



Camino-Tambo-Chaskiwasi. El Qhapaq Ñan a través de las fuentes etnohistóricas andinas

Reinaldo Andrés Moralejo
reinaldomoralejo@yahoo.com.ar

La sabiduría de ese viejo líder campesino cusqueño que, al ser interrogado por ávidos aventureros sobre dónde puede estar el Paititi o, en otras palabras, El Dorado, responde: «Sólo encontrarás el Paititi cuando logres arrancar de tus ojos el resplandor de la codicia.» (Julio Ramón Ribeyro 2007: 97).

Resumen

A partir de este trabajo se pretende analizar la información reunida en fuentes etnohistóricas andinas de los siglos XVI y XVII con el objetivo de obtener un esquema general de distribución de sitios en función de un elemento sobresaliente como lo fueron los caminos incaicos. La información analizada hará énfasis en las descripciones tempranas de aquellos posibles caminos incaicos y será complementada con datos provenientes de investigaciones arqueológicas. A través de este análisis es posible organizar un corpus de datos que caracterizan al espacio vial dentro de un contexto incaico determinado. Asimismo, vale destacar que no se ha observado un acuerdo entre los investigadores y/o autores a la hora de establecer las distancias entre los diferentes asentamientos a la vera del camino incaico.

Palabras claves: Ordenanzas de tambos, Inkas, variabilidad de espacios-paisajes.

Abstract

The aim of this paper is to create a scheme of site distribution examining the information collected in Andean ethnohistorical sources from the XVI and XVII centuries according to such a significant element as were the Inka roads. The information analyzed focus on early descriptions of those potential Inka roads and will be complemented with archaeological data. Through this analysis it is possible to organize a corpus of data characterizing the road trace within a given Inka context. It is also worth noting that there is no agreement among researchers and/or authors in establishing the distances between the different settlements on Inka roadsides.

Keywords: Ordinances of tambos, Inkas, variability of spaces-landscapes.

Introducción

El enriquecimiento económico a través de la posesión de tierras y del dominio de los mercados fue uno de los tantos propósitos que despertaron el interés de los hispanos en los tiempos de la conquista. Un ejemplo de ello fue El Dorado o Paititi, una leyenda que significó el deseo ambicioso por la búsqueda de lo desconocido. Otro elemento que despertó la admiración de los hombres de la conquista, y que ha sido y será un punto significativo de investigación en los estudios americanistas, fueron los caminos incaicos (Moralejo 2012).

El sistema vial era el símbolo de la omnipresencia Inka a lo largo de los Andes, era el vínculo con la autoridad del Estado que manejaba la necesidad vital de mano de obra a través de sus instalaciones en los caminos (Hyslop 1992). Para conceptualizar el camino inka recurrimos a la siguiente definición: “cualquier ruta que exhiba o no elementos formales de construcción, que fue usada en tiempos del Imperio y que estuviera relacionada a edificios y/o asentamientos cuyas funciones estuvieran vinculadas al manejo del Estado Inka” (Hyslop 1992: 32).

Los estudios sobre el Qhapaq Ñan o caminos

inkas fueron escasos y sin rigor científico hasta mediados del siglo XX (Vitry 2000) (Figura 1). A partir de allí y con los aportes de investigadores como Regal (1936), Von Hagen (1958), Strube Erdmann (1958 y 1963), Raffino (1981) y Hyslop (1984), entre otros, comenzó un periodo de contribuciones teórico-metodológicas de alto valor científico. A través del tiempo se han ido desarrollando análisis más complejos, muchos de los cuales se basan en el uso de tecnología informática de avanzada (P.e. Sistemas de Información Geográfica o SIG).

Nuestro trabajo se centra en la búsqueda de un patrón de regularidad dentro de la relación existente entre los tambos y los caminos. El objetivo general consiste en la construcción de un modelo teórico-metodológico a través del cual se pueda obtener un esquema general de distribución de sitios en función de un elemento axial como lo fueron los caminos incaicos. Al respecto, se propone la hipótesis de que existe una asociación directamente proporcional entre el “locus” tambo y su “eje” camino, manifestada en la distancia regular que separa un locus de otro. La misma dependerá de las condiciones del terreno y del contacto preestablecido por el Inka con los grupos locales.

El objetivo específico de este trabajo consiste en el análisis de la información reunida por los primeros cronistas e historiadores referida a la traza de caminos inkas, rutas que luego siguieron los conquistadores, y que después, en tiempos de la Colonia, facilitaron el intercambio económico entre los nuevos centros de población. De esta forma será posible crear un cuerpo de datos que sirva como un “modelo” posible de rastrear en el terreno. Esta es la base de cualquier estudio etnoarqueológico (Binford 1991) por el cual se elaboran hipótesis de trabajo a través de fuentes etnográficas, en este caso promovidas a partir de fuentes etnohistóricas.

Metodología

Nuestra metodología de trabajo consistirá en la búsqueda de fuentes etnohistóricas e históricas que hagan mención de los caminos indígenas que debían recorrer los españoles para la búsqueda de nuevas instalaciones para poder articular diferentes asentamientos y para poder llevar a cabo diferentes tareas relacionadas con la toma de posesión de las mercedes concedidas. En nuestro caso se hará énfasis en las

descripciones efectuadas por los cronistas de aquellos posibles caminos incaicos. Teniendo en cuenta que las fuentes etnohistóricas nos brindan datos vinculados con posiciones geográficas, densidad de los asentamientos, rutas y circuitos de aprovisionamiento, vivienda, manufacturas, alimentación y actividades económicas (Nacuzzi 1989-1990), podremos abordar ciertos aspectos socioculturales de los grupos indígenas para su posterior reconocimiento en el terreno.

Uno de los principales propósitos de la conquista de América del Sur era llegar al Perú ya sea por el lado del Atlántico como por el del Pacífico. Tal es así, que desde los comienzos del proceso de conquista y colonización se formaron dos corrientes en procura de un mismo fin hasta que, posteriormente, sobreviene una lucha económica entre dos núcleos formados a cada lado del continente: el Perú por el lado del Pacífico y el Río de La Plata por el lado del Atlántico. Según Zapata Gollán (1940: 10) esta lucha significó un conflicto de caminos: “*el camino de Concolorcorvo, que unía en diagonal el Río de La Plata con el Alto Perú, en competencia con los otros caminos que comunicaban el Virreynato del Perú con el resto del mundo*”.

Este fue el panorama a través del cual los conquistadores se encontraron con caminos y senderos trazados por los indígenas, quienes paulatinamente se convirtieron en objeto de largas descripciones por cronistas como: Antonio de Herrera y Tordecillas (1730 [1492-1531]); Cristóbal Vaca de Castro (1908 [1543]); Agustín de Zarate (1946 [1543]); Juan de Betanzos (1987 [1551]); Francisco López de Gomara (1979 [en línea]); Cristóbal de Molina (1968 [1552]); Pedro de Cieza de León (2005 [1553]); Bernabé Cobo (1892 [1653]); Diego de Ortega Morejon y Fray Cristóbal de Castro (1974 [1558]); Alonso de Borregan (1968 [1565]); Diego Fernández (1963 [1571]); Fray Martín de Murúa (en línea [1590]); Reginaldo de Lizarraga (1987 [1594-1607]); Inca Garcilaso de la Vega (1976 [en línea]); Fernando de Montesinos (1930 [1644]).

Por razones que ya hemos indicado anteriormente sólo haremos énfasis en los caminos incaicos y en la importancia de estas primeras descripciones para futuras investigaciones. El documento que aquí analizaremos es una ordenanza denominada *Ordenanzas de Tambos. Distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias respectivas*

354



Figura 1. El Qhapaq Ñan en tiempo de los Inkas. Representación tomada de Felipe Guaman Poma de Ayala (1980: Tomo I, 255 [1584-1615]).

hechas en la ciudad del Cuzco en 31 de mayo de 1543 de Cristóbal Vaca de Castro (1908 [1543]) (de ahora en adelante: *Ordenanzas de Tambos*). El mismo se complementará con algunos testimonios de cronistas que nos informan sobre los caminos reales del Inka.

La importancia de considerar estas Ordenanzas recae en el hecho de que fueron escritas en una fecha temprana (1543) de la dominación española, lo que las convierte en las primeras de esta clase de fuentes^{1,2}. Además, son inmediatas al período de destrucción del Estado nativo y de su sistema centralizado de circulación (Glave 1988), por lo que constituyeron una primera aproximación a la incorporación y organización estatal del servicio de cargas y encomiendas. Siempre se manifestó el deseo español de transformar la vida de los indígenas, para ello era necesario implantar el orden colonial y la organización castellana a imagen y semejanza de las aldeas peninsulares con sus alcaldes, regidores, oficiales y jueces de agua (Rostworowski de Diez Canseco 1975). Esto significaba tener muy presente las cuestiones socioeconómicas de los naturales a fin de poder instaurar un nuevo sistema. A esto también se refiere Rostworowski de Diez Canseco (1975: 120) cuando dice que “se formó entonces una superposición del fuero indígena con otro europeo y es sugestivo estudiar la adaptación de las cos-

tumbres hispanas al medio andino, y la incorporación de nuevas estructuras sociales que vinieron a yuxtaponerse a las antiguas”.

Las reglas impuestas en *Las Ordenanzas de Tambos* de Vaca de Castro señalan en algunos casos la supresión y en otros la continuidad de tal o cual tradición indígena, lo que nos permitirá dar cuenta de costumbres y hábitos que los andinos tenían antes del dominio hispano. En el caso de las crónicas, debido a que la mayoría están dedicadas a la gloria y honra de algún personaje o del pueblo español y, muchas veces, se encuentran afectas a pretensiones literarias por parte de su autor, se puede estar incidiendo en la deformación de la realidad por lo que debe tomarse con precaución toda la información que nos brinden (Advis Vitaglich 1994 y Chacaltana Cortez 2010).

Las Ordenanzas de Tambos: reconstrucción del sistema vial incaico

El manuscrito del Licenciado Cristóbal Vaca de Castro deja entrever, en el primer período de la conquista, la necesidad de los gobernantes de optimizar ciertas vías de comunicación con un fin meramente económico: “En la Ciudad del Cuzco de estos reynos del Piru en primero dia del mes de Junio año del Nacimiento de nuestro Salvador Jesu-Christo de mil y quinientos y quarenta y tres años estando juntos en Cabildo y Ayuntamiento el Ilustre Señor Licenciado Cristóbal Baca de Castro Caballero de la Orden de Santiago del Consejo Real de S. M. su Governador y Capitan General en estos Reynos y Provincias de la Nueva Castilla y nuevo Toledo llamado Piru &a. Y los Señores Justicia y Regidores de la dicha Ciudad como lo han de uso y de costumbre de se ayuntar para las cosas tocantes y cumplideras al servicio de S. M. y bien y pro comun de la dicha ciudad conviene a saver el Licenciado Antonio de la Gama Teniente General y Graviel de Rojas, y Pedro de los Rios, Alcaldes, y Antonio Altamirano, y Francisco Maldonado, y Diego Maldonado de Alamos, Regidores. y en presencia de mi Gomes de Chaves, Escrivano Publico y del Concejo de la dicha Ciudad el dicho Señor Governador dijo; que por quanto en estos dichos Reynos ha avido y ay gran diminucion de los Indios naturales ansi por estar los Tambos de los caminos despoblados y ansi los de la Sierra como los de los Llanos y tambien por los cargar como los han cargado hasta ahora y en

1 Otro ejemplo de la importancia de este tipo de fuentes es el documento *Reales Ordenanzas, Instrucciones y Reglamentos aprobados por el Rey de España para el Gobierno y manejo de la Renta de Estafetas, Correos y Postas del Perú y Chile*, impreso en Lima en 1779. El mismo señala el itinerario de los correos reales desde la ciudad del Cuzco a la de Santiago de Chile y permitió al ingeniero Francisco J. San Román demarcar un tramo del Camino del Inca en el desierto de Atacama (Magallanes 1912).

2 Posteriormente en 1566 fueron dictadas las Ordenanzas del oidor Gregorio Gonzáles de Cuenca (*Ordenanzas del Doctor Cuenca*) durante su “visita” a Trujillo y las cuales se dirigían al cacique de Jayanca (Rostworowski de Diez Canseco 1975). Luego en el período 1570-1575 sobrevinieron las reformas toledanas -*Ordenanzas de Toledo*- (Glave 1988), quien inspirado en los testimonios de aquellos años y sobre todo en la obra de Juan de Matienzo, *Gobierno del Perú* de 1567, logró organizar de manera efectiva el virreinato del Perú (Rostworowski de Diez Canseco 1975).



mucho numero y con cargas exesibas y largas jornadas por los vecinos estantes y avitan-tes en estos dichos Reynos y por otros daños y malos tratamientos y robos que les hasen su señoría en cumplimiento de lo que para el remedio de ello S. M. le mando y encargo ha-viendolo vien visto y mirado informadose de los muchos males y daños que sobre ello ha avido y de los remedios que para ello se de-vían poner havia hecho ciertas ordenanzas las quales el les mostraba para que les constase de la utilidad y provecho que de ellas se seguia en bien y conservacion de la tierra y naturales de ella quales queria mandar pregonar, cum-plir, y executar su tenor de las quales son las siguientes.” (Vaca de Castro 1908: 427 y 428 [1543]).

Para ello era necesario el reestablecimiento de determinadas, y estratégicas, rutas indígenas tal como lo demuestran estos pasajes de las Ordenanzas: “Que en los caminos Reales hayan de haber Tambos señalados. Primeramente por que la causa principal por que reciben los Indios daño muertes y diminucion en el car-garlos es por no estar los Tambos antiguos del tiempo de Guaynacaba y sus antepasados po-blados como estaban quando estos Reynos se ganaron y redusieron al servicio y obediencia de S. M. siendo en sus tiempos los Indios car-gados se mandaban o daban a otros o havia bastimentos o lo necesario en depositos para los dichos Indios sin que lo llevasen sobre las dichas cargas, y por no estar al presente assí los dichos Tambos les falta lo susodicho o an de llevar o llevan su comida sobre las dichas cargas y pasan muchas jornadas con las car-gas hasta parte poblada es necesario que ante todas cosas esto se remedie y provea por orde-nansa y Provision u otro si porque esto no se puede haser por todos estos Reynos sino en los Caminos Reales por donde se andaban estas Provincias en el tiempo de los señores pasados combiene señalar los dichos Caminos a donde estaban poblados los dichos tambos y porque demas de lo susodicho combiene assí porque por experiencia se a visto que por salir los ca-minantes de los caminos reales rancheando los Indios y es causa porque anden baldios por la tierra y de que los Indios hayan muerto, o maten muchos Españoles por ende para evi-tar lo susodicho y proveiendo sobre ello Orde-no y mando que de aquí adelante se camine, y

anden estos Reynos por todos los caminantes por los caminos y Tambos siguientes.” (Vaca de Castro 1908: 429 y 430 [1543]).

“Para que sirvan en cada Tambo los Indios que antiguamente suelen servir. Otro si Por quanto Guaynacaba Señor que fue de estos Reynos y los otros que fueron tenían repartido, y ordenado toda la tierra Pueblos, Aldeas y lugares de los Indios naturales que havian de servir en los dichos Caminos en cada uno de los Tambos y por-que ahora no se podria ordenar en otra manera mejor de como los dichos señores lo tenían pro-veido y ordenado y porque assí conviene que se haga al presente porque de otra manera no po-drían estar los dichos Tambos hechos poblados y proveidos como de suso ba ordenado y provei-do mando que lo suso dicho que en tiempo de los otros Señores se guardaba se guarde y cumpla de aquí adelante e que en cada uno de los dichos Tambos que de suso ban declarados sirvan los Casiques e Indios, Pueblos, Aldeas y lugares que solian servir en los dichos Tambos, depositos y Provision de ellos assí los Casiques y Pueblos que de suso van declarados en las partidas de los dichos Tambos como todos los otros que so-lian servir aunque aquí no bayan declarados assí en el hazer las Casas como en la Provision e Indios que en ellos ha de estar segun y como ba declarado y de la manera que tenían costumbre de hacer y hacian sirviendo en tiempos que estos Reynos se ganaron y reducieron al servicio de S. M.” (Vaca de Castro 1908: 455 [1543]).

Es importante destacar que en este documento se hace alusión a los tiempos de Huayna Capaq (Guaynacaba) y que los tambos asentados en los Caminos Reales o Qapaq Ñan estaban equi-pados con suficiente gente (Indios o Naturales) y provisiones “...que pueblen y tengan poblados y bastecidos de Comida para los Caminantes que pasaren y que hubieren en la Provincia de cada Tambo y que no sean obligados a dar Carne a los Yanaconas ni a los Indios ni Indias que los espa-ñoles llevaren consigo y que assí mismo tengan en los dichos Tambos, Agua, Leña y Yerba de In-dios como de antes solian estar en dichos Tam-bos para llevar las cargas (...) que puede llevar cada uno...” (Vaca de Castro 1908: 453 [1543]). Es decir, que todo español que estuviera a cargo de un tambo trataba de que éste estuviera siem-pre en buenas condiciones, y muy bien proveído, con el motivo de hospedar a cada caminante. Al mismo tiempo cumplía la función de Alguacil de

Campo a través de la cual “...*tengan vara de Justicia por que el remedio de lo susodicho consiste en la ejecucion de lo contenido en estas ordenanzas y en que los dichos Naturales tengan perzona que los ampare y defienda que por ninguna persona les sea hecho algun mal tratamiento y porque lo susodicho se pueda cumplir y ejecutar ordeno y mando que cada uno de los Españoles que hubieren de residir y residieron en los dichos Tambos pueda traer y trayga vara de Justicia de Alguacil del Campo en los Caminos, Pueblos, Aldeas y lugares de los dichos Naturales que por este Capitulo doy facultad y lizenzia...*” (Vaca de Castro 1908: 461 [1543]).

Las rutas que se habilitaron al comercio y comunicación fueron las siguientes:

1. De la ciudad del Cuzco a la Villa de Plata (provincia de los Charcas)

“*Del Cuzco al tambo de Mohina o Quispicanchi. Primeramente el camino que se ha de caminar y por donde han de ir o benir de este Ciudad del Cuzco para la villa de la Plata que es en la Provincia de las Charcas an de ir al Tambo de Mohina y porque el dicho Tambo esta Quemado y en el asiento de el no hay agua y en su lugar esta poblado y sera el primer Tambo el de Quispicanchi...*” (Vaca de Castro 1908: 430 [1543]).

Los tambos que le siguen al de Quispicanchi por esta ruta son: Urcos, Quiquijana, Cangalla, Compapata, Cacha, Sicuani o Chiguana, Lurucache, Chungara y Ayahuire.

“*De Chungara a Ayahuire. Y del Tambo de Chungara al Pueblo y Tambo de Ayahuire que es de Francisco de Villacastin en el qual han de servir todos los Indios del dicho Pueblo y lo a el sugeto y los Pueblos Hururu y Asillo con lo a el sugeto. Aqui se apartan los dos caminos a la redonda de la laguna que se llama Omasuyo o Hurcosuyo.*” (Vaca de Castro 1908: 432 y 433 [1543]).

a) El camino de Omasuyo se dirige, desde Ayahuire, hacia Pupuja continuando posteriormente por Chuquicache o Quiquicache, Guancani, Moho, Guaycho, Carabuco, Achacache, Guarina, Pucarani, Llaja, Oyachea, Cajamarca, Hayo Hoyo, Pipica, Caracollo (de aquí en adelante los tambos pertenecen a la jurisdicción de Villa de Plata ocupada por indios Suras y Charcas) Paria, Butambo o Guanachuspa, Chayanta, Chuquiavo (La Paz), Pocoato, Macha, Caracara

y Moromoro hasta arribar finalmente a la Villa de Plata.

“*De Moromoro a la villa de Plata. Y del dicho Pueblo de Moromoro se tiene de ir a la dicha villa de Plata otro si demas del dicho camino Real que va señalado de esta ciudad del Cuzco a la Villa de Plata puedan ir por el camino antiguo que se toma de Ayahuire como sera declarado.*” (Vaca de Castro 1908: 436 [1543]).

b) “*Donde se dividen los dos Caminos Reales del Collao para la Villa de Plata. En el Pueblo de Ayahuire por razon de la Laguna se dividen dos caminos el que llaman de Omasuyo y el que de uso esta declarado, y el otro que se llama de Hurcosuyo es el siguiente*” (Vaca de Castro 1908: 436 [1543]).

A partir de Ayahuire se continua a través de los tambos: Pucara, Nicasu, Camata, Caracoto, Paurcolla, Puno, Chucuito³, Acora, Hilavi, Xulli, Pomata y Sepita. “*De Sepita a Machaca. Y del dicho Pueblo de Sepita se pasa la puente del Desaguadero de la Laguna y se tiene de ir al Pueblo de Machaca que es del Repartimiento del Marques...*” (Vaca de Castro 1908: 437-438 [1543]). Posteriormente se sigue por Caquiavire o Caciya-bire, Caquicora⁴, Callapa, Totora (primer tambo de la jurisdicción de la Villa de Plata), Chuquicota, Colque, Andamarca, Churimarca, Aullaga y el Tambo de Hernando de Aldana (provincia de Aullagas). Por último, y atravesando territorio de los Charcas, se pasa por Porco (donde se encuentran las minas de plata de los Charcas) hasta finalmente arribar a la Villa de Plata.

2. De la Villa de Plata a la Villa de Arequipa

“*Otro si para venir de la dicha Villa de Plata a la villa de Arequipa se ha de venir por los caminos Reales susodichos hasta la puente del Desaguadero y de la dicha Puente por todos los*

3 Desde el tambo de Chucuito hasta el tambo de Caquicora pertenecen al repartimiento del Marques, Rey o S. M. “...en el qual han de servir el dicho Pueblo y aldeas con lugares a el sujetos.” (Vaca de Castro 1908: 437-438 [1543]).

4 “*Adonde se toma en el Collao la Travesia o Camino para las Minas de Plata de Porco de los Charcas. Otro si del dicho Pueblo de Caquicora atraviesan al Camino Real de Omasuyo en un dia y del dicho Pueblo Caquicora se pasa el Rio y se toma el Camino para ir a las Minas de Plata de los Charcas de porco de plata para las quales han de ir por los Tambos siguientes.*” (Vaca de Castro 1908: 438 [1543]).



Pueblos del Rey hasta Chucuito." (Vaca de Castro 1908: 439 [1543]).

Es decir, que saliendo de Villa de Plata hay que dirigirse en sentido contrario al tramo anteriormente descrito hasta llegar a Chucuito. A partir ahí se continúa hacia Puno, Hatun Collao, Cahuana y Xaquixaguana hasta concluir la marcha en Arequipa.

3. De la ciudad del Cuzco a la Villa de Arequipa

"Y de esta Ciudad del Cuzco al Tambo de Quispicancha y del Tambo de Quispicancha al de Urcos y de Urcos a Quiquijana, en los cuales dichos Tambos tienen de servir los Caciques Pueblos e Indios que están declarados." (Vaca de Castro 1908: 440 [1543]). Del tambo de Quiquijana se sigue en dirección al pueblo o tambo de Pomacancha, pasando luego por Yanacoa, Cora (tambo de Juan de Figueroa) y un tambo a cargo de Don Christoval con los indios Hatun Cana encomendados. *"Y del dicho Tambo se ha de ir al pueblo de Hatun Cana en el qual han de servir los Indios del mismo Pueblo con los otros Indios que por allí tiene Don Christoval porque desde el dicho Tambo hasta la Villa de Arequipa hay cinco o seis jornadas de despoblado tierra mui fria y muy pobre de Leña y sin ningunos bastimentos y no es justo que los Indios atrabiesen con cargas el dicho despoblado. Mando que el dicho Pueblo o Pueblos Canas se tome el camino por los Collaguas por el qual ay poblado una noche si, otra no y es poco lo que se rodea."* (Vaca de Castro 1908: 441 [1543]).

4. Del pueblo o tambo de Ayahuire hacia el pueblo o tambo de Puno en el caso del anegamiento del camino Real de Hurcosuyo

"Otro si por que en tiempo de invierno el Camino de Hurcosuyo desde el pueblo de Ayahuire hasta Puno ay muchas alnegas, esteros, o brazos de Rios, y en el dicho tiempo es travajoso de caminar por allí en tal caso doy licencia para que se pueda caminar y camine desde el dicho Pueblo de Ayaguire a Quipa y de Quipa a Lampa, y de Lampa a Tocona, y de Tocona a Hatun Collao, y del pueblo de Puno que es en el dicho Camino Real." (Vaca de Castro 1908: 442 [1543]).

5. De la ciudad del Cuzco a la Villa de San Juan de la Victoria:

Este Camino Real partía del Cuzco en direc-

ción a los tambos de Xaquijaguana (Xaquixaguana) y Limatambo. *"Y del dicho Tambo de Limaambo se tiene de ir al Tambo de Guarina en el qual han de servir los Indios y Pueblos siguientes, Pitocalla o Cacho o Tilca que son de Antonio Ruiz de Guebara, cotomalca o Ayaranga o Bambate que son de Setiel y todos los Pueblos aldeas y lugares que tiene el fator Illan Suares de Carvajal en la Provincia de Cotabamba que es de la otra parte del Rio de Apurima. Y del dicho Tambo de Apurima se tiene de ir al Tambo de Curaguasi..."* (Vaca de Castro 1908: 443 [1543]).

Creemos que al nombrar la *Provincia de Cotabamba* hace referencia a la provincia de Cochabamba ubicada del otro lado del río Apurímac. De ahí, que el tambo tenga dos menciones diferentes, una Guarina y la otra Apurima; este último topónimo hace notar la cercanía con el río ya mencionado.

Del tambo de Curaguasi hay que dirigirse al tambo de Abancay o Cabana, luego se prosigue sucesivamente por Cochacajas, Curimba o Curamba, Andahuaylas, Vramarca (primer tambo perteneciente a la jurisdicción de la Villa de San Juan de la Victoria), Vilcas y Chupas hasta alcanzar San Juan de la Victoria.

6. De la Villa de San Juan de la Victoria a la ciudad de Lima o ciudad de los Reyes

"Otro si desde la Villa de San Juan de la victoria para ir a la Ciudad de los Reyes se ha de ir todo el camino Real, y el primer Tambo saliendo de la Villa ha de ser el Tambo de Yangar en el qual han de servir los Indios Mitimaes de Diego Gabilan." (Vaca de Castro 1908: 445 [1543]). Los tambos siguientes, en orden sucesivo, hasta la ciudad de los Reyes son: Marses, Parcos, Picoy, Aco, Llacaja Paraleanga en Ica, Patan, Jauja, Chupayco, Pariacaca, Huarochiri, Chondal y Natin.

7. De San Juan de la Victoria a la ciudad de la Frontera de los Chachapoyas y a la villa de Guanuco

"Otro si para ir o venir de esta Ciudad del Cuzco a la Ciudad de la Frontera de los Chachapoyas o a la Ciudad de Leon se tiene de ir por el dicho Camino Real que de suso está declarado de esta Ciudad a San Juan de la Victoria y de la Villa de San Juan al Tambo de Jauja desde donde se aparta el Camino para la dicha Ciudad de los Chachapoyas o Villa de Guanuco, y el primer Tambo donde se ha de ir desde el dicho asiento de Jauja es del asiento de Tarama y de allí todo

el Camino Real hasta las dichas Ciudades o Villa, Mando a mis Tenientes que hagan poblar los dichos Tambos cada uno en su jurisdicción conforme a lo contenido en estas Ordenanzas.” (Vaca de Castro 1908: 447 [1543]).

8. De la ciudad de Lima a la Villa de Arequipa

“Otro si para ir o venir de la Ciudad de los Reyes a la Villa de Arequipa se tiene de ir de la dicha Ciudad al Tambo de Pachacama en el qual han de servir los Indios de Hernan Gonzales y Bernardo Ruiz. Y del dicho Tambo de Pachacama se tiene de ir al Tambo de Chillca (...) Y del dicho Tambo de Chillca se ha de ir al Tambo de Lamar (...) Y del dicho Tambo de la Mar se tiene de ir al Guarco (...) Y del dicho Tambo del Guarco se tiene de ir al Tambo que esta sobre el Rio Lunaguana en el qual dicho Tambo han de servir los Indios de Chíncha que son Mitimaes que estan en el dicho Rio e Indios de Diego de Agüero. Y del dicho Tambo del dicho Rio se tiene de ir a Chíncha que es de S. M. Iden del dicho Tambo de Chíncha se ha de ir a Cangalla (...) Y del dicho Tambo de Cangalla se tiene de ir al Tambo de Ica (...) Y del dicho Tambo de Ica se tiene de ir al primer Valle de Lanasca el qual ha de estar siempre Poblado el Tambo y proveido por razon de que ay dose leguas de despoblado del Tambo a otro en el qual han de servir los Indios del mismo valle. Y del dicho Tambo del primer valle se ha de ir al Tambo de Collao que es en el tercero valle de Lanasca en el qual han de servir los Indios del mismo valle. Y del dicho Tambo del Collao se tiene de ir al Pueblo de Lanasca (...) Y del dicho Pueblo principal de Lanasca se ha de ir a Apoloma que es otro valle de la dicha Nasca en el qual han de servir los Indios del dicho Valle de la dicha Nasca (...) Y del dicho Valle de Apoloma se ha de ir al Tambo de Hacari (...) Y del dicho Tambo de Acari se ha de ir al Tambo del segundo valle de Hacari que se dice Taqui (...) Y del dicho Tambo de Mendoza que se llama Taqui se ha de ir a Vilcaroca (...) Y del dicho Valle o Tambo de Vilcaroca se ha de ir a Tico (...) Y del dicho Tambo Atico se ha de ir a un Pueblo de Pescadores que esta cerca de la Mar (...) Y del dicho Pueblo de Pescadores se ha de ir a Ocoña en el qual han de servir los Indios del mismo valle (...) Y del dicho Tambo de Ocoña se ha de ir a Camana en el qual han

de servir los Indios de todo el valle (...) Y del dicho Tambo de Camana se ha de ir a 9 leguas de despoblado a otro valle de que se sirve Gomes de Leon que se llama Ciguas en el qual han de servir los Indios del dicho Gomes y los que tiene en el dicho valle. Y del dicho Tambo de siguas se tiene de ir al valle y Tambo de Vitor (...) Y del dicho valle de Vitor se tiene de ir a la villa de Arequipa.” (Vaca de Castro 1908: 447-449 [1543]).

9. De la ciudad de los Reyes o Lima a las ciudades de Trujillo y San Miguel

“Otro si para ir de la Ciudad de los Reyes a la de Trujillo se tiene de ir al Tambo de Don Domingo...” (Vaca de Castro 1908: 449 [1543]). Luego le siguen en orden sucesivo hasta llegar a Trujillo los tambos Pintado, Guaurua, Supe, Barranca, Parmonga, Guarmey, Cazma, Guambacho, de Santa, Suo y Guañape.

“Otro si en el camino que se ha de llevar, o Tambos que han de estar poblados desde la Ciudad de Trujillo hasta la villa de San Miguel son los siguiente, De la dicha ciudad se ha de ir al Tambo de Chicama en el qual han de servir los Indios de Diego de Mora y Francisco de Fuentes.” (Vaca de Castro 1908: 450 y 451 [1543]). A continuación del tambo de Chicama le siguen Pacasmayo, Caña, Collique, Sinto, Tucume, Jayanca, Motupe, Quiros, Ala, Paur, hasta finalmente alcanzar la ciudad de San Miguel.

10. De la ciudad de San Miguel al Pueblo de Tumbes

Este trayecto discurría, desde la ciudad de San Miguel, en primer lugar por el Tambo de Zapatera, luego le seguían Tambo Malinche, Tambo Grande, Tambo de Posechos y en último lugar el Tambo de Solana hasta arribar a Tumbes (Vaca de Castro 1908: 452 [1543]).

11. Desde Lima a Quito (Ecuador)

“Otro si para ir de la Ciudad de los Reyes a la de Quito se tiene de ir por todo el camino Real que sale de la dicha Ciudad de los Reyes hasta la villa de San Miguel por los Tambos de suso contenidos. De la dicha villa de San Miguel se ha de ir por todo el camino Real por Zaganache o Carrochamba y Tomebamba y todo el camino Real hasta Quito en el qual se han de poblar todos los Tambos que estaban poblados en el tiempo en que se conquistaron y poblaron de Españoles estos Reynos los cuales dichos Tambos mando a los Tenientes míos de la dicha Ciudad o villa hagan luego poblar conforme a lo contenido en estas Ordenanzas cada uno de los dichos



Tenientes los que estuvieren en su jurisdicción” (Vaca de Castro 1908: 452 [1543]).

Tal como lo demuestran estas Ordenanzas se habilitaron sólo una parte de los caminos reales, es decir aquellos que constituyeron fuertes intereses, tanto de instalación como de vigilancia y tránsito, siendo necesario el control de energía e información hacia los diferentes centros políticos-administrativos.

La existencia de otras rutas queda demostrada cuando el Licenciado Vaca de Castro (1908: 480 [1543]) en sus Ordenanzas “...manda que ninguna perzona no pueda caminar ni camine fuera de los Caminos Reales, Mando que la persona o perzonas que por mandado del Governador, o de su lugares Tenientes o de otra qualquier Justicia fuere a cosa que conbenga al servicio de S. M. o a la ejecución de la Justicia, las personas tales puedan caminar por donde les pareciere que conbiene para la ejecución de los que les fuere mandado sin incurrir por ello en ninguna pena.” y “...si por quanto muchos de los vezinos tienen sus repartimientos fuera de los Caminos Reales declaro y mando que los tales vecinos y la persona que enviaren puedan ir y vullan ellos por el camino acostumbrado sin incurrir en ninguna pena.” (Vaca de Castro 1908: 480 [1543]). Debido a la importancia de la explotación minera que la Corona tanto codició, los caminos mineros fueron de suma importancia a tal punto que “...la gente y ganados y bastimentos que fueren a las minas de Oro y plata an de ir atrabezando por la tierra mando que las tales perzonas, gente, recua, y ganado pueda ir y baya por el Camino o Caminos que les pareciere que les conviene sin incurrir en ninguna pena...” (Vaca de Castro 1908: 480 y 481 [1543]).

El arreglo de los caminos era una condición *sine qua non* por lo cual “...para se poder caminar los dichos Caminos que de suso ban señalados sin peligro y los caminantes no tengan causa de se desbiar ni salir de ellos ni hazer daño a los Indios ni recibirlo ellos hay necesidad muy grande de aderezar los dichos caminos y muchos Pasos que estan quebrados (...) ordeno y mando que todos los caminos malos pasos, calzadas y Puentes de los dichos Rios, aderezen y renueben las dichas perzonas y vecinos que tiene encomendados los dichos Indios en cuya pertenencia estuvieren o fueren obligados a adobarlos, y hazerlo como

hazian en tiempo de los Ingas Señores pasados y las puentes en esta manera que las que solian estar de Crisnejas se hagan assi y las que pudieren hazer de madera se hagan de manera que esten sufisientes y seguras para el paso de los caminantes, lo qual hagan y cumplan dentro de 4 meses después que esten publicadas estas Ordenanzas y lo tengan todo siempre assi reparado so pena de incurrir en pena de la primera ordenanza susodicha aplicada como en ella se contiene y que los dichos Españoles y Alguaziles que han de estar en los dichos Tambos puedan juntar todos los Caziques que fueren obligados y suelen hazer los dichos Caminos y Puentes para lo que se les da por esta Ordenanza entera facultad y poder.” (Vaca de Castro 1908: 462-464 [1543]). Para que esta reglamentación fuera llevada a cabo con total eficacia era necesario que ciertas personas se encargaran de su contralor. Por tal motivo, el Gobernador concedía, además de los Alguaciles de Tambos y Campos, ciertas facultades bajo el título de Veedor o Visitador, los cuales dos veces por año “...vean como se cumple y guarda lo contenido en estas Ordenanzas y en lo que hallaren que no se ha guardado y cumplido lo hagan guardar, egecuten las penas (...) y cada uno de los quales pueda llebar y llebe consigo un Escrivano del Rey ante quien visite y haga las condenaciones que huviere de hazer...” (Vaca de Castro 1908: 481 y 482 [1543]).

Varios pasajes de estas Ordenanzas, al referirse al peso de las cargas a transportar por los indios caminantes, revelan una corta distancia entre los tambos “...que en aquel tiempo heran las cargas moderadas y los tambos poblados y cerca unos de otros...” (Vaca de Castro 1908: 464 [1543]). Debido a ello se dispuso “...que los Tambos esten poblados y haya en ellos Indios y comida para que los Indios no pasen cargados largas jornadas, Ordeno y mando que todas y qualquier perzona que assi llebaren los dichos Indios cargados con cargas no lo pasen desde donde se los dieren mas de hasta otro Tambo poblado, so pena de perder las cargas y 30 pesos de Oro por cada Indio que assi pasare aplicado en la manera que dicha es” (Vaca de Castro 1908: 465 [1543]). De esta forma, con los tambos poblados y abastecidos lo suficiente como para mantener a la población y a los transeúntes, no era necesario que estos últimos transportaran provisiones. De ahí que “...ordeno y mando que ningun Español ni caminante no tome ni llebe de un Tambo

cosa alguna para delante comida ni Provision (...) expto que si de un Tambo a otro huvie-re mas de una jornada pueda llebar de comer hasta el otro Tambo conforme a las jornadas que hubiere..." (Vaca de Castro 1908: 470 y 471 [1543]). Tal es así que podía darse el caso de trayectos despoblados⁵ con 30 leguas de distancia para lo cual se disponía que los indígenas no volvieran cargados al tambo de donde habían partido "Otro si porque demas de los dichos daños y Trabajos que haran en hacer los dichos Españoles y los dichos Indios con llebar las dichas cargas hazen otro y es que después de llegados al Tambo los Indios con las cargas y a que alli les den otros entregan los que lleban a los Caminantes que llegan para que los buelban cargados a los Tambos donde salieron y aun muchas vezes en el Camino los truecan y en parte donde han andado los Indios muchas jornadas por ser despoblado de manera que acontece andar los dichos Indios cargados treinta leguas y bolber otras treinta en partes donde ay falta de Tambos por ende para remedio de lo susodicho Ordeno y mando que de aqui adelante los Indios que llegaren cargados a un Tambo ni los Indios de aquel Tambo, ni el Español o Españoles que ay estuvieren, ni los Caminantes que ay vinieren no los tomen para tornarlos cargados a los Tambos donde salieron por manera alguna, so pena de treinta pesos..." (Vaca de Castro 1908: 478 [1543]).

Ahora, teniendo en cuenta que: 1) las cargas se hicieron en los respectivos tambos; 2) los indios cargados no podían sobrepasar más de un tambo; 3) solamente se aceptaban cargar provisiones en el caso de que el viaje se extendiera por más de un día; y 4) había tramos de treinta leguas desprovistos de tambos, podemos pensar en una distancia mínima de "una jornada" de viaje entre dos tambos, pero que no era siempre regular ya que, según fuera

el caso, se podía superar el día de marcha.

En relación a la medida de la legua, Hyslop (1992) advierte que es un concepto muy ambiguo, tema que trataremos en las discusiones de este trabajo. En términos generales, sostiene que una legua promedio podía tener una distancia de 5 km con un desvío estándar del 20%.

En los primeros tiempos de la conquista también era necesario tener el control de todos los viajeros, para lo cual la Justicia dispuso el uso de una licencia "...por quanto para mejor se pueda aberiguar que personas son las que van contra las cosas contenidas en esta dicha Ordenanza y para remedio de que la gente no ande bagabundo por los Pueblos de los Indios es cosa mui necesaria que las perzonas que hubieren de caminar antes que salgan del Pueblo de Christianos donde estuvieren saquen licencia de la Justicia para que la dicha Justicia sepa quien va o donde quiere ir y si combiene darle la dicha licencia o no, Ordeno y mando que todas las perzonas que hubieren de caminar de diez leguas arriba de la tal Ciudad, o Villa donde hubieren de partir sean obligados a sacar y saquen licencia (...) y en cada Ciudad o Villa haya un libro que tenga el Escribano en que se asienten las dichas lisen-cias y a quien se dan y para donde van, y el dia, y el mes, y año para que mejor se pueda averiguar quien de los que parten (...) para que si no estuvieren proveidos los Tambos por donde ha de pasar (...) los hagan proveer..." (Vaca de Castro 1908: 475 y 476 [1543]).

Entonces, tal como lo manifiesta la Ordenanza se necesitaba de un determinado permiso para caminar 10 leguas. El mismo había que presentarlo en cada ciudad o villa por la cual se transitara, al efecto de quedar registrado. De esta manera, de acuerdo a nuestro análisis de la Ordenanza, sostenemos la hipótesis de que las distancias entre un tambo y otro eran de, por lo menos, diez leguas.

El flujo de información circulante era constante y se sostenía a través de los tambos, desde los cuales de un día para otro, según fueran las jornadas de viaje, los Alguaciles de Campo podían dar cuenta de su situación "...porque los dichos Alguaziles que han de residir en los Tambos esten mejor aparejados de los Indios que fueren necesarios para las cargas y servicio de los que caminaren Ordeno y mando que los dichos Alguaziles se den abios unos a otros de la gente que viniere en tal manera que el Tambo de atras

5 El término despoblado se refiere al hombre y no a la geografía, quiere decir: tierra sin población, sin pueblos, sin gente, independiente de sus condiciones ecológicas. Cuando se aplica a extensiones desérticas, no se refiere a una determinada condición natural sino a que no habita gente (Advis Vitaglich 1994: 125-126).



donde llegaren algunos caminantes le haga saber luego el mismo día que llegaren al Tambo de adelante para que aquella noche se sepa en el para quantas personas se han de aparejar Indios porque los tales caminantes no se detengan por falta de ellos.” (Vaca de Castro 1908: 477 [1543]).

Otros aportes etnohistóricos para el estudio de la vialidad Imperial

La conquista española se vio favorecida, desde un primer momento, por el uso inmediato de los caminos y posadas que los Inkas tenían construidos. Estas posadas conocidas como tambos formaron parte esencial de la compleja red de caminos que unían un vasto territorio comprendido por Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina y Chile. Según López de Velasco (1971: 203 [1571-1574]) los tambos eran “suntuosos aposentos proveídos de comidas y ropas y calzados para la gente de guerra que por ellos caminaba.” En su obra *Historia del descubrimiento y conquista de la provincia del Perú* Agustín de Zarate dice: “Demás de la obra y gasto destes caminos, mandó Guaynacaba que en el de la sierra, de jornada a jornada, se hiciesen unos palacios de muy grandes anchuras y aposentos, donde pudiese haber su persona y casa, con todo su ejército, y en el de los llanos otros semejantes, aunque no podían hacer tan menudos y espesos como los de la sierra, sino a la orilla de los ríos.” (Agustín de Zarate 1946: 540 [1543]).

La construcción de esta vasta red caminera se debe tanto a Topa Inka Yupanqui como a su hijo Wayna Cápac. Los cronistas Pachacuti Yamqui Salcamaygua (1613) y Anello Oliva (1631) coinciden con Ortega Morejón y Castro cuando atribuyen a Topa Inka Yupanqui ser el artífice y gestor de esta red vial (Coros Cantín y Coros Villca 1999); “...mando en toda la tierra se hiziesen caminos que llaman capañan que quiere dezir camino real mando q(ue) le hiziesen casa en cada valle y le señalasen chacaras y le diesen mugeres hizo haer tanbos reales y hizo casas de agras...” (Ortega Morejón y Castro 1974: 94 [1558]). Betanzos (1987: 113 [1551]), al respecto, dice que este Inka, refiriéndose a Topa Inka, “como fuese ganando las provincias fuese poniendo postas juntas unas de otras por todo el camino por do pasase”. Por otra parte existen cronistas como López de Gomara (1552) y Contreras y Valverde (1649)

que señalan que Wayna Cápac fue quien se encargó de continuar con la obra de su padre (Coros Cantín y Coros Villca 1999): “*Guainicapa lo alargó y restauró, y no lo hizo, como algunos dicen; que cosa vieja es, y que no la pudiera acabar en su vida.*” (López de Gomara 1979: 282 [en línea]).

En cuanto a las distancias existentes entre los diferentes lugares de asentamiento a la vera del camino, los antecedentes son imprecisos⁶ pero marcan una concertada equidistancia entre los mismos, Cristóbal de Molina (1968: 68 [1552]) se refiere a ello cuando dice que “*algunas partes de este camino especialmente desde la ciudad el Cuzco adelante, hacia el Estrecho de Magallanes y provincias de Chile, va señalado en el camino la media legua; por manera que sin reloj ni otra cuenta sabe el hombre a cada paso adónde va y lo ha caminado*”.

A partir de un seguimiento pormenorizado de algunas fuentes etnohistóricas hemos diferenciado aquellas que proponen jornadas de:

- 1) Media legua: Herrera y Tordecillas (1730: 35 [1492-1531]); Molina (1968: 74 [1552]); Cieza de León (2005: 345 [1553]); López de Velasco (1971 [1571-74]); Sarmiento de Gamboa (1947: 193 [1572]); Guaman Poma de Ayala (1980: 254 [en línea]). Murúa (en línea: Libro Segundo, capítulo VIII [1590]) señala que los *chaskiwasi* “...estaban en los caminos, a trechos cada uno cuanto un tiro de ballesta, y algunas veces más cercanos, y otros había a media legua...”;
- 2) Una legua: Vázquez de Espinosa (1948: 362-543 [1630: vol. 108]);
- 3) Una legua y media: Acosta (en línea: Libro Sexto, capítulo XVII, pp. 398 [1590])
- 4) Dos leguas: Mena (1967: 81 [1534]);
- 5) Tres a cuatro leguas: Herrera y Tordecillas

6 La ambigüedad entre los cronistas quizás se debió al hecho de no diferenciar un tambo de un *chaskiwasi*, lo que implicó la variación, y por ende posterior reducción, del cálculo de las distancias entre los sitios de una ruta determinada. En los tambos residían varias personas y se encargaban de la producción de bienes, administración local, actividades ceremoniales y militares y explotación de recursos según las necesidades del Imperio (Hyslop 1992). Por su parte, los *chaskiwasi* eran moradas más chicas ubicadas a distancias más cercanas que los tambos, podían albergar hasta cuatro personas y servían de refugio a los transeúntes y mensajeros (Coros Cantín y Coros Villca 1999).

(1730 [1492-1531: Década Primera, Capítulo XVI, folio 35]); Molina (1968: 68 [1552: tomo CCIX]); Santillán (1968: 114 [1563]); García (1981: 187 [1607]); Salinas y Córdoba (1957: 29 [1630]); Montesinos (1930: 40 [1644]): "... de á tres á tres leguas y de quatro á quatro". Juan de Matienzo (1566), Oidor de Charcas, en una carta de 1566 describe el itinerario de Charcas hacia Santiago del Estero y expresaba "...hay pueblos de indios chichas y de otras naciones, y tamberías del Inga, de que no se ha hecho mencion, todas con agua, yerba y leña, y casas y paredones descubiertos; porque todas las jornadas del Inga son de tres leguas, y la que más de cuatro; y en los tambos que no se ha dicho que hay indios, apaciguada la tierra, podrían salir los indios comarcanos a servir, como se hace en Perú y lo hacían ellos mismos en el tiempo del Inga, porquistan sus pueblos cercanos del camino, a dos, y a tres, y a seis leguas, el que más lejos." (Berberian 1987: 208).

6) Cinco a seis leguas: Murúa (en línea: Libro Segundo, capítulo VIII [1590]) escribe en su obra "...la distancia de estos correos era pequeña, y así con suma brevedad corrían los avisos, sin detenerse un solo momento en parte ninguna, ni aun a tomar huelgo y aliento el chasquí, y agora son las jornadas de cinco o seis leguas, y de tambo a tambo."

7) Ocho leguas y más: Zarate (1946: 540 [1543]) informa, por su parte, que estos tambos "...están apartados ocho a diez leguas, y en partes quince y veinte". Vaca de Castro (1908 [1543]) reporta un mínimo de 10 leguas según el análisis realizado más arriba.

Cuando el Inca Garcilaso de la Vega (1976: tomo II, pp. 22 [en línea]) describe el posible funcionamiento de los *chaski* dice que "...tenían a cada cuarto de legua cuatro o seis indios mozos y ligeros, los cuales estaban en dos chozas para repararse de las inclemencias del cielo. Llevaban los recaudos por su vez, ya los de una choza, ya los de la otra; los unos miraban a la parte del camino, y los otros a la otra, para descubrir los mensajeros antes que llegasen a ellos, y aperebirse para tomar el recaudo, porque no se perdiese tiempo alguno. Y para esto ponían siempre las chozas en alto, y también las ponían de manera que se viesen las unas a las otras. Estaban a cuarto de legua, porque decían que aquello era lo

que un indio podía correr con ligereza y aliento sin cansarse.". Fray Martín de Murúa (en línea: Libro Segundo, capítulo VIII [1590]) al respecto sostiene "*Caminaban corriendo y, cuando menos, quince o diez y seis leguas cada día y las leguas son larguísimas, según la cuenta del Ynga, porque llegan de cinco a seis mil pasos, y por caminos tan fragosos y ásperos, de cuevas y bajadas tan difíciles, era mucho.*". Pedro de Cieza de León (2005: 345 [1553]) quien dice que "...los Ingas inventaron las postas, que fue lo mejor que se pudo pensar ni imaginar..." habla sobre la disposición de pequeñas casas cada media legua en las cuales Inca Yupanqui "...mandose que en cada uno de ellos estuviesen dos indios con bastimento y que estos indios fuesen puestos por los pueblos comarcanos y que no estuviesen estantes sino, de tiempo a tiempo, que fuesen unos y viniesen otros" (Cieza de León 2005: 345 [1553]).

Es evidente que el servicio de *chaski* era muy eficiente, al punto de que "en quince días y menos venían desde Chile, y desde Quito a Cuzco" (Fernández 1963: 81 [1571]) o como afirma Alonso de Borregan (1968: 466 [1565]) "era menester de enviar algún aviso que en quince días fuese a Chile con el recado y en otros quince volviese". A lo que su vez Betanzos (1987: 113 [1551]) agrega: "en ocho días sabía el Ynga en la ciudad del Cuzco lo que se hacía en el Quito y sus provincias que son mas de trecientas leguas las que hay del Quito al Cuzco y asimismo le llevaban el pescado fresco en tres días desde la costa al Cuzco, que son ciento veinte leguas". En su *Historia del Nuevo Mundo* el Padre Bernabé Cobo sostiene que un *chaski* podía correr hasta 50 leguas en un día normal por lo que "...en tiempo de los Incas, con todo eso, han llevado cartas desta ciudad de Lima á la del Cuzco en tres días, que son ciento y cuarenta leguas de muy mal camino de sierras muy dobladas, en que tardan ahora los correos españoles de á caballo de doce á trece días" (Cobo 1892: 268 y 269 [1653]). Fray Martín de Murúa (en línea: Libro Segundo, capítulo VIII [1590]) también señala que "Cuando el Ynga quería comer pescado fresco de la mar, con haber setenta u ochenta leguas desde la costa al Cuzco, donde él residió, se lo traían vivo y buyendo, que cierto parece cosa increíble en trecho y distancia tan larga, y en caminos tan ásperos y fragosos, porque lo corrían a pie y no a caballo, pues nunca los tuvieron hasta que los



españoles entraron en esta tierra. Mediante la presteza de estos chasquis, tenía aviso el Ynga de lo que sucedía en Quito, en Chile, en los Chiriguanaes, Chunchos, Guancabilcas, Pastos y otras provincias.”

Otra forma de funcionar que tenía este servicio era añadiendo mensajeros y dando avisos de humo y llamas “...para lo cual tenían siempre los chasquis apercebido el fuego y los hachos, y velaban perpetuamente de noche y de día por su rueda, para estar apercebidos para cualquier suceso que se ofreciese. Esta manera de aviso por los fuegos era solamente cuando había algún levantamiento y rebelión de reino o provincia grande, y hacíase para que el Inca lo supiese dentro de dos o tres horas cuando mucho (aunque fuese de quinientas o seiscientas leguas de la corte), y mandase apercebir lo necesario para cuando llegase la nueva cierta de cuál provincia o reino era el levantamiento. Éste era el oficio de los chasquis y los recaudos que llevaban.” (Garcilaso de la Vega 1976: tomo II, Pag. 23 [en línea]).

Al hacer referencia al mantenimiento de los caminos, tal como Vaca de Castro (1908: 462-464 [1543]) lo señala en sus *Ordenanzas de Tambos*, Lizarraga (1987: 247 [1594-1607]) nos informa que “El Inga y sus gobernadores tenían tanto cuidado acerca de los caminos, que siempre habían de estar limpios y aderezados; y tan anchos que casi dos carretas a la par sin estorbarse la una a la otra podrían caminar. Los pueblos comarcanos a los caminos tenían cuidado de aderezarlos si se derrumban”. Murúa (en línea: Libro Segundo, capítulo VIII [1590]) por su parte indica que “Estos caminos, juntamente con las puentes, acequias y calzadas en los lugares lagunosos y dificultosos de pasar, tenían sumo cuidado, para aderezarlos, los curacas y principales y gobernadores puestos por el Ynga, cada uno en sus provincias y pueblos, conforme el número de indios que tenía a su cargo. Era de manera esto que en todos los caminos de Sierra y llanos, aunque fuesen pedregosos y ásperos, no había una piedra tan sola en que tropezar el caminante, ni le estorbaba, ni detuviese cosa alguna, y así les era fácil caminar cualquier camino largo, y los corrían los indios chasquis sin impedimento y aun cuando el Ynga pasaba no había de haber hasta las hojas de los árboles en el suelo, que todo estaba limpio, ni aun pajuelas consen-

tían hubiese, porque el Ynga no los castigase.”

Otra referencia significativa es la que subrayan varios autores como Cristóbal de Molina (1968 [1552]), López de Gomara (1979 [1552]), Sarmiento de Gamboa (1947 [1572]) y Cieza de León (2005 [1553]), entre otros, sobre caminos con presencia de paredes tapiadas hacia ambos lados, sistemas de acequias y árboles ornamentales y frutales en especial el Molle (*Schinus molle*), árbol sagrado para los Inkas. “Tenían dos caminos reales del Quito al Cuzco, obras costosas y notables; uno por la sierra y otro por los llanos, que duran mas de seiscientas leguas; el que iba por llano era tapiado por ambos lados, y ancho veinte y cinco pies; tiene sus acequias de agua, en que hay muchos arboles, dichos molli. El que iba por lo alto era de la misma anchura cortado en vivas peñas y hecho de cal y canto, ca o bajaban los cerros o alzaban los valles para igualar el camino; edificio, al dicho de todos, que vence las pirámides de Egipto y calzadas romanas y todas obras antiguas” (López de Gomara 1979: 281 y 282 [en línea]).

En cuanto al abastecimiento de los tambos “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 de los depósitos que en ellos había del Inca se les daba de comer y de todo lo demás que habían menester; y los gobernadores que residían en las cabezas de provincias tenían especial cuidado de mandar á los pueblos tuviesen muy buen recaudo en ellos” (Cobo 1892: 266-267 [1553]); “...Por entre estas dos Sierras pasaban los dos caminos, el uno que llamaban de los Ingas, por los Andes, desde Pasto, hasta Chile, que tiene 900 leguas de largo, i 25 pies calzada, i de quatro en quatro Leguas Casas muy sumptuosas, que llaman Tambos, en que havia provisión de Comida, i Vestidos, i de media a media Legua Hombres, que estaban en Postas, para llevar recados, i ordenes, de mando en mano” (Herrera y Tordecillas (1730 [1492-1531: Década Primera, Capítulo XVI, folio 35]); “Estos aposentos se llaman tambos, donde los indios en cuya jurisdicción caían, tenían hecha provisión y depósito de todas las cosas que en él había menester para proveimiento, más aún

su ejército, no solamente de mantenimiento, mas aun de armas, vestidos y todas las otras cosas necesarias; tanto, que si en cada uno de estos tambos querían renovar de armas o vestidos de veinte y treinta mil hombres en su campo, lo podían hacer sin salir de casa.” (Zarate 1946: 540 y 541 [1543]). Estas afirmaciones coinciden con lo señalado por Vaca de Castro (1908: 453 [1543]) y que más arriba hemos comentado.

La evidencia arqueológica

Tal como hemos mencionado son muchos los trabajos arqueológicos que se han dedicado al estudio de los caminos incaicos (Strube Erdmann 1963; Raffino 1981; Hyslop 1984; Trombold 1991; Vitry 2000; Castro et al. 2004; Berenguer et al. 2005; Moralejo 2011; entre otros). Las temáticas encontradas son variadas, evaluándose, entre otras cosas, desde los recursos disponibles y/o empleados en determinadas regiones (explotación minera, agrícola, pastoreo), hasta la localización y funcionalidad de los asentamientos, como también el tipo de relaciones existentes entre ellos y la traza de la red de comunicaciones.

La reconstrucción de los caminos incaicos requiere de un examen exhaustivo de todas aquellas variables que se relacionan con su materialización tanto en espacio como en tiempo. Para ello requerimos de los aportes de la etnohistoria, la geografía moderna y la lingüística (toponimia y tradición oral) que al cotejarse con los datos arqueológicos nos permiten arribar a un mejor reconocimiento de los mismos.

Como se señaló anteriormente no ha habido entre los cronistas una clara diferenciación de los sitios ya sean estos tambos o *chaskiwasi*, pero desde una lectura arqueológica ambos se pueden distinguir claramente, como lo hacen Niemeyer y Rivera en el despoblado de Atacama cuando señalan la presencia de estructuras mayores y menores que acompañan al Camino del Inka; las primeras corresponden a tambos y las segundas (abiertas hacia el camino) corresponden a *chaskiwasi* o estaciones para *chaski* (Niemeyer y Rivera 1983). Por otra parte Raffino (1981: 210) define a los tambos como “un sitio constituido por uno o más R. P. C. emplazados a la vera del camino, encerrando los corrales y eventualmente provistos de depósitos o *colcas* para el abastecimiento”⁷. Al

mismo tiempo, y basado en el registro etnohistórico, los diferencia de los “*corpahuasi*” (posadas camineras de planta rectangular o circular compuestas por dos o tres construcciones y de menor relevancia arquitectónica que aquellos) y de los “*chasquihuasis*” (pequeñas estafetas o chozas imperiales de los corredores de la posta) (Raffino 1981).

Según Hyslop (1992) existen discrepancias entre los investigadores en cuanto a las distancias de los tambos. La misma se debe a diferencias en sus respectivas áreas de estudio según los factores que pudieron haber determinado la ubicación de aquellos. Al respecto se pueden mencionar la presencia de agua y de terrenos circundantes productivos, terrenos anegadizos, la presencia de poblaciones locales y centros preincaicos, facilidad de viaje, distancia de la mano de obra local, condiciones para el tráfico caravanero y para los viajes reales. Tomamos algunos ejemplos para el Norte Chico de Chile donde Iribarren Charlin y Bergholz (1971) han asignado entre 4 y 9,5 km. la distancia entre las postas; en el Valle de Uspallata y alrededores (Mendoza, Argentina) Bárcena (1979 [1977]) estima la misma entre 22,5 y 25 km.; Raffino (1981) refiere que la distancia variaba de acuerdo a la topografía, pero generalmente se ubicaban a una jornada de marcha de 40 km en zonas llanas y 20 km. en paisajes más accidentados; teniendo en cuenta también la presencia de posadas menores, postas de correo u otras construcciones en zona intermedia. Mostny (1971) aporta distancias de seis leguas (5 km.) para un día de marcha, mientras que Hyslop (1992) a partir de los estudios realizados por el Proyecto Caminos Incaicos en Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina y Chile, entre los años 1978 y 1981, manifiesta que los *chaskiwasi* estaban separados por distancias promedio de 3,3 a 7,7 km. dependiendo de que fueran dos o cuatro *chaski* por posta (Figura 2). Por otro lado, sostiene que los “*tampus*” se encuentran a distancias muy variables, desde menos de 10 hasta 42 km., pudiendo ser recorridas por cualquier persona en un día o quizás menos. La mayor parte se ubican entre 15 y 25 km. Algunos se encuentran espaciados de 25 a 45 km. y, por lo general, presentes en desier-

7 La sigla RPC hace referencia al Rectángulo Perimétrico Central Compuesto, también denominado *kancha* (Couso et al. 2011).



350

CORE ON MAJOR IMENOR
HAT VVICHASQVICHVRV
MULLO CHAS QVĪ CVRACA ~



core on

ha tun

Figura 2. Imagen del *chaski* en tiempo de los Inkas. Representación tomada de Felipe Guaman Poma de Ayala (1980: Tomo I, 252 [1584-1615]).

tos o regiones áridas, donde el agua, los recursos productivos locales y la población son casi inexistentes (Hyslop 1992).

Discusiones

El trazado e infraestructura del Camino del Inka se entiende como la materialización del raciocinio político, militar, económico y cultural de una sociedad en vías de expandirse. De esta forma se fue generando un determinado discurso hegemónico que permitía controlar y subordinar las sociedades que se encontraban a su paso. Tal es así, que los Inkas establecían la ubicación de sus súbditos de acuerdo con su posición en un camino dado (Hyslop 1992).

La ideología Inka asociaba sus caminos con la división conceptual del espacio y la sociedad. Según Hyslop (1992: 19) los caminos “constituían un medio de concebir y expresar su concepto de una geografía cultural”. Si hacemos una lectura etnohistórica podemos observar que este diseño conceptual se manifiesta también en sus propios relatos sobre la ubicación y orientación de los caminos (Sanhueza Tohá 2002).

A través de nuestro análisis se desprende que tanto en la arqueología como en las fuentes etnohistóricas no hay un acuerdo entre los investigadores y/o autores, a la hora de establecer las distancias entre los diferentes asentamientos a la vera del camino incaico. Con respecto a la arqueología podemos aducir que las mismas se deben a la variabilidad de espacios-paisajes analizados por los investigadores; es decir que podríamos encontrar un “patrón de jornadas” según la particularidad dada en cada ambiente. A esto le podemos sumar la confusión generada por el uso de diferentes sistemas de medición con el objeto de interpretar los cálculos sobre distancias que aparecen en los documentos tempranos andinos (Hyslop 1992). Por otra parte, las diferencias en las fuentes etnohistóricas se deben a que cada autor generalizó sobre la información específica que había observado o recogido y el hecho de que no vieran todas las postas crea la posibilidad de que no pudieran observar una secuencia completa, quizás porque algunos no sobrevivieron después de la caída del *Tawantinsuyu* o porque no diferenciaban bien un tambo de un *chaskiwasi* (Hyslop 1992 y Coros Cantín y Coros Villca 1999). Sanhueza Tohá (2002) señala, al respecto, que

muchos de los contrasentidos o errores de las crónicas, al momento de considerar el diseño, disposición y orientación espacial de las principales rutas incaicas, pudo responder a preconceptos territoriales y espaciales de origen cusqueño o altiplánico.

Uno de los conceptos que más ambigüedad reúne es el de “jornadas de viaje tomadas en leguas”. ¿Cuál es la medida exacta que encierra este concepto?, ¿las distancias expresadas en leguas equivalían a un día de camino? Son preguntas que nos conducen a indagar un poco sobre la legua española usada en los Andes durante los siglos XVI y XVII. Hyslop (1992: 172) dedica un capítulo de su libro a la reflexión sobre estos temas y establece que “*la legua ha significado muchas distancias diferentes para diferentes pueblos en diferentes parte del mundo y en siglos diferentes*”. Este autor usa el concepto de Antonio Raimondi (quien realizó muchos viajes en el Perú) para decir que la legua “*es una medida de tiempo más que de distancia*”, por ende pudo haber tenido una distancia fija científicamente determinada, pero que en la práctica se establecía por el largo de una caminata, la cual podría variar según el tipo de terreno y la persona que realizara el cálculo (Hyslop 1992: 173-174). De esta manera, no es posible determinar una longitud específica para la legua española en los Andes, concluyendo así “*que los primeros cronistas no tenían una noción clara sobre una medida estándar de la legua*” (Hyslop 1992: 173).

Conclusiones

La información brindada por las *Ordenanzas de Tambos* de Vaca de Castro y las crónicas nos permiten organizar un corpus de datos que caracterizan al espacio vial dentro de un contexto incaico determinado. En cuanto al objetivo de tratar de construir un modelo que nos sirva como guía de búsqueda en el terreno, se nos plantea la dificultad de llevarlo adelante por no encontrar entre las fuentes etnohistóricas y los análisis arqueológicos una cierta concordancia en la información proporcionada.

Según Hyslop (1992: 176) “*no existe una distancia fija reconocida en los Andes, ni ahora o en el siglo XVI, que equivalga a una jornada o día de camino*”. Tanto la energía de una persona como el peso de su carga, los animales que lo acompañan y la naturaleza del terreno hacen de la jornada una distancia sumamente variable.



Por ende sería necesario contar con un cuerpo de evidencias específicas para lograr determinar la distancia entre tambos y *chaskiwasi*, cosa extremadamente difícil si tenemos en cuenta la gran variabilidad dada en todo el Imperio. También se puede incurrir en un método inductivo de análisis creando generalidades a partir de cada caso encontrado, lo cual plantea serios problemas (Chalmers 2005).

A dicha variabilidad podemos agregar lo que sostiene la mayoría de las fuentes históricas de que los “*tampus*” se encontraban separados por un día de camino cuya distancia se definía entre 3 y 5 leguas. Pero en la práctica se advierte que estos tambos estaban separados por menos de un día de caminata, debido a que la mayoría de los nativos andinos pueden cubrir esas distancias en uno o dos tercios de un día; de ahí que se requiere más evidencia para determinar las distancias (Hyslop 1992).

El *Qhapaq Ñan* fue el elemento estructural e integrador de la economía, política e ideología implementada por los Inkas a lo largo de los Andes, convirtiéndose así en la columna vertebral de todo el Imperio. Tanto el transporte de bienes estatales como el circuito de *chaski* se vieron favorecidos por el entrelazamiento e infraestructura de este sistema caminero. Al mismo tiempo fue esencial para la defensa del territorio, el cual era amenazado por rebeliones internas e invasiones externas, permitiendo así una rápida movilización del ejército Inka (Raffino 2006).

Por todo lo expuesto, podemos establecer que la serie camino-tambo-*chaskiwasi* constituyó ese elemento vertebrador que se plasmó en un paisaje determinado bajo cierto patrón de uniformidad vial cuya construcción respondía a determinadas pautas estandarizadas. Por lo que planteamos -como una aproximación hacia la reconstrucción de un tramo de camino incaico con todos sus componentes, teniendo en cuenta que existe un tambo por jornada de viaje y sin precisar la cantidad de kilómetros- la necesidad de analizar los espacios arqueológicos definidos por la posición de los asentamientos en el entorno físico, la accesibilidad al entorno y las condiciones de visualización. En este último punto, y de acuerdo con Criado Boado (1993), será importante considerar la visibilidad -o dominio visual desde un sitio-, la visibilización -de qué forma un elemento natu-

ral o artificial es visto- y la intervisibilidad -relación visual entre elementos del paisaje-.

Agradecimientos

Este trabajo comenzó siendo el corolario de la materia de Etnohistoria, cursada durante mi carrera de doctorado; por lo que ahora quisiera que valga de homenaje a la Dra. Antonia Rizzo quien fuera mi profesora durante ese año lectivo. Deseo también agradecer enormemente a la Licenciada Anahí Lácona por la lectura crítica del manuscrito y por ser siempre una gran consejera y tutora en el desarrollo de mis trabajos.

Bibliografía

ACOSTA, José de, [1590]. Historia Natural y Moral de las Indias. José Alcina Franch (edición). *Artehistoria Revista Digital*, Crónicas de América, Tomo 43. Junta de Castilla y León. Accesible en Internet <http://www.artehistoria.jcyl.es/cronicas/contextos/12553.htm> [Consultada el 04-08-12, 20 hrs.]

ADVIS VITAGLICH, Pedro, 1994. Noticias de cronistas e historiadores sobre la travesía de los Andes realizada por la hueste de Almagro durante la jornada de Chile. *Contribución Histórica*. Nro. 4: 103-127. Museo Regional de Atacama. Copiapó.

BÁRCENA, Roberto, 1979 [1977]. Informe sobre recientes investigaciones arqueológicas en el N.O. de la Provincia de Mendoza - Argentina (Valle de Uspallata y zonas vecinas) (Con especial referencia al período incaico). En: *Actas del VII Congreso de Arqueología de Chile*, Vol. II: 661-692. Ediciones Kultrún. Santiago de Chile.

BERBERIAN, Eduardo, 1987. *Crónicas del Tucumán. Siglo XVI*. Conquistadores de Indias I. Comechingonia, Revista de Antropología e Historia. Córdoba.

BERENGUER, José; CÁCERES, Iván; SANHUEZA, Cecilia y HERNÁNDEZ, Pedro, 2005. El Qhapaqñan en el Alto Loa, norte de Chile: Un estudio micro y macromorfológico. *Estudios Atacameños*. Nro. 29: 7-39. Universidad Católica del Norte. San Pedro de Atacama.

BETANZOS, Juan de, 1987 [1551]. *Suma y Narración de los Incas*. María del Carmen Rubio (transcripción, notas y prólogo). Ediciones Atlas. Madrid.

- BINFORD, Lewis, 1991. *En busca del pasado*. Editorial Crítica. Barcelona.
- BORREGAN, Alonso de, 1968 [1565]. *Crónica de la conquista del Perú*. Rafael Loredo y Guillermo Lohmann Villena (edición). Biblioteca Peruana, Tomo II: 415-473. Editores Técnicos Asociados. Lima.
- CASTRO, Victoria; VARELA, Varinia; ALDUNATE, Carlos y ARANEDA, Edgardo, 2004. Principios orientadores y metodología para el estudio del Qhapaqñan en Atacama: desde El Portezuelo del Inka hasta Río Grande. *Chungara, Revista de Antropología Chilena*. Vol. 36, Nro. 2: 439-451. Universidad de Tarapacá. Arica.
- CIEZA DE LEÓN, Pedro de, 2005 [1553]. *Crónica del Perú. El Señorío de los Incas*. Franklin Pease G. Y. (edición). Biblioteca Ayacucho, Colección Clásica N° 226. Caracas.
- COBO, Padre Bernabé, 1892 [1653]. *Historia del Nuevo Mundo*. Tomo III. Marcos Jiménez de la Espada (notas e ilustraciones). Sociedad de Bibliófilos Andaluces. Sevilla.
- COROS CANTÍN, Carlos y COROS VILLCA, Carlos, 1999. El Camino del Inca en la Cordillera de Aconcagua. *Revista El Chaski* Nro. 1, Vol. 1: 1-80. Museo Arqueológico de Los Andes. Los Andes. V Región de Chile.
- COUSO, María; MORALEJO, Reinaldo; GIOVANNETTI, Marco; DEL PAPA, Luis; PAEZ, María; GIANELLI, Julia; GIAMBELLUCA, Laura; ARNOSIO, Marcelo y RAFFINO, Rodolfo, 2011. Análisis de la variabilidad material del Recinto 1 - Kancha II: aportes para una comprensión de la política incaica en El Shincal de Quimivil. *Arqueología*. Nro. 17: 35-55. Instituto de Arqueología. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- CRIADO BOADO, Felipe, 1993. Visibilidad e interpretación del registro arqueológico. *Trabajos de Prehistoria*, Vol. 50: 39-56. Universidad de Santiago de Compostela. España.
- CHACALTANA CORTEZ, Sofía, 2010. Desafíos de la arqueología histórica: los tambos coloniales. Ponencia presentada en el 1º Simposio Internacional de Arqueología Histórica Posibilidades y Perspectivas para una Arqueología Histórica del Perú, 12 al 14 de agosto del 2010. Universidad Ricardo Palma - Universidad Nacional Mayor de San Marcos - Pontificia Universidad Católica del Perú - Harvard University. Lima.
- CHALMERS, Alan, 2005. *¿Qué es esa cosa llamada ciencia?* Siglo XXI de Argentina Editores. Buenos Aires. Argentina.
- FERNÁNDEZ, Diego, 1963 [1571]. *Historia del Perú*. Biblioteca de Autores Españoles. Ediciones Atlas. Madrid.
- GARCÍA, Gregorio, 1981 [1607]. *Origen de los Indios del Nuevo Mundo*. Franklin Pease G. Y. (estudio preliminar). Edición facsimilar sobre la segunda edición de 1729. Biblioteca Americana. Fondo de Cultura Económica. México.
- GARCILASO DE LA VEGA, Inca, 1976 [1609]. *Comentarios Reales de los Incas*. Aurelio Miró Quesada (prólogo, edición y cronología). Biblioteca Ayacucho, Colección Clásica, 2 Vols.: Tomo I (N° 5) y Tomo II (N° 6). Caracas. Venezuela. Accesible en Internet http://www.bibliotecayacucho.gob.ve/fba/index.php?id=97&backPID=96&swords=garcilaso&tt_products=5 [Consultada el 26-07-12, 23:15 hrs.] http://www.bibliotecayacucho.gob.ve/fba/index.php?id=97&backPID=96&swords=garcilaso&tt_products=6 [Consultada el 26-07-12, 23:15 hrs.].
- GLAVE, Luis, 1988. Tambos y caminos andinos en la formación del mercado interno colonial. *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo XLV: 83-138. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. España.
- GUAMAN POMA DE AYALA, Felipe, 1980 [1615]. *Nueva Corónica y Buen Gobierno*. Franklin Pease G. Y. (transcripción, prólogo, notas y cronología). Biblioteca Ayacucho, Colección Clásica, Tomo I (N° 75). Caracas. Venezuela. Accesible en Internet http://www.bibliotecayacucho.gob.ve/fba/index.php?id=97&backPID=103&begin_at=48&tt_products=75 [Consultada el 05-08-12, 23:30 hrs.].
- HERRERA Y TORDECILLAS, Antonio de, 1730 [1492-1531]. *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano*. Imprenta Real de Nicolás Rodríguez. Madrid.
- HYSLOP, John, 1984. *The Inka road system*. Institute of Andean Research New York. Academic Press. Inc. New York.
- HYSLOP, John 1992. *Qhapaq Ñan. El Siste-*



ma Vial Inkaico. Elias Mujica (editor), Eduardo Arias (traductor). Instituto Andino de Estudios Arqueológicos. Petróleos del Perú. Lima.

IRIBARREN CHARLIN, Jorge y BERGHOLZ, Hans, 1971. El camino del Inca en un sector del Norte Chico. En: *Actas del VI Congreso de Arqueología Chilena*: 229-265. Santiago de Chile.

LIZARRAGA, Reginaldo de, 1987 [1594-1607]. *Descripción del Perú, Tucumán, Río de La Plata y Chile*. Ignacio Ballesteros (edición). Serie Historia 16, Colección Crónicas de América N° 37. Madrid.

LÓPEZ DE GOMARA, Francisco, 1979 [1552]. *Historia general de las Indias y Vida de Hernán Cortés*. Jorge Gurría Lacroix (prólogo y cronología). Biblioteca Ayacucho, Colección Clásica, N° 64. Caracas, Venezuela. Accesible en Internet http://www.bibliotecayacucho.gob.ve/fba/index.php?id=97&backPID=103&begin_at=40&tt_products=64 [Consultada el 27-07-12, 10 hrs.]

LÓPEZ DE VELASCO, Juan, 1971 [1571-1574]. *Geográfica y Descripción Universal de las Indias*. Marcos Jiménez de la Espada (edición). Biblioteca de Autores Españoles. Ediciones Atlas. Madrid.

MAGALLANES, Manuel, 1912. El Camino del Inca. *Revista de Historia y Geografía de Chile*, Tomo III, N° 7: 44-75. Santiago de Chile.

MATIENZO, Juan de, 1987 [1566]. Carta a S. M. del Licenciado Matienzo. En: *Crónicas del Tucumán, Siglo XVI*: 203-213. (Editado por E. E. Berberian). Comechingonia. Córdoba.

MENA, Cristóbal de, 1967 [1534]. *La conquista del Perú llamada la Nueva Castilla*. Raúl Porras Barrenechea (edición). Las relaciones primitivas de la conquista del Perú. Instituto Raúl Porras Barrenechea. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima. Lima.

MOLINA, Cristóbal de, 1968 [1552]. *Relación de muchas cosas acaecidas en el Perú*. Francisco Esteve Barba (edición y estudio preliminar). Biblioteca de Autores Españoles. Crónicas Peruanas de Interés Indígena, Tomo CCIX. Ediciones Atlas. Madrid.

MONTESINOS, Fernando de, 1930 [1644]. *Memorias antiguas historiales y políticas del Perú*. Horacio H. Urteaga (edición). Colección

de libros y documentos referentes a la historia del Perú, 2da Serie, Tomo VI. Librería e Imprenta Gil S.A. Lima.

MORALEJO, Reinaldo, 2011. *Los Inkas al sur del Valle de Hualfín: organización del espacio desde una perspectiva paisajística*. Tesis Doctoral N° 1150. Facultad de Ciencias Naturales y Museo. Universidad Nacional de La Plata. La Plata.

MORALEJO, Reinaldo, 2012. El Camino del Inca en el sector central de la provincia de Catamarca: actualización y perspectivas. *Andes*. Nro. 23. Centro Promocional de las Investigaciones en Historia y Antropología "Dr. Guillermo Madrazo". Universidad Nacional de Salta. Argentina. (En Prensa).

MOSTNY, Grete, 1971. *Prehistoria de Chile*. Editorial Universitaria. Santiago de Chile.

MURÚA, Fray Martín de, [1590]. *Historia General del Perú*. Manuel Ballesteros Gaibrois (edición). Arqueología Revista Digital, Crónicas de América, Tomo 20. Junta de Castilla y León. Accesible en Internet <http://www.arqueologia.jcyl.es/cronicas/contextos/11497.htm> [Consultada el 10-05-12, 17 hrs.]

NACUZZI, Lidia, 1989-1990. El aporte de la Etnohistoria al estudio de la arqueología de Patagonia. *Runa*. Vol. XIX: 161-175. Buenos Aires.

NIEMEYER, Hans y RIVERA, Mario, 1983. El Camino del Inca en el despoblado de Atacama. *Boletín de Prehistoria de Chile*. Nro. 9: 91-193. Departamento de Ciencias Sociológicas y Antropológicas. Universidad de Chile. Santiago de Chile.

ORTEGA MOREJON, Diego de y CASTRO, Fray Cristóbal de, 1974 [1558]. Relación y declaración del modo que este Valle de Chíncha y sus comarcas se gobernaban antes que oviese Yngas y después q(ue) los vuo hasta q(ue) los cristianos entraron en esta tierra. En: *Historia y Cultura*. Nro. 8: 91-104. Museo Nacional de Historia, Instituto Nacional de Cultura. Lima.

RAFFINO, Rodolfo, 1981. *Los Inkas del Kollasuyu*. Ediciones Ramos Americana. La Plata.

RAFFINO, Rodolfo, 2006. El Capricornio Inka: la unificación política. En: *Las rutas del Capricornio Andino. Huellas milenarias de Antofagasta, San Pedro de Atacama, Jujuy y Salta*: 67-78. Consejo de Monumentos Nacionales. Santiago de Chile.

REGAL, Alberto, 1936. *Los Caminos del Inca en el Antiguo Perú*. Editorial Sanmarti. Lima.

RIBEYRO, Julio Ramón, 2007. *Prosas Apátridas (completas)*. Editorial Seix Barral S. A. Biblioteca Breve. Barcelona.

ROSTWOROWSKI DE DIEZ CANSECO, María, 1975. Algunos comentarios hechos a las Ordenanzas del Doctor Cuenca. *Historia y Cultura*. Nro. 9: 119-125. Lima.

SALINAS Y CÓRDOBA, Fray Buenaventura de, 1957 [1630]. *Memorial de las Historias del Nuevo Mundo Piru*. Luis E. Valcarcel (introducción). Colección Clásicos Peruanos, Vol. I. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima.

SANHUEZA TOHÁ, Cecilia, 2002. En busca del Gran Mentiroso: Relatos orales, demarcaciones territoriales. El Camino del Inca en el des poblado de Atacama. *Revista de Historia Indígena*. Nro. 6: 97-129. Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Chile. Santiago de Chile.

SANTILLÁN, Hernando de, 1968 [1563]. *Relación del Origen, Descendencia, Política y Gobierno de los Incas*. Francisco Esteve Barba (edición). Crónicas Peruanas de Interés Indígena, Tomo CCIX: 97-149. Biblioteca de Autores Españoles. Ediciones Atlas. Madrid.

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro, 1947 [1572]. *Historia de Los Incas*. Ángel Rosenblat (edición y nota preliminar). Tercera edición. Emecé Editores, S. A. Buenos Aires.

STRUBE ERDMANN, León, 1958. La ruta de Don Diego de Almagro en su viaje de exploración a Chile. Córdoba, Argentina. *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*. Número especial, 1º parte: 269-293. Córdoba.

STRUBE ERDMANN, León, 1963. Vialidad Imperial de los Incas. *Serie Histórica*. Nro. XXXIII: 1-113. Instituto de Estudios Americanistas. Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba.

TROMBOLD, Charles, 1991. *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*. (Editado por Charles. D. Trombold). Cambridge University Press. New York.

VACA DE CASTRO, Cristóbal, 1908 [1543]. Or-

denanzas de Tambos. *Revista Histórica*. Tomo 3: 427-492. Instituto Histórico del Perú. Lima.

VÁZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio, 1948 [1630]. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Charles Upson Clark (transcripción del manuscrito original). Smithsonian Miscellaneous Collection, Vol. 108. Smithsonian Institution. Washington.

VITRY, Christian, 2000. *Aportes para el estudio de caminos incaicos. Tramos Morhuasi – Incahuasi*. Salta, Argentina. Editora Gofica. Salta.

VON HAGEN, Víctor, 1958. *Los caminos del sol*. Editorial Hermes. Buenos Aires.

ZARATE, Agustín de, 1946 [1543]. *Historia del descubrimiento y conquista de la provincia del Perú*. Julio Le Ribereño (edición). Crónicas de la Conquista del Perú. Colección Atenea. Editorial Nueva España. México.

ZAPATA GOLLÁN, Agustín, 1940. *Caminos de América*. Publicaciones N° 1, Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales. Ministerio de Instrucción Pública y Fomento. Santa Fe.

