

Reseña Bibliográfica

Sofía Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone, editores. *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Lima: Proyecto Qhapaq Ñan - Sede Nacional, Ministerio de Cultura del Perú, 2017. 465 páginas. ISBN 978-612-4126-90-1

Revisado por Carlos González Godoy, Instituto de Investigación en Ciencias Sociales y Educación, Universidad de Atacama, Copiapó, Chile

Este libro reúne 18 trabajos, más un Prefacio y una Introducción, de las 23 ponencias que se presentaron en la Conferencia Internacional “Nuevas Tendencias en el Estudio de los Caminos”, efectuada en Lima los días 26 y 27 de junio de 2014, bajo los auspicios del Proyecto Qhapaq Ñan del Ministerio de Cultura del Perú. Este evento reunió en su momento las contribuciones arqueológicas (autorales) de 12 estadounidenses, 8 peruanos, dos argentinos y un chileno, dedicadas al caminar en los Andes, preferentemente prehispánico y enfocadas, casi por completo, hacia el repertorio vial inca.

El Prefacio de Marcone, coordinador del Proyecto Qhapaq Ñan Perú, pone énfasis en el plano investigativo del programa. Esto se agradece, pues de los seis países que compartieron la declaratoria del Camino Principal Andino (Qhapaq Ñan) como Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2014 (Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina), hasta ahora solo Perú tiene a la investigación como uno de los objetivos centrales y continuos del proyecto, ya que de ella derivan -de acuerdo a Marcone- los planes de conservación y difusión. Del mismo modo, recalca la amplia orientación de la conferencia, dirigida hacia el entendimiento de caminos y redes. Igualmente, subraya las connotaciones sociales de las vías, la trascendencia del paisaje y las continuidades históricas de los caminos.

Le sigue D’Altroy en la Introducción, quien presenta una síntesis general sobre el Camino Inca en Sudamérica y su relación con los artículos del volumen, esbozando algunos lineamientos críticos e investigativos. También plantea preguntas sobre la finalidad de los caminos y sus distinciones sociales, políticas y culturales; interrogantes que sirven de pauta para guiar investigaciones viales. Hace hincapié en el uso de los sistemas de información geográfica (SIG) para definir las especificidades de la infraestructura vial y contrastar determinados modelos.

A continuación, el texto se divide en tres secciones temáticas: redes e interacciones regionales, paisajes y territorio, y, comercio, producción y transporte. La primera parte la inicia Williams, que apunta a que los incas y, por ende, el Qhapaq Ñan, heredan la complementariedad ecológica de los tiwanaku y el sistema de nodos provinciales de los wari. Sin duda el sistema vial incaico utilizó las concepciones, las rutas y los avances tecnológicos viales de Tiwanaku y Wari, como también de gran parte de las comunidades andinas precedentes de distintos lugares del otrora Tawantinsuyu, implementando, por igual, sus propias definiciones camineras (Berenguer *et al.* 2017).

Covey y colaboradores, desde un análisis multidisciplinario (arqueología, etnohistoria y geofísica), exponen los pasos iniciales en su estudio para reconstruir los caminos incas en la región de Cusco, dando cuenta de un trabajo que promete importantes resultados futuros. Seguidamente, Zori y Brant estudian a partir de un enfoque cuantitativo (redes sociales y diversidad cerámica) los caminos incas en los valles costeros del norte de Chile. Si bien constituye una interesante propuesta elaborada a partir del sitio Tarapacá Viejo, faltan algunos antecedentes sobre el actual avance de las investigaciones viales en el norte de Chile.¹ No obstante, entregan pertinentes observaciones de la ocupación incaica desde una perspectiva económica, remarcando el papel de algunos sitios de carácter administrativo.

Edmundo de la Vega y equipo ahondan en el sistema de caminos transversales entre el altiplano y los valles occidentales del sur peruano, registrando un tramo de camino entre el pueblo de Mazocruz y el lago Suches. Identifican dos rutas paralelas y complementarias, con información desde el Arcaico hasta el presente. Indican que el Camino Inca no presenta construcción formal y prácticamente ninguna infraestructura vinculada, a excepción del posible tambo de Saacata, siendo interpretado el tramo como de interés secundario o solo como

una ruta de intercambio. Prosigue el artículo de Wernke y otros, dedicado al análisis de la red inca en el sur del Perú, uniendo mediante SIG las rutas óptimas con los tramos consignados por el Proyecto Qhapaq Ñan, y que busca conformar una base de datos, junto con simular flujos de tráfico en la red. Por ahora constituye una primera aproximación de una nueva metodología, con positivas expectativas analíticas e interpretativas.

Continúa el libro con una contribución de Casaverde, dedicada a indagar la relación entre las redes viales y el centro administrativo de Pumpu. Establece tres momentos relacionados con el avance de la conquista inca, correspondiendo el último a la implementación del centro administrativo de Pumpu, desde donde se proyectaban diversos caminos. Cierra esta primera parte del volumen, el artículo de Astuhamán, dirigido a comprender la organización provincial incaica en la sierra de Piura, desde una aproximación cuantitativa del análisis de redes. Procura entender el rol de nodos específicos de carácter estatal, como elementos integrativos por medio de la red vial, anexando y comunicando distintas comunidades locales. Destaca el uso de estos acercamientos analíticos, pero precisa que ellos se enriquecerían con la complementación de mapas diacrónicos de caminos y centros.

La segunda parte del volumen, la encabeza Kosiba con un trabajo sobre el Cusco. Advierte que los caminos no pueden reducirse solo a vías funcionales, ya que permitirían, en asociación con las huacas, la convergencia de diferentes percepciones y narrativas sociales e históricas, especificando una variedad de paisajes, sobre una visión que unifica y homogeniza un paisaje incaizado. En una dirección similar, Chacaltana analiza la ruta entre Vilcashuamán y Pisco, mencionando los singulares asentamientos y sitios existentes en el camino. Enfatiza el manejo ideológico del espacio por parte de los incas, siendo el camino una herramienta de memoria social que incorpora la significación histórica y simbólica previa a los incas y, paralelamente, define un sello imperial y también las realidades locales.

Prosiguen Chirinos y Fernández con un acercamiento al complejo sagrado de Pariacaca. Evidencian la importancia del Camino Inca, aplicando una metodología multidisciplinaria, con el empleo de los criterios de visibilidad y proximidad para estudiar la red de caminos y su vínculo con los espacios significativos y el objeto de culto (Pariacaca), como centro de un paisaje sagrado. Demuestran que existió una reconfiguración y apropiación de los incas de un escenario sagrado de origen preincaico. Por último, discuten las propuestas de Duviols

sobre la ubicación del adoratorio de Pariacaca, reconociendo un verdadero “complejo ceremonial” en el lugar, que debe ser indagado en sus distintos componentes.

Nielsen examina, con información etnoarqueológica y arqueológica, las rutas y los paisajes viales caravaneros. Detalla las características del quehacer y tráfico caravanero del sur andino, sus testimonios inmuebles y muebles, distinguiendo también su diacrónico y extenso desarrollo previo a los incas. En relación con el Qhapaq Ñan, puntualiza que actuó equivalentemente a otras rutas locales y regionales, que no fueron abandonadas por los caravaneros en tiempos del Inca. De igual modo, visualiza que los patrones constructivos de los tambos denotan el accionar de estos grupos, asociados a otros campamentos informales para pernoctar. Manifiesta que el Camino Inca propició el tráfico caravanero, utilizando las variabilidades viales, pero sin dejar de simbolizar la presencia estatal, en una relación social, política, económica y ritual que considera en proceso de esclarecimiento.

Coben y Muñoz analizan un camino doble incaico que lleva a Incallajta en Bolivia, postulando que por sus características y estructuras habría sido un camino ritual hacia el sitio, sin desconocer otras funcionalidades. Finalmente, Moralejo y Gobbo utilizan SIG y un análisis de visibilidad en el sitio inca El Shincal del noroeste argentino, para pesquisar el probable manejo visual por parte de los incas de sus testimonios viales. Determinan que la escasa o nula visibilidad del yacimiento desde el camino, tiene una correspondencia con focos con actividades domésticas y/o rituales, mientras que los puntos con mayor visibilidad están relacionados con espacios públicos y abiertos.

Por su parte, e iniciando la tercera parte del libro, Garrido pone su atención preferente en un sector adyacente al camino inca próximo a Copiapó, Chile (también en el tambo Medanoso), la quebrada de Chinchilla, correspondiente a un núcleo de campamentos mineros preincaicos que continuaron sus labores durante el Período Tardío³, incrementando en este tiempo su productividad. Para el autor estos campamentos tuvieron una mayor autonomía y una menor incidencia incaica. Plantea que estos grupos locales desarrollaron en forma oportunista su quehacer económico en el tardío, ocupando para su provecho el camino, contribuyendo en ello la lejanía del área en el desierto de Atacama y la falta de control estatal.³

En la misma línea de la minería, pero en época colonial, Bauer y colegas abordan con datos documentales y arqueológicos una ruta dedicada al transporte del mercurio, fundamental para la obtención de la plata. Esta

vía unió Huancavelica y Chíncha por tierra, y desde este lugar se conectaba a Arica por el mar, enlazando luego este puerto con Potosí. El recorrido era efectuado por numerosas caravanas de llamas y, en menor grado, por mulas, cargadas con badanas para el transporte del mercurio o “azogue”. Se privilegió esta ruta porque era más económica y rápida por mar, posibilitando, de igual forma, el retorno de las caravanas con productos diversos y plata de Potosí a Arica, pese a las dificultades geográficas y la pérdida de animales en el tramo terrestre, con las consiguientes mermas de mercurio.

Vílchez resume los trabajos arqueológicos en el sitio Cabeza de Vaca en Tumbes, con el apoyo de información documental. Este sitio fue un importante puerto y un gran centro productivo de objetos de *Spondylus* durante el Tawantinsuyu, contando con ocupaciones previas. Cabeza de Vaca contribuyó a la conquista de los territorios nortinos, adquiriendo la denominación de “capital provincial”. Fue vinculada por el camino inca costero, que en este sector exhibe un sello marcadamente informal. Vílchez concluye que los incas controlaron el ingreso del *Spondylus* a las redes estatales e intervinieron en la producción de estos significativos objetos rituales.

En el contexto del abastecimiento del *Spondylus* y su distribución a larga distancia, Barraza discute con antecedentes arqueológicos y documentales el papel del señorío de Chíncha. A partir del trabajo de Rostworowski, que vincula mercaderes chinchanos con sus símiles del Ecuador, con el consecuente suministro de *Spondylus* y otros productos en el Tawantinsuyu, argumenta la factibilidad de estos intercambios por vía marítima; pese a la exigua cuantía de valvas y piezas de este material en la región de Chíncha, presenta variados sustentos arqueológicos recuperados en la costa peruana que apoyan su planteamiento. Menciona fuentes documentales que identifican una participación descentralizada de agentes chinchanos en la redistribución de valvas y la producción de objetos en esta materia prima. De la misma manera, sugiere que Tambo Colorado fue un lugar de negociación donde confluían las élites cusqueñas, chinchanas e iqueñas, interactuando en el tramo que conectaba La Centinela con Vilcashuamán y Cusco.

Finaliza la tercera parte del libro con el artículo de Arkush. Compara distintas manifestaciones viales del mundo, de tiempos, lugares y formaciones sociopolíticas diferentes, con determinadas temáticas, represen-

tando una interesante reflexión teórica para los estudios viales no solo de Sudamérica.

En resumen, este volumen constituye un indudable logro en el estudio de la temática caminera en Sudamérica, por la variedad de trabajos y de tratamientos analíticos, con una fuerte incidencia del uso de los SIG. El libro está dedicado casi exclusivamente a la vialidad del Inca, tal como lo prueban 16 de los 18 artículos publicados. Junto con ello, los escritos se concentran en territorio peruano, como lo avalan 12 textos; dos con información de Bolivia, uno de Argentina y uno de Chile, y otros dos generales. Asimismo, se reconocen en el texto tres orientaciones generales: primero, la preeminente preocupación por el registro de rutas, caminos y sitios asociados; segundo, el análisis y reconstrucción de redes y sus implicancias políticas, económicas y sociales; y tercero, la gravitación de un paisaje vívido en los Andes, siendo el camino, en este marco, un componente significativo de una espacialidad incaica que no es homogénea y que interactúa en distintos lugares con las tradiciones locales precedentes. A lo anterior se agregan notables investigaciones que visibilizan caminos preincaicos, espacios con continuidades camineras con sus especificaciones culturales y sociales, y los testimonios y dinámicas culturales de los caravaneros surandinos.

Igualmente, observamos en el libro una preeminente participación de colegas estadounidenses, lo que obedece a la larga y fructífera cooperación con los arqueólogos peruanos. Sin embargo, y reconociendo la prerrogativa de los organizadores del evento sobre el contenido, número y procedencia de los ponentes, se echa de menos una mayor presencia de investigadores sudamericanos especialistas en el Camino Inca, varios de ellos implementando nuevos enfoques en sus trabajos. Efectivamente, una mayor participación sudamericana habría hecho posible una visión regional más completa de los estudios sobre el Camino Inca en el subcontinente, eje de la conferencia. No obstante, desde ningún punto de vista esto minimiza el aporte académico del volumen, que se une a relevantes obras de síntesis camineras referidas a Sudamérica, como el trabajo esencial de Hyslop (1984), el libro del Simposio “Caminos Precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros” (Herrera y Cardale de Schrimppff 2000), y a las Actas del Qhapaq Ñan I, Taller Internacional en torno al Sistema Vial Inkaico (Berenguer *et al.* 2017), en la tarea de desentrañar heurísticamente el caminar pedestre regulado a lo largo del tiempo en los Andes.

Referencias bibliográficas

Berenguer, José; Carlos González, Cecilia Sanhueza y Christian Vitry

2017 “*Qhapaq Ñan* I, Taller Internacional en torno al Sistema Vial Inkaico”, *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino* [Santiago de Chile], 22 (1), pp. 7-8.

González, Carlos y Carmen Castells

2010 “*Qhapaq Ñan* y la ocupación incaica de la Puna Atacameña (III Región, Chile). Nuevos registros y perspectivas”, en *Actas del XVII Congreso Nacional de Arqueología Argentina* (Mendoza, 11-15 de octubre, 2010). Tomo III. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo – Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (IN-CIHUSA) – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), pp. 1315-1320.

Herrera, Leonor y Marianne Cardale de Schimpff (Editoras)

2000 *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICAH).

Hyslop, John

1984 *The Inka Road System*. New York: Academic Press.

¹ Precisan las autoras: "(2) No parece haber habido caminos transversales en la región entre San Pedro de Atacama y la cuenca de Copiapó que conectase el sistema de caminos inca al noroeste argentino". Por nuestra parte, hemos reportado cinco sitios camineros y una probable ruta incaica transversal hacia el noroeste argentino, en la puna atacameña, entre San Pedro de Atacama y Copiapó (González y Castells 2010).

² El Período Tardío (aproximadamente 1400-1536 d.C.) en la prehistoria de Chile, corresponde a las manifestaciones culturales incaicas y sus interrelaciones con las poblaciones locales.

³ Disentimos de esta lectura interpretativa, basada en criterios de presencia/ausencia incaica y en la coerción, ya que el Inca también "dice mucho" cuando en apariencia no está presente. En este caso, probablemente, entren otras dinámicas culturales, no solo los aspectos económicos. Además se define al Camino Inca solo como un articulador.