



El *Qhapaq Ñan* del Tawantinsuyu: reflexiones sobre su significado político y social en el presente andino

Ramiro Mattos*

* Curator for Latin American, National Museum of American Indian (NMAI), Smithsonian Institution, Washington DC. MATOSR@si.edu

Palabras Clave:

Camino Inka;
Etnoarqueología;
Etnohistoria;
Pasado Andino.

Keywords:

Inka road;
Ethnoarchaeology;
Ethnohistory;
Andean past.



Los trabajos publicados en esta revista están bajo la licencia Creative Commons Atribución - No Comercial 2.5 Argentina.

RESUMEN

El *Qhapaq Ñan*, o camino real del Inka fue el sistema vial habilitado por el gobierno incaico para formar y consolidar el imperio. Aun en la actualidad, entre el pasado precolombino y su vigencia contemporánea, cientos de comunidades andinas herederas del *Tawantinsuyu* se convierten en elocuentes testigos del proceso social en los andes. En el presente trabajo los aportes del registro arqueológico, etnoarqueológico y etnohistórico se combinan para desentrañar el objetivo del sistema vial andino en un intento por realizar aportes a la significación cultural, simbólica y funcional del imperio.

ABSTRACT

Qhapaq Ñan, or royal Inka road was the road system enabled by the Inca rule to form and consolidate the empire. Today, among the pre-Columbian past and its contemporary effect, hundreds of heirs Andean communities of Tawantinsuyu becomes effective witnesses of the social process in the Andes. In this paper the contributions of archaeological, ethnoarchaeological and ethnohistorical record all combine to unravel the objective of Andean road system in an attempt to make contributions to the cultural, symbolic and functional significance of the empire.

INTRODUCCION

El Museo Nacional del Indígena Americano, Smithsonian Institution (NMAI), ha adherido y acompañado el proceso de postulación del *Qhapaq ñan* como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, concretado en el 2014. Desde el año 2009 ha venido organizando, una exhibición denominada "*Qhapaq ñan*, el camino de los Incas". El reto como es obvio, es grande; tan grande como el mismo sistema vial andino. El estado inca ha construido, habilitado y también se ha apropiado de caminos pre-existentes para implementar el sistema vial más extenso, mejor organizado y más rápido del continente americano en el siglo XV.

Con este motivo, en la exhibición estamos reuniendo la información existente sobre los caminos andinos, poniendo atención en el *Qhapaq ñan* como tema principal, sobre su significado como sistema vial de apoyo en la formación y consolidación del imperio Inca, su continuidad y resistencia después del *Tawantinsuyu*. *Qhapaq ñan*, en la lengua de los Inca, el quechua, quiere decir, "camino del Señor" o "camino del Inca". *Ñan* es palabra quechua y significa camino; cualquier tipo de camino, desde los pequeños senderos, casi imperceptibles, hasta las vías formales, construidas con alta ingeniería. En cualquiera de sus rangos, el camino se desplaza sobre un territorio, transformando el paisaje e incorporando la naturaleza a la vida social del hombre. Erickson define a los caminos como estructuras formales, demarcadas claramente, hechas de una variedad de materiales, que conectan "lugares" definidos culturalmente (Erickson 2000:18). Puntualiza el autor mencionado, que en contraste con los senderos, los caminos son planeados deliberadamente, con

límites o bordes, a menudo con detalles importantes en la configuración del paisaje. El *Qhapaq ñan* sin duda alguna, era camino formal, planeado y construido por profesionales en la ingeniería de caminos, haciendo uso del talento de maestros lugareños con gran experiencia. Aunque es difícil establecer con precisión deseada el simbolismo que tuvo el sistema vial en la época de los incas, la verdadera longitud, su versatilidad, la relación entre las características formales y cosmológicas, sus variaciones locales y regionales, amén de otras cualidades, voy a intentar algunas aproximaciones al estudio del *Qhapaq ñan*, utilizando principalmente la información arqueológica e histórica disponible y las acuciosas descripciones, mediciones y análisis de muchos tramos de la red vial, hechas por los colegas arqueólogos.

EL LEGADO DEL QHAPAQ ÑAN

En este ensayo trataremos de explorar algunos significados del *Qhapaq ñan*, con la intención de buscar una línea de aproximación etnográfica del sistema vial andino, discutiendo a grosso modo, el significado que tuvo en la consolidación del imperio *Inka*, su importancia en el aparato estatal, el simbolismo que tuvo antes y después del gobierno inka, y lo que todavía significa para las comunidades andinas contemporáneas. *Qhapaq ñan*, es un objeto arqueológico, el objeto más grande en las Américas, pero también es etnográfico, vigente entre cientos de comunidades andinas herederas del *Tawantinsuyu* (Figura 1).

Entre el pasado precolombino y su vigencia contemporánea, el *Qhapaq ñan* es un elocuente testigo del proceso social y político andino. Tenemos la oportunidad de integrar el registro arqueológico

con el histórico y etnográfico, quizás para intentar una analogía que nos oriente en los procesos investigativos, nos permita describir el monumento con lenguaje académico, pero sin descuidar el testimonio del comunero que vive y siente el camino. Esta manera de entender el legado inca concuerda con la filosofía del NMAI, comprometido con el rescate y perpetuación del conocimiento y experiencias indígenas a través de exhibiciones y publicaciones.

Los caminos a menudo se convierten en “lugares” formalizados en sí mismos, pues toman el carácter de rasgos monumentales sobre el paisaje (Hyslop 1984; Trombold 1991). El *Qhapaq ñan* además de ser monumental, desde el punto de la ingeniería, muestra el ingenio de los *inka*, quizás de *Pachacutec*. El camino inca tiene todas las características formales como cualquier carretera moderna, desde el planeamiento, diseño y construcción, hasta la conservación y el ordenamiento del tráfico. Fue una obra corporativa de alta envergadura en la ingeniería civil, sin duda, precursora de la ingeniería moderna (Figura 2).

La longitud real de la red vial todavía es discutible, las estimaciones fluctúan entre 23.000 hasta 60.000 Km. Esta extensión de camino hubiera sido imposible de ser construida dentro del gobierno inca, que apenas tuvo por duración aproximada un siglo. Es obvio que una importante parte de las vías fueron construidas por las culturas que antecedieron a los incas, las cuales fueron apropiadas e incorporadas al sistema *Qhapaq ñan* por la administración central del imperio. Igualmente la alta ingeniería de caminos demostrada en la habilitación de esta infraestructura, no ha sido la creación ni invento de aquel momento, es evidente que esta fue también, consecuencia de la experiencia acumulada por siglos que fueron asimiladas por los maestros albañiles, constructores e ingenieros del estado inca, perfeccionándolos en muchos casos de acuerdo a sus objetivos.

Los caminos juegan un papel político, económico, tecnológico y estratégico importante en las sociedades del pasado y el presente. Los caminos tienen poderosas funciones culturales, sociales, simbólicas y cosmológicas cuando conectan lugares y gentes (Trombold 1991; Sofaer 1989; citados por Erickson 2000). El sistema de caminos formalmente construidos, de hecho,

constituyen una suerte de "nervio motor" en la actividad cotidiana de los pueblos, profundamente enraizados en sus costumbres y en la rutina diaria. Algunos de esos caminos puede servir a objetivos políticos de gobierno, convirtiéndose en vías de uso exclusivo del estado, tal como fue el *Qhapaq ñan*. Para cientos de comunidades indígenas asentadas en los Andes, acaso los caminos que están usando sean los mismos usados en períodos pre-incaicos, incorporados conjuntamente con otros elementos a la tradición andina. Quizás por ello, para estas comunidades indígenas, el camino sea parte de su cosmología, metafóricamente con vida y convive con ellas.

Para el eficiente funcionamiento del aparato estatal, la administración *Inka* habría planificado estratégicamente la red vial. Este fue el instrumento sobre el cual se asentaron las políticas de gobierno, para hacer participar en programas de estado a los vasallos de todas las regiones subyugadas, desde las jornadas de trabajo diario como la *mit'a* y *minka*, hasta la participación en la re-distribución de bienes organizada por la autoridad. Sería imposible imaginar el imperio *inka* sin el *Qhapaq ñan*, este fue la columna vertebral para desarrollar sus planes y proyectos. Sin el *Qhapaq ñan* el imperio no hubiera alcanzado el nivel que reconoce la historia, el imperio que los españoles de la conquista admiraron y que los quechuas contemporáneos recuerdan con orgullo.

EL QHAPAQ ÑAN: CONQUISTA E INNOVACION

Insisto, sin el acierto de haber implementado el *Qhapaq ñan* como sistema de apoyo al aparato estatal, el imperio inca hubiera alcanzado un limitado desarrollo, poco o nada integrado y con relativa holgura económica. El *Qhapaq ñan* además fue ordenador geopolítico del imperio, pues el imperio llegaba hasta donde llegaba el *Qhapaq ñan*, y la presencia de este en cualquier lugar del país, simbolizaba la presencia del *inka*. Hubo varios tipos de caminos, el de mayor rango era el *Qhapaq ñan*, este sistema vial estaba reservado para funciones de estado, y sin duda identificado con el poder *inka*. (Hyslop 1984)

Entre las muchas misiones que el *Qhapaq ñan* habría



Figura 1. El *Qhapaq Ñan* (Subtramo Cuzco-Abra de Qorao) es utilizado cotidianamente por las comunidades andinas actuales.



Figura 2. El *Qhapaq Ñan*. Camino al Antisuyu en las proximidades del Cuzco.

cumplido, se menciona también que fue un instrumento innovador, que no solamente incorporó grupos de poblaciones y ecologías a los centros de gobierno, sino también, llevó nuevas tecnologías y nuevos productos a todo el territorio en los cuales avanzaba. Además de los testimonios arqueológicos y las noticias históricas, las modernas fuentes testimoniales permiten visualizar la riqueza cultural que los *inkas* llevaron a regiones apartadas del Cusco, muchas de ellas todavía consistentes entre las comunidades andinas contemporáneas, como por ejemplo, el cultivo del maíz cusqueño, que en tiempo del *inka* era cultivo estatal (Murra 2002), y actualmente es un émulo de Cuzco en cualquier lugar de los Andes.

Después de conquistar un territorio y convencer al Señor étnico, el *inka* conquistador, además de repartir obsequios y ofrecer muchas otras atenciones, se preocupó como estrategia político militar en extender el *Qhapaq ñan* hasta cubrir los nuevos territorios dominados (Hyslop 1990). Por consiguiente, la vía no solamente servía para facilitar el transporte y comunicación, sino también, para dejar instalado un importante símbolo ideológico de la presencia del estado en el lugar. De tal manera, el sistema vial quedaba habilitado para el desplazamiento de la tropa imperial, para planificar nuevas conquistas, para sofocar levantamiento y rebeliones de los descontentos, pero también, para compartir con los pueblos dominados la plusvalía en la producción que el estado almacenaba anualmente, para re-distribuir entre sus súbditos. Franklin Pease citando a Polo de Ondegardo asegura que los depósitos (*colcas*) formaban parte de la generosidad institucionalizada del inca (Pease 2002).

En un estado preocupado en aumentar la producción agrícola para atender la demanda cada vez más creciente de los gobernados, tener el sistema vial bien organizado era importante, especialmente durante la estaciones de cosecha, para transportar con relativa comodidad los productos de la *chacra* a las *colcas* o depósitos, la materia prima a los centros de manufactura, etc. Además de transportar bienes materiales y servir para las comunicaciones entre los pueblos, la red vial facilitó también, de manera silenciosa, la difusión de la lengua, de la tecnología, pensamiento, mito, música y costumbres, inclusive ciertas prácticas religiosas, muchas de ellas en armoniosa convivencia con la naturaleza. Centenares de grupos étnicos fueron beneficiados con el proceso instructivo y educativo del *Qhapaq ñan*, la cual sin duda, ha dejado profundas huellas que hoy vemos entre los herederos contemporáneos del *Tawantinsuyu*, con raíces que dan vida a su tradición.

UN QHAPAQ ÑAN ORGANIZADO

La red de caminos durante el imperio inca alcanzó dimensiones sub-continuales (Figura 3). Fue la emblemática “carretera andina” como llamaba John Murra (2002) y la “Pre Columbian highway” de Karen Stother (1967), comparable con los caminos del imperio romano de entonces. Una de las grandes diferencias entre el romano y el andino, es que el *Qhapaq ñan* ha sido construido sobre una de las geografías más difíciles del planeta tierra, muchas veces agresiva, con escarpadas cordilleras, montañas que sobrepasan los

5,000 m.s.n.m., valles y profundas quebradas, desiertos, altiplanos, etc., los cuales no existen o son mesurados en Europa. Además, el camino andino fue construido con simples herramientas de piedra, madera y metal, sin rueda y animales de tiro, lo que demuestra claramente el talento e ingenio de lo profesionales andinos, capaces de enfrentar con éxito los retos de la topografía, logrando soluciones que en muchos casos, son todavía un misterio para la ingeniería moderna.

Los incas lograron la hazaña de organizar un sistema vial para el servicio del aparato estatal, articulando estratégicamente el componente físico con el cosmológico, para reforzar su significado en la interacción social, de servicio y de apoyo político a las autoridades, pero también como ordenador del espacio y de la sociedad. Gracias al *Qhapaq ñan*, el estado llegaba a todos los rincones de su dominio, llevando mensajes del gobierno, los bienes re-distribuidos, el *ayni* de las autoridades, pero también el concepto del orden *inka*, como marcador político social. La red vial conectaba las cabeceras de provincias, la periferia con las ciudades, los *tambos*, *colcas*, lugares con recursos naturales como la *coca*, sal, minas de oro, etc., de hecho era la infraestructura formal de altísima importancia para la administración y control político del *Tawantinsuyu*. (Hyslop 1984; Martínez 2010).

Permítame contar un ejemplo ilustrativo sobre una de las hazañas incas. En Saraguro, Ecuador, existe un recinto de sillar, similar a los de Cusco. La historia oral repite desde los cronistas de la colonia hasta la actualidad, las piedras fueron llevadas desde Cusco.



Figura 3. Mapa de la Red vial Inka en épocas del Tawantinsuyu (Tomado y adaptado de Hyslop 1992).

Dennis Ogburn (2004) de la Universidad de Carolina del Norte hizo análisis geológicos y de neutrones con muestras recogidas en Ollantaytambo, Cusco y Saraguro. El resultado fue sorprendente. Las piedras de Saraguro son originarias del Cusco. La distancia es de aproximadamente 2.500 Km y algunas piedras pesan entre una y dos toneladas, imposibles de ser cargada por un hombre, necesita de varios y de una litera. De confirmarse los estudios de Ogburn, sería realmente una hazaña Inka en la organización del trabajo.

La infraestructura del *Qhapaq ñan*, incluía dentro de su órbita, instalaciones de diversas categorías, desde sedes de gobierno provincial hasta los servicios para viajeros y funcionarios que llegaban de paso. Había facilidades para el transeúnte, alojamiento, alimentación y también seguridad. En cada lugar radicaban funcionarios encargados de monitorear y controlar la circulación de la gente, la magnitud del tráfico, la cantidad y contenido de las cargas que llevaban, el propósito del viaje, los responsables de las caravanas, etc. Los funcionarios eran expertos en el manejo de *kipu* y eran llamados *quipucamayuc*. Estos burócratas prestaban servicio en lugares previamente señalados por el gobierno central. Generalmente estaban instalados en los puentes, tambos y centros administrativos. En los centros de gobierno radicaba el *camachicuq* o autoridad, el cual tenía la obligación de informar a Cusco sobre las ocurrencias de su jurisdicción. De esta manera, el estado estuvo informado sobre el movimiento de gentes y bienes. (Hyslop 1984; Murra 1975).

El extraordinario desarrollo del imperio andino y la nueva racionalidad Inka institucionalizada, no hubiera sido posible sin una infraestructura vial genialmente planificada, construida y organizada. No sería posible imaginar un *Tawantinsuyu* sin el *Qhapaq ñan*, así como tampoco el control político y administrativo del estado sin el *kipu*, a los cuales creo que se debe agregar la hoja de *coca*, un elemento importante para el jornalero, o el *mit'a*, el que gasta a diario energía física en trabajos públicos. Estos tres elementos, cada cual en su respectivo nivel de uso, jugaron papel importante en la administración y en el trabajo. Se dice que en Cuzco funcionaban escuelas de *kipucamayuc* para entrenar a los hijos de la nobleza en el arte del *kipu*, para luego asignarles cargos públicos. (Urton 1984) y en cierto modo, también Cuzco era uno de los centros de distribución de la *coca*.

NUEVAS PERSPECTIVAS Y VIEJAS TRADICIONES

En los últimos 12 años, más que en cualquier otro momento, el *Qhapaq ñan* ha sido objeto de muchos y eruditos estudios, desde diversas perspectivas y atendiendo a diversos propósitos. Las investigaciones dedicadas a la vialidad andina se han intensificado como proyectos de investigación, e inclusive como programas de puesta en valor. Los seis países andinos herederos del *Tawantinsuyu*, han estado desarrollando proyectos multidisciplinarios, con el propósito de unir esfuerzos para la acreditación del *Qhapaq ñan*, como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

El *Qhapaq ñan Inka* con sus diversos nombres, *Inka ñan*, *chaki ñan* o *ñawpa ñan* o simplemente camino

del *inka* es bastante familiar entre las comunidades quechuas y aymaras contemporáneas, por supuesto ya no como infraestructura para funciones de estado, sino, como un legado de sus ancestros, sobre el cual tienen memoria colectiva. En muchas comunidades quechuas de Ancash, Ayacucho, Andahuaylas, Cusco y Puno, aún se mantiene la obligación de conservar el camino, canales de riego y puentes. Todavía subsiste inclusive el sistema de *chuta*, una institución inca, mediante la cual los *ayllus* se organizan para entregar su trabajo para el mantenimiento de un sector del camino y puentes. Para cumplir con esta obligación, una vez por año, se organizan en unidades familiares o *ayllu*, para acudir a la tarea de conservar un sector del camino que le corresponde, así como la renovación de puentes. La autoridad que se ocupa de liderar estas tareas se llama *qollana*. (Urton 1984).

En los grandes eventos religiosos contemporáneos, como los peregrinajes a las montañas o espacios sagrados, el antiguo *Inka ñan* es objeto de evocación, está presente en las ceremonias, a veces desapercibido para los foráneos, pero consistente para los nativos. En el peregrinaje a Qolluy riti o Qoylluriti en Cuzco, por ejemplo, en las canciones que entonan y en las plegarias que hablan, el Inka, *Inkashis*, o el *Inqa ñan* son mencionados con frecuencia. En Sicuani, por donde se desplaza el camino del Collasuyu, todavía en uso actual por los caravaneros de llamas, en los rituales con motivo de viaje, los nativos claman en sus canciones al *Inqa*, "*Inkashis*" o "nuestro inca" y al *ñawpa ñan*, como si estuvieran compartiendo la jornada con ellos.

Sin embargo del trauma de la conquista y la marginación de las costumbres indígenas durante la colonia, la tradición andina en muchas regiones se ha mantenido consistente. Es interesante traer a colación un hecho histórico de confrontación político-cultural. Francisco Pizarro después de tomar posición de la ciudad de Cusco, la re-funda como ciudad española, el 23 de marzo de 1534. Un año después, el 18 de enero de 1535 funda la ciudad de Lima como capital del Virreinato del Perú. Con Lima como capital del estado colonial, el centro de poder y de gobierno fue instalado en Lima, en la costa central del Perú, mientras el Cusco del *Tawantinsuyu* fue desarticulado y arrebatado de su status de ciudad capital (Flores Ochoa 2005).

Sin embargo de esos hechos políticos, Cusco nunca perdió su magnificencia ni menos su ideología indígena. No aceptaron la imposición virreinal, ni reconocieron la fundación española de la ciudad. Conservan con orgullo su tradicional fiesta anual, el *Inti Raymi*, que coincide con la celebración del solsticio de invierno en el hemisferio sur, el 21 de junio. Los líderes espirituales contemporáneos que dirigen las celebraciones, evocan con añoranza al pasado, cantan a sus Inkas y mantienen con esperanza el retorno del inka. El mito del *Inkari* adquiere vigencia como una realidad futurista. Los quechuas del Cusco no aceptan ser vencidos, surgen y resurgen con orgullo, revitalizando su tradición y sus costumbres. En nuestro recorrido por los remotos parajes andinos, hemos observado que el canto al *Inka ñan* se mezcla con *Qosqo* como si fueran una misma cosa. Beatriz Pérez (2004) ha recogido en Pisac, Cusco, interesantes relatos que hablan de "somos Incas".

Estos pequeños pero importantes rasgos, muestran la vitalidad del antiguo camino y su constructor, el inca, ambos integrando al pueblo, uniendo el presente con el pasado.

Los incas integraron un territorio muy disperso en ecología y habitantes nunca antes ni después integrados como una unidad. El Cusco fue la ciudad sagrada y de gobierno, el ombligo del mundo. Existen varias e interesantes hipótesis para explicar la formación del estado inca, esta no es la ocasión para hablar de ellas, solamente quisiera señalar que el tema es complejo y merece una razonable explicación, basada en registro arqueológico principalmente y datos históricos cuidadosamente analizados. Ni la súbita derrota a los *Chanka* por una revelación del dios *Wiracocha*, ni el largo peregrinaje de los llamados *inkas* mitológicos, fundadores de la dinastía *Inka* por si solas, podrían explicar de manera inteligible el proceso de formación del estado peruano y su pronta consolidación como un imperio, el más extenso y poderoso del hemisferio occidental (Bauer 2008).

Es importante entender Cusco para entender el imperio. Cusco fue prototipo del orden y organización física y cosmológica promovida por el *inca* y repetida en todo el *Tawantinsuyu*. Cusco era el *chawpi* o centro del universo *inca*, dividido física e ideológicamente en dos mitades: *hanan* y *hurin*, expresiones de dualidad de dos mitades opuestas y complementarias, orden espacial y social. Cusco era también el lugar donde se dividía los cuatro *suyus*, en el *Haukaypata*, la plaza principal, desde donde salían las troncales del *Qhapaq ñan*, para desplazarse por cada uno de los *suyus* hasta los últimos confines del territorio, mientras que los caminos sagrados llamados *ceque* salían del *Qoricancha*, el templo dedicado al creador, al *Inti*, desplazándose hacia las afueras del valle pero dentro del Cuzco, uniendo *wakas* y espacios sagrados. (Zuidema 2010)

Los caminos políticos como el *Qhapaq ñan* y los religiosos como los *ceques*, salían y volvían a Cusco, por ser este el centro, metafóricamente identificado con el inca, el mediador entre lo humano y divino, un centro versátil que se mueve con la persona del Inca. La palabra *suyu* significa también camino, ruta, cauce, línea, una fila o hilada (Rowe 2003; Julien 2009), la palabra *ceque*, igualmente significa camino, fila, cauce, ranura, línea. En cierto modo, ambas palabras *-suyu* y *ceque-* están vinculados al concepto de línea abierta o marcada sobre el suelo, una forma de camino, marcador espacial y social. Ambos espacios construidos en el Cusco, *Haukaypata* y *Coricancha*, tuvieron profundo simbolismo para el estado *inca*; acaso también envolvían el unitario concepto andino de tiempo y espacio, referidos con una palabra para ambos, "*pacha*". Desde esta perspectiva, es interesante reflexionar en el significado político del *Qhapaq ñan* y el significado religioso de los *ceques*, ambos consagrados en Cusco, la ciudad sagrada, donde el *inca* por ser hijo del sol, sacralizaba el suelo que pisaba y concentraba ambos poderes. El *Qhapan ñan* se desplazaba por el territorio andino impulsando la identidad del imperio y su gobernante, el *inca*, mientras que los *ceque* a la religión oficial con las *wakas* y el dios universal, el *Inti*, todos ellos con relación y simbolismo calendárico.

ALGUNAS REFLEXIONES PARA ENTENDER EL QHAPAQ ÑAN

Después de estos pedestres comentarios sobre el *Qhapaq ñan*, creo que es oportuno traer a la memoria un par de reflexiones esbozadas por uno de los grandes estudiosos del estado *inca*, John Murra (2002). Afirmaba Murra, que la estructura del estado *inca* fue similar a cualquier otro de su época, con instituciones administrativas, dependencias jerarquizadas, autoridades con diversos rangos y status, iglesia, ejército, burocracia, centros de enseñanza y una amplia infraestructura para sostener la administración. Esa infraestructura de gran envergadura político-social fue el *Qhapaq ñan*.

Igualmente señalaba Murra (2002), dentro de los modelos occidentales es difícilmente inteligible, imaginar un estado imperial sin mercado, sin moneda, sin transacciones comerciales basadas en oferta y demanda como los mercados occidentales. Tampoco el estado *inca* era régimen tributario en concepto occidental. Pero en cambio, el *Tawantinsuyu* disponía del servicio de *mit'a*, como tributo al estado en trabajo, mediante el cual, el estado recibía miles de trabajadores que se desplazaban por todo el imperio para cumplir con el tributo en servicios. Para organizar el trabajo, el estado *inca* ha desarrollado mecanismos de interacción social, que le permitía disponer de mano de obra de calidad y en la cantidad deseada. Esta interacción se llamaba *ayni* o reciprocidad. *Ayni* fue filosofía y fue conducta inmersa en cada individuo, funcionaba en todos los niveles, desde la interacción entre gobernantes y gobernados, del hombre con sus dioses, entre ayllus y entre hombres. Fueron "prestaciones recíprocas de servicios". (Murra 1975; 2002; Pease, 2004)

El poder político en los Andes, estaba asentado sobre los principios redistributivos, y la redistribución fue un paso avanzado en la interacción humana, un nivel amplio y genérico de reciprocidad (Murra 2002). El estado controlaba la producción, y la población participaba de la distribución de los excedentes. Esa interacción era también entendida como *ayni*, reciprocidad, no como recompensa y nunca como crédito. El poder inca era administrado mediante el trabajo organizado y productivo, con la *minka* y la *mit'a* como instituciones fundamentales para programas de desarrollo, consistentes en la entrega de energía humana al estado. La población organizada en unidades decimales, entregaba su trabajo al estado, y este, mediante su política re-distributiva, compartía con sus vasallos los bienes almacenados en las *colcas* y los excedentes de la cosecha. El éxito de la expansión imperial *inca* dice Protzen (2005), se debía a que fueron excelentes administradores y planificadores; la administración se sustentaba básicamente en la organización y manejo de la mano de obra reclutada. Gran parte de la mano de obra estaba dedicada al sistema de caminos.

El *Tawantinsuyu* como cualquier imperio de su época, tenía gobierno vertical, centralizado, con centro de poder instalado en la ciudad capital. Las provincias eran administradas por una autoridad delegada, en muchos casos era un inca de privilegio, el cual funcionaba con apoyo de una burocracia estatal jerarquizada y distribuida en todo el imperio. La eficiencia de los gobiernos provinciales, en gran parte se debía al

excelente servicio del sistema vial habilitado. Los *mit'a* acudían puntualmente a las obras públicas, generalmente a la construcción de edificios del *Qhapaq ñan*, de las faenas agrícolas, inclusive a campañas militares, para la cual convocaban a las *mit'as* guerreras. El ejército se desplazaba con frecuencia, unas veces en acción militar y otras veces para apoyar una obra civil. Igualmente frecuente era el tráfico de caravanas de llamas llevando bienes a las *colcas* y centros administrativos.

El *ayni* o reciprocidad fue entonces una institución fundamental para las políticas del estado inca. John Murra, basado en testimonios de la colonia puntualiza en el hecho de que, las relaciones del gobernante con los gobernados eran "prestaciones reciprocas", y el *ayni* necesariamente era prestación de servicios. Las conocidas visitas a Huánuco y Chucuito, hechas 30 a 40 años después de la invasión española, ofrecen testimonios de jefes de familia entrevistados por los visitantes. Estos informantes vivieron los últimos años de la administración inca, la tragedia de su destrucción y la instauración de la colonia (Murra 2002).

La población dispersa del Alto Huallaga, Yacha y Chupaychu que tuvieron un régimen especial durante el gobierno inca, se vieron fuertemente afectados por la invasión española. Estos grupos como muchos otros, sabían el arte del *kipu* para guardar y contar sobre sus obligaciones con el *Tawantinsuyu*. Al respecto cito a Murra (1972):

"leyendo 25 cuerdas de su khipu: debían a su corona energía, parte de la cual era entregada en la capital, el Cusco y parte en Huánuco Pampa, el centro administrativo regional ubicado en el Qhapaq ñan, otras eran cumplidas en su propio valle, Huallaga. De las 25 cuerdas de khipu, 23 enumeraban la cantidad de gente que debía servicios en construcción, agricultura, transporte, confección de tejidos y otros, sólo dos cuerdas mencionaban bienes que se entregaba en especie, miel de abeja, plumas, ambos bienes no cultivados, silvestres, normalmente recogidos por jóvenes" (Murra 1972).

Revelaba además que muchos servían sin salir de su territorio, en la *yunga*, en la producción de coca, corte de madera y plantas medicinales, y en la puna explotando minas de sal y pastoreando llamas y alpacas. Un hecho anecdótico descubierto por Murra en esos documentos, es encontrar al individuo que ayudó a los nativos a leer los *khipu*; era uno de los contingentes de la conquista, de origen griego y analfabeto, que decidió quedarse a vivir en Huánuco y aprender el runa simi para convertirse en intérprete eficaz.

Polo de Ondegardo es uno de los pocos españoles que describe con cierto detalle la economía complementaria y la política re-distributiva del estado inca. Como corregidor de Cusco ubicó la sepultura de los reyes *inka*, todavía custodiados por guardianes vivos, constatando la reverencia que ellos tenían por Cusco, el simbolismo y la cosmología en el ordenamiento del espacio físico, la dualidad, tripartición y las cuatro regiones. Describe también el cultivo, transporte y uso de hoja de coca, con atención a las chacras en las yungas de Paucartambo y su distribución en Cusco, Potosí y otras partes del

altiplano, obviamente transitando por el *Qhapaq ñan*. Polo de Ondegardo observó que en los Andes no había tributo, el único tributo existente era el trabajo que cada jefe de familia entregaba al estado, como *ayni* contractual, como *mit'a*. (Polo de Ondegardo 1917 [1571]).

Franklin Pease (2004) señala que todo poder en los Andes fue redistributivo; la redistribución como un paso avanzado en la interacción humana, un nivel amplio y genérico de reciprocidad. El poder *inka* era materializado en la relación con los subordinados, esto quiere decir, en la organización de la mano de obra, en la fuerza del *ayni* como prestación de servicios, en la movilización de miles de trabajadores por todo el territorio para cumplir con la *minka* y la *mit'a*, y para mostrar la lealtad de los vasallos para con su Inca. De esta manera se aseguraba que la materia prima como la lana de camélidos de la puna, el *wanu* en la costa, madera de la selva, etc. lleguen a tiempo y en cantidades suficientes para el trabajo planificado en un determinado lugar, un centro de producción. Igualmente los productos agrícolas y los bienes suntuarios a los centros de almacenaje, las *colcas*. Muchos aldeanos que viven lejos de los centros de gobierno, habitantes de la periferia como los de la selva y de la puna altoandina, a pesar de la distancia y las condiciones geográficas, estaban perfectamente integrados al universo *Inka*, social y económicamente, obedeciendo las órdenes del estado, correspondiendo el *ayni* propiciado por la autoridad, cumpliendo con la *minka* y la *mit'a*, y practicando la misma creencia. El éxito del acercamiento y la integración de los pueblos sometidos al imperio, se debía principalmente a la eficiencia del sistema de caminos (Murra 2002).

La relación de los gobernantes y gobernados, de la autoridad o *camachicuq*, de los funcionarios de estado con la población, en gran parte se manejaba mediante el *ayni* y la *minka*. Es todavía difícil entender los complicados mecanismos que el estado *inka* supo tejer para activar la red de reciprocidades, el *ayni*, la *minka*, las solidaridades, acaso apropiaciones y transferencias para maximizar el trabajo y la interacción social, manteniendo una atmosfera de armonía. Los datos históricos y arqueológicos indican que el estado andino había desarrollado complejos mecanismos de interacción político- social, y una compleja pero eficiente infraestructura vial.

El estado andino organizaba el trabajo público de acuerdo a una agenda político-administrativo, en el cual, el calendario agrícola y sus implicancias cosmológicas eran tomadas en cuenta. Como quiera que en los Andes existen dos marcadas estaciones climáticas: de lluvias y de sequía, los meses de lluvias era rigurosamente aprovechados para la agricultura estacional, mientras que los trabajos públicos eran reservados para los meses de sequía. Sólo los especialistas entrenados para un oficio determinado permanecían todo el año en su taller. Estos profesionales llamados *kamayuc* eran expertos en joyería y metalurgia, alfarería fina, tejidos *kumpi*, etc, ellos estaban exceptuados del servicio de *mit'a*. Guaman Poma (1980) los describe por su nombre, como *quiro camayoq* al carpintero, *rumita chicoc* al picapedrero, *pirca camayoc* al albañil, etc. Juan de Betanzos, español radicado en Cusco y

casado con una noble *inka*, refiere que *Pachacutic* supervisaba personalmente los trabajos en el tallado de piedra, recolección de materiales de construcción y la construcción de edificios. Se dice que el *Inka* salía de campaña después de la cosecha y volvía para la siembra, aunque había situaciones que les obligaba prolongar su ausencia (Betanzos 1987 [1557]).

Algunas funciones de gobierno, y las burocráticas de confianza, eran desempeñadas por los *inkas* de privilegio, principalmente en la administración de caminos y puentes estatales, también administraban las cabeceras de provincia o *wamani*, actuaban como jueces, mensajeros oficiales y agrimensores. Guaman Poma señala que los incas de privilegio prestaban servicio también como jueces e inspectores de tambos, caminos (Figura 4), *colcas* y otras instalaciones del estado (1980 [1615]: 363; 335). *El Qhapaq ñan* estuvo reservado para el tránsito de estos funcionarios que se desplazaban con frecuencia. El movimiento de la gente, de llamas y los bienes que transportaban eran estrictamente controlados por funcionarios con misiones específicas, como los *chaka camayuq* o controladores de puente (Figura 5), los *qollana*, funcionarios encargados de la conservación, etc.

Debido a la alta función que cumplía el *Qhapaq ñan* para el estado, este era objeto de atenciones prioritarias, desde la construcción hasta el mantenimiento. *La mit'a* caminera era una de las prioridades en la agenda del estado. La única manera de tener vías en óptimas condiciones, era destacando a trabajadores con experiencia, manteniendo servicio permanente para

el cuidado de caminos y puentes y supervisando la conservación. Nada más importante para optimizar el estado, era mantener en buenas condiciones la red vial. Los imperios expansionistas que controlan grandes extensiones de territorios, como el imperio romano y el imperio inca, muchas veces con amenazas de levantamientos y rebeliones de súbditos descontentos con el gobierno central, tenían que disponer de caminos en buenas condiciones, expeditos para facilitar la movilización de la tropa, de trabajadores y el transporte de bienes. La gran cantidad de establecimientos fundados por el *Tawantinsuyu*, estratégicamente articulados por el *Qhapaq ñan*, son los mejores testigos del ingenio inca para maximizar el trabajo en beneficio del estado. Construyeron más de un centenar de cabeceras de provincia de acuerdo a la lista de Guaman Poma, *colcas*, espacios sagrados y tambos para alojamiento. Estas instalaciones articuladas por la red de caminos, fueron las bases sobre las cuales se apoyaron los proyectos políticos, económicos y sociales.

La Relación de Tambos de Vaca de Castro (1908 [1543]) es una buena fuente de información para el estudio del sistema vial. Vaca de Castro asistido por un escribano designado por el Visitador, preguntó a unos *kipu kamayuq* del Cusco, pidiéndoles que relataran su memoria sobre los incas, la dinastía de las *panacas* y las costumbres andinas. Los entrevistados leyeron lo que estaba registrado en las entrevistas y nudos. Veinte años más tarde, Sarmiento de Gamboa (1943 [1572]) trató de recuperar información similar acudiendo a

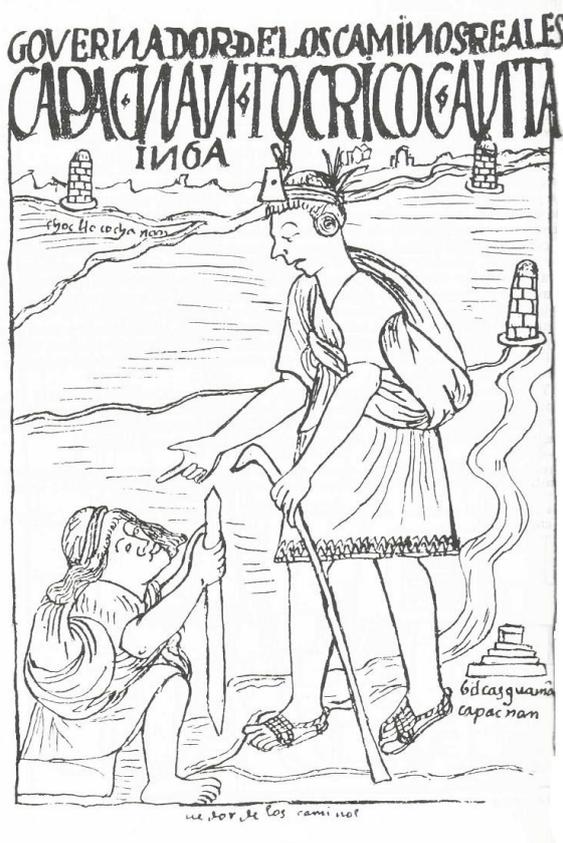


Figura 4. Ilustración de un oficial real recorriendo y controlando el camino incaico según Guaman Poma de Ayala.

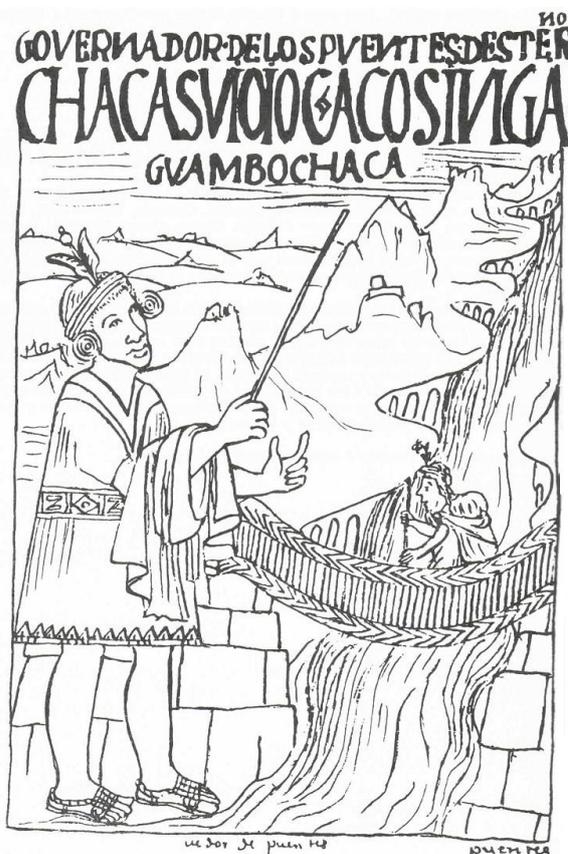


Figura 5. Ilustración de un responsable de los puentes sobre el camino incaico según Guaman Poma de Ayala.

intérpretes nativos que fueron testigos de los últimos años del imperio. En la información que ambos cronistas recogieron, se encuentran datos que dan cuenta sobre la importancia del *Qhapaq ñan* en el estado inca. Igual importancia tienen los dibujos e informaciones que los custodios de *Qoricancha* guardaron hasta muchos años después de la invasión, las cuales aparentemente fueron utilizados por Guaman Poma y Martín de Murúa para dibujar el retrato de los incas.

La existencia de mercado en el *Tawantinsuyu* es aún hipotética. El *Qhapaq ñan* no enlazaba mercados, sino centros de producción, de almacenaje, sedes de gobierno y lugares con recursos naturales como minas, coca, sal, etc. Udo Oberem (1978) en un documento colonial ha encontrado mención a un tipo de mercado en Quito y otros más al norte, a los cuales los españoles los llamaron con la palabra náhuatl "*tianguis*". Esta noticia se suma a la conocida de Bartolomé Ruiz, uno de los compañeros de Pizarro, el cual se cruzó con navegantes de Chíncha que conducían balsas de madera, provisto de vela, quilla y cabina, con unos 25 marinos, con capacidad de carga estimada por Ruiz en 30 toneladas, llevaba telas, metales y romana (balanza andina). Les llamó la atención la transacción de mercaderías por unas conchas llamadas *mullu*, el *Spondylus* que abunda en la costa del Ecuador. El *mullu* era considerado sagrado, por su propiedad de atraer lluvias, era mucho más apreciado que el oro y las piedras preciosas, debido a su valor cosmológico (Holm 1953).

María Rostrowski encontró en Madrid un documento anónimo fechado en 1562 y conocido por el título "Aviso". El documento cuenta que en Chíncha había unos 30.000 hogares en el momento de la invasión, unos 12.000 cultivaban con riego, otros 10.000 eran pescadores asentados en una larga calle frente al mar y 6.000 eran descritos como mercaderes. El mismo documento refiere: "*en su comprar y vender iban de Chíncha a Cuzco y por el Collao, otros iban de Quito a Puerto Viejo de donde traían mucha chaquiras de oro, esmeraldas y mullu*" (Rosrowski 1970). Estos viajeros encargados de llevar *mullu* y otros objetos rituales de la costa ecuatoriana, sin duda viajaban a Cuzco y el Collao por el *Qhapaq ñan*. Posiblemente de retorno de Cuzco cargaban coca. Existe también información etnohistórica que da cuenta de unos mercaderes llamados *mindalaes*, cuya actividad se desenvuelve en el norte del *Tawantinsuyu*, entre Ecuador y Colombia.

La sociedad administrada por los incas había logrado una sólida economía auto suficiente y re-distributiva. Aunque los españoles estuvieron preocupados por el oro y la plata como botín de guerra, no dejaron de mostrar su asombro por las grandes instalaciones con gente produciendo, almacenes llenos de ropa y comida, autoridades repartiendo esos bienes a su gente, hechos que contrastaba con la pobreza que habían dejado en Europa. Francisco de Xerez (1947 [1534]), compañero de Pizarro en su travesía de Tumbes a Cajamarca, fue uno de los primeros occidentales en darse cuenta de la riqueza del imperio, riqueza entendida en términos europeos, de bonanza, de abundancia de comida, sin mendigos. Lo que vieron obviamente les mantuvo ansiosos por saber cómo los incas habían logrado tanta

riqueza, entender cómo el estado organizaba el trabajo y cómo funcionaba la relación de gobernantes con sus subordinados. Los españoles no demoraron mucho en reconocer que el éxito del imperio en gran parte se basaba en la organización del trabajo y la eficiencia del *Qhapaq ñan*. Luego entonces, trasplantaron la *mit'a inka* a los trabajos forzados en las minas; en tal sentido es muy conocida la *mit'a* toledana en Potosí, donde miles de indígenas perdieron la vida.

Después del asesinato de Atahualpa en Cajamarca, el 15 de noviembre de 1532, el imperio andino política y moralmente había sucumbido, quedó desarticulado, sus líderes y sus creencias perseguidos, templos y otros edificios destruidos. Los invasores impusieron un nuevo orden y estilo de vida, obligando a los andinos aprender y practicar los que no eran suyos. El primer galeón con el botín de Cajamarca fue enviado a España en 1534, el encargado del custodio y entrega al Emperador Carlos V, fue Hernando Pizarro, hermano de Francisco. La cantidad de oro, plata y piedras preciosas asombró a los europeos, por la cantidad y por el derroche de arte. Los beneficiarios con el oro incaico como puntualiza Nathan Washtel (1971) nunca se habrían preguntado por el valor histórico y religioso de esas joyas que estaban recibiendo. Es de suponer que Atahualpa habría entregado a Pizarro como rescate, objetos sagrados extraídos de templos y palacios, efigies humanas y de animales, joyas que usaban el inca y su *panaca*, adorno de templos, vasos, platos y otros objetos sagrados. El botín colectado en Cuzco y las provincias fue llevado con premura por el *Qhapaq ñan*.

En una revisión de los estados pre-industriales, el *Tawantinsuyu* destaca por sus originalidades, por su genialidad, su monumentalidad y por su gran versatilidad. Basta mencionar un ejemplo. En el *Tawantinsuyu* no existen dos centros administrativos iguales, a pesar de que alguno de ellos fuera llamados segundo Cuzco o *Uchuy Cuzco*, tampoco en la construcción del *Qhapaq ñan*, existe un modelo previamente diseñado que se repite por toda la travesía (Hyslop 1990). En un recorrido por cualquier segmento del camino se observan las variaciones existentes, que en cada caso responden al problema que se presenta. Pareciera que el ingeniero iba creando soluciones para cada caso, usando los recursos del lugar y acudiendo a la experiencia de los trabajadores del lugar, con miras a construir una obra sostenible.

La ingeniería de caminos *inkas*, aún no ha merecido atención de los profesionales en esta especialidad. Desde el Museo Nacional del Indígena Americano y para propósitos de la exhibición, estamos alentando analizar algunos casos especiales. Guardamos profundo respeto por la contribución de los colegas arqueólogos; gracias a sus investigaciones sabemos sobre las cualidades físicas de la vialidad andina, de las técnicas de construcción, la variedad de caminos de acuerdo a la topografía y otros factores ambientales y de las características externas. Sin embargo, creemos que después del meritorio esfuerzo del Ing. Alberto Regal (1936), urge una investigación de la ingeniería *inka* de caminos, a la luz de la moderna tecnología sensorial y geodésica. Tarea pendiente para la nueva generación.

BIBLIOGRAFIA

- BAUER, B.
2008 *Cuzco Antiguo. Tierra Natal de los Incas*. Traducido por Javier Flores Espinoza. Centro Bartolomé de las Casas. Cuzco.
- BETANZOS, J. DE
1987 [1557]. *Suma y Narración de los Incas*. Editorial Atlas, Madrid
- ERICKSON, C.
2000 Los caminos pre hispánicos de la Amazonía Boliviana. Caminos Precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros. pp. 15- 42. Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Ministerio de Cultura. Bogotá.
- FLORES OCHOA, J.
2005 El Centro del Universo Andino. Municipalidad del Cusco. Cusco
- GUAMAN POMA DE AYALA, F.
1980 [1614] El Primer Nueva Crónica y Buen Gobierno. John Murra y Rolena Adorno (Editores) 3 Tomos. Siglo Veintiuno. México.
- HOLM, O.
1953 El Tatuaje entre los aborígenes pre-pizaristas de la costa ecuatoriana. Cuadernos de Historia y Arqueología. T. 3, N°. 7-8: 565-592, Guayaquil.
- HYSLOP, J.
1990 Inka Settlement Planning. University of Texas Press, Austin
1984 The *Inka* Road System. Academic Press. Orlando
- JULIEN, C.
2009 El *Qhapaq Ñan* del *Chinchaysuyu*: Nuevos datos históricos. Manuscrito de una conferencia presentada en la Universidad Católica del Perú. Lima. Ms.
- MARTINEZ, G.
2010 *QHAPAQ ÑAN*: El camino Inca y las transformaciones territoriales en los Andes Peruanos. Arqueología y Sociedad. Edición Especial 21. Homenaje a Craig Morris, pp. 37-62. Museo de Arqueología y Antropología, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima,
- MURRA, J.
1967- 1972 Visita de la Provincia de León de Huánuco en 1562 por Íñigo Ortiz de Zúñiga, 2 Tomos. Huánuco.
1975 Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino. Instituto de Estudios Peruanos. Lima
2002 El Mundo Andino. Población, Medio Ambiente y Economía. Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Estudios Peruanos. Lima
- OBEREM, U.
1978 En acceso a recursos naturales de diferentes ecologías en la sierra ecuatoriana. Boletín de la Academia Nacional de Historia. 131- 132: 191- 208. Quito.
- OGBURN, D. E.
2004 Evidence for Long-Distance Transportation of Building Stones in the Inka Empire, from Cuzco, Peru to Saraguro, Ecuador. Latin American Antiquity 15(4):419-439.
- PEASE F. G. Y.
2002 Los Últimos Incas del Cuzco. Instituto Nacional de Cultura. Lima
- PÉREZ, B. G.
2004 Somos como Incas. Autoridades Tradicionales en los Andes Peruanos, Cuzco. Iberoamericana Vervuert. Madrid.
- POLO DE ONDEGARDO, J.
1917 [1571] La Relación del Linaje de los Incas y como extendieron ellos sus conquistas. Colección de Libros y Documentos Referentes a la Historia del Perú. 4: 45-94. Horacio H. Urteaga (Editor). Imp. Sanmarti. Lima.
- PROTZEN, J. P.
2005 Arquitectura y Construcción Incas en Ollantaytambo. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.
- REGAL, A.
1936 Los caminos de los Incas en el Antiguo Perú. Editorial San Martín, Lima. Perú.
- ROWSTWOROWSKI, M.
1970 Mercaderes del valle de Chíncha en la época prehispánica: un documento y unos comentarios. Revista Española de Antropología Americana. T. 5: 135- 178, Madrid.
- ROWE, J.
2003 Los Incas del Cuzco. Siglos XVI-XVII-XVIII. Instituto Nacional de Cultura. Región Cuzco.
- SARMIENTO DE GAMBOA, P.
1943 [1572]) Historia de los Incas. Editado por Angel Rosenblat. Emece Editores. Buenos Aires.
- STOTHER, K.
1967 Pre- Columbian Highways of Bolivia. Publicación de la Academia Nacional de Ciencias de Bolivia. No. 17, La Paz.
- TROMBOLD, C.
1991. Ancient Roads Networks and Settlement Hierarchies in the New World. Cambridge University Press. Cambridge.
- VACA DE CASTRO, C.
1908 [1543]. Ordenanzas de Tambos. Revista Histórica. 3: 427- 492. Lima
- URTON, G.
1984 Chuta: el espacio de la práctica social en Pacariqtambo, Perú. Revista Andina 2 (1): 7- 56. Centro Bartolomé de las Casas. Cusco
- XEREZ, F. DE
1947 [1534]. Verdadera relación de la conquista del Perú. T. 26: 319- 353. Biblioteca de Autores Españoles. Madrid.
- WACHTEL, N.
1971. La visión des vaincus: les indiens du Perou devant la conquête espagnole, 1530- 1570. Gallimard, Paris.
- ZUIDEMA, TOM
2010. El Calendario Inca. Tiempo y Espacio en la Organización Ritual del Cuzco. La Idea del Pasado. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.