

RESEARCH ADVANCE

**ANÁLISIS MICROMORFOLÓGICO DE UN TRAMO
DE CAMINO INCA EN LA CUESTA DE ZAPATA
(CATAMARCA, NOROESTE ARGENTINO)**

*Micromorphological Analysis of a Stretch of the Inca Road at
the Zapata Slope, Catamarca, Northwestern Argentina*

Reinaldo A. Moralejo

División Arqueología, Museo de La Plata, CONICET, FCNyM, UNLP, Argentina
(reinaldomoralejo@yahoo.com.ar)



Figura 1. Camino incaico en la Cuesta de Zapata visto desde la ruta provincial n.º 3.

RESUMEN. *Se presentan los resultados de un estudio realizado en un tramo de camino incaico en la Cuesta de Zapata, sobre el límite interdepartamental Belén-Tinogasta de la provincia de Catamarca, Noroeste argentino. La metodología de trabajo se basó en un abordaje micromorfológico tendiente a analizar sus técnicas constructivas,*

Recibido: 18-11-2017. Aceptado: 19-1-2018. Publicado: 26-1-2018.

la presencia de sitios asociados y su rol como uno de los principales ejes de interacción regional entre los sitios incas de El Shincal de Quimivil y Watungasta.

PALABRAS CLAVE: *incas, Qhapaq Ñan, El Shincal de Quimivil, Watungasta.*

ABSTRACT. *This article presents the results of a study done on a stretch of an Inca road at the Zapata Slope, on the interdepartmental border Belen-Tinogasta in the Province of Catamarca, Northwestern Argentina. The work methodology was based on a micromorphological approach aimed at analyzing its construction techniques, the presence of associated sites and its role as one of the main axes of regional interaction between the Inca sites of El Shincal de Quimivil and Watungasta.*

KEYWORDS: *Incas, Qhapaq Ñan, El Shincal de Quimivil, Watungasta.*

INTRODUCCIÓN

Desde que comenzamos con el estudio de los antiguos caminos de la región de Londres de Quimivil en el centro oeste de la provincia de Catamarca, Noroeste argentino (NOA), hemos sido testigos del significado que poseen, no solo como espacios físicos de circulación sino también como espacios de expresión de la memoria colectiva de las comunidades que los transitan y *resignifican* a lo largo del tiempo y del espacio. De esta manera, el estudio de los caminos se convierte en el estudio de un paisaje vial entendido como una construcción histórica y social producto de una relación dialéctica entre el hombre, los objetos y las entidades no humanas (Latour 2008).

Los incas establecieron una relación muy particular con sus caminos. Para ellos constituían verdaderos símbolos de poder que operaban como una bandera política debido a su visibilidad y a su vinculación con la autoridad central (Hyslop 1984). Si bien su origen es anterior a los incas, estos se encargaron de reutilizarlos y *resignificarlos*, como también de construir nuevas vías de acuerdo con sus intereses políticos, religiosos y económicos. Muchos de estos caminos continúan en vigencia en la actualidad —con otros actores, discursos y prácticas políticas—, demostrando aún su importancia como elementos de interacción social.

En este trabajo se presenta un avance de los estudios micromorfológicos desarrollados en un tramo de ca-

mino inca localizado en la Cuesta de Zapata, perteneciente a la antigua ruta de la Sierra de Zapata que conectaba los sitios incaicos de El Shincal de Quimivil (Departamento de Belén) y Watungasta (Departamento de Tinogasta). Tanto El Shincal como Watungasta se erigieron como fuertes centros políticos, administrativos y ceremoniales del NOA y, de acuerdo con la distribución vial conocida hasta el momento, constituyeron nodos camineros de gran importancia para la comunicación entre los valles de Hualfín y Abaucán.

METODOLOGÍA PARA EL ESTUDIO DE LOS CAMINOS

El estudio del camino incaico de la Cuesta de Zapata se basó en un análisis micromorfológico donde se identificaron los rasgos del camino y todo el conjunto de elementos arqueológicos asociados del paisaje. Esto demandó realizar prospecciones superficiales a lo largo del trazado y hacia ambos lados del mismo, incluyendo todas aquellas elevaciones que implicaran una mejor visibilidad del entorno. Este análisis se complementó con un estudio macromorfológico que permitió registrar información vinculada con la configuración global del sistema vial (Trombold 1991).

Con anterioridad a los trabajos de campo, fue necesario elaborar un mapa base y realizar un análisis bibliográfico y de documentos históricos tendientes a recopilar toda la información posible acerca de la ruta. En este sentido, es importante resaltar que si bien ya había sido mencionada por Strube Erdmann (1958, 1963), González (1966), Raffino (1995) y Raffino *et al.* (2008), no se habían realizado análisis en profundidad hasta el momento. Durante los trabajos de campo se realizaron entrevistas con pobladores locales y se tuvo en cuenta la toponimia local. En cuanto al instrumental de medición, se contó con GPS, brújula, cinta métrica, cámara digital y jalones topográficos.

EL CAMINO DEL INCA EN LA CUESTA DE ZAPATA

El tramo de camino incaico que se está presentando atraviesa el sector meridional de la Sierra de Zapata y corre dentro de una profunda quebrada, en sentido noreste a suroeste casi paralelo al lecho de un río de régimen transitorio. Se trata de un tramo de 5,27 km de longitud ubicado unos metros por debajo de la ruta



Figura 2. Segmento de camino con talud, excavación ladera adentro y muro de protección.

provincial n.º 3 (fig. 1). El tramo se encuentra en buen estado de conservación y presenta características constructivas muy heterogéneas relacionadas con la geografía y con el rol protagónico que tuvo esta ruta en la conexión de los sitios El Shincal de Quimivil y Watungasta. Se desarrolla sobre la ladera natural de la Sierra de Zapata, salvando una pendiente que alcanza los 35°. El efecto de la ladera ha sido tal que la ruta necesitó de elementos formales de construcción, así como de un angostamiento del camino para lograr una mejor circulación. En términos generales, la anchura del camino dentro de la quebrada varía de 2 a 4,5 m, mientras que por fuera alcanza de 5 a 8 m.

En cuanto a los rasgos estructurales más característicos y recurrentes, se ha identificado la presencia de taludes o muros de contención de piedra (de 0,75 m de ancho) cuya función era servir de refuerzo o asiento. También se han observado excavaciones sobre la ladera y nivelación del trazado utilizando el material extraído (arena, gravas y/o guijarros).

En algunos segmentos se observaron cortes abruptos sobre la roca de la ladera para delimitar el camino, lo que debió de demandar una tarea de ingeniería muy importante; mientras que en otros se aprovechó el corte natural de las rocas. Además de los elementos ya mencionados, también se han identificado segmentos de vialidad con presencia de muros de protección contruidos sobre el borde. Se trata de paredes bajas de piedra que poseen entre 0,5 y 1 m de altura. Posiblemente, fueron utilizadas para evitar el derrumbe de piedras ladera abajo y el despeñamiento de los animales de carga (Vitry 2004). Por lo general, se encuentran en caminos con zigzag y pendientes fuertes, como en este caso (fig. 2). En algunos sectores, el camino incaico descendiendo hasta el río para inmediatamente subir hacia el lado opuesto. En tales casos, cuando la bajada se realiza en sectores del río con presencia de grandes bloques rocosos (producto del fuerte gradiente), el punto de contacto entre el camino y el río tiene lugar justo después de estas abruptas caídas de agua.



Figura 3. Segmento de camino empedrado (anchura: 3,4 m).

Otra técnica constructiva es el empedrado o adoquinado, conformado por rocas de tamaño mediano dispuestas con sus caras planas hacia arriba sobre una superficie de material disgregable. Este segmento empedrado coincide con un sector del trazado donde desciende una pequeña quebrada transversal, razón que conduce a pensar en la elaboración de determinadas maniobras de infraestructura para controlar el drenaje sobre el camino (fig. 3).

Entre los rasgos asociados al camino, se halló un pequeño montículo de rocas de 0,46 m de altura, localizado hacia el borde interno del trazado. Por su tamaño, forma y disposición, podría tratarse de un mojón para demarcar el camino. Ello no quiere decir que este rasgo sea necesariamente contemporáneo del tiempo inca. Al contrario, dado que se trata de una vía que también fue utilizada en tiempos posteriores a los incas, podría corresponder a una acumulación originada en época colonial, republicana o incluso actual. Esto mismo puede suceder con una pequeña estructura en U

(3,1 x 2,2 x 2,2 m) construida con piedras sin mortero de barro, hallada sobre una pequeña explanada y a la vera de una senda lateral que se desprende del camino principal. En sus proximidades se recuperaron restos de metales oxidados de latas de conserva. Será importante realizar excavaciones arqueológicas con el objetivo de determinar su funcionalidad en relación al camino.

Otro de los elementos importantes asociados fue la presencia de cerámica correspondiente a cuellos de aríbalos del estilo Inca Provincial, hallada sobre el borde del camino.

CONSIDERACIONES FINALES

Esta antigua ruta que conecta los valles de Quimivil y Hualfín con el valle de Abaucán o Fiambalá ha sido muy importante a lo largo de la historia del centro oeste de la provincia de Catamarca. El tramo identificado

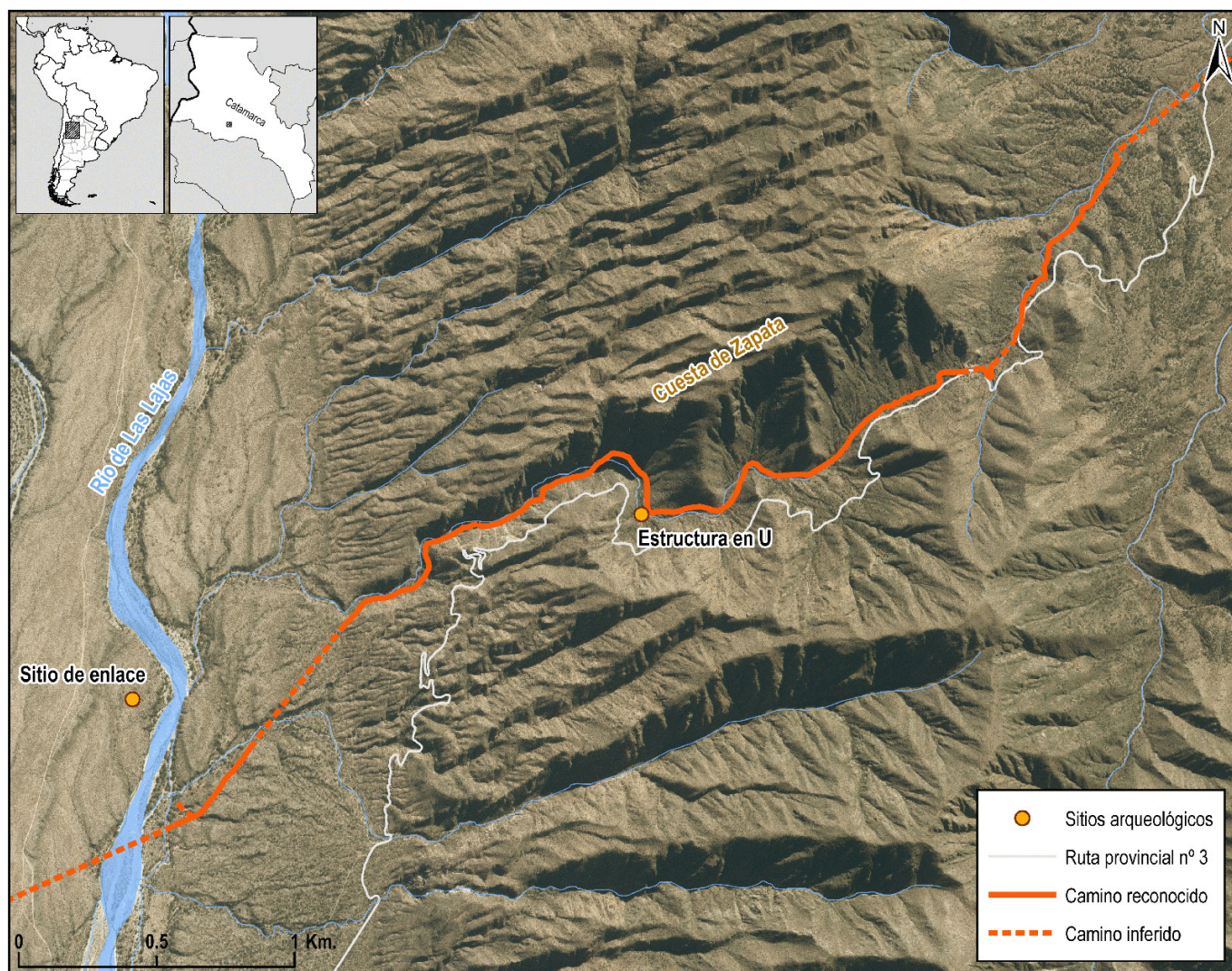


Figura 4. Tramo estudiado en la Cuesta de Zapata (Catamarca, Noroeste argentino).

se localiza en la Cuesta de Zapata en sentido noreste-suroeste, conectando los sitios de El Shincal de Quimivil, Tambillo Nuevo, un sitio de enlace recientemente descubierto por nosotros que podría tratarse del Río del Inca excavado por Max Uhle en 1893 (véase Ratto 2015), Anillaco y Watungasta (fig. 4).

Se trata de un camino incaico en cornisa cuya construcción de taludes, muros de protección, excavaciones dentro de la ladera, empedrados y selección de los vados del río demandaron una fuerte intervención de trabajo sobre una topografía extremadamente compleja y un conocimiento profundo del paisaje. La presencia de restos de alfarería Inca Provincial al borde del camino también constituye una prueba tangible de su uso y cronología.

El tramo de la Cuesta de Zapata formaba parte de la ruta del *interfluvio* serrano de Zapata que permitía regular el movimiento de gente, la articulación y la circulación de bienes entre los valles fértiles de Hualfín,

Quimivil, Las Lajas y Abaucán. Por estudios anteriores sabemos que existió un circuito de movilidad que se extiende desde por lo menos el Periodo Temprano (500 a. C., aproximadamente) hasta el momento en que los incas ocuparon la región (entre los siglos XIV y XV) (Moralejo 2011). Esta situación condujo a los incas a reformular material e ideológicamente las vías de comunicación del *interfluvio* de Zapata mediante la instalación de los centros políticos, administrativos y ceremoniales de El Shincal de Quimivil y Watungasta, una serie de sitios de enlace y varios enclaves de producción agropastoril, logrando de este modo la intensificación sistemática del tráfico y la comunicación interregional.

Sobre el autor

REINALDO ANDRÉS MORALEJO es Licenciado en Antropología y Doctor en Ciencias Naturales por la Facultad

de Ciencias Naturales y Museo (FCNyM) de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Actualmente es Investigador Asistente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina y miembro de la División Arqueología del Museo de La Plata. Se desempeña como Jefe de Trabajos Prácticos de la Cátedra de Levantamiento Arqueológico de la FCNyM de la UNLP. Su trabajo se desarrolla en el campo de la arqueología

andina. Sus proyectos de investigación abarcan temáticas variadas e interdisciplinarias vinculadas con la construcción social del paisaje, caminos antiguos, producción y uso de alfarería, paisaje sagrado, astronomía cultural, arquitectura, conservación, patrimonio, levantamiento topográfico, estadística aplicada a las ciencias sociales y sistemas de información geográfica (SIG). Correo electrónico: reinaldomoralejo@yahoo.com.ar.

BIBLIOGRAFÍA

- GONZÁLEZ, A. R. 1966. Las ruinas del Shincal. En *Actas del Primer Congreso de Historia de Catamarca*, t. III, pp. 15-28. San Fernando del Valle de Catamarca: Junta de Estudios Históricos de Catamarca.
- HYSLOP, J. 1984. *The Inka Road System*. Nueva York: Institute of Andean Research, Academic Press.
- LATOUR, B. 2008. *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.
- MORALEJO, R. A. 2011. *Los Inkas al sur del Valle de Hualfín: organización del espacio desde una perspectiva paisajística*. Tesis doctoral. La Plata: Facultad de Ciencias Naturales y Museo, UNLP. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/5242>.
- RAFFINO, R. A. 1995. Inka Road research and Almagro's Route between Argentina and Chile. *Tawantinsuyu* 1: 36-45.
- RAFFINO, R. A., R. A. MORALEJO & D. GOBBO. 2008. El dominio Inka en la Sierra de Zapata (NOA). *Investigaciones y Ensayos* 56: 309-332.
- RATTO, N. 2015. Vivencias, acciones y resultados del quehacer arqueológico en el oeste de Tinogasta (Catamarca, Argentina). *Corpus. Archivos virtuales de la alteridad americana* 5/2. <http://doi.org/10.4000/corpusarchivos.1504>.
- STRUBE ERDMANN, L.
- 1958. La ruta de Don Diego de Almagro en su viaje de exploración a Chile. *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba* 1: 269-293.
- 1963. *Vialidad imperial de los incas*. Serie Histórica 33. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- TROMBOLD, C. D. 1991. An introduction to the study of ancient New World road networks. En *Ancient Road Networks and Settlement Hierarchies in the New World*, ed. C. D. Trombold, pp. 1-10. Nueva York: Cambridge University Press.
- VITRY, C. 2004. Propuesta metodológica para el registro de caminos con componentes Inkas. *Andes* 15: 213-250.