

Évolution du Qhapac-Ñan: la fin d'une impasse ?

Écrit par Gaëtan Juillard

Vendredi, 04 Janvier 2008 20:39 - Mis à jour Jeudi, 27 Août 2009 10:35

{rokbox}images/stories/apachita/apa11qn.jpg{/rokbox}

Les chemins constituent un système administratif intégré, qui unit des régions densément peuplées à d'autres totalement désertes, des zones de production comportant de grands centres de consommation (Jenkins 2001), permettant ainsi de mobiliser la population, les produits, la main d'oeuvre, etc. au service de l'état ou de la communauté. L'étude des anciennes voies de communication est un puzzle pour l'archéologue. À la problématique traditionnelle sur la fonction, le commerce, le contrôle de l'espace, l'économie, la production, etc., s'associent généralement les systèmes de communication, et se rajoute la problématique plus spécifique se référant à la voie ou au chemin en tant que tel. Les sujets reliés, tels que la planification, la construction, etc. ont été peu étudiés mais ils sont essentiels à la compréhension archéologique du système et pour l'archéologie des techniques de construction. L'étude du réseau viaire permet aussi d'enquêter sur la façon par laquelle l'homme et la société se sont appropriés de l'espace et "l'ont contrôlé" pour le façonner en accord à leurs besoins.

Entre las “nuevas problemáticas”, el fechado de la red sigue siendo una prioridad poco tomada en cuenta. A nivel mundial, el fechado de las redes de comunicación todavía es difícil. En primer lugar, es importante tener en cuenta que existen disparidades entre las redes prehistóricas –de las que no se cuenta con información escrita- y las redes de comunicación históricas. No se sabe gran cosa sobre la creación, la modificación o el abandono de las vías prehistóricas, aspectos que se conocen mejor por medio de los textos históricos (la red de vías romanas, por ejemplo). Así pues, John Hyslop (1991), en una de sus últimas publicaciones, consideraba que era imposible remontarse al origen de la red vial en la región andina. ¿Por qué razones? Porque las técnicas de construcción han evolucionado poco en el tiempo (es necesario esperar la introducción de los vehículos de ruedas para que las técnicas evolucionen) y porque la reconstrucción y la adaptación de la red son continuas, principalmente en las zonas de montaña. Un ángulo de enfoque innovador para el estudio de esta transformación perpetua de la red puede encontrarse en la puesta en evidencia de las secciones o elementos modificados, su organización relativa, y la relación de unos con otros.

Frente a la imagen de la infraestructura de la red de comunicaciones contemporáneas, se puede observar que el *Qhapac Ñan* se organiza sobre distintos niveles, con sus caminos *comunales*

, sus vías

departamentales

y

nacionales

, y sus

Évolution du Qhapac-Ñan: la fin d'une impasse ?

Écrit par Gaëtan Juillard

Vendredi, 04 Janvier 2008 20:39 - Mis à jour Jeudi, 27 Août 2009 10:35

autopistas

. En efecto, la red de carreteras de la época inca no es más que el fruto de la acumulación e incorporación de estas distintas capas formadas, al compás de los siglos, conforme a las necesidades de la población y de las distintas organizaciones políticas. En este contexto, los cronistas españoles presentan en sus textos solamente los itinerarios de las “grandes vías incas” panandinas, mencionando raramente las otras vías de comunicación pre-existentes. Con la ayudade estos textos y de los trabajos y publicaciones recientes, es posible presentar a grandes rasgos las diferentes redes que dieron origen al

Qhapac Ñan

.

Luego de un análisis local en el piedemonte pacífico del Perú, Timothy Earle (1991) concluye que la red chimú de vías y las de la época inca se ordenan jerárquicamente. Al efecto, discrimina dos tipos de vías: los caminos locales que, durante el período chimú, permiten poner en relación las implantaciones humanas entre sí, a nivel de pueblos. En esta situación, cada una de las aldeas del pueblo estudiado está conectada a una aldea principal por medio de este tipo de caminos (a menudo un simple sendero), que parece existir desde tiempos pre-chimúes. El otro tipo es el camino principal, construido de manera formal, que cruza el conjunto de un valle, pasando por una u otra parte los pasos de montaña y los extensos espacios no poblados, con el fin de unir los valles con las poblaciones más cercanas y los centros administrativos chimúes.

Bajo la soberanía inca, las transformaciones aportadas a los trazados son minúsculas. La red de caminos locales sigue siendo funcional, probablemente con el mismo uso que tuvo durante el período chimú. El camino principal formal construido sigue sirviendo a los otros valles. Los centros administrativos están siempre presentes, pero el esfuerzo se consagra a las comunicaciones regionales. Según Earle, un nuevo camino pan-andino de factura formal inca, sería solamente una añadidura más expedita para la vía inicial, cruzando, esta vez, los valles de la manera más directa posible hasta los centros importantes del nuevo estado.

Por otra parte, las técnicas de construcción de las vías -mencionadas arriba- cambiaron poco en el tiempo. Es necesario esperar la conquista y luego el automóvil, para que las técnicas de construcción tradicionales se transformen con el fin de responder a las dificultades de los nuevos medios de transporte. El fechado de los caminos es en sí extremadamente complejo. Ahora bien, si no se puede datar un camino en sí mismo, es necesario asociarlo a otros elementos (sitios, artefactos, infraestructura vial, hidráulica y agrícola, etc.) para situarlo cronológicamente. Hyslop es, sin embargo, escéptico respecto a los resultados obtenidos por los métodos de fechado y seriación utilizados en la cronología de la alfarería o de la arquitectura cuando se aplican a la red vial andina. A lo sumo, algunos elementos arquitectónicos podrían ser datados (Hyslop *ibid*). ¿Por qué? En primer lugar, porque los ejes

Évolution du Qhapac-Ñan: la fin d'une impasse ?

Écrit par Gaëtan Juillard

Vendredi, 04 Janvier 2008 20:39 - Mis à jour Jeudi, 27 Août 2009 10:35

viales no se abandonan nunca completamente, y luego porque los caminos se utilizan por largos períodos, siendo frecuentemente mantenidos y remodelados por las comunidades locales. En efecto, es más simple mantener un camino existente, que abrir una nueva sección de vía. Considerando las múltiples reorganizaciones sufridas, el camino no puede ya considerarse como un conjunto homogéneo, sino más bien como una sucesión de reparaciones, consolidaciones y mejoras distintas. Como lo destaca muy bien John Hyslop, el camino original es difícilmente identificable en estas condiciones.

Se vuelve entonces necesario ver al camino no como una construcción única, sino como el resultado de “construcciones” sucesivas. Esta sucesión, si puede ponerse de relieve, ofrece una cronología relativa con potencial para datar las fases sucesivas de reorganización. Vestigios arqueológicos y otros elementos fechables de manera absoluta (cerámica, carbón, tejidos, hueso, coprolitos...), eventualmente olvidados durante la construcción del camino o depositados al momento de su utilización, permiten obtener -en algunos casos- fechas absolutas que ubicarían, con más o menos precisión, la cronología de (re)construcción y/o (re)utilización del segmento en cuestión. Al forzar este razonamiento, es posible definir, por correlación estratigráfica, los distintos tramos de la vía.

La propuesta metodológica de fechado de la red andina de caminos es una alternativa a ese sentimiento de impotencia de que, arqueológicamente, es imposible datar el origen de un camino. Una vez acabada la conquista, y sólo con los datos escritos que brinda la etnohistoria, se puede tener las fechas de creación, reparación y/o modificación de los caminos y carreteras. Si el origen de las vías de comunicación no puede ser definido con claridad, el arqueólogo puede, en cambio, elaborar un “estado de la cuestión” de la red. Con el apoyo de las otras disciplinas vinculadas, es posible poner de relieve las múltiples reorganizaciones sufridas por los caminos.

Se puede, sin embargo, considerar los segmentos de las vías como “sitios”, y las secciones como “estructuras”, porque la red, al ser privada de cronología, pierde su aspecto informal. Por tanto, se debe recalcar que el análisis individual de cada sección aporta un análisis formal y tipológico extremadamente fino, que aporta además con información respecto a la inversión laboral y política efectuada por los diseñadores. En otras palabras, una tipología de caminos es ante todo una tipología de los elementos constitutivos de los mismos, un conjunto de las asociaciones posibles entre los distintos elementos constitutivos que crearon el camino. Las asociaciones de estos elementos pueden ser, obviamente, obligadas por el medio ambiente o por las necesidades de las sociedades humanas.

Ante la inmensidad de la red andina, los análisis a pequeña escala en la construcción misma

Évolution du Qhapac-Ñan: la fin d'une impasse ?

Écrit par Gaëtan Juillard

Vendredi, 04 Janvier 2008 20:39 - Mis à jour Jeudi, 27 Août 2009 10:35

de la vía, ofrecen la posibilidad de incluir el proceso evolutivo del segmento estudiado por el análisis individual de los elementos constitutivos de una sección, así como el de sus relaciones entre ellos y con las otras secciones. La multiplicación de este tipo de análisis sobre distancias cada vez más importantes, permitirá incluir -al final- el conjunto del *Qhapac Ñan*.

En fin, la red de vías es un testigo privilegiado tanto de la evolución de las sociedades humanas, como de los lugares que están asociados a ella. Remontarse al origen de la red es un deseo condenado al fracaso, inalcanzable. Pero al incluir la evolución de esta red que conecta a las implantaciones humanas, no es la historia de la red la que se nos revela, sino las relaciones entre las civilizaciones, los hombres y el medio circundante.