondía una actividad específica y, en consecuencia, una clase social.

Se puede decir que Teotihuacán requería controlar a las diversas formaciones sociales para, a su vez, con-

trolar sus recursos y técnicas. Tal vez a esto se debiera la expansión y colonización de las áreas zapoteca, totonaca, maya y purembe, así como su inclusión en forma de barrios en la composición urbana de la ciudad, lo cual le permitió diversificar sus fuerzas productivas y complicó sus relaciones sociales. Para sostener su existencia, cada etnia se veía obligada a establecer relaciones de mercado con sus áreas de origen, o con otras áreas donde se localizaban los recursos o productos que requería para su sostenimiento, lo cual implicaba adjudicar una mayor importancia al estamento militar para el control de las rutas de acceso a esas áreas y la colonización de otras de identidad agrícola para el sostenimiento de su población dentro de un régimen tributario.

Probablemente esto terminó por romper el equilibrio entre producción y población, y condujo a las rebeliones sociales que se denuncian en la leyenda del Quinto Sol.

El abandono de Teotihuacán creó un vacío y una competencia entre otras formaciones estatales por el control de esas rutas. Esto dio lugar a confederaciones, de donde surgió un nuevo eje central, Tula, cuyas



Lamina del *Códice Colombino* alusiva al reconocimiento de Ocho Venado como *tlahtoani* en Tula

redes de intercambio llegaron a abarcar desde la Gran Chichimeca hasta Centroamérica.

Así pues, si bien en un primer momento los caminos integraron a las formaciones étnicas y sociales mesoamericanas, al ampliar su capacidad productiva y complicar sus relaciones sociales mediante unidades étnicas y lingüísticas diferenciadas, su inclusión también introdujo en la ciudad de Teotihuacán una dinámica de asimetrías y contradicciones sociales y políticas que alteró su política económica o sus fórmulas de poder.

Los caminos de la sierra y del desierto: la región septentrional de Mesoamérica

En la medida que se desarrollaban mejores técnicas agrícolas para cultivar en zonas semidesérticas –diversificando y aumentando la producción–, se desarrolló también la producción de artículos de valor simbólico, tanto jerárquico como ritual, como las guacamayas, que se consideraban representantes del Sol. Éstas, así como la turquesa, la sal, la obsidiana, la malaquita y la hematita, constituían la base de relaciones de intercambio en un mercado a larga distancia que, bajando por los desiertos y siguiendo las cordilleras, atravesaba diferentes altiplanos hasta llegar a Tula y de ahí hacia Oaxaca y las costas del Pa-

cífico, o bien por la costa del Golfo para llegar incluso hasta América Central.

Así, sabemos que desde La Quemada salían más de 40 caminos hacia los cuatro rumbos del universo americano, articulando sociedades del actual Estados Unidos, como los mogollón y los anazasi con Mapimí; es decir, áreas de culturales ubicadas fuera del territorio mesoamericano pero también producto del modo de producción americano, con su propia identidad cultural y étnica pero integradas a las redes de mercado del resto de Mesoamérica. Así, en Tula se reprodujeron instancias surgidas de estas tradiciones, como columnas serpentiformes, esculturas de guerreros recostados que transportaban a los dioses las ofrendas depositadas en las vasijas que portaban sobre el vientre, además de salas hipóstilas que servían como base para consejos de guerras integrados por diferentes estamentos de guerreros, sacerdotes, comerciantes, campesinos, entre otros; éstos representaban y articulaban en la conformación de un ejército a diferentes etnias y regiones a base de confederaciones que ampliaban sus fuerzas y los contingentes militares. El objetivo era expandirse y controlar un área más allá de sus confines como parte de un complejo sistema político de confederaciones que integraban un territorio diverso y extenso a manera de un imperio, según detectó Paul Kirchhoff.



Figura de mono de oro elaborada en cera perdida, localizada en el cenote sagrado de Chichén Itzá, procedente de Colombia y Panamá

De todos los grupos étnicos incorporados a la formación imperial tolteca, el chichimeca tenía una significación especial. Organizados en grupos tribales de cazadores-recolectores, los chichimecas contaban con el modo de producción característico de la llamada “sociedad primitiva”. Sin embargo, sus características físicas y sus instrumentos militares los hicieron importantes para las empresas de conquista y dominación de otras áreas. Así, el modo de producción de la sociedad primitiva –de identidad universal– y el modo de producción americano –de identidad específica– se articularon, afectando el proceso de evolución del segundo no sólo en cuanto a sus relaciones sociales de producción, sino también al ampliar las fórmulas de uso de los recursos vegetales y minerales de la sierra, del desierto y de la costa, diversificando aún más el uso de la naturaleza, lo cual repercutió en sus hábitos alimenticios, curativos y rituales, así como en su cosmogonía y en sus fórmulas religiosas.

Durante el Posclásico temprano (900-1200 d.C.) Tula, patria de Quetzalcóatl, se convirtió en la capital del Cemanáhuac, con lo que impuso sus fórmulas políticas territoriales y pasó a ser la sede mítica de los señoríos en formación. Así, como lo registró Alfonso Caso, el señor Ocho Venado de Tilantongo debía recurrir a esa ciudad para que le pusieran la nariguera de tlatoni y pudiera gobernar el territorio conquistado, con la venia de Quetzalcóatl, que a su vez se convirtió en el dios regente de los cuatro puntos del universo. Ocho Venado conquistó también regiones desde el Pacífico hasta



Hachas de metal (cobre y bronce) de tradición sudamericana localizadas en la mixteca

el Golfo, por lo que el código colombino lo representa conquistando el mar no como recurso, sino como territorio clave en la obtención de productos de otras regiones más al sur.

Los toltecas de Tula marcaron una fase de transición en la evolución del modo de producción americano en Mesoamérica.

Caminos en el mar o mercados interoceánicos: la zona maya

El área maya abarcó varios ecosistemas –costas, sierra y selva–, con lo cual diversificaba sus recursos. Sin embargo, tanto las selvas baja y alta como la península –a la que Landa llamó “la tierra de menos tierra”– son de difícil explotación y requerían de un conocimiento preciso de ciclos agrícolas; esto implicó un sistema de cómputo y registro astronómico, además de un sistema de escritura que evolucionó hacia fórmulas fonéticas y silábicas.

De este modo se desarrollaron varias formaciones sociales de identidad urbana y estatal. Como resultado de la disolución de los clanes cónicos, los linajes de



Figuras de tumbaga, oro y cobre de estilo Nicoya localizadas en el cenote de Chichén Itzá

esas formaciones conservaron un papel determinante en su desarrollo. Ahí la administración de los recursos y el trabajo adquirió un sentido primordial, sobre todo si formaba parte del tributo de las comunidades en reconocimiento de su representación como unidad suprema, como señala Samuel Villela.

Como excedente apropiado, el tributo fue la base de una acumulación de mercancías que utilizaban los *batab* o *halach Huinik* en relaciones de Estado. También controlaban áreas productivas como los cacahuatales y las salinas, de donde obtenían medios de producción mediante el tributo en trabajo para el intercambio a larga distancia. Así, el tributo no sólo sostenía a los grupos o linajes dominantes, sino que también, como excedente apropiado, era la base de fórmulas de mercado e intercambio que ampliaban su acumulación o riqueza y hacía mercaderes de los *halach huinic* mayas.

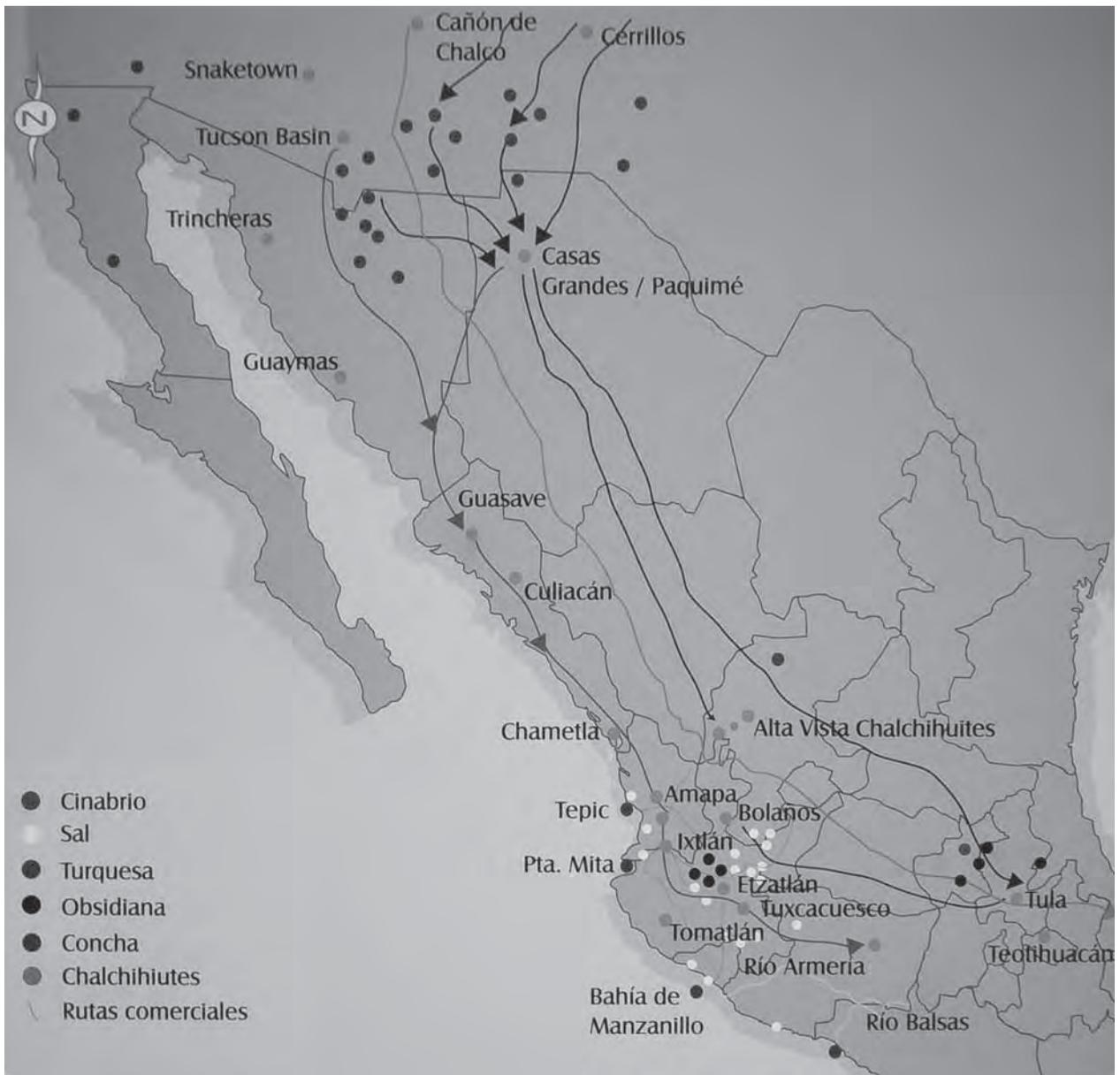
Llama la atención la gran capacidad productiva de la región de la selva alta en el Petén-Itzá. Por ejemplo, en el caso de los itzáes, para el momento del contacto las fuentes mencionan el cultivo del maíz, frijol, calabaza, chayote, algodón, tabaco, achiote, yuca, jícama, camote y piña, así como añil, grana y palo de Campeche, utilizados para la elaboración de tejidos, mantas y ropa que, junto con los granos de cacao y las cuentas coloradas de caracol, se utilizaban para el trueque.

Entre los lugares de mercadeo que conocemos sobresalen los de Cobá, una formación social que existió entre 400 y 800 d.C. y de la cual sabemos que llegó a tener una extensión de por lo menos 70 kilómetros cuadrados, es decir, más extensa que Teotihuacán. Sin embargo, era menos compacta y estaba rodeada de cinco lagos, probablemente artificiales, alrededor de los cuales se integraba la población en una serie de grupos.

También se utilizaban los grandes ríos y sus afluentes como vías de comunicación entre las costas y hacia la selva e incluso hasta el Petén. Éste era el caso de Edzná, que se articulaba con los ríos a través de canales (*hacbeob*), al igual que Yaxchilán y Piedras Negras, en Chiapas, y Copán, en Honduras, entre otros. Otros más se ubicaban cerca de los ríos o de lagos, entre ellos Tikal, y otros tantos en la costa o cerca de ella, como Tulum, Isla Mujeres, por lo que se puede hablar de una simbiosis entre los recursos hidrográficos y la planificación del asentamiento de las ciudades con relaciones de intercambio y de mercado.

En ese contexto resulta interesante hacer notar que en los murales de Chichén Itzá se aprecia la llegada de conquistadores toltecas a lugares ribereños por medio de canoas que transportan guerreros. Al respecto, debemos recordar lo que registraron Cristóbal Colón y Bernal Díaz del Castillo. Se puede, pues, plantear que los mayas comerciaban fuera de las costas peninsulares y continentales, por el denominado "Mediterráneo americano", hasta las islas del Caribe.

Los *putunes* eran familias de comerciantes que llegaron a ser las más prestigiosas del sur de Mesoamérica, debido a sus conocimientos de navegación marina y a que operaban mediante una red de centros de comercio internacional de larga irradiación que llegó a extenderse desde Tabasco hasta el golfo de Honduras. Así, dentro de la economía mesoamericana se contaba con un sistema de intercambio independiente compuesto por traficantes especializados, que articulaban esas formaciones sociales en relaciones de trueque. En el caso maya esto implicaba naos con remo y velamen para el tráfico a larga distancia.



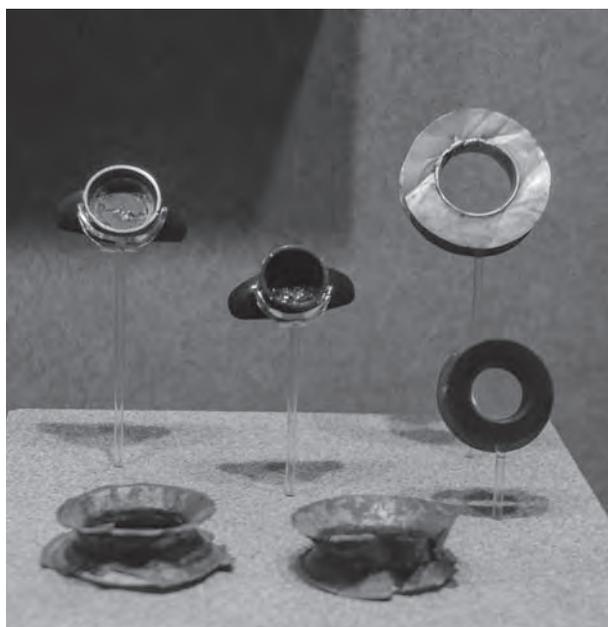
Gráfica de rutas de mercado e intercambio del norte y occidente de Mesoamérica con Tula

Otra instancia necesaria para navegar en las costas llenas de arrecifes eran los faros, que la arqueología marítima ha detectado en los edificios de Tulum y de los que también sabemos que existían en las islas de Cozumel y de Isla Mujeres. Al parecer, los navegantes mayas se aventuraron hasta Colombia, en Sudamérica, como sugieren las figurillas mayas que se han encontrado en Jaina, en el Departamento de Antioquía.

También debemos reconocer el conocimiento que estas sociedades tenían del comportamiento de los astros para definir, por ejemplo, con base en el ciclo lunar, las recurrencias de las mareas bajas o altas y los regímenes de la pesca, y sobre el papel del movimiento de ciertos astros como Venus, para implementar la orientación de los barcos en sus rutas de navega-

ción y, obviamente, la existencia de estas rutas para realizar viajes de navegación marítima hacia la región huasteca por el norte, y por el sur hasta Honduras y Panamá.

Así se estableció una situación muy compleja con base en un sitio de intercambio que implica concentración de mercancías, mercaderes especializados, barrios de producción artesanal y puertos de intercambio de mercancías, además de una red de lugares con mercados que seguían un calendario festivo relacionado con el ciclo de cosechas y destacamentos militares para la protección de las rutas y las caravanas de mercaderes. Todo esto tenía lugar a lo largo de rutas y caminos que requerían de lugares de paso y resguardo, postas y un grupo militar para su protección, que a ve-



Bezotes y orejeras de obsidiana y oro con técnicas mesoamericanas y sudamericanas

ces era costeadado por los mismos comerciantes, los cuales incluso se atrevían a tomar militarmente los lugares donde se almacenaban las mercancías. Todo ello implicaba también diferencias de rango y estamento entre los comerciantes, quienes cumplían funciones particulares.

La guerra y el comercio: la formación social mexicana

La importancia que los mayas dieron al mercado para complementar su economía la reprodujeron los mexicas, tal vez porque el ecosistema de la laguna salobre de Texcoco no les permitía una agricultura intensiva y necesitaban vender o intercambiar los recursos lacustres de este ecosistema de pantano. Tal situación se agudizó en el siglo xv y quedó rebasada por el poblado de Tlatelolco, con su ubicación estratégica en las orillas de la laguna, lo cual le permitió servir de enlace con grupos otomíes al norte, matlatzincas al oeste e incluso los nahuas al sur de la cuenca. Esto no sólo permitió la reproducción del trabajo especializado de producción artesanal con valor de mercado, sino también el desarrollo de empresas de intercambio y de un mercado que implicaba un manejo múltiple y ampliado de la producción de diversos ecosistemas, con productos minerales, vegetales, animales e incluso humanos.

Otro aspecto importante, sobre todo con los mexicas, fue la especialización guerrera o militar, producto de su propia historia de migraciones y rechazos políticos y étnicos. Este aspecto guerrero, que los hizo célebres, los llevó a ser utilizados como mercenarios por

los toltecas, los culhuas y los tepanecas para su expansión como Estados. Aprovechando su ubicación al borde de los lagos, los mexicas utilizaron intensamente el desplazamiento de sus tropas en canoas como arma de ataque sorpresa, como ocurrió en la conquista de Culhuacán, Zumpango, Texcoco y Azcapotzalco, así como en la defensa de Tenochtitlán contra la coalición de pueblos que se unieron a la empresa hispana en la destrucción de esa ciudad y la disolución del Cemanáhuac.

Esta situación se amplió no sólo en cuanto a las rutas de acceso a Tenochtitlán (las calzadas que partían hacia los cuatro puntos cardinales), sino también respecto a los caminos paralelos de canales o "acalotes", que servían como ejes de acceso a los caminos de agua menores o "apanacle", distribuidos en toda la chinampetría y articulándola mediante una red de caminos lacustres, como si se tratara de calzadas y calles de tierra.

A través de calzadas de tierra y agua la ciudad de México-Tenochtitlán se vinculaba con las formaciones sociales del sur, como Chalco, Xochimilco y los demás pueblos chinamperos de alta producción agrícola, que a su vez eran centros de enlace con las regiones de Morelos, Puebla, Guerrero o la Mixteca, y que se contactaba con regiones más lejanas. Así, esa red de calzadas de agua no sólo funcionaba para intercomunicar a los pueblos de la cuenca con Tenochtitlán, sino también para enlazarse con las rutas terrestres de los que provenían diversas mercancías que se intercambiaban y vendían en el mercado de Tlatelolco.

Los mexicas no sólo utilizaban los tributos que llegaban a Tenochtitlán desde múltiples procedencias, sino también como materia prima para retroalimentar el trabajo y la producción especializada de sus barrios, donde se producían objetos de acuerdo con normas dictadas por el Estado, que integraban o controlaban las fórmulas de trabajo, producción, tributo y mercado. De alguna manera se repite con esto el esquema que se presentaba ya en Teotihuacán —así como en Culhuacán y otros lugares, como lo demuestra el *Códice Xólotl*—, con barrios de grupos humanos múltiples. Según Kirchhoff, se trataba de una estrategia de las formaciones sociales mesoamericanas, que integraban al mayor número posible de barrios étnicos, con sus diferentes tipos de trabajo especializado, para ampliar sus fuerzas productivas y complicar sus relaciones sociales de producción

Otra variante de este modelo fue la situación del estado purépecha de Tzintzuntzan, donde no se trataba de barrios urbanos sino de una serie de aldeas situadas al borde de los lagos. En función de sus respectivos ecosis-

temas, cada una se especializaba en un tipo de trabajo dentro de un sistema de control administrativo tributario, con lo que se diversificaban sus fuerzas productivas. En el caso de Texcoco, cabecera del Acolhuacan, coexistían ambos esquemas: barrios étnicos especializados y aldeas que ocupaban diversos ecosistemas.

El Estado controlaba en buena medida las relaciones de trueque y compra-venta; es decir, el modo en que se distribuía la producción entre la población, contribuyendo a estabilizar las relaciones sociales de producción con el control de la circulación de mercancías. También en otras formaciones sociales, relacionadas por medio de rutas y caminos, el mercado era una institución de Estado. Tal relación implicaba convenios entre los Estados, o al menos entre los mercaderes o *pochtecas*.

Aunque los *pochtecas* gozaban de privilegios, como mantener sus propios ejércitos, estaban insertos en las relaciones sociales de producción del Estado mexicana y se asentaban en calles dentro de *calpulli* o su equivalente en poblaciones. No poseían tierras comunales ni cedidas entre ellas por el Estado, y por lo tanto no pagaban tributo en trabajo, pero sí aportaban materia prima o recursos a manera de tributo y como muestra de su reconocimiento a la estructura de poder, de la que, por cierto, a veces formaban parte. Sabemos que los comerciantes del actual estado de Morelos recorrían los barrios de los altépetl del Acolhuacan y dejaban algo, que las mujeres transformaban en mantas. De éstas, una parte la recolectaban los *pochtecas*, pero el resto lo conservaban las mujeres de esos barrios como mercancías o excedentes, para intercambiarlas por otros productos y reproducir así una economía de mercado.

Todo ese sistema de relaciones políticas y económicas del Estado mexicana, apoyado en empresas de intercambio de productos a larga distancia realizadas por los *pochtecas*, no sólo requería de caminos y rutas preestablecidas, así como de instalaciones de almacenamiento y lugares de descanso de las caravanas, sino también de un control militar que vigilara sus trayectos. Había, sin embargo, otras rutas que no controlaba el Estado mexicana, como las utilizadas por los acolhuas o los tepanecas, quienes mantenían una red alternativa de acceso a los recursos, correspondiente a relaciones grupales y de parentesco diferentes.

Así, el mercado no era una adscripción del Estado mexicana, sino del conjunto de las formaciones mesoamericanas que se entrelazaban e integraban, más que por los caminos, por las fórmulas de organización de mercado e intercambio desarrolladas por los *pochtecas*.



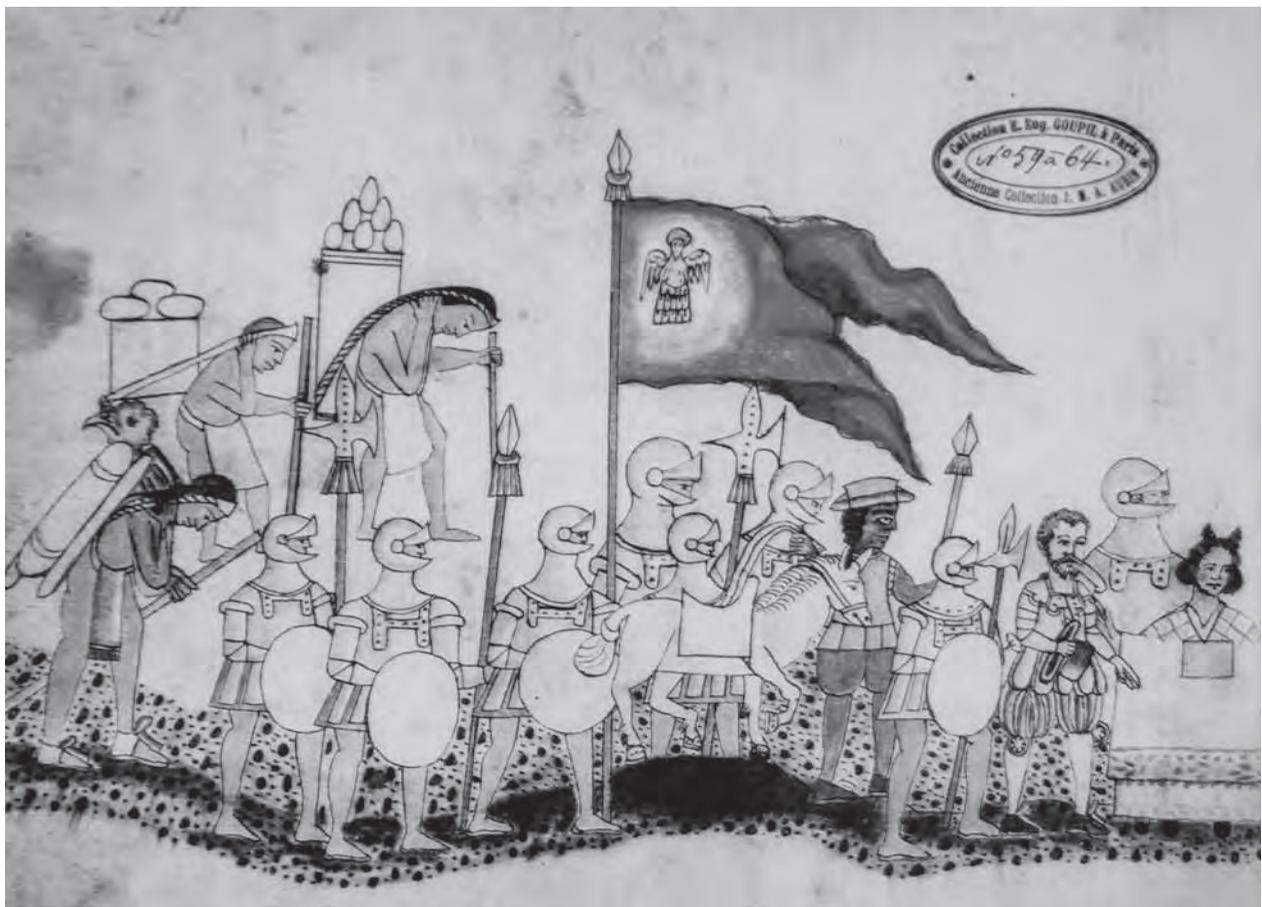
Depilador de plata de estilo suramericano localizado en Tzintzuntzan, Michoacán

Rutas transoceánicas

Otras rutas alternativas eran las que surcaban los océanos Pacífico y Atlántico, así como los ríos que desembocaban en ellos. Por ejemplo, en el *Código Jucutacuato* se relata el viaje de un grupo identificado como nonohualca hacia la costa del Chalchicueyecan (Veracruz), por el Golfo. Wigberto Jiménez Moreno consideraba que se trató de un grupo de inmigrantes nonohualca llegados al Golfo de México por la vía marítima, dentro de las rutas de navegación que existían entre Mesoamérica, América Central y el área andina. Éstas seguían rutas establecidas como la de Zacatula, que ya vinculaban Perú, Ecuador y Colombia, por el sur, con Michoacán, Colima, Jalisco y Nayarit en el norte.

Es decir, se trataba de un conjunto de instancias que no podemos analizar como rasgos compartidos, indicativos de un tráfico frecuente entre esas regiones, sino como expresión de un área cultural que implicaba tradiciones comunes asociadas con fórmulas económicas, sociales, políticas o cosmogónicas, en términos de desarrollo y también de identidad étnica, lo cual las unió en sus procesos evolutivos.

Estos aspectos no sólo señalan la asociación de esas regiones en términos de viajes de intercambio de mercado por rutas o corrientes marinas interoceánicas, sino también del traslado de población que introdujo o continuó sus tradiciones culturales al integrarlas en la historia común del modo de producción americano.



Lamina del códice referente a la ruta de Cortés hacia Tenochtitlán

Bibliografía sugerida por Eduardo Corona

- Abascal, Rafael y Patricia Dávila, "La arqueología al suroeste de Tlaxcala", *Comunicaciones*, núm. 11, pp. 13-23, 1976.
- Arellano Hernández, Alfonso, "Una ciudad y un área: Teotihuacán y los mayas", en *Arquitectura y urbanismo, pasado y presente de los espacios en Teotihuacán*, México, INAH, 2005.
- Atolini Lecón, Amalia, "Intercambio y caminos en el mundo prehispánico", en Janet Long Towell y Amalia Atolini Lecón (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, UNAM/INAH, 2010.
- Benz, Bruce, "Diversidad y distribución del maíz mexicano", *Arqueología Mexicana*, vol. 5, núm. 25, 1997.
- Berdan, Frances, "Tres formas de intercambio en la economía azteca", en Pedro Carrasco y Johana Broda (eds.), *Economía política e ideología en el México prehispánico*, México, Nueva Imagen, 1978.
- Broda, Johanna, "La expansión imperial mexicana y los sacrificios en el Templo Mayor", en *Mesoamérica y el centro de México*, México, INAH-SEP, 1984.
- Cabrera Castro, Rubén, "La secuencia constructiva del edificio de los animales mitológicos", en *Homenaje a Román Piña Chan*, México, UNAM, 1985.
- ____ y Oralia Cabrera, "El proyecto templo de Quetzalcóatl", *Arqueología. Revista de la Coordinación Nacional de Arqueología del INAH*, núm. 6, 1991.

- Cabrera Cortés, Oralia, "Lapidaria", en *Teotihuacán: la ciudad de los dioses*, México, INAH, 2009.
- Carneiro, Roberto L., "Reflexiones adicionales sobre la concentración de recursos y su papel en el surgimiento del Estado", en *Coloquio V. Gordon Childe*, México, UNAM, 1988.
- Carrasco, Pedro, "La sociedad mexicana antes de la conquista", en *Historia general de México*, México, El Colegio de México, 1976, t. I, pp. 167-288.
- ____, *Estructura político-territorial del imperio tenochca*, México, FCE/El Colegio de México, 1996.
- ____ y Johana Broda, *Economía política e ideología en el México prehispánico*, México, Centro de Estudios Superiores-INAH/Nueva Imagen, 1978.
- Caso, Alfonso, "¿Tenían los teotihuacanos conocimiento del Tonalpohualli?", en *México antiguo*, México, t. IV, 1936-1939.
- ____, "Dioses y signos teotihuacanos", en *Teotihuacán. IX Mesa redonda*, México, SMA, 1966.
- ____, *Códice Colombino. Las glosas del Códice Colombino*, facsímil, México, Sociedad Mexicana de Antropología, 1966.
- ____, *Reyes y reinos de la Mixteca*, México, FCE, 1977.
- Chapman, Anne, "Puertos de intercambio en Mesoamérica prehispánica", en *El comercio en el México prehispánico*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior (Historia), 1975.
- Clark, John y Michael Blake, "El origen de la civilización en Mesoamérica: los olmeca mokaya del Soconusco en Chia-



Códice Uppsala-Tamemes en caminos hacia Tenochtitlán

- pas", en *El Preclásico o Formativo. Avance y perspectivas. Seminario de Arqueología Dr. Román Piña Chán*, México, MNA-INAH, 1987.
- Corona Sánchez, Eduardo, "El factor étnico en las relaciones sociales de producción", *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, año 5, núm. 29, 1978, pp. 37-48.
- _____, "Sobre el nivel de desarrollo de las fuerzas productivas para la caracterización del Estado en Mesoamérica", *Revista Española de Antropología Americana*, núm. XVI, 1961.
- _____, "Relaciones meso-suramericanas: ¿articulación de modos de producción o evolución del modo de producción americano?", en *Cultura y navegación prehispánica*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán/Conacyt, 1999.
- _____, "Territorio y Estado en Teotihuacán. Los topónimos de Techinantitla", en María Elena Ruiz Gallut (ed.), *Ideología y política a través de materiales, imágenes y símbolos*, México, Memoria de la Primera Mesa Redonda de Teotihuacán, 2002.
- _____, "La integración de áreas en el modo de producción americano", en *La etnohistoria en México*, México, INAH-SEP (Científica, Etnohistoria), 2003, pp. 291-293.
- Corona Sánchez, Eduardo y Luis Alfonso González Miranda, "La aplicabilidad de un modelo etnoarqueocsmogónico en el estudio de entierros humanos prehispánicos: el caso de Teotihuacán", México, Coloquio Juan Comas, México, MNA-INAH, 1989.
- _____, "Un modelos hipotético a partir de los informantes de Sahagún para la orientación de los entierros humanos prehispánicos de Teotihuacán", *Diario de Campo*, núm. 48, 2002.
- Cortés, Hernán, *Cartas de relación*, México, Porrúa (Sepan cuantos...), 2007.
- Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, México, Porrúa (Sepan cuantos...), 2007.
- Espinoza Soriano, Waldemar, *Los modos de producción en el imperio de los incas*, Lima, Amaru, 1985.
- Flanery, Kent et al., "Forming Systems and Political Growth in Ancient Oaxaca", *Science*, vol. 158, 1967.
- Foncerrada de Molina, María, "Reflexiones en torno a la pintura mural de Cacaxtla", *Comunicaciones*, núm. 15, 1979 [simposio Comunicaciones, núm. 16, 1978], pp. 149-160.
- García Cook, Ángel, "Transición del Clásico al Posclásico en Tlaxcala-fase Tenanyeca", *Cultura y Sociedad*, núm. 2, año 1, t. 1, 1974.
- García Nava, David Azael, "Culto a los ancestros en Copán: ritos funerarios y creencias sobre la muerte entre los antiguos mayas", *Vorágine*, núm. 9, 2014.
- Gómez, Arturo, "La navegación maya y los primeros contactos europeo-americanos en el Caribe", en *Cultura y navegación prehispánica*, Mérida, UAY/Conacyt, 1999.
- Gómez Chaves, Sergio y Julie Gazzola, "Los barrios foráneos en Teotihuacán", en *Teotihuacán: la ciudad de los dioses*, México, INAH, 2009.
- Jensen, Adolf Ellegard, *Mito y culto entre los pueblos primitivos*, México, FCE, 1960.
- Jiménez Moreno, Wigberto, "El enigma de los olmecas", *Cuadernos Americanos*, año 1, vol. V, septiembre-octubre de 1942, pp. 112-145.
- _____, "Historia antigua de México", notas tomadas durante el curso impartido en la ENAH.
- _____ y Delfín Quezada-Domínguez, "Contactos ultramarinos e interflujos andino-mesoamericanos", en *Cultura y navegación prehispánica*, Mérida, UAY/Conacyt, 1999.
- Kirchhoff, Paul, *Mesoamérica. Sus límites geográficos, composición étnica y caracteres culturales*, suplemento de la revista *Tlahtoani*, núm. 3, 1960, p. 15.
- _____, "The Principles of Clanship in Human Society", en Morton H. Fried (ed.), *Reading in Anthropology*, Nueva York, Thomas Y. Crowell, vol. 2, 1968.
- _____, "El imperio tolteca y su caída", en *Mesoamérica y el centro de México*, México, INAH-SEP, 1984.
- Lameirtas, Brigitte B., "El mercado y el Estado en el México prehispánico", en *Mesoamérica y el centro de México*, México, INAH-SEP, 1984.
- Litvak, Jaime, "El centro de México como una parte del sistema general de comunicaciones mesoamericanas", en *Mesoamérica y el centro de México*, México, INAH-SEP, 1984.
- Landa, fray Diego de, *Relación de las cosas de Yucatán*, México, Porrúa, 1973.
- Lumbreras, Luis Guillermo, *Arqueología de la América andina*. Lima, Milla Batres, 1982.
- _____, *Chavín: excavaciones arqueológicas*, Lima, Universidad Alas Peruanas, 2007.
- _____, "Las sociedades nucleares de Suramérica", en *Historia general de América*, vol. 4, Caracas, Presidencia de la República, 1970.

- Lowe, W. Gareth, "Algunas consideraciones sobre la presencia olmeca y maya en el Preclásico de Chiapas", en *El Preclásico o Formativo. Avances y perspectivas*, México, MNA-INAH, 1989.
- McNeish, Richard S., *El origen de la civilización en Mesoamérica visto desde Teotihuacán*, México, INAH, 1964.
- Manzanilla, Linda, "Sistemas complejos en Mesoamérica", en *Arqueología del occidente de México*, México, Universidad de Colima/INAH, 2004.
- _____, "El surgimiento de las sociedades complejas en Mesoamérica", en *Arqueología del Occidente de México*, México, Universidad de Colima/INAH, 2004.
- _____, *Estudios arqueométricos del centro de barrio de Teopancazco en Teotihuacán*, México, Coordinación de Humanidades-UNAM, 2013.
- Marcus, George, "Intercambio a larga distancia en América: el caso del *Spondylus*", *Boletín de Antropología Americana*, 1979.
- Marx, Karl, *El método en la economía política: formas anteriores a la producción capitalista*, México, Grijalbo, 1971.
- Matos, Eduardo y Florencia Muller, "La cultura teotihuacana", en *Los pueblos y señoríos teocráticos: el periodo de las ciudades urbanas*, México, Departamento de Investigaciones Históricas-INAH, 1970.
- Mendizábal, Othón y Wigberto Jiménez Moreno, *Mapa de grupos étnicos en México*, México, Unión Panamericana de Geografía y Estadística, 1950.
- Monzón Estrada, Arturo, *El calpulli en la organización social de los tenochca*, México, INI, 1983.
- Mountjoy, Joseph B., *El pantano y otros sitios del Formativo en el valle de Mazcota*, Guadalajara, Secretaría de Cultura del Gobierno de Jalisco, 2012.
- Murra, John V., *La organización económica del Estado inka*, México, Siglo XXI (América Nuestra), 1978.
- _____, *El mundo andino: población, medio ambiente y economía*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2009.
- Oliveros, Arturo, *El espacio de la muerte*, México, INAH/El Colegio de Michoacán, 2006.
- Palerm, Ángel, "Notas sobre las construcciones militares y la guerra en Mesoamérica", *Anales del INAH*, t. VIII, núm. 37, 1954-1956.
- Piña Chán, Román, *Mesoamérica. Ensayo histórico cultural. Memorias VI*, México, INAH-SEP, 1960.
- _____, *El problema de los olmecas*, México, MNA-INAH- Sección de Difusión Cultural-SEP, 1969.
- _____, *Los olmeca, la más antigua civilización de México*, Campeche, Centro de Estudios Histórico y Sociales-Universidad Autónoma del Sureste, 1981.
- _____, "Un modelo de evolución social y cultural del México precolombino", en *Mesoamérica y el centro de México*, México, INAH-SEP, 1984.
- _____, *El lenguaje de las piedras. Glífica olmeca y zapoteca*, México, FCE, 1993.
- _____, *Xochicalco, el mítico Tamoanchan*, México, INAH-SEP, 1989.
- Quezada Domínguez, Delfín, "Mar y navegación maya prehispánica", en *Cultura y navegación prehispánica*, Mérida, UAY/Conacyt, 1999.
- Rattray, Evelyn, "Los barrios foráneos de Teotihuacán", en *Teotihuacán: nuevos datos, nuevas síntesis, nuevos problemas*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM (Antropología, 7), 1987.
- Rattray, Evelyn C., Jaime Litvak King y Clara Díaz O., *Interacción cultural en México Central*, México, UNAM, 1981.
- Rodríguez, Carlos Armando, *Diez mil años del valle de Cauca. Una historia en construcción*, Cali, Museo Arqueológico/Universidad del Valle de Cali, 1994-1995.
- Romero, Javier, "Monte Negro, centro de interés antropológico", en *Exploraciones en Monte Negro*, México, INAH, 1992.
- Sánchez, Jesús Evaristo, *Influencia religiosa y su correspondencia pictórica entre Teotihuacán y la costa del Golfo, en la fase Tlalmimilopa (200-450 d.C.)*, México, INAH, 2000.
- Shady Solís, Ruth, *La ciudad sagrada de Caral-Supe. Símbolo cultural del Perú*, Lima, Proyecto Especial Arqueológico Caral-Supe/Instituto Nacional de Cultura, 2007.
- Samaniego, Román y Alberto Lorenzo, *Guía de Sechin*, Lima, Dávila, 1993.
- Swadesh, Mauricio, *Tras la huella lingüística de la prehistoria*, México, UNAM, 1960.
- Swadesh, Morris, "Estudios sobre lengua y cultura", *Acta Antropológica*, 2ª época, México, ENAH, 1980.
- Terray, Emanuel, "Clases y conciencia de clase en el reino Abroon de Gymann", en Maurice Bloch (ed.), *Análisis marxista y antropología social*, Barcelona, Anagrama, 1977.
- Uriarte, María Teresa, "Pintura mural en Teotihuacán", en *Teotihuacán: la ciudad de los dioses*, México, INAH, 2009.
- Villagra, Agustín, "La pintura mural", en *El esplendor del México antiguo*, México, Centro de Investigaciones Antropológicas, 1952.
- Villela, Samuel, "Economía y modo de producción entre los mayas prehispánicos", *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, año 15, núm. 85, 1987, pp. 3-19.
- Winter, Marcus, "El Preclásico en Oaxaca", en *El Preclásico o Formativo. Avances y perspectivas. Seminario de Arqueología Dr. Román Piña Chan*, México, MNA-INAH, 1989, pp.461-480.
- _____, "La arqueología de los valles centrales de Oaxaca", *Arqueología Mexicana*, vol. V, núm. 26, 1996, pp. 6-15.



Apéndice

La UNESCO inscribe al Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial

Diario de Campo

El 21 de junio de 2014 el Comité del Patrimonio Mundial de la Organización para la Educación, la Ciencia y la Cultura de las Naciones Unidas (UNESCO) adoptó, en su XXXVIII reunión, la Resolución 38 COM 8B. 43, por medio de la cual inscribió al Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan en su Lista de Patrimonio Mundial.¹

Esta inclusión tiene como propósito catalogar, preservar y dar a conocer este sistema vial como sitio de importancia cultural y nacional para la herencia común de la humanidad.

El texto de la resolución del Comité del Patrimonio Mundial justifica la inclusión del Sistema Vial Andino con una serie de datos relevantes, que citamos a continuación:

El Sistema Vial Andino, Qhapaq Ñan, es una vasta red inca de vías de comunicación, comercio, defensa y otras estructuras asociadas, que abarca más de 30 000 kilómetros. Construida por los incas a lo largo de varios siglos, la red alcanzó su máxima extensión en el siglo xv, cuando llegó a cubrir todo lo largo y ancho de los Andes. La red se basa en cuatro rutas principales, que parten de la plaza central de Cusco, capital del territorio dominado por el imperio inca, o *Tahuantinsuyu*. Estas rutas principales se unen a muchas otras redes viales secundarias que forman lazos e interconexiones. Los 273 sitios, distribuidos en 137 segmentos que se extienden sobre 697 450 kilómetros del camino inca, subrayan el mérito arquitectónico y técnico del Qhapaq Ñan, así como de su infraestructura asociada de comercio, alojamiento, almacenamiento de mercancías y sitios sagrados. El sistema vial fue resultado de un proyecto político que los incas llevaron a cabo uniendo pueblos y centros de producción y de culto en el marco de un programa económico, social y cultural al servicio del Estado.

El Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan es una red vial excepcional que atraviesa uno de los terrenos geográficos más extremos del mundo y que a lo largo de los siglos fue utilizado por caravanas, viajeros, mensajeros, ejércitos y poblaciones de hasta 40 000 personas. Constituía la columna vertebral del *Tahuantinsuyu*, al vincular ciudades y centros de producción y de culto separados por grandes distancias. Así, diversas ciudades, pueblos y zonas rurales quedaron integradas en una misma malla vial. Hoy varias comunidades locales que aún resguardan y protegen segmentos tradicionales del Qhapaq Ñan siguen conservando tradiciones culturales inmateriales asociadas con ellos, como la lengua.

Por su mera extensión y por la calidad de sus caminos, el Qhapaq Ñan es un logro único de capacidades técnicas en los más variados terrenos, pues conecta las cumbres nevadas de los Andes (a más de 6 000 metros de altitud) con la costa, atravesando bosques tropicales húmedos, valles fértiles y desiertos absolutos. Para resolver los problemas que plantean los distintos paisajes de los Andes, fue necesario

¹ Resolución incluida en el documento de la UNESCO *Decisions Adopted by the World Heritage Committee at its 38th Session (DOHA, 2014)*, con número de identificación WHC-14/38.COM/16, Doha, 7 de julio de 2014, disponible en línea en inglés y francés [<http://whc.unesco.org/en/sessions/38COM/documents/>].



Mapa del Sistema Vial en el *Tahuantinsuyu* (redibujado de Hyslop, 1992, Archivo Proyecto Qhapaq Ñan, Ministerio de Cultura, 2013, p. 18)

aplicar una gran técnica, que se manifiesta en las diversas tecnologías de construcción de caminos, puentes, escaleras, fosos y pavimentación.

El Qhapaq Ñan evidencia importantes procesos de intercambio mercantil, comunicación y tradición en un área cultural que constituyó un gran imperio, un imperio que, en su apogeo en el siglo xv, llegó a abarcar una superficie de 4200 km. El Qhapaq Ñan se basó en la integración de saberes ancestrales andinos anteriores al imperio inca, así como en la especificidad de diversas comunidades y culturas andinas integradas a un sistema de organización estatal, que permitía el intercambio social, político y económico al servicio de la política imperial. Las estructuras que bordean el camino indican los recursos y mercancías que se intercambiaban a lo largo de la red, como metales preciosos, muyu (conchas de *Spondylus*), productos alimenticios, abastecimientos militares, plumas, madera, coca y tejidos, que se transportaban desde sus zonas de su recolección, producción o fabricación hacia los diferentes centros incas y hacia la capital misma. Varias comunidades, que continúan conservando elementos de esta red de comunicación inca, son recordatorios vivientes del intercambio de influencias culturales y lingüísticas.

El Qhapaq Ñan es un testimonio único y excepcional de la civilización inca, fundada en valores y principios de reciprocidad, redistribución y dualidad, así como en una organización decimal que construyó un universo singular llamado *Tahuantinsuyu*. El sistema vial era la base vital del imperio inca, dentro del paisaje andino. Es un testimonio de este imperio e ilustra millones de años de evolución cultural. Era un símbolo omnipresente de la presencia y de la extensión del imperio a través de los Andes. Este testimonio influye hasta la fecha en las comunidades que viven a lo largo del Qhapaq Ñan, en particular en relación con el tejido social de las comunidades locales, y las filosofías culturales que dan sentido a las relaciones entre personas, los pueblos y la tierra. Sobre todo, la vida se define por los lazos entre parientes cercanos y por una ética de apoyo mutuo.

El Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan es un ejemplo excepcional del magnífico conjunto de tecnologías y habilidades en materia de ingeniería y de tecnología en entornos aislados y rurales que, bajo las condiciones geográficas más difíciles, creó un sistema de comercio y de comunicación que funcionaba sin interrupción. Según el lugar y el contexto, el Qhapaq Ñan requirió diversos métodos de construcción, incluyendo muros, rutas, escaleras, zanjas laterales, líneas de alcantarillado, drenaje, etc., que ilustran sus características típicas. Muchos de estos elementos fueron estandarizados por el Estado inca, lo que

le permitió imponer condiciones uniformes a lo largo del sistema vial.

El Qhapaq Ñan ha tenido un papel importante en la organización del espacio y de la sociedad a lo largo de una amplia geografía de los Andes, donde las rutas eran un medio para compartir valores culturales de gran importancia inmaterial. El Qhapaq Ñan aporta hoy en día una línea de pertenencia e identidad para las poblaciones locales, pues les permite transmitir de generación en generación sus prácticas, expresiones culturales y saberes tradicionales. Los miembros de estas comunidades fundan en la cosmovisión andina, que es única en el mundo, su comprensión de la existencia. Esta cosmovisión se aplica a todos los aspectos de la vida cotidiana. Hoy en día el Qhapaq Ñan, junto con las comunidades del mundo andino, está directamente asociado con sus valores intangibles. Así, el comercio tradicional, las prácticas rituales y el uso de tecnologías ancestrales, entre otras cosas, son tradiciones vivas y creencias fundamentales para la identidad de sus comunidades. La red vial andina conserva este papel esencial de integración, comunicación, intercambio y flujo de bienes y conocimientos –a pesar del comercio moderno actual y los cambios sociales– y ha mantenido su pertenencia e importancia a través de los siglos, así como su rol como referencia cultural, contribuyendo a reforzar la identidad del mundo andino.

Partiendo de estos criterios, la resolución pide a los seis Estados miembros por los que cruza el Qhapaq Ñan: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, que establezcan de manera conjunta una Secretaría de Cooperación Técnica Internacional para la protección de este sistema vial, incluyendo planes y estructuras de seguimiento para lidiar tanto con modificaciones humanas como con catástrofes naturales, entre ellas los sismos que afectan la región.

Entre otras disposiciones concretas, la resolución pide a los Estados involucrados que preparen un informe de sus avances para el 1 de diciembre de 2015.



Guaman Poma, cronista de la conquista de Perú

Las láminas que conforman la sección *En imágenes* son una muestra de la monumental obra de Guaman Poma de Ayala. Se trata de un escrito sobre la historia antigua andina (*Nueva corónica*) y un tratado que expone los males de la sociedad colonial y los remedios al respecto (*Buen gobierno*). También contiene un apartado que conecta las dos partes de la obra denominada *Conquista*, donde el autor ofrece la historia de la conquista de Perú.

Guaman Poma nació entre 1530 y 1550. Era tomado por “indio ladino”, término que servía para designar a aquel que, sin ser europeo, era hábil en el castellano, cristiano en sus creencias e hispanizado en sus costumbres. Al parecer comenzó su obra en 1600, como una crónica de las guerras civiles del poder colonial. La *Nueva corónica y buen gobierno* es un ejemplo de géneros literarios de la época con una profunda imaginación gráfica.

Artista, autor, traductor, intérprete, lector, escribano, indio litigante, Guaman Poma fue un cronista de la auténtica expresión de las estrategias de resistencia y defensa de la sociedad indígena frente al régimen colonial.

Guaman Poma atestiguó los abusos cometidos contra la población indígena por parte de cada una de las autoridades del aparato colonial y relató esos hechos en su obra, de más de mil páginas, que como explica Rolena Adorno en la introducción a la edición peruana tenía dos propósitos principales: dar al rey Felipe III una relación de la sociedad andina antigua desde el comienzo de los tiempos hasta el reinado de los incas, e informar al monarca acerca de la profunda crisis en que se encontraba la sociedad andina como resultado de la colonización española.

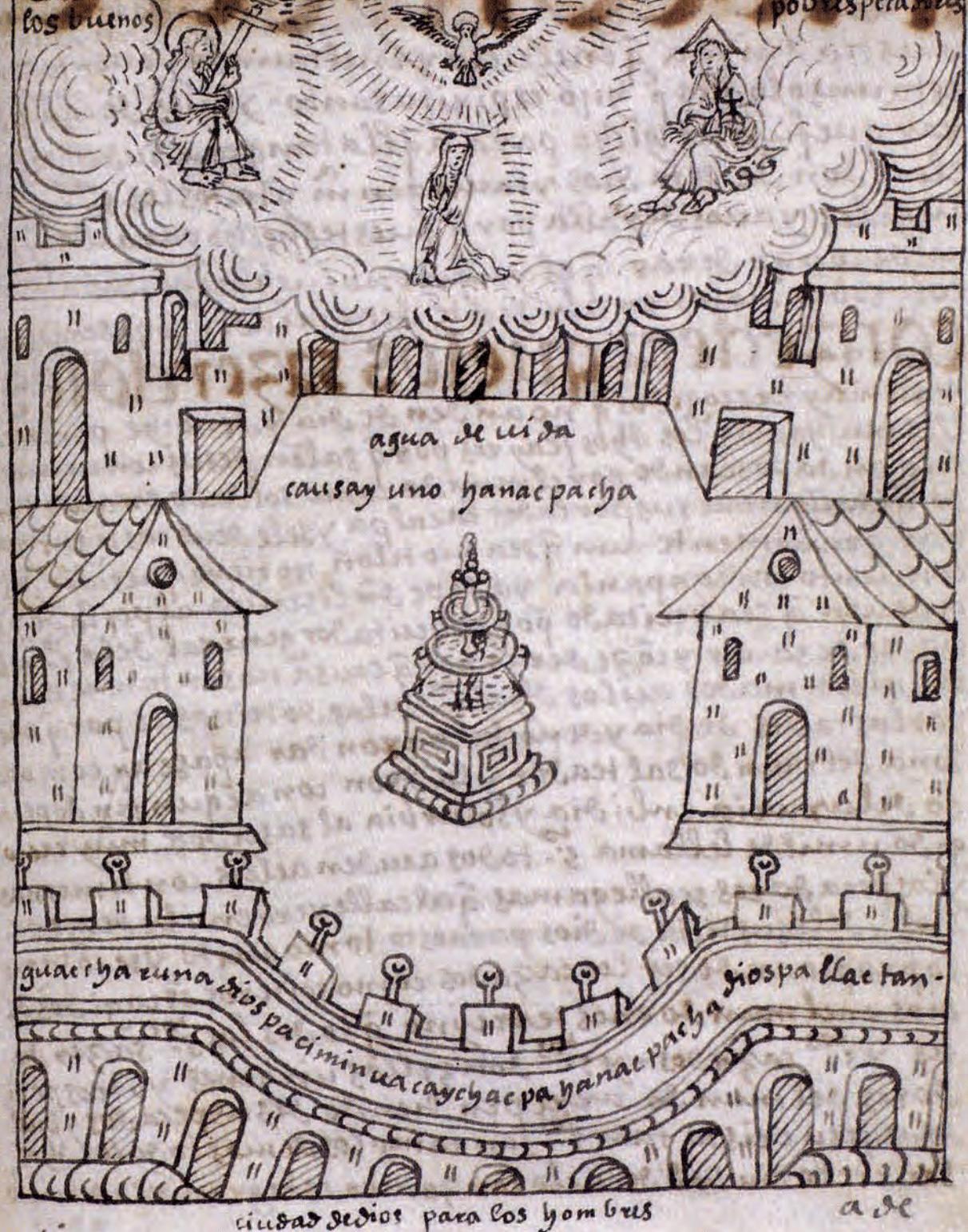
Las imágenes incluidas aquí se tomaron del libro *El primer nueva corónica y buen gobierno* de Felipe Guaman Poma de Ayala (Lima, El Comercio, [Biblioteca imprescindibles peruanos], 2010).

El manuscrito original se encuentra en la ciudad de Copenhague, en la Biblioteca Real de Dinamarca.



El autor, acompañado por su hijo don Francisco de Ayala, comienza su viaje a Lima para entregar su manuscrito al representante del rey

CONZEDERACION CIVDAD DEL CIELO PARA



La ciudad del cielo, reservada para los hombres que guardan la palabra de Dios

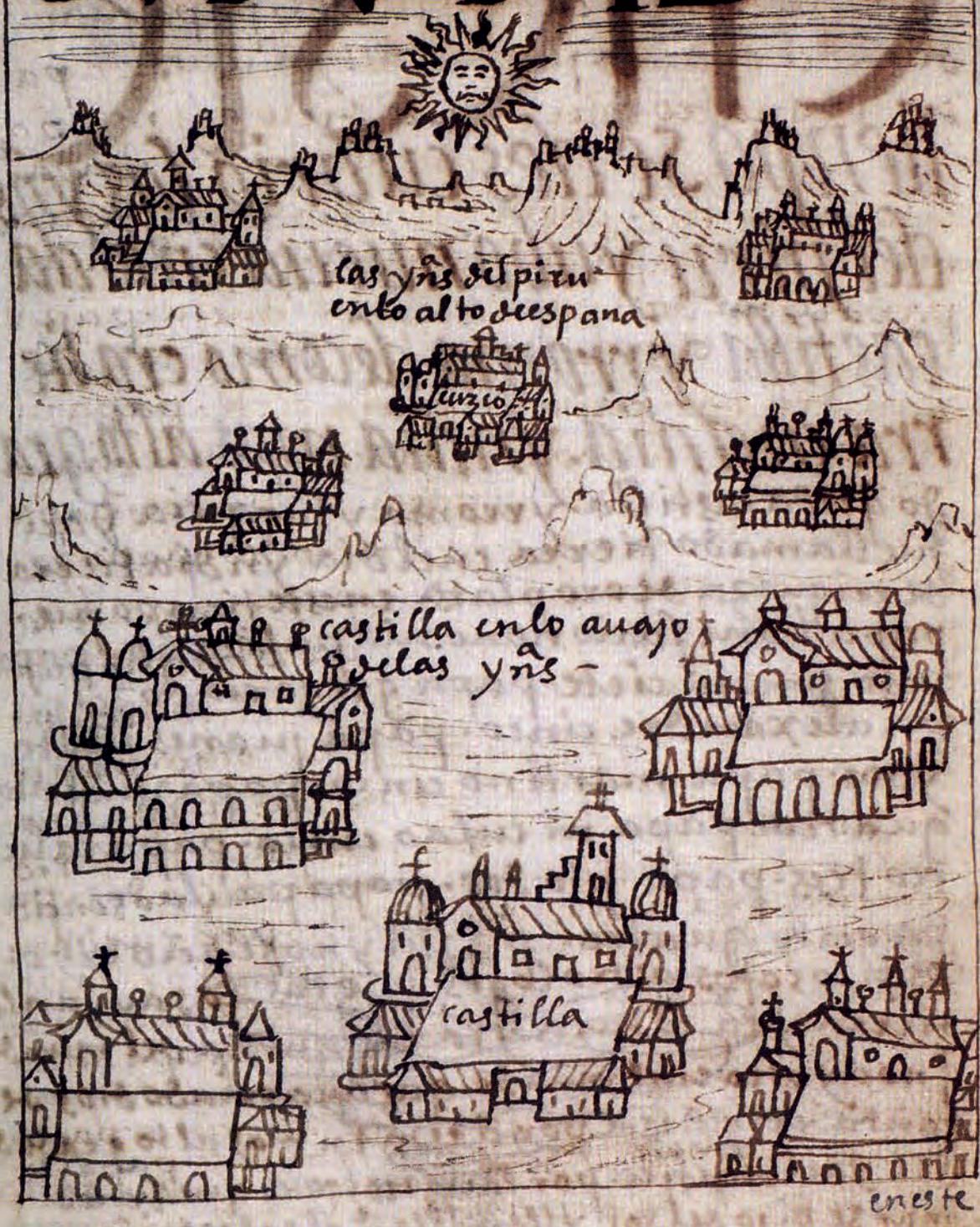
CONZEDERACION CIVDAD DEL INFIERNO



La ciudad del infierno, penas graves. Príncipe de las tinieblas. El castigo de los pecadores soberbiosos

PONTIFICAL MUNDO

4



Pontifical mundo. Los indios del Perú y el reino de Castilla

NO.
GOVERNADOR DE LOS PUENTES DE S. T. R.
CHACASVIDIO CACOSTINGA
GVAMBOCHACA



quarity

ue dor de puen tes

puentes

Puente sobre el camino inca

CONQUISTA EN BARCAS DE LAS DIAS



Los viajes de descubrimiento y conquista: Cristóbal Colón, Juan Díaz de Solís, Diego de Almagro, Francisco Pizarro, Vasco Núñez de Balboa y Martín Fernández de Enciso

EL SEPTIMO INGA YAUARUACINGA



cullaua iode
 aequipa wna
 Reyno cus co cond
 Samarca lusa
 pa rinaw
 cha changas soras an
 yauar

El séptimo inga Yauar Uac Inga

ACOMIQUINDA
EL PRIMER BAIAJOR
 DE VASCARINGA ALEBAIAJOR DE LEPERA^{OR}

mo or
 el ex. s. don mar tinguanan
 mal q̄ de ayala. uirey y segū
 daper son del ynga des reey no
 p̄ in eipe

co
 gofrando pizarro
 don di. de almagro



se dieron pas el reey emperador de castilla y el reey de
 catierra des reey no del pira uascar ynga lxiimo
 en su lugar fue sugegun da persona y su bizo reey ayala año

Don Martín de Ayala, primer embajador de Huascar Inga y padre de Guaman Poma, recibe a don Francisco Pizarro y don Diego de Almagro, embajadores del rey español

EL DOZEIMO INGA TOPACUCIGUAL^{PA}

GVASCAR

INGA



acabodrey n ar
murio en anda
marca

quisquis ynga

an damarca
murio

challcochimaynga

comen so areynar y murio

guas car

El duodécimo inga, Topa Cuci Gualpa Huascar Inga



Santiago Mayor, apóstol de Cristo, interviene en la guerra en el Cuzco

CONQUISTA
CORTALELACAVESAA
ATAGUALPA·INGA·VMĀTACVCHĪV



muerto atahualpa
en la ciudad de cajamarca

se como

La ejecución de Atahualpa Inca en Cajamarca: le cortan la cabeza



Ídolos y waqas de los Andesuyos

POBRE DE LOS INDIOS DE SEIS ANIMALES QUE

me que temen. los pobres de los yndios en este reyno



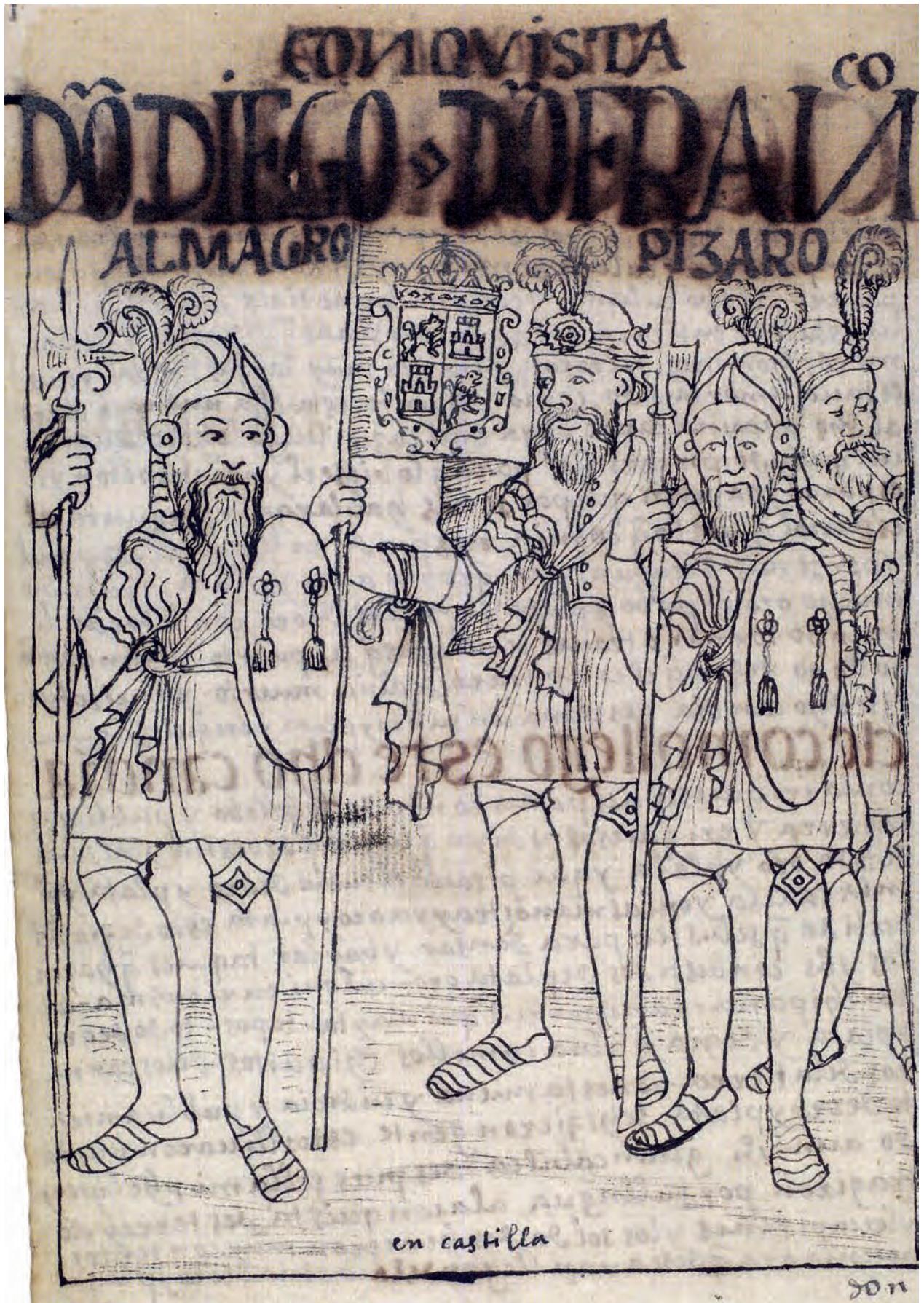
es los dichos animales que
no temen a Dios de suelta
a los pobres de los yndios
en este reyno no y no ay
que me dio

pobre de jesus cristo que los

Seis animales que los pobres indios de este reino temen: el corregidor, una sierpe; el español de tabo: un tigre; el encomendero: un león; el padre doctrinante: una zorra; el escribano: un gato; y el cacique principal: un ratón



Los padres de Guaman Poma, don Martín Guaman Malqui y doña Juana Curi Ocllo, y su hermano mayor mestizo, el ermitaño y futuro sacerdote Martín de Ayala



Los conquistadores don Diego de Almagro y don Francisco Pizarro



Las fuerzas rebeldes de Francisco Hernández Girón derrotan a los soldados del rey en la batalla de Chiquinica

CONQUISTA PRIMER VIRREI BLASCO NÚÑEZ DE VELA MATO AL CÔQS

ta dor gelin juares - fator - consus payes le mando matar ~



en la matanza primera

el primer

El virrey Blasco Núñez de Vela manda a ejecutar al conquistador Illán Suárez de Carvajal

PRIMERA VISTA ALMIRANTE
GUAYACACACADIA
 INGA ESPAÑOL



¿ay con tacho
 mi canquis
 esto como

en el cuzco

de como

El inga pregunta al español qué come. El español responde: "Este oro comemos"

19 EGEIPILO DEL PÍCAECEDO
DE LA MITELCIA



El padre Martín de Ayala se disciplina en la presencia de Diego Beltrán de Caicedo

CONQUISTA PRIMER AVITO DEES PANA. Q TRAJO EN LA CONQUISTA



La vestimenta de los primeros españoles en el Perú

Wigberto Jiménez Moreno. Su acceso a la antropología y a la historia

Víctor Alfonso Benítez Corona*

Hablar del Instituto Nacional de Antropología e Historia y del Museo Nacional de Antropología significa hablar de memoria, identidad, historia, pasado, presente y futuro. Significa hablar de un país que se preocupa por dar voz a sus antiguos moradores, así como a sus actuales ciudadanos. También significa el esfuerzo de cientos de personas que se han dedicado a distinguir, rescatar y valorar un conocimiento multicultural expresado en formas variadas. Por lo anterior, la Dirección de Etnohistoria, por medio de la maestra Celia Islas y el autor de estas líneas, se ha interesado en un personaje que, junto con otros autores, dio sustento a la identidad nacional emergente entre las décadas de 1930 a 1960. Nos referimos al doctor Wigberto Jiménez Moreno, quien fue un actor importante para la historia, la antropología y la etnohistoria de nuestro país.

Wigberto Jiménez Moreno nació en 1909 en la ciudad de León, Guanajuato, y desde muy joven mostró dotes para la historia y la antropología. En 1933 publicó el *Brevísimo resumen de historia antigua de León*, basado en el archivo municipal de esa ciudad. Después de participar en el I Congreso Mexicano de Historia, donde lo escuchó Alfonso Caso; en 1934 llegó a la ciudad de México, donde ocupó una plaza de arqueólogo en el Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía.

Su primera tarea ahí fue terminar la traducción de los *Primeros memoriales* de fray Bernardino de Sahagún, que había dejado inconclusa Porfirio Aguirre. También impartió y asistió a clases en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México. Al año siguiente partió a la Universidad de Harvard, para empaparse de las diferentes teorías sobre antropología, etnología, historia y arqueología de la época. En 1935 obtuvo el grado de filólogo y, en colaboración con

Miguel Othón de Mendizábal, realizó el mapa de *Distribución prehispánica de las lenguas indígenas de México*.

En 1937 comenzó, junto con el maestro Alfonso Caso, la publicación del *Boletín Bibliográfico de Antropología Americana*, que llegaría a dirigir. Ese mismo año, junto con el doctor Paul Kirchhoff, concibió la idea de fundar la Sociedad Mexicana de Antropología con el apoyo de Caso, Mendizábal, Borbolla y Granados. Para el final de ese año este grupo fundó la Escuela Nacional de Antropología e Historia,¹ que no funcionó hasta 1938. Ahí dio clases desde 1939 hasta su muerte.

En las discusiones de la Sociedad Mexicana de Antropología, Jiménez Moreno propuso su hipótesis sobre la localización correcta de Tula, que tendía a confundirse con Teotihuacán. Con la creación del INAH y Alfonso Caso como su primer director, se celebró la I Asamblea de Filólogos y Lingüistas, de la que surgió el Consejo de Lenguas Indígenas, dirigido por Jiménez Moreno junto con Mauricio Swadesh.

En 1941 fue designado profesor honorario de la cátedra de Historia de México en la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Ese mismo año el Ateneo de Ciencias y Artes de México le confirió una mención honorífica por la publicación del *Códice Yanhuiltlán* junto con Salvador Mateos Higuera. Recibió la beca Guggenheim para investigar en la Biblioteca Bancroft y terminar sus obras “El enigma de los olmecas” y “Relación entre los olmecas, los toltecas y los mayas, según las tradiciones”. La Secretaría de Educación Pú-

* Dirección de Etnohistoria, Coordinación Nacional de Antropología, INAH (abalfonsobenitez@gmail.com).

¹ “El plantel inicial de profesores incluía, entre otros, a Daniel Rubín de la Borbolla, Alfonso Caso, Juan Comas, Ada d’Aloja, José Ignacio Dávila, Rafael García Granados, Wigberto Jiménez Moreno, Paul Kirchhoff, Pablo Martínez del Río, Norman Mc Quown, Miguel Othón de Mendizábal, Enrique Juan Palacios y Javier Romero, por riguroso orden alfabético. He extractado esta lista del cartel que anunciaba los cursos de 1941, pieza de museo de mi propiedad” (Lorenzo, s. f.: 175).



Wigberto Jiménez Moreno **Fotografía** Sala de Colecciones Especiales de la Universidad de las Américas, Puebla

blica le concedió el título de etnólogo (equivalente al grado de maestro de antropología de la UNAM). En 1946 fue elegido miembro de la Academia Mexicana de Historia, en la que ocupó el sillón número 16.

A partir de 1947, junto con otros investigadores nacionales y extranjeros,² se dio a la tarea de rescatar, mediante fotografías, diferentes archivos civiles y eclesiásticos. En 1949 fue designado miembro correspondiente de la Academy of American Franciscan History de Washington, D.C., y ese año pronunció el discurso de apertura de cursos en la ENAH. De 1953 a 1956 fungió como director del Museo de Historia, en cuya fundación había participado. En 1955 comenzó a elaborar una clase dentro de la Dirección de Etnología, en la que proponía aplicar métodos de investigación de antropología, etnografía e historia al estudio de diferentes procesos históricos y antropológicos, entre los que destacaban la historia precolonial de México y los códices mexicanos.

En 1964 la Universidad Menéndez y Pelayo le otorgó la Gran Cruz de Isabel la Católica. En 1978 tanto la Universidad de las Américas como la Universidad de Alcalá de Henares le otorgaron doctorados *honoris causa*. En 1979 su ciudad natal, León, lo honró con la preseña de Leonés Distinguido del Mérito Ciudadano.

En la década de 1970 fue el primero en plantear que las sociedades prehispánicas de Mesoamérica se vinculaban con las de América del Sur a través de rutas de navegación por el océano Pacífico, dando como resultado el trabajo "Nayarit: etnohistoria y arqueología", redactado en conjunto con Marina Anguiano.

En 1980 la Universidad Complutense de Madrid le otorgó el doctorado *honoris causa* en geografía e historia, y en 1981 el INAH le concedió la medalla "Ignacio Manuel Altamirano" por sus 50 años de profesorado. En 1982 fundó El Colegio del Bajío.

Tres años después, cuando el colegio establecido en León despegababa, la muerte lo separó de él. Una semana antes de su fallecimiento, el 18 de marzo de 1985, fue designado profesor emérito del INAH.

Entre sus aportes más significativos se cuenta haber buscado la correlación de las lenguas con su entorno geográfico. También son célebres sus tesis sobre Tula y los toltecas, en las que identificó a la gran Tula (en el actual Tula, Hidalgo) y afirmó que los toltecas históricos formaban parte de una antigua cultura nahua. Son significativas sus tesis relativas a las correcciones ca-

lendáricas de los toltecas, que modificaron y ampliaron la visión que se tenía de este grupo. También identificó y definió "lo olmeca", al argumentar que se trataba de dos grupos: el primero, al que denominó "olmecas arqueológicos" o *tenocelome*, "gente boca de tigre", asentado en el centro y el sur de Veracruz y en Tabasco, y el segundo, más tardío, del que existen noticias históricas.

A pesar de su fama de maestro ágrafo, su vasta obra consta de más de 170 títulos dispersos en varias Universidades de México y el mundo, títulos que dan cuenta del genio, figura y elocuencia de uno de los máximos exponentes de la historia y la antropología mexicana del siglo xx.

Bibliografía consultada

- González y González, Luis, "Wigberto Jiménez Moreno (1909-1985)", en línea [http://www.acadmexhistoria.org.mx/miembrosANT/res_wigberto_jimenez_moreno.pdf].
- Jiménez Moreno, Wigberto, "Nayarit: etnohistoria y arqueología", en *Historia y sociedad en el mundo de habla española. Homenaje a José Miranda*, México, El Colegio de México, 1970.
- _____, "Mi acceso a la antropología y la historia y a la Universidad de las Américas. Discurso pronunciado por el señor profesor don Wigberto Jiménez Moreno en ocasión del recibimiento del grado de doctor en Humanidades (h.c.) en el recinto universitario", Universidad de las Américas, 16 de junio de 1978.
- _____, "Currículum vitae", 1981.
- Lameiras, José, "La antropología en México: panorama de su desarrollo en lo que va del siglo", en Lorenzo Meyer *et al.*, *Ciencias sociales en México. Desarrollo y perspectivas*, México, El Colegio de México, 1979.
- Lorenzo, José Luis *et al.* (comp.), *La arqueología y México*, México, INAH, 1998.
- _____, "La ENAH en México".
- Martínez Marín, Carlos, "Wigberto Jiménez Moreno: una semblanza académica", en Enrique Florescano y Ricardo Pérez Montfort (comps.), *Historiadores de México en el siglo xx*, México, Conaculta/FCE, 1994.
- Olivera, Alicia, "Un autodidacta precoz", en Jorge Durán y Luis Vázquez (comps.), *Caminos de la antropología. Entrevista a cinco antropólogos*, México, Conaculta/INI, 1990.
- Olivé, Julio César, "A la memoria del doctor Wigberto Jiménez Moreno", *Cuicuilco*, núms. 29-30, enero-julio de 1992, pp. 51-54.
- _____, *Antropología mexicana*, México, INAH-Conaculta/Plaza y Valdés, 2000.
- _____ y Francisco González, "Instituto Nacional de Antropología e Historia", en Carlos García Mora y Mercedes Mejía, *La antropología en México. Panorama histórico*, México, INAH, 1988, pp. 206-229.
- Torre Villar, Ernesto de la, "Wigberto Jiménez Moreno (1909-1985) y su bibliografía antropológica e histórica", *Historia Mexicana*, vol. XXXV, núm. 2, 1985, pp. 65-95.

² Entre ellos se encontraban el doctor Paul Rivet, François Chavelier, José Miranda, Robert H. Barlow y Shisor. Del lado de los mexicanos estaban Silvio Zavala, Alberto Castillo y Jiménez Moreno.

Contactos ultramarinos e interinflujos andino-mesoamericanos*

Wigberto Jiménez Moreno**

Ricardo Delfín Quezada-Domínguez***

Al estudiar el poblamiento de América –haciendo a un lado teorías absurdas de que dio cuenta Robert Wauchope en “Lost Tribes and Sunken Continents” (1962)– se acepta, indiscutida, la ruta del estrecho de Behring y se cuestionan las hipótesis del doctor Paul Rivet sobre: 1) grupos llegados desde Australia hasta el sur de Chile y Patagonia a través de la Antártida, antes de 6 000 años previos a nuestra era, y sobre 2) el arribo de melanesios y polinesios a las costas norte– y sudamericanas del Pacífico.¹

No sólo se han postulado relaciones prehistóricas transpacíficas, sino también transatlánticas: hay quienes sostienen que hubo incursiones de fenicios o cartagineses o de otros grupos del Cercano Oriente, del Mediterráneo, o de África, que pisaron las costas del Golfo de México, las del mar Caribe o las del Atlántico del lado del Brasil. Entre los mexicanos defendió esta posición el obispo don Francisco Plancarte y Navarrete, en su erudita y voluminosa “Prehistoria de México” (1923), y entre los europeos un experto en el Cercano Oriente – Cyrus H. Gordon en su obra “Before Columbus” (1971)–. En su artículo “The Significance of an Apparent Relationship between the Ancient Near East and Mesoamerica”, dentro de *Man Across the Sea* (1971), John L. Sorenson ha publicado una impresionante lista de elementos culturales que la última comparte con aquél.

* Artículo publicado en Delfín Quezada Domínguez (coord.), *Cultura y navegación prehistórica*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán/Conacyt, 1999. El autor y compilador, Ricardo Delfín Quezada-Domínguez, autorizó su reproducción en *Diario de Campo*.

** El Colegio del Bajío de León, Guanajuato (1984).

*** Facultad de Ciencias Antropológicas de la Universidad Autónoma de Yucatán.

¹ Rivet, Paul, “Los orígenes del hombre americano”, México, 1961. (La edición original, en francés, se imprimió en Montreal en 1943.)

En su libro *Voyagers to the New World: Fact or Fantasy?* (1979), Nigel Davis ha impugnado muchos de los pretendidos viajes transoceánicos precolombinos. En cuanto a las hipótesis australiana y melano-polinésica del doctor Rivet, el doctor Pablo Martínez del Río, en “Los orígenes americanos” (1937; 1943; 1952) les ha puesto serios reparos sobre todo en el caso de la primera, pero acepta una limitada y tardía influencia polinésica. Estimo que ésta y la postulada como melanésica, merecen ser reexaminadas analíticamente, y que hay ciertos argumentos a su favor; y, por lo tanto, no debe dejarseles como totalmente descartadas.

En un mapa (figura 1) una flecha que se bifurca en dos, partiendo de las islas al este de Nueva Guinea, se aproxima a las costas de Colima-Michoacán por una parte y a las de Panamá por otra. Es en este país y en la vecina Colombia donde Rivet, Nordenskjöld y otros han señalado rasgos culturales afines.² Por otra parte, una corriente marítima “contra-ecuatorial” parece arrancar de Mindanao, las Molucas y la Nueva Guinea Occidental, corriendo entre Micronesia y Melanesia y pasando entre las islas Marshall y las Gilbert para dirigirse de allí hacia Nicaragua y la bahía de Fonseca. Finalmente, en “American Indians in the Pacific” (1952), Thor Heyerdahl –el de la expedición Kon-tiki– ha sostenido la hipótesis alternativa de influencias emanadas de las costas ecuatoriano-peruanas que llegarían a Polinesia, principalmente a la isla de Pascua.

Quizá podría conciliarse un origen polinesio desde Malasia y Filipinas, Indonesia y Melanesia, con el arribo posterior de una élite peruana preincaica, pues ciertamente hay analogías culturales entre Panamá, Colom-

² Nordenskjöld, Erland, “Origin of Indian Civilizations in South America”, Göteborg, 1931.

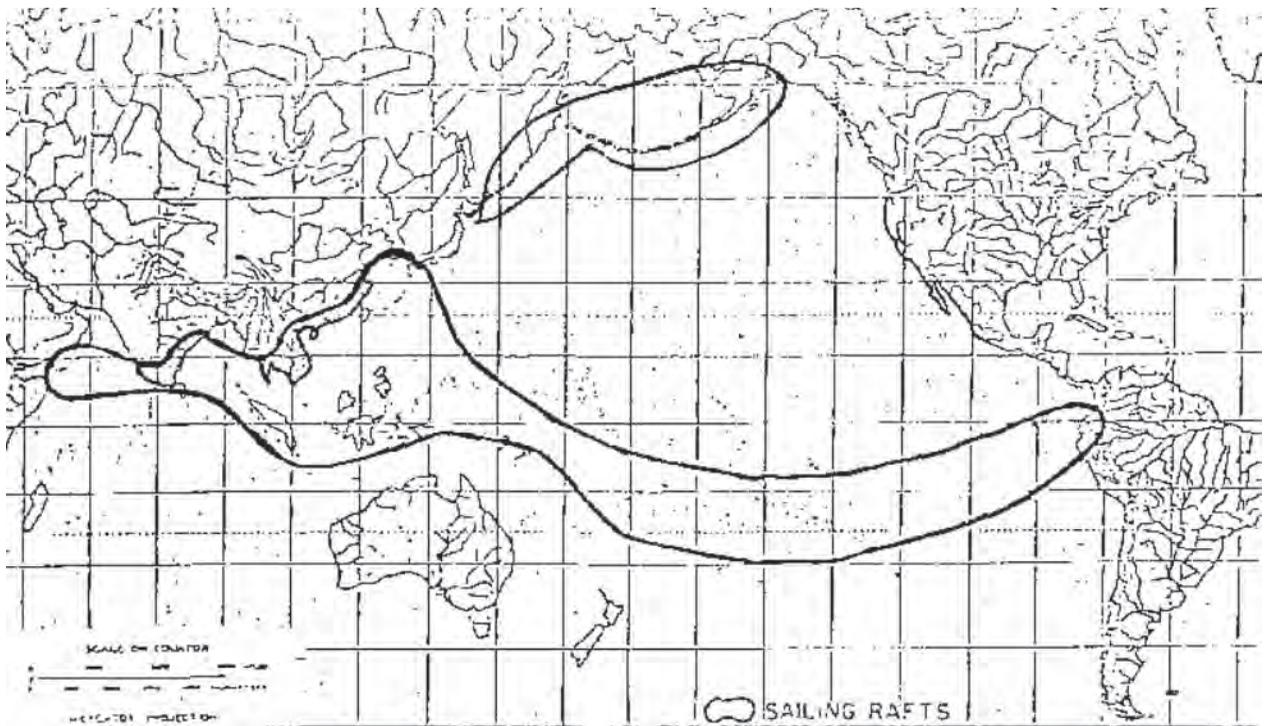


Figura 1 Influencias australiana, melanesia y polinesia, según P. Rivet. Ruta del Kuro Shino. Poblamiento a través del estrecho de Behring

bia, Ecuador y Perú por una parte, y la isla de Pascua por la otra. Mencionaremos ahora la propuesta incurción nipona, merced a la cual –según Betty Meggers– surgió en el litoral del Ecuador, hace 5 000 años, la cerámica “Valdivia”. El supuesto arribo desde el Japón, ya fuese de unos náufragos –como los que en el siglo pasado aportaron a la costa noroeste en Canadá, y aun a México–³ o de una expedición formal, enfrenta muchas objeciones que sintetiza bien Nigel Davies en su libro precitado y entre ellas la de que el tipo de cerámica nipona de Jomón comparable a la de Valdivia es medio milenio más tardía que ésta. Y, sin embargo, un arqueólogo tan cauto y tan autorizado como Gordon Willey hace ver que, sin esta hipótesis, no se ve otra más plausible.

Tal vez por vía terrestre, a lo largo de las costas colombianas del Pacífico y del Caribe llegarían influencias culturales desde Valdivia hasta Puerto Hormiga, situado algo más allá del Golfo de Urabá, por 3 000 a.C., y las mismas viajarían por mar, de ahí primero de este a oeste frente a las costas panameñas septentrionales y de sur a norte, a lo largo de las orientales de Costa Rica y Nicaragua y parte de Honduras, para continuar, quizá, a través del canal de Yucatán y luego a través del estrecho de Florida. Esas influencias llegarían así a las costas nororientales de esta entidad estadounidense donde, en un sitio del litoral atlántico lla-

mado “Orange”, apareció desde 2 000 a.C. una cerámica extraordinariamente semejante a la de Machalilla (de las costas ecuatorianas) que data de la misma fecha y que fue la sucesora de Valdivia. Esta última dejó parte de su herencia cultural en San Juan, de la costa norte del Perú, que data de 1830 a.C., y, como puede verse en un dibujo, es notable la semejanza entre la cerámica de ese lugar y la de Valdivia, a pesar del enorme espacio cronológico que las separa.

Otras culturas tempranas son las de Stallings Island en la desembocadura del río Savannah –entre Georgia y Carolina del Sur– que data de 2400 a.C., y a esa misma fecha se remonta en Puerto Marqués, junto a Acapulco, otra de la misma antigüedad. También empieza pronto la cultura Monagrillo, cerca del golfo de Parita, en la panameña península de Azuero. Por último, cuando se inicia en el sur de Veracruz y en Tabasco occidental la cultura llamada “olmeca” hacia 1200 a.C., principia también en el bajo Misisipi la de Poverty Point.

En su magistral estudio (1969) “A Comparison of the Formative Cultures in the Americas”, el doctor J. A. Ford presenta, en el capítulo final de su obra “A Historical Reconstruction”, donde distingue varias oleadas de grupos que por vía marítima se fueron estableciendo en las costas del Pacífico, entre Acapulco (Puerto Marqués) y la Bahía de Paita-Sechura (del norte del Perú). Del mismo modo, señala asentamientos costeros entre Puerto Hormiga, de las costas caribeñas de Colombia y

³ Doran, Edwin, “The Sailing Raft as a Great Tradition”, en *Man Across the Sea*, Austin, 1971. (Ver allí p. 133; cita Brooks y Nelson).



Figura 2 La provincia de Zacatula Mapa María de la Cruz Labarthe

Orange de las atlánticas de Florida, así como en la isla Stallings de la desembocadura del río Savannah. Su exposición es muy convincente, pero por ser tan detallada, no intentamos resumirla.

Michael Coe en su artículo "Archaeological Linkages with North and South America" (*American Anthropologist*, LII, núm. 3, 1960) aporta fechas de carbón 14 para Valdivia, más tardías que las de Dan Evans, Meggers y Estrada (1959), pues se sitúan entre 2493 +/-200 a.C. y 2093 +/-200 a.C., lo que implicaría contemporaneidad con la cultura Jomón. Hace resaltar allí las semejanzas entre la cerámica de Las Conchas I y II (800 a 200 a.C.) de la Victoria –junto al puerto Guatemalteco de Ocosingo y la de Chorrera, en la cuenca del Guayas Ecuatoriano (1800 a 500 a.C.), lo mismo que el principio de la que se llama "El Tejar" (500 a.C. a 500 d.C.). En sus láminas se ve, entre los tiestos respectivos, bastante similitud.

Por otra parte, es durante la primera mitad del primer milenio antes de Cristo (1000 a 500) cuando –contemporáneamente al florecimiento de Tlatilco en el valle de México– se notan entre esta cultura y la de Cha-

vín grandes analogías según Muriel Porter y Miguel Covarrubias.⁴ Coe señala conexiones entre Perú y la Victoria por la etapa citada y aun para el medio milenio anterior, de modo que el último lugar serviría como escala entre algún puerto mexicano y otro del Ecuador o del Perú, (sin olvidar Tumaco del sur de Colombia) y las influencias culturales andino-mesoamericanas –perceptibles en la cerámica– viajarían por mar en ambas direcciones. Finalmente, la Victoria exhibe relaciones, por este tiempo, con la cultura de Sarigua (posterior a la de Monagrillo en la panameña península de Azuero) y la de Momil (no lejos de donde antes floreció la de Puerto Hormiga) en la costa caribeña de Colombia.

¿Cómo se hacían estos viajes, al través del Pacífico? Varios autores como Edwin Doran en su artículo "The Sailing Raft as a Great Tradition" (en *Man Across the Sea*, Austin, 1971) han puesto de relieve cómo, lo mismo de un extremo a otro del océano Pacífico que a lo

⁴ Porter, Muriel, "Tlatilco and the Pre-Classic Cultures of the New World", *Viking Fund Publication in Anthropology*, núm. 19, Nueva York, 1953.

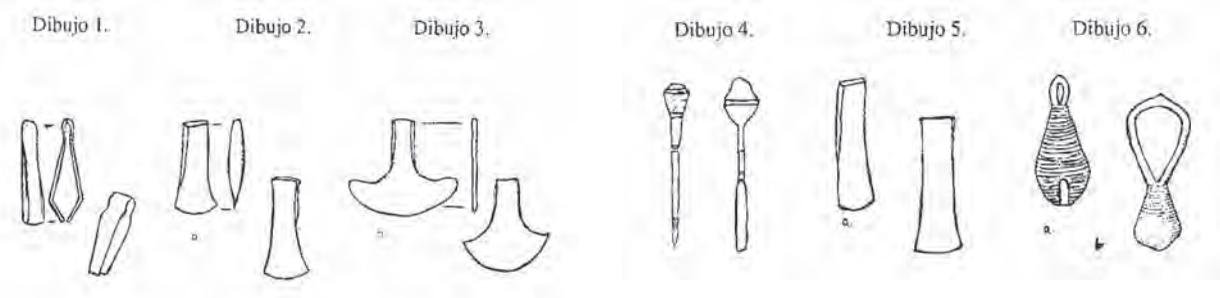


Figura 3 Piezas precerámicas de cobre **Dibujo 1** Michoacán y Ecuador **Dibujo 2** Nayarit, Jalisco, Michoacán y Oaxaca **Dibujo 3** Ecuador **Dibujo 4** Oaxaca, Colombia y Michoacán **Dibujo 5** Perú, Michoacán y Ecuador **Dibujo 6** Jalisco, Colombia y Perú

largo de la costa ecuatoriana y la septentrional del Perú, las balsas de vela eran el medio de transporte marítimo más empleado en largos viajes, el cual se siguió usando en la época colonial y aún lo había en el golfo de Guayaquil a principios del siglo XIX.

En su “Storia dil Mondo Nuovo” (1572) Benzoni nos dejó una imagen de las balsas aún empleadas por los indígenas de Puerto Viejo del Ecuador, y en 1615 Spilbergen vio en Paita (en el extremo norte del Perú) otras mayores con dos grandes velas, abastecimiento de agua en grandes jarros y piedras circulares –llamadas “potalas”– que servían de áncoras.⁵ Las balsas se emplearon a lo largo del Pacífico desde Somalia y Sud-Arabia hasta el extremo sur del Decán en la India y luego por Indonesia, Malasia, Indochina, Filipinas, Formosa y el sur de Japón, continuando por Micronesia, Melanesia y Polinesia hasta las costas sudcolombiana, ecuatoriana y norperuana.

Las balsas más análogas a las que navegaban por estas costas americanas –y que normalmente estaban dotadas de una vela triangular– eran las que ha habido en Polinesia y en las islas Fidji, de todo lo cual nos hablan Doran y Heyerdahl, lo mismo que Edwards.⁶ Después de la hazaña de Kon-tiki por el penúltimo –hace casi 50 años– quedó claro que las embarcaciones prehispánicas eran capaces de realizar largos viajes, y el mismo nauta escandinavo probó en “Archaeological Evidence of Pre-Spanish Visits to the Galápagos Islands” (1956) que a tales islas habían arribado indígenas desde la costa ecuatoriana. Pero también largas canoas –algunas llamadas “piraguas”– capaces, a veces, de contener 70 personas, eran utilizadas en Amé-

rica en navegación principalmente costera y es éste último, precisamente, un medio de transporte más rápido, al que se refiere una temprana cita (1525) que habla de cómo llegaban desde el sur hasta la desembocadura del río Balsas o Zacatula, en la época prehispánica, ciertas gentes, como se dice:

[...] Los dos navíos que se hacían en Zacatula y un bergantín están acabados, y pudieran luego ir a descubrir y seguir camino de la especería, que según los pilotos aquí dicen, por su punto y cartas no está de Zacatula de 600 a 700 leguas, y hay nuevas de indios que dicen que en el camino hay islas ricas de perlas y piedras, y siendo a la parte del sur, ha de haber, según razón, oro en abundancia; y preguntando a los indios de aquella costa de Zacatula, cómo saben que debe haber por ahí islas, dicen que muchas veces oyeron a sus padres y abuelos que de cierto en cierto tiempo solían venir a aquella costa indios de ciertas islas hacia el sur que señalan, y que venían en unas grandes piraguas y les traían allí cosas gentiles de rescate y llevaban ellos otras de la tierra, y que algunas veces, cuando la mar andaba brava, que suele haber grandes olas en aquella parte del sur más que en otra parte ninguna, se quedaban los que venían acá cinco a seis meses, hasta que venía el buen tiempo, e sosegaba la mar e se tornaban a ir; y así se tiene por cierto hay islas cerca, y que hay razón de ser ricas [...]⁷

En ningún otro caso, como en éste, contamos con tan precisa y trascendental información: quienes llegaban a Zacatula venían desde el sur (posiblemente de la costa sudcolombiana, ecuatoriana o norperuana) a través de unas islas (como la de Coiba, cercanas a Azuero) ricas en perlas y [preciosas] piedras. Aportaban allá de tiempo en tiempo, y traían “gentiles” artículos “de rescate” y se llevaban otros de la tierra y cuando el mar se embr-

⁵ Rivet, *op. cit.*, reproduce el dibujo de Spilbergen, publicado en 1619.

⁶ Edwards, Clinton B, “Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America”, *Iberoamericana*, núm. 47, University of California, Berkeley, 1965. *Idem*: “Possibilities of Pre-Columbian Maritime Contacts Among New World Civilizations”, en pp. 3’10 de Kelly, J. Charles y Riley, Carroll L., *Pre-Columbian Contact within Nuclear America*, Carbondale, 1969.

⁷ West, Robert C., “Aboriginal Sea Navigation Between Middle and South America”, *American Anthropologist*, vol. 63, pp. 135-137, Menasha, 1961.

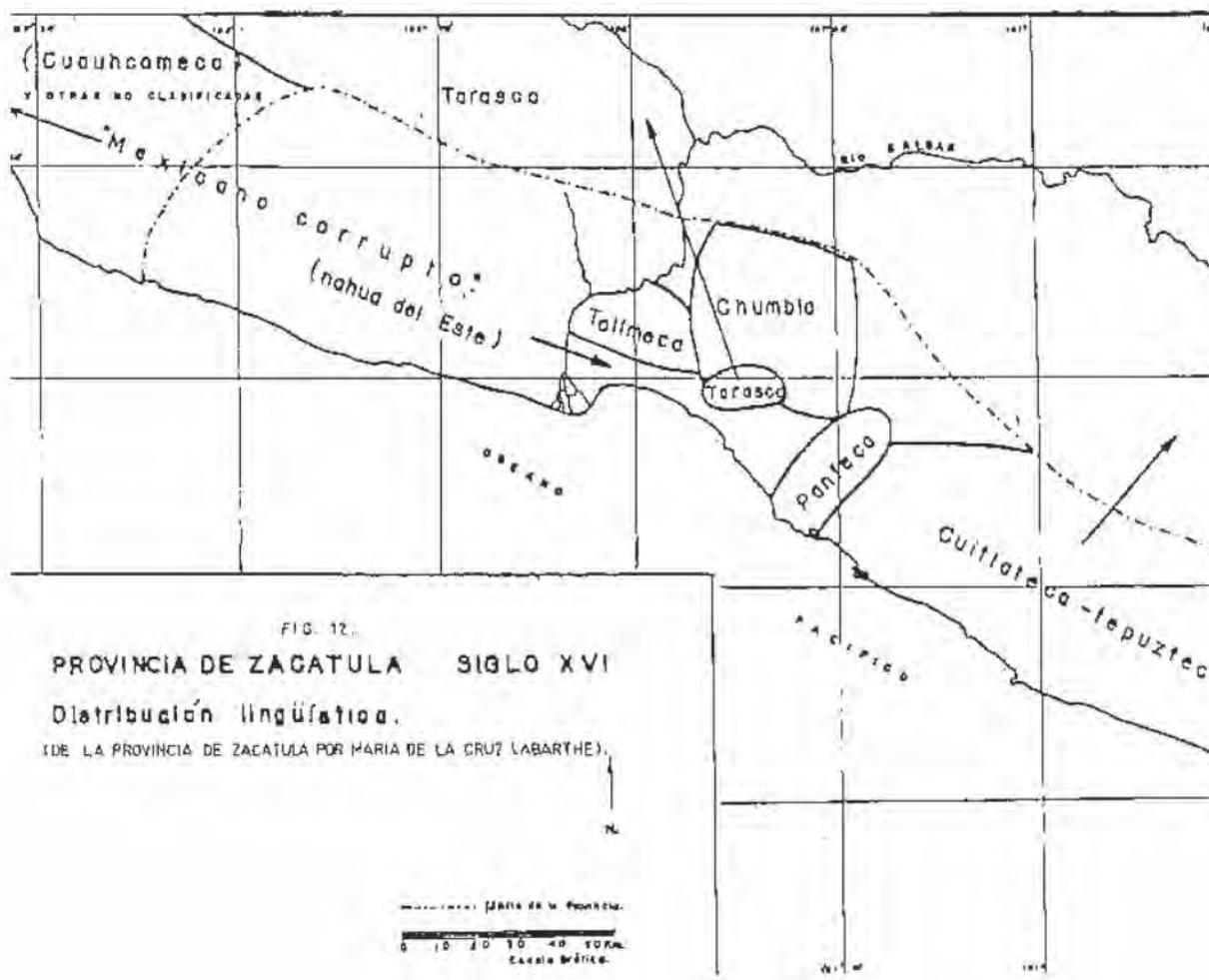


Figura 4 Provincia de Zacatula, siglo xvi. Distribución lingüística

vecía se quedaban cinco o seis meses hasta que se sosegaba, y “se tornaban a ir”. En una tesis inédita de María de la Cruz Labarthe sobre “La provincia de Zacatula” se han señalado los vínculos marítimos que unían a esta región con la costa sudcolombiana, ecuatoriana y norperuana, lo mismo que otros que la enlazaban con Nicaragua-Costa Rica y con Azuero en Panamá.

Por medio de aquellos lazos marítimos andino-mesoamericanos debió llegar a Zacatula, desde Perú – aunque no sin intermediarios– el conocimiento de la metalurgia del cobre (que puede acá ser tan antiguo como 750-800 de nuestra era). En la confluencia del río Tepalcatepec con el Balsas, se hallaba Sinagua, pueblo cabeza de una demarcación; y cerca de 1580 se escribió allí una Relación en que se nos dice que en él se explotaba el cobre y que lo mismo sucedía en Churumuco (que algunos corrigen “Xolomocco”). Este mineral era después trabajado en Inguarán.⁸

⁸ *Idem*, “Cultural Geography of the Modern Tarascan Area”, Smithsonian Institution, Institute of Social Anthropology, publ. 7. (Ver notas sobre “Metalurgia” allí, pp. 67-70.)

Zacatula, antigua ciudad tolteca,⁹ era la cabecera de una rica provincia en el siglo xvi que antes de la conquista se llamó de Cihuatlan (es decir, Zihuatanejo) y que abarcaba la Costa Grande del estado de Guerrero y algo de la costa oriental de Michoacán y cuyos tributos se anotan gráficamente en la lámina 38 del *Códice Mendocino*. Se ve en ella que daba, entre otras cosas, “400 fardos de algodón” y “80 cargas de cacao bermejo”. Se preguntan algunos investigadores qué podría interesar llevarse a las costas del área andina a quienes de allá viniesen a comerciar a México. Zacatula ofrecía piedras preciosas, cobre (y muy cerca también oro), algodón y, sobre todo, cacao que allí abundaba. Para mí, este último –que además servía como moneda– era aliante bastante. Por su parte Mountjoy piensa que quizá llevasen de acá peyote pero este producto no parece que lo hubiese cerca.¹⁰

⁹ Barlow, Robert, “Relación de Zacatula, 1580”, *Tlalocan*, núm. 2, 280-284. Labarthe, María de la Cruz, “La provincia de Zacatula”, tesis inédita.

¹⁰ Mountjoy, Joseph B., “On the Origin of West Mexican Metallurgy”, en pp. 26-42 de Kelly y Riley, citados en nota 6.

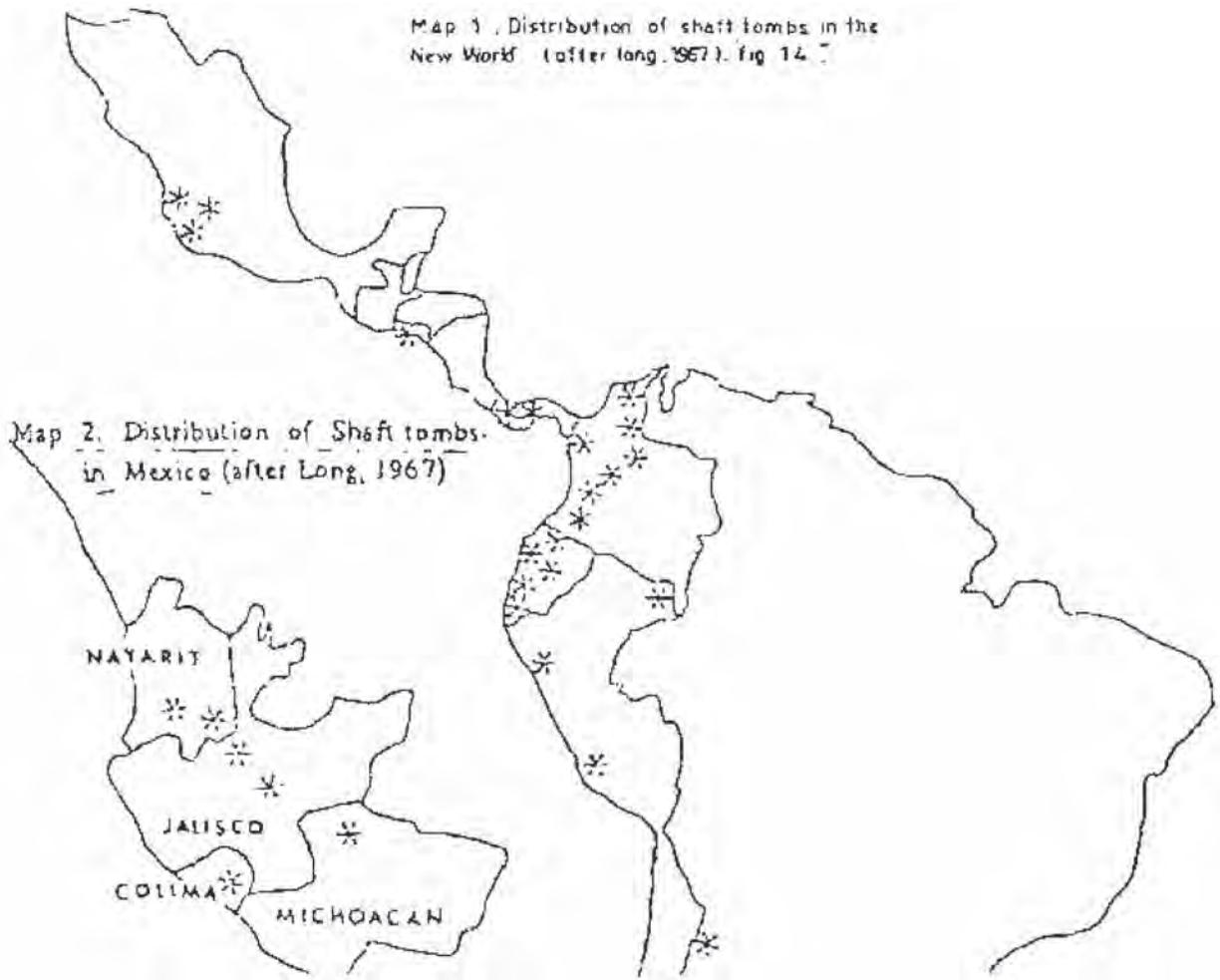


Figura 5 Tomado de "The Shaft Tomb Figures of West Mexico", de Hasso von Winning (1974)

El último citado es autor del excelente artículo "On the Origin of West Mexican Metallurgy" que, junto con otros de Meighan y Edwards apareció en 1969, dentro de *Precolombian Contact Within Nuclear America*, editado por J. Charles Kelley. De aquel trabajo extrajimos la figura 3 en que se comparan piezas de cobre de Nayarit, Jalisco, Michoacán, Guerrero y Oaxaca con otras de Colombia, Ecuador y Perú, resaltando su gran semejanza.

Conviene recordar que dentro de esta provincia – llamada unas veces "Cihuatlán" y en otras "Zacatula" – se hablaban distintos idiomas, como lo anotamos primeramente Miguel O. de Mendizábal y quien esto escribe, en el mapa "Distribución prehispánica de las lenguas indígenas de México" (elaborado en 1935 y publicado dos años después).

Conforme a él, se tiene la figura 4, tomada de la tesis de Labarthe sobre Zacatula y en ella se anota que hasta la Costa Grande guerrerense llegaban –ocupando también el traspais al norte de la Sierra Madre del Sur– las lenguas tepuzteca y cuitlateca. Se trata, en

ambos casos, de gentilicios: tepoztécatl es el habitante del "Lugar del Cobre" (Tepoztlán) y (Teo)-cuitlatécatl el morador del "país del oro" Teocuitlatlán). No olvidemos que en territorio antes cuitlatco –que describió Pedro Hendrichs en "Por tierras ignotas" (1945-1946)– se hallan los "placers del oro" donde –según anotó Spinden en un artículo suyo de 1911 acerca de un antiguo sepulcro allí encontrado– apareció un objeto metálico que tiene gran semejanza iconográfica con otros de la cultura peruana de Chavín como también lo afirma Covarrubias.¹¹

La abundancia de cobre y de oro en el occidente de Guerrero atrajo en la época prehispánica hacia acá a los nonoalca de estirpe teotihuacana y habla nahua, que habían participado en el imperio tolteca: hacia 1350 entraron en el llamado "reino tarasco" y se asentaron en Xiuquillan (hoy Jicalán Viejo) como lo explicamos en ponencia de 1946, aparecida en 1948 en *El Oc-*

¹¹ Spinden, Herbert, "An Ancient Sepulcher at Placers del or, State of Guerrero, México", *American Anthropologist*, núm. 13, pp. 29-55, 1911. Covarrubias, *op. cit.*, en nota 4.

cidente de México.¹² Desde allá recorrieron, en busca de minerales, las Tierras Bajas de Michoacán y Guerrero y llegaron hasta Quechultenango y Xucutla en las cercanías de Chilapa. Más tarde, los tarascos –acaso por igual camino– penetraron a Guerrero occidental y dejaron una toponimia suya que alcanza hasta el río de las Truchas, que afluye al Balsas en Tetela del Río. Tarascos y mexicas se enfrentaron en Oztuma por la posesión de aquellas tierras cupríferas y auríferas aludidas –las de los tepuztecos y cuitlatecos– como lo han explicado Roberto Barlow y Jaime Litvak.¹³

Del mismo modo –como lo anota Donald Brand–¹⁴ parte de la Costa Grande de Guerrero y la oriental de Michoacán estuvo en manos de los tarascos unas veces y otras en las de los mexicas, lo cual hace ver cuán codiciada era, en vísperas de la Conquista, la provincia de Cihuatlan(ejo) o de Zacatula. Antes de eso, los toltecas ocuparon el último lugar, dejando huellas arqueológicas que examinó Barlow, y todavía más atrás, penetraron influencias teotihuacanas a lo largo de la Costa Grande, tal vez desde Acapulco, hacia aquella ciudad que en otro tiempo debió estar bastante poblada, como lo indica su nombre, que es el de una metrópoli.¹⁵ Pasando ahora al cogollo o riñón del occidente de México, el mapa de la figura 5 –tomado de “The Shaft Tomb Figures of West Mexico” de Hasso von Winning (1974)– muestra una zona sombreada que va, como un arco, desde Colima a Nayarit a través de Jalisco, siguiendo el curso del río de Armería aguas arriba hasta cerca de Tecolotlán, para continuar luego desde Cocula y América, por el río de este nombre, hasta Amatlán de Cañas, desde donde se ingresa a Tequilía y a Compostela y Tepic, mientras sigue ese río su curso hacia su desembocadura en Bahía de Banderas, donde está Puerto Vallarta. Esa zona sombreada señala la extensión de las tumbas de tiro y bóveda entre Colima y Tepic y se muestra la distribución de esas tumbas en México y en todo el nuevo continente.

¹² Jiménez Moreno, Wigberto, “Historia antigua de la zona tarasca”, en *El Occidente de México*, 1948, pp. 146-57 y mapa explicativo del *Lienzo de Jucutacato*.

¹³ Barlow, Robert, “Apuntes para la historia antigua de Guerrero”, en *El Occidente de México*, México, 1948, pp. 181. Litvak King, Jaime, “Cihuatlán y Tepecuacuilco”, tesis mecanoescrita de la ENAH, 1963, impresa por la UNAM después (1971).

¹⁴ Brand, Donald, “And Historical of Anthropology Sketch and Geography in the Tarascan Region”, parte I, *New Mexico Anthropologist*, vols. 6-7, núm. 2, 1943, pp. 37-108.

¹⁵ Barlow, *op. cit.* en nota 9. Jiménez Moreno, Wigberto, “Síntesis de la historia pretolteca de Mesoamérica”, en *Esplendor del México antiguo*, t. II, pp. 1019-1108. (Ver allí p. 1060.) (Mapa frontera) en Litvak, *op. cit.*, en nota 13, pp. 42-60 de la edición de 1971.

En la figura 6 se comparan las mexicanas con las colombianas, éstas particularmente abundantes en el valle del Cuaca.¹⁶ Seguramente no se trata de simple paralelismo, sino que existió una relación, por vía marítima, entre Mesoamérica y el área andina. Si de allá vinieron acá influencias culturales –como ocurrió con la metalurgia– habría que averiguar por dónde penetraron hacia Colima: tal vez por el río de Armería o el de Coahuayana. También pudo ser por el de Ameca, aguas arriba, pues en la “Crónica miscelánea... de Xalisco” del padre Antonio Tello (concluida en 1653 e impresa en 1891) se menciona la llegada de algunas gentes por vía marítima a la Bahía de Banderas, antes que pisaran esas tierras Francisco Cortés de San Buenaventura, el primer español que las visitó. Finalmente, la desembocadura del río Santiago y al sur de éste el puerto de Matanchén (precursor del de San Blas) pudieron ser anclaje de navegantes andinos o transpacíficos, y se usaban balsas en aquel río (las hubo –según Doran, ya citado– también en el extremo sur de Baja California y por Santa Bárbara, junto a los Ángeles).

Tras de aludir a las costas desde Colima al norte recordaremos que tanto el puerto de Navidad, junto a Cihuatlan –en el límite entre el estado de aquel nombre y el de Jalisco como Zihuatanejo–, fueron los puertos más tempranamente usados por los españoles para viajes transpacíficos, y al hacerlo así debió ser porque quizá en la época prehispánica hubiesen tenido ya cierta importancia. Más al sur, Acapulco debió tenerla desde muy atrás y fue en el inmediato Puerto Marqués donde se halló la más antigua cerámica que hubo en México –datada en 2 400 a.C.– la cual debió ser introducida por vía marítima, como en los demás casos estudiados por J. A. Ford en su obre precipitada. También a través del mar debió llegar a Ocos y la Victoria la temprana cerámica que data de hacia 1700 a.C. y que muestra claras relaciones con la de la cuenca del Guayas en el Ecuador, según lo afirma Michael Coe en artículo ya mencionado.

Finalmente, entre Ocos y Acapulco está Salina Cruz (el antiguo puerto de Tehuantepec donde Cortés tuvo un astillero y desde donde inició la exploración del golfo de California). Próximos a tal puerto se hallan los huaves, quienes afirman haber llegado desde el sur en embarcaciones y Roberto J. Weitlaner vislumbró un posible parentesco entre su lengua y la yunga, de la cos-

¹⁶ Long, S.V., “Formas y distribución de tumbas de pozo y cámara lateral”, *Razón y Fábula*, Univ. de los Andes, Bogotá, 1967, núm. 1, pp. 1-15.

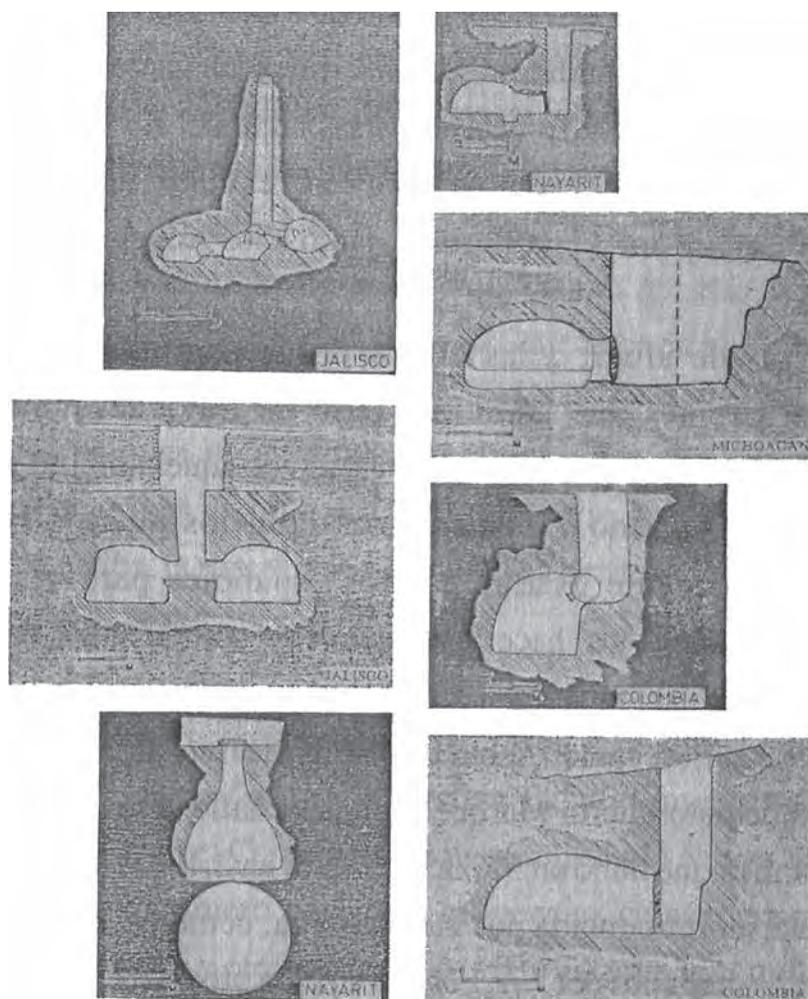


Figura 6 Comparación de las tumbas de tiro mexicanas con las colombianas

ta norperuana, donde florecieron el imperio y la cultura de los chimú.¹⁷ Por último, entre Salina Cruz y Acapulco está la bahía de Chacahua y junto a ella la desembocadura del río Verde, uno de cuyos afluentes es el Atoyac, que nace en el valle de Oaxaca, y, como se han señalado, ciertos motivos decorativos en la cerámica policroma mixteca que tiene similitud con otros de origen andino, podría conjeturarse que, siguiendo, aguas arriba, la ruta de ese río, pudieron penetrar influencias ultramarinas.¹⁸

De propósito no hemos aludido a las tesis difusionistas de Robert Heine-Geldern y Gordon Ekholm que causaron gran revuelo en el Congreso de Americanistas de Nueva York en 1949. El primero postulaba influencias chinas, algunas muy tempranas y otras de la

¹⁷ Brush, C. y E. Brush, "Field Notes on Archaeological Investigation on the Costa Grande and Costa Chica of Guerrero" (sin fecha). Kutscher, G., *Introducción a Präkolumbische Kunts aus Mexico und Mittel-America*, Munche, 1958 (el mismo autor tiene el libro sobre la cultura chimú).

¹⁸ Seler, Eduard, *Gesammelte Abhandlungen zur Amerikanischen Sprachund Alterthumshunde*, 5 vols., Berlín, 1902-23 (reimpresión en Graz, Austria, 1960-1961). (Ver t. III, pp. 530-32.)

época Han: éstas en la cerámica y motivos decorativos de Teotihuacán y el Tajín. El segundo veía influjos hinduistas y budistas en el arte maya. Estas hipótesis fueron duramente refutadas por el doctor Alfonso Caso en otro congreso similar, celebrado en México en 1962, en el que el doctor Paul Kirchhoff presentó su ponencia "The Diffusion of a Great Religious System from India to Mexico (en *Actas*, México, 1964, núm. 1, pp. 73-100). Nos eximen de tratar estos dos artículos aparecidos en las pp. 277-295 y 296-315 del t. IV del *Handbook of Middle American Indians*. No tocaremos las tradiciones relativas a inmigrantes, llegados al Golfo de México por mar, como el viejo relato de Sahagún acerca de quienes aportaron a Pánuco, o como la llegada a Chalchiuhcuyecan (Veracruz) de unos nonoalca de que habla el *Lienzo de Jucutacato* y del artículo citado en la nota 12. Éstos son, por el momento, algunos pocos datos que aportamos, con premura, a la dilucidación de un enigma fascinante que merecería un estudio detallado y muchas investigaciones internacionales, planeadas como parte de un simposio.

Radio INAH. Una voz para nuestra memoria

Gabriela Marentes Garza*

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, aprobado por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2013, propone dentro de la estrategia transversal 'Un gobierno cercano y moderno', el establecer una Estrategia Digital Nacional para fomentar la adopción y el desarrollo de las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC), e impulsar un gobierno eficaz que inserte a México en la sociedad del conocimiento.

Secretaría de la Función Pública, *Diario Oficial de la Federación*, jueves 8 de mayo de 2014

Las ideas caminan, han llegado a ser muy importantes y también desechables. Por momentos parece que han desaparecido por completo y después, un buen día, retornan. Víctor Hugo escribió: "La libertad es, en la filosofía, la razón; en el arte, la inspiración; en la política, el derecho". El novelista francés floreció más de un siglo antes del nacimiento de la web. Por eso nos atreveríamos a agregar a su frase algo necesario sobre este término en el mundo actual: la libertad en el ciberespacio es memoria del futuro, porque es la materia de la que se está construyendo el "hoy" en buena parte del mundo.

Ese "territorio simbólico", denominado web ha sido creado por el ser humano. "Extrañamente", lo imaginamos a imagen y semejanza del mundo físico. Sin embargo, las leyes que rigen a uno y otro no son las mismas. De hecho, en este texto denominaremos "nuevo mundo" a la era marcada por la aparición de la web en el entendido de que el "viejo mundo" es el tiempo antes de ella. Igualmente utilizaremos el término "contenidos" para referirnos a información en distintos soportes como texto escrito, imágenes, grabaciones de sonido y videos.

Pidiendo perdón por el atrevimiento, puesto que este artículo es para una revista especializada en antropología, es necesario decir que, por un lado, está la acepción de cultura como "alimento espiritual" que hace a los sujetos más buenos, más bellos internamente, más pacíficos, más justos, más sanos y mejores ciudadanos. Esta concepción está íntimamente relacionada con la producción de las ciencias y las artes.

Asimismo está la cultura como todo lo que los individuos crean y destruyen y no corresponde a su equipam-

iento natural. De esto se ocupan los antropólogos a través de todas sus disciplinas, los psicólogos, los historiadores, los sociólogos y los psiquiatras, entre otros.

Y a nuevos tiempos, nuevos términos. Ahora aparece como una rama de la cultura la cibercultura, que se constituye exactamente de lo que los individuos crean y destruyen en la web y en relación con ella, y de la que también empiezan a ocuparse los hombres de ciencia.

Ante la necesidad de difundir información con eficiencia, los nuevos medios digitales de comunicación se presentan como espacios de oportunidad.

El equipo que gestiona Radio INAH –un *blog* con materiales multimedia– con este proyecto pasó a formar parte de una inmensa cantidad de ciudadanos e instituciones que quieren conquistar espacios en la web para comunicar mensajes. En nuestro caso, se trata de contenidos pertinentes al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). El objetivo es difundir conocimiento experto y temas de su agenda, y administrar contenidos culturales y científicos en internet. El capital intelectual de la institución es tan rico y valioso que, desde un principio, Radio INAH se ha propuesto abrir sus micrófonos a los especialistas para que sean ellos quienes hablen de su trabajo, sus objetivos, sus logros y sus dificultades. Esto, con el tiempo, ha ido conformando en el área un acervo de documentos sonoros de gran valor académico e histórico porque contiene grabaciones de sonido con las voces de hombres y mujeres clave para el desarrollo del conocimiento en México, entre los que mencionaremos a Román Piña Chan, José Luis Lorenzo, Guillermo Bonfil y Leonardo Manrique, entre muchos otros.

Efectivamente, la aventura de crear contenidos digitales es accesible a cualquier persona dispuesta a emprenderla. Esto se debe quizá al hecho de que los

* Subdirectora de Radio INAH, Dirección de Medios de Comunicación, INAH (radioinah@gmail.com).



Benita Galeana, Juan Stack y Lauro Gaspar, 1993 **Fotografía** Gabriela Marentes

ambientes digitales son relativamente nuevos y fáciles de utilizar. Además, representan “tierra virgen y libre” lista para ser conquistada. La práctica ha demostrado que, si se quiere llevar a cabo esta actividad y tener éxito en términos de difundir información, es necesario tomar en cuenta desde el contexto y la audiencia hasta las características del medio mismo.

El INAH empezó a producir materiales radiofónicos para difundir contenidos por medios de comunicación analógicos desde la década de 1980, en el antiguo departamento de Difusión y Relaciones Internacionales, hoy Dirección de Medios de Comunicación. En 2008 se inauguró el *blog* Radio INAH, a fin de publicar la producción radiofónica del área por internet y difundir lo que hace el INAH en voz de sus propios investigadores.

En un principio Radio INAH era el dispositivo digital institucional con vocación por la producción de grabaciones de sonido montado sobre una plataforma de *blog*. Con el tiempo esta denominación se le ha conferido a la misma área productora de materiales radiofónicos de la Dirección de Medios de Comunicación de la institución que lo concibió y que lo administra, la Subdirección de Relaciones Públicas.

Radio INAH, el *blog*, se ha concretado como un proyecto institucional y en su origen se presentó como una radiodifusora cultural por internet cuyo eje principal serían los productos radiofónicos de la misma institución. Dado que ubica materiales sonoros en

un ambiente digital, no podemos hablar propiamente de una “radiodifusora” tradicional que utiliza ondas hertzianas. Además, desde los primeros pasos en las “nuevas tierras” que representan el ciberespacio, para el equipo de técnicos y comunicólogos a cargo de este proyecto resultó evidente que dedicarnos en exclusiva a la elaboración de materiales de radio sería un desperdicio de las posibilidades multimedia que ofrece la web; en consecuencia, las aprovechamos en la medida de nuestras posibilidades, dando como resultado publicaciones de radio con video, fotografías y textos.

En la actualidad, y citando al sociólogo francés Jean Baudrillard, podemos hablar de la web como un sistema artificial de signos que ofrece equivalencias con el mundo físico (Baudrillard, 1978). Si acaso se pretendiera dejar intacto el principio de realidad, Radio INAH es una radiodifusora, aunque esté ubicada en el mundo digital y a pesar de que utilice soportes multimedia para comunicar los logros y proyectos de investigación de antropólogos, arqueólogos, historiadores, restauradores, arquitectos, museógrafos...

Disculpará el lector nuestra insistencia, pero es necesario reflexionar sobre los nuevos medios de comunicación para hablar de Radio INAH, porque la vieja aseveración de Marshall McLuhan vuelve a ser actual: “El medio es el mensaje”.

El mundo ya no es lo que fue para nuestros padres, y mucho menos para nuestros abuelos. El arribo verti-

ginoso de las nuevas tecnologías ha impuesto un ritmo acelerado a la materia inherente que ha caracterizado, desde siempre, a la vida misma. Es decir, antes pasaban 30 o 50 años para que la gente dijera “las cosas ya no son lo que eran, han cambiado”. Ahora esto ocurre en cuestión de uno o dos años como máximo.

El desarrollo de las tecnologías de la comunicación ha revolucionado al mundo, a tal punto que el fenómeno de la globalización es un hecho que ya todos aceptamos; pero hay algo más...

El ser humano, sin tener plena conciencia de sus alcances, creó el ciberespacio: un mundo edificado intuitivamente a la imagen y medida de sus deseos e inquietudes básicos; un territorio que, al igual que cualquier nueva tierra conquistada por nuestros antepasados, se presenta libre. Además, en éste no hay reglas físicas que atender: en él las fronteras las marca la lengua y el tiempo mismo tiene un comportamiento distinto. En otras palabras, responde a “otra mecánica”.

Los hombres, las mujeres, las empresas y las instituciones de todo el planeta nos lanzamos sin reflexionar demasiado a “colonizar” la web. Maravillados por las oportunidades del nuevo mundo, quisimos ocuparlo con nuestra presencia. Incluso a nivel individual el ciberespacio nos ofrece la ocasión de reconstruirnos a nosotros mismos a nuestro antojo, a la medida de nuestros sueños, corrigiendo la realidad de nuestra existencia física, si es necesario. ¿Quién podía siquiera imaginar que este nuevo mundo, que parecía plastilina moldeable por la mano del ser humano, se introduciría en nosotros hasta lo más profundo y nos transformaría?

Para Siegel, “nuestra profunda inmersión en la vida *online* no sólo reorganiza los ritmos de nuestros días, sino que también reformula nuestras mentes y nuestra cultura en modos de los que todavía no somos conscientes” (Siegel, 2005).

En este horizonte, la lente antropológica adquiere volumen distinto. El entorno social “civilizado” nos mide por cómo nos vemos, por lo que logramos hacer, por la cantidad de dinero que conseguimos acumular, por nuestros hábitos en la web... Y, según apuntan los estudiosos, “cuando está conectado en línea, usted no necesita comunicarse con nadie en particular. Simplemente por estar ‘en línea’ se está comunicando con todo el mundo en general” (*idem*).

Una parte de los pueblos del mundo ha quedado al margen de este nuevo continente que representa la web, y la tradicional distancia generacional se ha vuelto abismal. La tendencia es que esto desaparezca con

el tiempo, pero hoy por hoy sigue siendo una realidad. La cuestión es que internet requiere de un “lenguaje” que no todos han tenido oportunidad de aprender. Hay una nueva forma de relegación social, la del “analfabeta digital”, y consecuentemente una nueva manera de discriminación y marginación.

Tal parece que el pensamiento del mundo que nos hemos creado se ha introyectado en nuestro ser. Uno es nuestro mundo físico, en el que nos movemos, en el que luchamos por sobrevivir; otro es todo un universo virtual-digital que podemos habitar con “absoluta” libertad, ya que en él, si así nos place, tenemos la posibilidad de inventarnos una apariencia física, una historia, un presente, un futuro: un “yo” idealizado.

El reto para la antropología es evidente. Vivir con libertad es una oferta difícil de rehusar. Movernos sin el peso de nuestra identidad y de nuestro cuerpo físico –con sus defectos o limitaciones–, a nuestro antojo y capricho, es un regalo maravilloso. Tal pareciera que el ser humano se regaló a sí mismo el paraíso. ¿O no? Para habitar este paraíso, cuya puerta de entrada es por lo general una pantalla, podemos elegir rostro, cualidades, capacidades. El tránsito por el ciberespacio impone nuevas reglas y valores. A contrapelo del relato clásico de Virgilio, ya no hay puerta de marfil ni puerta de cuerno que remiten a los sueños vanos y los sueños verdaderos. “¿Dime quién quieres ser?”, pregunta el guardián de la puerta de entrada, y advierte: “Aquí la verdad realmente no importa”. En consecuencia, nuestras vidas transitan entre el mundo tradicional y el otro, “un mundo raro” y fabuloso... hasta ahora.

¿Qué necesitamos preguntar? La realidad es que la pregunta no nos la formulamos a tiempo y ya tenemos la respuesta de la multitud: “Hay que lanzarnos al ciberespacio y habitarlo a como dé lugar”.

La invitación a reflexionar sobre nuestra vida cotidiana está abierta. Cristóbal Cobo y Hugo Pardo nos hablan de la evolución tecnológica y de terminologías que se dan en forma continua y vertiginosa. Es decir, nos vemos inmersos en este acontecer, imparable, sin pausas, del desarrollo de la *world wide web*, a tal punto que ya no lo percibimos en toda su magnitud. Detenernos a pensar es algo elemental, más aún porque millones de personas han hecho de internet una herramienta de uso indispensable en el desarrollo de su trabajo y de su vida social (Cobo *et al.*, 2007).

La aparición del ciberespacio aún puede considerarse reciente, por lo que nos resulta difícil alejarnos para observarlo con verdadera objetividad. Así como

los cambios en el terreno de la tecnología son muy rápidos, también lo son en el campo de la semántica, donde tratamos de etiquetar o bautizar estos elementos nuevos con los que estamos conviviendo y que se introducen en nuestras vidas de un día para otro. En un afán por esquematizar los nuevos conocimientos, Marc Prensky describe a los que habitan “dentro del espejo”, a la humanidad que “navega por los mares del universo” que ella misma inventó, a los cibernautas, nuestros “yos”, nuestros avatares, nuestros vicarios virtuales que transitan entre el mundo físico y el digital: “Las otras presencias en línea existen demasiado en su mente para ser personas humanas auténticas, más bien son presiones fantasmagóricas sobre usted, por lo que a medida que interactúa con ellas está tan receptivo que ello impide que pueda escribir de forma sincera” (Siegel, 2007).

Las preguntas que los filósofos griegos lograron concretar admirablemente no están atadas a ninguna época ni cultura... A los hombres y las mujeres modernos se nos ofreció la oportunidad de un “mundo nuevo”, así que empacamos nuestras cosas (nuestros miedos, nuestros fracasos, nuestros sueños, nuestras ilusiones, nuestra propia finitud), nos fuimos a buscarlos a nosotros mismos y, cuando vimos que podíamos reinventarnos, simplemente lo hicimos.

No hay sentimientos desinteresados en internet. Usted no se conecta en línea sin saber lo que hallará. Lo hace para escribir o abrir un correo electrónico, buscar información específica, leer las últimas noticias, comprar algo, conocer a alguien, conversar sobre política o comentar la cuestión del momento [...] Se conecta porque está buscando algo. Todo el mundo que confluye en la red está buscando algo. Internet es el ambiente más premeditado e intencionado que se ha creado (*idem*).

Con estas afirmaciones, Lee Siegel pone los puntos sobre las íes. Un valor inalienable del pasado, del presente, de nuestro interior, del mundo físico y hasta del virtual es la identidad.

El anonimato, se podría decir, es la identidad última de la red. Si usted no es quien es, puede ser cualquiera que desee ser [...] La identidad es el inhibidor máximo de los “deseos e impulsos antes controlados”.

Hay una sola persona en el mundo que se conecta con nosotros de forma completa, antiséptica y sin miedo a ser valorada o rechazada [...] Está al otro extremo de nuestras

muñecas y dedos. Cuanto menos necesite la presencia real de la otra gente, más dependerá de los bienes y servicios para que le hagan compañía y pueblen su aislamiento. Cuanto más entretenido y concurrido se encuentre en su aislamiento, más medirá a la gente por su capacidad de complacerlo o gratificarlo sin que lo confronten, pues el único semblante que podrá aguantar es el suyo propio (*idem*).

Según las reglas del nuevo mundo digital, si no estoy conectado, no existo. Así que un nuevo valor fundamental de vida es la conexión. La soledad o la marginación pueden ser los castigos, el precio a pagar por no estar conectado. ¡Y aún existe una buena parte de la población de la tierra al margen de internet! ¿Qué hay de ella?

Nos necesitamos unos a otros como medios; nos necesitamos mutuamente como fuentes de ayuda, subsistencia y placer. Pero, si no compartimos las experiencias como una finalidad y no como un medio, perderemos nuestra libertad de vivir alejados de los usos que hace la gente de nosotros y de los que nosotros hacemos de ellos; todo aquello que nos rodea se reducirá a nosotros mismos como único punto de referencia para el mundo. Éste permanecerá todavía allí, pero ya no lo entenderemos. Ya no estaremos preparados para abordarlo. Y lo más peligroso de todo, ya no tendremos paciencia con él cuando no cumpla con las expectativas de nuestros deseos más superficiales y egoístas (*idem*).

Las cosas, los métodos y las herramientas han cambiado. Hemos modificado la realidad misma, que nos era tan conocida y entrañable, al mirarla desde el ciberespacio y medirla con nuevas reglas y valores.

Al margen del mundo físico, existe el otro universo, inmenso, abierto y dispuesto a recibirnos con todo lo que queramos llevarle. La web acepta nuestras ideas, nuestros gritos de protesta, nuestras excentricidades, nuestra ironía y hasta nuestras perversiones, prácticamente sin censurarlos. Porque la reputación en internet es un valor importantísimo, pero no significa precisamente lo mismo que en el mundo físico.

La forma en la que accedemos a la información hoy es totalmente diferente a la tradicional. El impacto de esto es profundo y afecta el modo en que vivimos, tomamos decisiones y socializamos. “El desarrollo de las tecnologías de la información gesta un proceso de transformación trascendental en la forma en que nos relacionamos” (Pasco, 2011).

El mundo que habitamos y nos habita es otro respecto al que nos dejaron nuestros antepasados; las viejas

preguntas de la humanidad y de los historiadores y antropólogos son las mismas, pero sus respuestas podrían no volver a serlo jamás. ¿Quién soy? ¿De dónde vengo? ¿A dónde voy?

Los nuevos medios de comunicación están difundiendo una gran cantidad de información de temática y calidad muy variadas. Es evidente que nadie puede defender lo que no conoce, lo que no entiende, lo que ni siquiera sabe que existe ni tiene interés en conservar. Desde hace 75 años el INAH es el organismo técnico especializado del Estado mexicano responsable de investigar, conservar y difundir el patrimonio histórico, antropológico, paleontológico y arqueológico de la nación. Es aquí donde el proyecto de Radio INAH pretende poner su "granito de arena", y de ahí las particularidades de los contenidos que produce y lanza a la web como hojas sueltas de una gran enciclopedia especializada en las áreas de competencia de la institución:

Cada material está comprometido con la promoción de la protección del patrimonio cultural material e inmaterial de México a través de la difusión de su conocimiento. Ofrece una propuesta cultural marcada por la multiplicidad de materiales y temas. La intención es representar dignamente al INAH en este gran aparador mundial que es internet a través de textos auditivos y visuales. Este ente digital se ofrece también como un terreno abierto para la reflexión y el debate, en voz de los especialistas, de los temas que lo ocupan como objeto de estudio, difusión y conservación de la institución. Con cada tema intenta dar a conocer la labor del INAH, de ser posible a través de los propios investigadores. Se busca en la audiencia la provocación para que germine ideas, imágenes, dudas, opiniones, conciertos, entrevistas, voces, inquietudes, estudios, creatividad e imaginación: para abonar al desarrollo del conocimiento universal. La propuesta original supone que Radio INAH capitalice las huellas que la cultura tradicional de este país ha venido esparciendo por el tiempo y las siga incluso por los inocuos parajes del futuro para difundir los valores del patrimonio cultural de México a nivel universal a través de su conocimiento.

El proyecto de Radio INAH nació con muy buena acogida por parte de las autoridades y los investigadores del propio instituto, deseosos de difundir su labor y compartir sus conocimientos. Los objetivos de este proyecto fueron sustentados debidamente y sus metas clarificadas. Al mirársele bien, también reveló que su esencia es simbólica a la vez que digital, es decir, se trata de un proyecto que, con el abono conveniente,

deberá germinar, crecer y dar frutos para el mismo vasto bosque del mundo del patrimonio material e inmaterial de México, al que da voz y alimenta; de ahí que su acervo en sí mismo sea muy valorado por el INAH.

Radio INAH en números (2013)

- 738 cápsulas radiofónicas de entre 20 segundos y 10 minutos de duración. Comprende guión, grabación, posproducción y difusión.
- 53 noticieros de la serie semanal *INAHGOTABLE*, de 10 minutos cada una.
- 70 programas de la serie *Charlas con Radio INAH*, basada en entrevistas de una hora con especialistas para difundir principalmente proyectos de investigación de la institución.

De acuerdo con su esencia, esta radiodifusora cultural por internet aspira a conectarse con el mundo, conquistarlo, expandirlo, capturarlo, abrazarlo. El proyecto de Radio INAH no está hecho de unidades, sino de dimensiones. Siempre estará abierto para crecer, así que será tan grande como se lo permita la imaginación y la creatividad de sus gestores y de su auditorio cómplice que enriquece los contenidos. Es decir, cada tema irá creciendo y creciendo conforme se le vayan sumando materiales. Por ahora la audiencia de Radio INAH está conformada principalmente por los trabajadores e investigadores del propio INAH, así como de sus colegas de instituciones afines. Su aspiración es sumar a los estudiantes en humanidades en un futuro cercano.

Ahora, a seis años de haber echado a andar este proyecto, nos detenemos ante la tentativa de definirlo, por lo que evocamos a Valentín Nikoláievich Volóshinov:

Cualquier producto ideológico es parte de una realidad natural o social no sólo como un cuerpo físico, un instrumento de producción o un producto de consumo, sino que además refleja y refracta otra realidad, la que está más allá de su materialidad. Todo producto ideológico posee una significación: representa, reproduce, sustituye algo que se encuentra fuera de él, esto es, aparece como signo.

A todo signo pueden aplicársele criterios de una valoración ideológica (mentira, verdad, corrección, justicia, bien, entre otros). Donde hay un signo, hay ideología. La creatividad ideológica tiene un carácter regular, objetivo y social (Volóshinov, 2009).

Radio INAH es un producto de consumo y un signo ideológico que representa simbólicamente "la voz del INAH" en los ambientes digitales. Supone como estrategia fun-



Juan Stack y Silvio Zavala, 1993 **Fotografía** Gabriela Marentes

damental de existencia que un público escuche, lea o vea los documentos que “publica”; es decir, se pretende que la audiencia “consume” sus contenidos. Lo que hace singular a este proyecto es justamente el hecho de situarse entre su audiencia como una herramienta de comunicación de los contenidos culturales que ella misma produce y tiene necesidad de difundir. Es un proyecto respaldado por la autoridad intelectual del INAH.

Lo más importante es subrayar que Radio INAH es producto de un trabajo de equipo y no podría serlo de otra manera. Si conseguimos que el proyecto funcione conforme a los objetivos planteados, podría ser esa publicación que se actualice constantemente en sus medios y sus productos de difusión, lo que le permitirá continuar creciendo sin detenerse. Ya se verá...

Equipo de trabajo

Subdirectora de Radio INAH

Gabriela Marentes

Jefe de producción

Evanibaldo Morales

Diseño sonoro y posproducción

Saray Enríquez y Bernardo Serrano

Operador técnico cabina

Javier Cortés

Operador técnico y asesor de grabación

Lauro Gaspar

Locución y conducción

Juan Stack

Locutora

Mónica Reyes

Investigación y guionismo

Ivonne García

Operación de oficina y archivo

Martha Hernández

Bibliografía

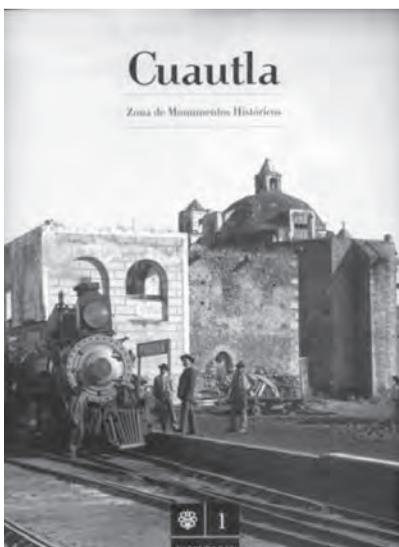
- Alvarado, María Cruz, “Publicidad social”, en *Redes.Com*, núm. 2, pp. 266-284, en línea [https://www5.uva.es/guia_documento/uploads/2011/458/42847/1/Documento5.pdf].
- Baudrillard, Jean, *Cultura y simulacro*, Madrid, Kairós, 1978, en línea [<https://www.academia.edu/5455820/Baudrillard-jean-cultura-y-simulacro>].
- Cook, Guy, *Discurso*, Universidad de Oxford, 1989.
- Elizondo Martínez, J. O., *La Escuela de Comunicación de Toronto. Comprendiendo los efectos del cambio tecnológico*, México, Siglo XXI, 2009
- Jakobson, Roman, *Lingüística y poética*, en línea [<http://bit.ly/1sQsKID>].
- Rengifo, Iván Felipe y Manuela Guevara, “Espacio digital. Espacio virtual”, presentación en PowerPoint por Antonio Rodríguez de las Heras, 2009, en línea [http://www.icesi.edu.co/blogs/identidadesavatar/files/2009/02/expo_espacio-digital-espacio-virtual.pdf].
- Rheingold, Howard, *Multitudes inteligentes. La próxima revolución social*, Barcelona, Gedisa, 2004.
- Sibilia, Paula, *El hombre postorgánico. Cuerpo, subjetividad y tecnologías digitales*, Buenos Aires, FCE, 2006.
- Volóshinov, Valentín Nikoláievich, *El marxismo y la filosofía del lenguaje*, Buenos Aires, Godot, 2009.

Novedades editoriales



Gerardo Necochea Gracia y Patricia Pensado Leglise (coords.), *El siglo xx que deseábamos*, México, INAH (Fundamentos, Historia), 2014

Los ensayos agrupados en este libro parten de entrevistas a personas nacidas a mediados del siglo xx, quienes vivieron lo mejor y lo peor del desarrollismo económico, así como la expansión de la educación pública, centradas en el tema de sus expectativas generacionales y su relación con la realidad histórica. Obra de destacados historiadores orales, los ensayos reflexionan acerca de la noción



de experiencia, la formación de expectativas en los planos personal y social, y la conciencia de experiencias nuevas que rompen moldes heredados.

...

Jane Ellen Harrison, *Arte y ritual antiguos*, México, MNA-INAH, 2013

Este libro aparece por primera vez en español, con sus ilustraciones originales y un par de apéndices, en ocasión de la muestra *Keramiká. Materia divina de la antigua Grecia* en el Museo Nacional de Antropología. Sea propicia esta espléndida colección de vasos griegos, provenientes del Museo del Louvre, para celebrar el centenario de la publicación de este libro, así como para emplear la mirada de Harrison en el disfrute de estas piezas.

...

Carmen Tostado Gutiérrez (coord.), *Cuautla: zona de monumentos históricos*, México, INAH/Vínculos, Comunidad y Cultura, 2013

En noviembre de 2012 la ciudad de Cuautla fue declarada Zona de Monumentos Históricos a fin de salvaguardar 19 edificaciones y 52 manzanas construidas entre los siglos xvi y xix. En estas páginas se relata la historia del estado de Morelos a partir de sus paisajes, su arquitectura religiosa, sus calles y haciendas, entre otros aspectos, acompañadas de magníficas fotografías panorámicas y planos.

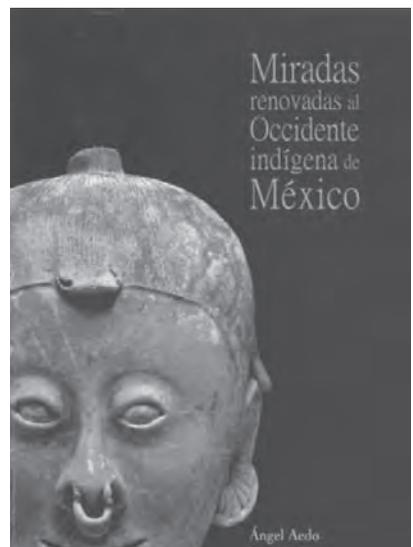
...

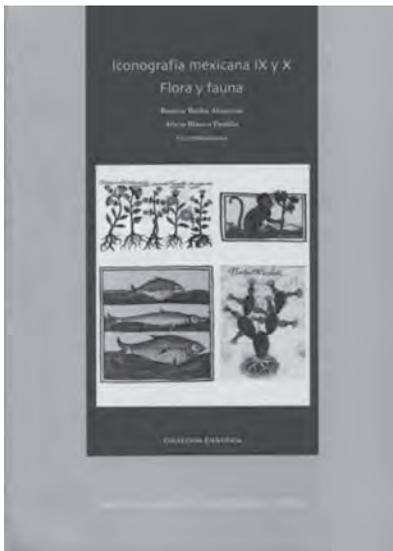
Ángel Aedo, Patricia Carot, Paulina Faba, Verónica Hernández y Marie Aretihers, *Miradas renovadas al Occidente indígena de México*, México, INAH, 2013



La amplia región occidental de México, en la cual floreció la cultura de las tumbas de tiro, la comarca lacustre purépecha, el Camino Real de Tierra Adentro de la Sierra Madre Occidental y el camino costero, son tan sólo algunos de los temas que se incluyen en este libro, a partir de una perspectiva renovada en la que no se echa mano de las habituales subdivisiones arbitrarias.

...





Beatriz Barba Ahuatzin y Alicia Blanco Padilla (coords.), *Iconografía mexicana IX y X. Flora y fauna*, México, INAH (Científica, Antropología), 2013

Los volúmenes IX y X de la serie *Iconografía mexicana*, publicados en ese volumen doble, incluyen una serie de relatos dedicados al análisis iconográfico de plantas y animales de diversas partes del mundo, en los que se destaca su simbología en el ámbito medicinal, artesanal, decorativo, sagrado o energético.

Beatriz Barba Ahuatzin y Alicia Blanco Padilla (coords.), *Iconografía mexicana XI. Heráldica y toponimia*, México, INAH (Interdisciplina, Enlace), 2013

En este volumen de la serie *Iconografía mexicana* se analizan los significados heráldicos de dos altorrelieves – el del templo de San Hipólito y el de la catedral de Monterrey–, así como los nombres de los pueblos que aparecen en el Lienzo de Tlapiltepec y en la Matrícula de Tributos, y el origen de Coetzala, Veracruz, desde la etnografía y la arqueología.

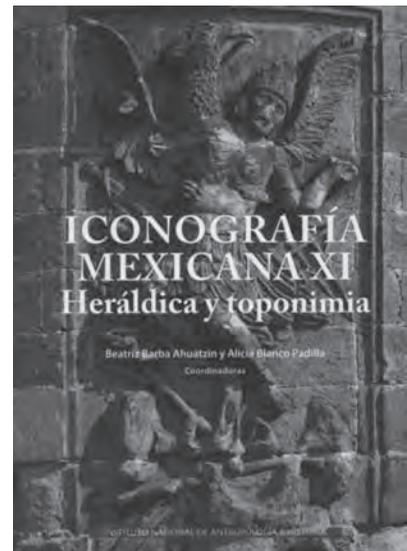


Beatriz Barba Ahuatzin (coord.), *Iconografía mexicana XII. Indumentaria y ornamentación*, México, INAH (Interdisciplina, Enlace), 2014

El volumen XII de la serie *Iconografía mexicana* contiene 17 artículos sobre el uso y la costumbre de la indumentaria humana, su estética y su necesidad biológica y social. En la primera parte se incluyen artículos con temas de otras culturas, como Egipto, Grecia y Roma, así como pueblos marginados de los últimos tiempos. También hay 10 artículos dedicados al México prehispánico, dos más a la época colonial, otro al carnaval en el siglo XIX y uno a las últimas décadas.

Luis Vázquez León, *Historia de la etnología. La antropología sociocultural mexicana*, México, Primera Línea, 2014

Este volumen pretende dar continuidad al trabajo histórico divulgativo y teórico de Ángel Palerm. Se centra en la antropología sociocultural mexicana –que engloba a la etnología y a la antropología social– e incluye a 11 autores, comenzando por Muciño, Clavijero, Pimentel, Molina Enríquez, Gamio, Sáenz, Pozas, Aguirre Beltrán, el propio Palerm, Bonfil y Warman. Todos estos etnólogos y antropólogos tienen en común su interés activo en la construcción del Estado-nación desde diferentes ángulos, pero siempre con la pregunta sobre quién o quiénes deberían ser los miembros de esa nación y en qué condiciones ciudadanas convivir. Esta tradición se identifica con lo que en términos sociales sería la antropología gubernamental mexicana.



logía social– e incluye a 11 autores, comenzando por Muciño, Clavijero, Pimentel, Molina Enríquez, Gamio, Sáenz, Pozas, Aguirre Beltrán, el propio Palerm, Bonfil y Warman. Todos estos etnólogos y antropólogos tienen en común su interés activo en la construcción del Estado-nación desde diferentes ángulos, pero siempre con la pregunta sobre quién o quiénes deberían ser los miembros de esa nación y en qué condiciones ciudadanas convivir. Esta tradición se identifica con lo que en términos sociales sería la antropología gubernamental mexicana.



El Instituto Nacional de Antropología e Historia,
la Universidad Autónoma de Coahuila,
la Universidad Autónoma de Nuevo León,
la Facultad de Filosofía y Letras y el
Instituto de Investigaciones Históricas de la
Universidad Nacional Autónoma de México,
así como la Texas State University

CONVOCAN

A universidades, organismos y académicos
que realicen estudios sobre el Noreste Mexicano
y Texas a participar en el

6° Coloquio Internacional del Noreste Mexicano y Texas

Una Región y una Frontera

Del 20 al 22 de noviembre de 2014

Center for the Study of Southwest
Texas State University, San Marcos
Texas, USA.

El noreste Mexicano y Texas conforman una amplia región en donde confluye la historia de dos naciones. En la actualidad existe una línea fronteriza entre dos países, pero cuando se estudia la zona a través el tiempo y de los recursos naturales, se hace evidente que se trata de una región que comparte múltiples circunstancias y aspectos que rebasan con mucho los límites fronterizos. El proceso de conformación social, político y económico, ha derivado en una serie de fenómenos y procesos sociales y culturales que caracterizan y distinguen a la región hacia ambos lados del río Bravo o Grande, pero que a la vez le unifican e integran a la dinámica mundial.

Entender las distintas vertientes históricas y sociales de ese proceso, es uno de los objetivos de este Coloquio Internacional que, en su sexta emisión, se centra en las siguientes líneas temáticas:

- Poblamiento y colonización.
- Procesos transnacionales y colonización:
Migración, contrabando, drogas y comercio.
Sustentabilidad, medio ambiente y recursos naturales.
- Frontera misional y militar.
- Naciones en formación y fronteras.
- Identificación e investigación del patrimonio cultural.

Los interesados en participar deberán presentar una síntesis, que sea el resultado o interpretación de sus trabajos de investigación, en un máximo de 1000 caracteres, antes del día 18 de julio de 2014 y una síntesis curricular de la misma extensión. La selección de un número limitado de ponencias estará a cargo de un comité integrado académicos especializados en la región; su decisión será inapelable, dándose a conocer los resultados el 2 de agosto de 2014. Los idiomas oficiales del Coloquio son inglés y español, por lo que las ponencias se podrán presentar en cualquiera de estos idiomas.

Las ponencias presentadas deben ser inéditas y constituir un aporte significativo del autor al tema o área de investigación. Solamente se aceptará una ponencia por autor.

Los ponentes seleccionados contarán con 20 minutos para exponer su trabajo (se sugiere preparar texto para lectura de máximo 8 cuartillas escritos en Times New Roman, 12 puntos, a doble espacio). Las ponencias se pueden presentar en power point. Las ponencias deberán ser presentadas personalmente; no se leerán trabajos en ausencia del autor.

Una selección de los trabajos será publicada, por lo que se notificará a los ponentes seleccionados oportunamente para que preparen un artículo de mayor extensión, el cual será sometido a dictamen para su publicación.

A los ponentes, Texas State University les proporcionará dos comidas diarias durante el Coloquio y alojamiento para algunos ponentes seleccionados.

Los trabajos deberán ser enviados a: norestexas@gmail.com



El Instituto Nacional de Antropología e Historia
a través de la Coordinación Nacional de Antropología
y la Dirección de Etnohistoria, en el marco de la celebración
de los 50 años del Museo Nacional de Antropología y de los
75 años del Instituto Nacional de Antropología e Historia

Invita al

II Congreso Internacional de *Etnohistoria de América: nuevos enfoques, resultados y perspectivas*

Del 4 al 7 de noviembre de 2014
Museo Nacional de Antropología



EL INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA
A TRAVÉS DE LA COORDINACIÓN NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA,
LA DIRECCIÓN DE ETNOHISTORIA Y EL CENTRO INAH-QUERÉTARO

INVITA AL

Encuentro: *Las cofradías,* panorama histórico y antropológico en México

13 al 16 de octubre de 2014
10:00 a 14:00 h

(Jueves 16 con sesión extra de 16:00 a 18:00 h)

Museo Nacional de Antropología

LINEAMIENTOS EDITORIALES PARA COLABORAR EN DIARIO DE CAMPO, TERCERA ÉPOCA
Publicación periódica de la Coordinación Nacional de Antropología-INAH

En su tercera época, la revista *Diario de Campo* publicará artículos compilados de acuerdo con criterios temáticos y sujetos a dictamen. En este marco queremos darle voz a la comunidad de investigadores de las diversas disciplinas de la Coordinación Nacional de Antropología, así como a los especialistas y estudiosos de la antropología y la historia. De manera que invitamos a los colegas a enviarnos sus propuestas tanto de artículos, reseñas y noticias como de temas para los números futuros de la revista o para los suplementos que aumentarán la cobertura de la publicación. A fin de facilitar su dictamen, solicitamos atentamente que toda propuesta de colaboración se ciña a los siguientes criterios editoriales:

1. Sólo se recibirán colaboraciones inéditas en forma de artículos, reseñas y notas sobre proyectos de investigación antropológica elaborada por investigadores del INAH y estudiosos de temas relacionados con la antropología y la historia.
2. El texto se presentará en archivo Word, con interlineado de espacio y medio, sin formatos especiales ni plantillas. La fuente será Arial en 11 puntos, con título en altas y bajas. El nombre del autor incluirá una llamada al pie, con asterisco, en la que se indique su adscripción o institución académica de procedencia, junto con su correo electrónico.
3. Las notas a pie de página sólo serán de carácter aclaratorio. En caso de aparecer una sola se empleará un asterisco. Si su número es mayor, se utilizará numeración arábiga progresiva.
4. Las referencias o bibliografía consultada se citarán al final del escrito en orden alfabético, de acuerdo con los apellidos de sus autores. Se observará el siguiente formato:
 - a) Para artículos:
Apellidos, Nombre del autor, "Título del artículo", en *Nombre de la publicación*, Ciudad, Editorial o Institución editora, vol., número, periodo que abarca, año, páginas consultadas.
 - b) Para libros:
Apellidos, Nombre del autor, *Nombre de la obra*, Ciudad, Editorial (Nombre de la colección, número), año, páginas consultadas.

c) Para capítulos de libro:

Apellido, Nombre del autor, "Título del capítulo", en *Nombre de la obra*, ciudad, Editorial, años, páginas consultadas.

d) Para tesis:

Apellido, Nombre del autor, "Título de la tesis", grado y especialidad obtenida, Ciudad, Institución académica, año, páginas consultadas.

e) Cuando se trate de un códice, otros documentos u obras sin autor, el nombre de éstos ocupará el lugar del autor y se resaltarán mediante cursivas. Ejemplo: *Códice de Dresde*.

5. Los artículos científicos, que forman el cuerpo principal de la revista, tendrán una extensión de entre 15 y 25 cuartillas. Las reseñas analíticas podrán ser sobre libros, documentales, música o exposiciones recientes vinculadas con nuestras disciplinas, con una extensión no mayor de 10 cuartillas.
6. Las notas sobre coloquios, congresos y otras actividades académicas no podrán exceder las 5 cuartillas.
7. Las imágenes incluidas en los textos deberán ir acompañadas de sus respectivos pies de foto, los correspondientes créditos de autoría, año y procedencia. Los trámites de permiso de su uso recaerán en los colaboradores que las utilicen.
8. Además de observar los permisos de uso, las fotografías y otras imágenes incluidas deberán ser enviadas en formato .tif o .jpg, en resolución de 300 dpi y tamaño carta.

Las colaboraciones deberán ser remitidas a la Dirección de Vinculación, Capacitación y Extensión Académica de la Coordinación Nacional de Antropología del INAH, con atención a José Luis Martínez Maldonado, a las cuentas de correo electrónico: revista.cnan@inah.gob.mx y orientacionac@hotmail.com, o a la dirección Av. San Jerónimo 880, Col. San Jerónimo Lídice, Del. Magdalena Contreras, C.P. 10200, México, D.F. Para mayor información, favor de comunicarse al teléfono 4040 5400, ext. 413718.

Consejo editorial de *Diario de Campo*

Marzo de 2014

Coordinación Nacional de Antropología

www.antropologia.inah.gob.mx

En *Diario de Campo* queremos difundir la obra de fotógrafos profesionales que se hayan dedicado a documentar imágenes de interés antropológico e histórico. Si usted tiene interés en difundir su trabajo en este medio, por favor no dude en contactarnos a nuestro correo electrónico: revista.cnan@inah.gob.mx

enfoques

Introducción

Los caminos de América 4

Eduardo Corona Sánchez

El Qhapaq Ñan incaico: visión general desde las fuentes etnohistóricas y su contrastación con los resultados de las investigaciones arqueológicas 6

Segisfredo López Vargas

El Qhapaq Ñan y la cuestión étnica. Valores y sabiduría indígena 37

Jessarela Miranda Dávila

Mesones y caminos novohispanos 46

María Teresa Sánchez Valdés

Los caminos del Cemanáhuac: conversaciones con Eduardo Corona Sánchez 53

Apéndice

La UNESCO inscribe al Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial 69

en imágenes

Guaman Poma, cronista de la conquista de Perú 72

precursores

Wigberto Jiménez Moreno.

Su acceso a la antropología y a la historia 93

Víctor Alfonso Benítez Corona

Contactos ultramarinos e interinflujos andino-mesoamericanos 96

Wigberto Jiménez Moreno /

Ricardo Delfín Quezada-Domínguez

recuento

Radio INAH. Una voz para nuestra memoria 104

Gabriela Marentes Garza

pregones

Novedades editoriales 110

Coloquios y congresos 112

