

la última vía nacional en construirse, y conecta la costa y sierra con la Amazonía; y, finalmente, la IIRSA con respecto a la CIS. Cabe señalar que es necesario describirlas en sus componentes relationales de concepción, infraestructura y orden social. Además, se analizarán cuáles fueron los discursos y las RS que estuvieron presentes, y permitieron la génesis de cada estructura vial.

3.1. El *Qhapaq Ñan*

Las vías de comunicación terrestre en Perú se remontan a estadios preincas conformadas por diferentes rutas de pocos kilómetros que no estaban interconectadas, construidas por culturas como los wari (Lumbreras, 2004). Cuando se posicionó la cultura inca en el territorio andino central, propiamente el imperio del incanato o Tahuantinsuyo en los siglos xv y xvi, se construyó una red vial que integró los trazos de caminos anteriores, la cual se conoció como el *Qhapaq Ñan*, en quechua, y que en español significa el 'Gran Camino' (Espinosa, 2002). Esta ruta comprendía una red de caminos que se repartía, de los cuales muchos de sus trazos originales se pueden reconocer en los actuales territorios de Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia, Chile y Argentina, como se observa en la figura 2. La red de caminos iniciaba en el centro religioso, administrativo y político del imperio, Cusco, y de ahí se distribuía e interconectaba las regiones del incanato. Estas, en ese tiempo, se agrupaban y dividían políticamente en cuatro grandes suyos: Chinchaysuyo, Antisuyo, Contisuyo y Collasuyo.

No se podría entender la lógica de la infraestructura inca con la que se construyó el *Qhapaq Ñan* sin aproximarse, primero, a conocer la cosmovisión de esta cultura con respecto a la concepción de la dualidad espacio-tiempo. La cultura occidental la entiende por separado o en dos áreas diferentes: por un lado, el espacio es una dimensión material, estática e imaginaria que contiene lo ancho y lo largo, que son, a su vez, dimensiones del plano horizontal y la profundidad que corresponde al plano vertical; y, por otro lado, al tiempo, que es una concepción abstracta, lineal y consecutiva que contiene el pasado, el presente y el futuro. En cambio, la cultura inca consideraba —y aún actualmente en el mundo andino— a ambos campos en una sola dimensión. Para ello, usaba el vocablo *pacha*. Así, los incas entendían que los tres tiempos —pasado, futuro y presente— no transcurrían de forma lineal, sino paralelamente.

Pacha seguida o precedida, según convenga, de otros vocablos sirve para: determinar los espacios (cosmogónicos o metafísicos), delimitar fases históricas (edades y períodos —en Waman Poma—), expresar los tiempos relativos (presente, pasado y porvenir), hablar de cambios fundamentales (naturales y sociales), marear [sic] tiempos de cosechas, definir el tiempo-espacio como una globalidad de conjunción (*kay pacha*) y en otros quehaceres (Manga, 1994, p. 157).

La lógica de la cosmovisión andina que consideraba de forma paralela el sentido de lo dinámico del tiempo y de lo estático del espacio es una clave para conocer las razones de la organización de la infraestructura vial que construyeron los incas, así como la relevancia del seguimiento y de la observación de los movimientos del sol, de la luna y de las estrellas, considerados como el espacio celestial, el de arriba, en relación con el espacio de abajo o terrenal. A lo largo del camino inca se han encontrado diversos pilares de piedra denominados *sayhua*, estratégicamente ubicados en diferentes puntos. Los *sayhua* son puntos de referencia y transición dispuestos para delimitar espacios, aunque también para reconocer y marcar tiempos de cosecha o cultivo. Este saber de orden astronómico aseguraba el abastecimiento de los alimentos para la población. Esta organización y uso de elementos en las infraestructuras viales suponen una vinculación de orden simbólico no solo con la concepción de la dualidad espacio-tiempo, sino también con la subsistencia y la organización social del imperio incaico (Sanhueza, 2005). Lo que se deduce observando de manera minuciosa el sistema vial inca es que su grandeza no radica en su extensión, sino en su planeamiento estratégico que puesto en la práctica logró organizar y jerarquizar socialmente el proyecto de Estado del incanato. Para que este plan funcione a favor del proyecto político andino la sola red vial no era insuficiente, por lo cual los incas construyeron una infraestructura integral con otros componentes que permitan la articulación eficiente del territorio (Martínez, 2009), como lo veremos a continuación.

3.1.1. Concepción e infraestructura

La arquitectura de la infraestructura vial fue concebida teniendo en cuenta el respeto máximo por los componentes de la naturaleza que rodeaban el territorio donde iba a construirse. El concepto de adaptación fue vital para dominar el suelo caracterizado por sus diferentes geografías y climas, desde pisos ecológicos, como los de la sierra central o los del nudo central de la masa andina,

atravesando por la ceja de selva amazónica y llegando hasta los desiertos de la costa, entre ellos, al más árido de la tierra, Atacama en Chile. Este territorio centro-occidental de Sudamérica es una de las geografías más caprichosas y hostiles del mundo. La extensa zona con un terreno agreste, una marcada diferencia climática y los tipos de suelos provocan que este camino haya sido un reto desafiante de ingeniería y planeación para una cultura de la época; incluso, que su construcción se haya realizado sin ayuda de la maquinaria con la que se cuenta actualmente. Así, su longitud alcanzó aproximadamente los 30 000 km (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [Unesco], 2014).

A diferencia de las vías romanas, pensadas para que puedan transitarlas carroajes halados por caballos, el camino inca fue pedestre para ser recorrido a pie o con uso de recua de llamas. Esto último confirma el sistema de transporte que había en ese momento. Los caminos en pendiente fueron solucionados con sistemas de cientos de escalinatas armadas con piedras de la misma zona. Los tajos, las quebradas o las interrupciones provocadas por abismos fueron solucionados por puentes colgantes fabricados de fibra vegetal resistente al peso, así como a la dureza y diversidad climática, seca, húmeda y lluviosa. Los sectores de la costa donde los ventarrones de arena podrían cubrir y borrar el camino eran visualizados a través de postes de madera para que los caminantes no se pierdan.

Los incas tenían una concepción centralista en la que, a diferencia de los españoles, el círculo era la figura geométrica que usaban para realizar proyecciones no solo simbólicas, como la escalonada chacana que servía para la lectura de los mundos celestes, sino también de orden material como su Gran Camino. Del centro se proyectó toda la red vial del Qhapaq Ñan, específicamente desde el actual Cusco (Cieza de León, 1995) se extienden los cuatro grandes ramales que, a la vez, originan los cuatro suyos que organizaron los incas. “Estos caminos y provincias que les corresponden están a las cuatro esquinas del mundo, Collasuyo, al Sur, Chinchasuyo, al Norte, Condesuyo, al Poniente, Andesuyo, al Levante” (Acosta, 1954, p. 418). Esta organización vial fue concebida respetando su cosmovisión. No obstante, para que sea funcional en su estructura social, construyeron una infraestructura paralela o circundante a sus nodos donde podrían proyectar su estrategia de gobierno político.

Figura 4: *Qhapaq Ñan*¹

¹ En el mapa, se observa el alcance que tuvo la red vial más grande de Sudamérica antes de la llegada de los españoles. La red de caminos que originalmente se construyó aún se puede reconocer de forma parcial en diferentes sectores, y es usada por la población local y explotada en algunos casos como recorridos turísticos. En 2014, como resultado de un esfuerzo mancomunado entre Perú, Chile, Bolivia, Argentina, Ecuador y Colombia, que conformaron el Tahuantinsuyo y que aún tienen partes de esa infraestructura vial, lograron que el *Qhapaq Ñan* sea reconocido como patrimonio mundial de la humanidad. Tomado de “*Qhapaq Ñan. Sistema vial andino*”, por Ecured.cu.

3.1.2. Estructura social a lo largo del Gran Camino

El Qhapaq Ñan era una red vial que, al igual que otros caminos de culturas de avanzado nivel de desarrollo y sofisticación como las redes terrestres de los romanos, fue usada con objetivos expansionistas y de conquista. Basados en el poderío militar y la cantidad de milicias que tenían los incas, se enfrentaron a otras culturas para conquistarlas y someterlas, aunque también formaron alianzas con otras. Estas conquistas incas no hubiesen sido posibles sin la construcción de una infraestructura terrestre que sea capaz de movilizar a sus ejércitos, y luego adherir los territorios y culturas a su imperio. Para cumplir con ese objetivo se planificaron, con una alta cuota de visión expansionista en el diseño de su gran camino, ciertos nodos que logren la estructuración y consolidación de esa red de caminos. Así, la infraestructura tuvo como base una concepción de política de Estado con fines no solo de conectividad entre sus territorios, sino de sometimiento cultural para lograr cohesión territorial. Expandir un territorio significa, en ese sentido, expandir la red de infraestructura, tanto de su parte lineal o técnica como la de forma puntual (social).

¿Cómo se realizó ese proceso político-militar que significó la expansión del Tahuantinsuyo? La respuesta se puede hallar en la manera en que se implantaron los dos componentes de la infraestructura en el incanato. La expansión del Tahuantinsuyo necesitaba una infraestructura alterna a su red vial que serviría de apoyo para sustentar los territorios ya conquistados, territorios de mayor jerarquía que eran también subejes administrativos y económicos; por ejemplo, los *shincas* de los *huamanis*, que serían los nodos de la infraestructura vial. Para ello, el incanato construyó en su recorrido los *tambos*, los cuales eran edificaciones que servían de albergue para las milicias o grupos en desplazo itinerario que cumplían tareas específicas (Hyslop *et al.* 1992). Estas infraestructuras alternas también funcionaban como puestos de control de la población y aprovisionamiento de alimentos (Michiele, 1994). Así, los *tambos* son los indicios de la forma en que el incanato organizaba jerárquicamente su estructura social, a través del uso especial y derivado que se le destinaba a cada espacio construido alrededor de su red vial (Chacaltana-Cortez, 2015). El *huamani*, el *shincal* y los *tambos* eran los nodos de la estructura vial que concentraban a poblaciones con un diferente estatus y poder. Los pueblos conquistados sufrían un proceso de culturización gracias a un sistema de desplazamiento de los *mitimaes*, que eran grupos compuestos por familias que provenían de otros lugares y habitaban permanentemente estos nuevos territorios (Espinoza, 1969). Estos grupos

eran especialistas en diferentes áreas como la agricultura, la artesanía o lo militar.

El sistema económico del incanato en el que no había nomenclatura monetaria (Murra, 1975), aunque sí obligaciones, consistía en un organizado sistema de aportes expresados en turnos de trabajo, alimentos, vestimenta y ganado. Estos eran administrados a través del impuesto, el cual fue un componente “ideológico”, al igual que las relaciones sociales, para consolidar su política de Estado (Murra, 1972; D'Altroy, 2018). El desplazamiento de los *mitimaes* usando su Qhapaq Ñan tiene relación no solo con el sistema de organización social, sino también con el sistema económico; ya que con esta manera de conquistar y adherir poblaciones se redistribuían productos de una región a otra. Fenómenos económico-culturales actuales como la importación y exportación de productos ya se realizaban en el Tahuantinsuyo debido a estas circulaciones poblacionales. Los restos de cerámicas, alimentos y artilugios destinados a tributos religiosos o pago de impuestos encontrados en sitios lejanos, de donde no eran autóctonos, dan cuenta de esto.

El Qhapaq Ñan fue, como sostiene Ramiro Matos, “un símbolo del Estado inca para el control político; al mismo tiempo que un agente civilizador, responsable de tecnologías, creencias, costumbres, lengua, música y danzas” (2017, p. 10). Esta afirmación ilustra el poder e impacto organizativo en la gramática social inca de una red vial terrestre. De esta manera, proyecta en un recuento histórico la importancia de los caminos no solo en el espacio geográfico, sino también en la vida social, cultural y económica de una nación.

Cuando los españoles irrumpieron en ese mundo, a partir de 1492, se apoyaron en esa infraestructura para conquistar militarmente el territorio e imponer su poder político. Los conquistadores continuaron en el fondo las prácticas de política de poder empleadas por las élites ya conocidas: “No hicieron —en el caso del Perú— sino repetir anteriores usurpaciones y manipulaciones, cometidas por grupos expansionistas autóctonos (toltecas, aztecas, incas, tupís, guaraníes [...]]) contra otros grupos del continente” (Lienhard, 2003, p. 45). En cambio, el verdadero “trauma” que significó la irrupción de los europeos en ese mundo se debió al hecho de que, según Lienhard, ningún poder precedente

tenía [...] una innovación mayor impuesta por los europeos en la esfera de la comunicación y de la cultura: la valoración extrema, sin antecedente ni en las sociedades autóctonas más “letradas” (Mesoamérica), de la notación o transcripción gráfica del discurso, especialmente del discurso del poder (p. 45).

Debido al carácter físico de la escritura —la palabra escrita necesitaba papel—, la infraestructura vial no solo posibilitó la conquista militar, sino también la política y la cultural-espiritual del continente. Basta señalar que la comunicación entre los conquistadores y el rey iba estableciéndose como “aparato burocrático” (Gujer, 2021), impensable sin una red de infraestructura vial.

Así, la conquista del imperio incaico y la siguiente consolidación del imperio colonial por parte de los españoles generó diferentes nuevas gramáticas sociales en los territorios conquistados. Las nuevas identidades, diálogos, encuentros y desencuentros e imaginarios, en cada país sudamericano, provienen de ese mestizaje hispanoamericano. El “descubrimiento” y la conquista duraron solo 31 años; es decir, en el lapso de una sola generación, los conquistadores exploraron y conquistaron terrenos enormes en partes poco accesibles (Bitterli, 1999). Las tres tesis más aceptadas sobre los factores que posibilitaron la conquista española son las siguientes: primero, la llegada de Pizarro al Tahuantinsuyo en medio del conflicto civil entre los incas hermanos Atahualpa y Huáscar por el poder absoluto del imperio; segundo, la diferencia en el nivel de desarrollo de las armas con las que contaban ambos ejércitos; y tercero, las enfermedades como la viruela (Lienhard, 2003; Hemming, 1983; Wachtel, 1971; Ballesteros, 1963). A estas tres tesis habría que agregar una hipótesis —derivada de los apartados anteriores— respecto a que la conquista no hubiese sido posible de no haber existido una red de caminos por donde los españoles pudieran acceder a los centros de poder del Tahuantinsuyo. Sin esta infraestructura, la empresa conquistadora hubiese sido imposible. En ese sentido, el factor que impulsó la formación de la América del Sur que conocemos hoy es —en muchos sentidos— gracias a una red vial llamada Qhapaq Ñan. Entonces, esa red funcionaba y sigue funcionando hasta ahora como tejedora de nuevas gramáticas sociales, como “proyecto político” que desembocó en una fase tricentenaria de consolidación del imperio colonial, el cual —a su vez— propició la independización y formación de una serie de repúblicas.

3.2. La carretera Panamericana

Yo le diré a Ud. lo que puede ponernos en actitud de expulsar a los españoles y de fundar un gobierno libre: es la unión, ciertamente; más esta unión no nos vendrá por prodigios divinos sino por efectos sensibles y esfuerzos bien dirigidos (Bolívar, 1947, p. 174).