
POR LOS CAMINOS INCAS

ALONG THE INCA TRAILS

Alexander von Humboldt

RESUMEN

Cuando se aprecia la red de caminos inca, sin dada hay que admitir que había conciencia de imperio. El Imperio debía esta unido y fue atado mediante unas 400 leguas de vías que, equitativamente, al cabo de cierta distancia acogía un tambo. Humboldt describe lo que ve, los que usó. Ha visto las calzadas romanas en varias partes de Europa y sin embargo se asombra. Cita a Sarmiento: “¿Cómo un pueblo que no conoció el hierro, pudo abrir, entre peñas y a tales alturas, caminos tan grandes y tan soberbios que en dos opuestas direcciones, van de Cuzco a Quito y a la costa de Chile?” ¿Cuánto tiempo tomó su construcción? Con respecto a los que bordean Quito, el Barón cree que un poco más de tres décadas; pero acerca del resto, reconoce total ignorancia: “su edad se pierde en oscuridad profunda”. Asoma un cuestionamiento a la conquista española: a pesar de admirarlos, destruyeron deliberadamente estas rutas para reusar las piedras en nuevos monumentos.

Palabras clave: Humboldt, camino, altura, unión imperial, tambo.

ABSTRACT

When one looks at the Inca road network, one must admit that there was a consciousness of empire. The empire had to be united and was bound together by some 400 leagues of roads that, evenly, after a certain distance, would take in a tambo. Humboldt describes what he sees, what he used. He has seen the Roman roads in various parts of Europe and yet he is amazed. He quotes Sarmiento: “How could a people that did not know iron, open, between rocks and at such heights, roads so large and so superb that in two opposite directions, go from Cuzco to Quito and to the coast of Chile?” How long did it take to build them? Regarding those bordering Quito, the Baron believes a little more than three decades; but about the rest, he acknowledges total ignorance: “their age is lost in deep darkness”. He questions the Spanish conquest: in spite of admiring them, they deliberately destroyed these routes to reuse the stones in new monuments.

Keywords: Humboldt, road, altitude, imperial union, tambo.



Una circunstancia imprevista y de gran interés aumenta la severa impresión que producen las soledades salvajes de las cordilleras. Precisamente en estas regiones es donde subsisten aún los admirables restos de la gran vía construida por los incas, de esa obra gigantesca que establecía una comunicación entre todas las provincias del imperio, en una extensión de más de 400 leguas. En diversos parajes, y casi siempre a intervalos iguales, se ven habitaciones talladas regularmente en Piedra, especie de caravanserrallos llamados Tambos a Inca-Pilca, de la palabra Pircca, que probablemente significa muralla. Algunas están rodeadas de atrincheramientos; otras, provistas de cañerías que conducían agua caliente, hállanse dispuestas como baños; los mayores de estos Tambos estaban reservados a la familia del Inca. Ya había tomado yo al pie del volcán de Cotopaxi, cerca del Callo, la medida exacta y el diseño de semejantes construcciones, muy bien conservadas, que Pedro de Cieza llamaba en el siglo XVI Aposentos de mulatero. En el paso de los Andes llamado el Páramo de Asuay, camino muy frecuentado que lleva de Alausi a Loja, y atraviesa la ladera de Cadlud a 4.732 metros sobre el nivel del mar, casi a la altura del Mont-Blanc, nuestros mulos cargados con exceso, no habían podido avanzar sino con gran fatiga por el suelo pantanoso de la meseta de Pullal, mientras que cerca de nosotros, seguía la vista sin interrupción y en una extensión mayor de una milla alemana, los restos del grandioso camino de los incas, de 7 metros de anchura aproximadamente, y que descansa sobre construcciones que penetran a gran profundidad en el suelo constituyen su piso trozos de pórfido trápico de color pardo negruzco. Ninguna de cuantas vías romanas he visto en Italia, en el mediodía de Francia y en España, era más imponente que estas obras de los antiguos peruanos; y o que es más, me aseguré por medidas barométricas, de que se encuentran a la altura de 3.391 metros, unos 320 por encima del pico de Tenerife. A esta misma están situadas también en el paso del Asuay las ruinas conocidas con el nombre de Paredones del Inca, que se supone pertenecieron al palacio del Inca Tupac Yupanqui. Partiendo de este punto, el camino de que acabo de hablar se dirige hacia el Sur a Cuenca y va a parar en la fortaleza del Cañar, la cual ocupa poco sitio, pero se conserva muy bien, y data probablemente de Tupac Yupanqui o de su hijo el belicoso Huayna Capac.

Hemos encontrado restos aún más magníficos de las antiguas vías peruanas, en la que conduce de Loja al río de las Amazonas, cerca de los Baños de los Incas, sobre el Páramo de Chulucanas, poco distante de Guanca-bamba, y alrededor de Inyatambo, junto a Pomahuaca. Los restos de este último sitio están tan poco elevados que midiendo la diferencia de nivel entre esta vía y la que atraviesa el Asuay, encontré que llegaba casi a 2.955 metros, es decir, que excedía en 1.135 al paso del Mont-Cenis, encima del lago de Como. Ahora bien, la distancia de estos dos puntos, astronómicamente calculada, es de 76 leguas. De estos dos sistemas de caminos, cubiertos de baldosas, y aún a veces de guijarros cimentados, que forman un verdadero macadam, atravesaban unos la gran llanura estéril que se extiende entre las orillas del mar y la cadena de los Andes, y surcaban otros la espalda misma de las Cordilleras. Piedras miliarias, colocadas a intervalos iguales, indicaban frecuentemente las distancias, había puentes de Hamaca o de Maroma para salvar los arroyos y precipicios. También existían acueductos para surtir de aguas a las hospederías o Tambos y a las fortalezas. Ambos sistemas de caminos iban a parar a la capital del gran imperio, la cual tenía a la vez su punto céntrico en Cuzco, situada a los 13° 31' de latitud meridional y a 3.467 metros sobre el mar, según el mapa de Bolivia diseñado por Pentland. Como los peruanos no hacían uso de carros de ninguna especie, sus caminos servían sólo para pasos de tropas mandaderos y rebaños de llamas cargadas de ligeros fardos. También cuando la montaña es escarpada, se interrumpe el camino por largas series de gradas, sobre las cuales se han preparado asientos para descanso. Estas gradas opusieron serias dificultades a la caballería de Francisco Pizarro y de Diego Almagro, que no obstante supieron sacar buen partido para sus largas expediciones de los caminos militares de los incas. La dificultad fue tanto mayor, cuanto que los españoles al principio de la conquista, servíanse únicamente de caballos y no pensaban aún en esa raza circunspecta de los mulos que en las sierras parecen calcular cada uno de sus pasos. Más tarde se introdujo su uso en la caballería.

Sarmiento alcanzó intactas aún estas vías de los incas; en una relación que ha permanecido mucho tiempo ignorada en la Biblioteca del Escorial, dice: “¿Cómo un pueblo que no conoció el hierro,



pudo abrir, entre peñas y a tales alturas, caminos tan grandes y tan soberbios que en dos opuestas direcciones, van de Cuzco a Quito y a la costa de Chile?” Y más adelante añade: “El emperador Carlos, con todo su poder, no sabría hacer una parte de lo que la autoridad prudentemente ordenada a los incas obtuvo de pueblos obedientes”. Hernando Pizarro, el más culto de los tres hermanos, el que expió sus crímenes con veinte años de cautiverio en Medina del Campo, y murió centenario en olor de santidad, dijo, al ver los caminos de los incas: “En toda la cristiandad, no los hay en parte alguna tan magníficos como los que admiramos aquí”. Las dos residencias de los incas, Cuzco y Quito, distan entre sí 375 leguas, si se las supone colocadas sobre una misma recta que del Sur-sudeste se dirigiera al Nor-nordeste. Garcilaso de la Vega y otros conquistadores evalúan esta distancia, haciéndose cargo de los numerosos rodeos del camino, en 500 leguas. Según testimonio digno de fe, del licenciado Polo de Ondegardo, este alejamiento no impidió que Huayna Capac trajese materiales de Cuzco para construir la morada de los incas en Quito, conquistada por su padre. El recuerdo de este hecho se ha conservado hasta nuestros días entre los indígenas de este último punto.

En aquellos sitios en que la configuración del suelo opone al hombre obstáculos poderosos, crece la fuerza con el valor en las razas emprendedoras. Bajo el despotismo centralizador de las incas, la seguridad y la rapidez de las comunicaciones eran, sobre todo para los movimientos de tropas, una necesidad gubernamental; de aquí la admirable construcción de estos caminos, y el establecimiento de un sistema postal bastante adelantado. En pueblos colocados a muy diversos grados de la civilización, se ve la actividad nacional moverse con preferencia en tal o cual dirección particular, sin que el desarrollo maravilloso de estas actividades aisladas pueda hacer prejuzgar nada del estado general de la cultura intelectual. Los egipcios, los griegos, los etruscos y los romanos, de la misma manera que los galos, los japoneses y los indos, nos ofrecen ejemplos patentes de tales contrastes. Difícil es señalar el tiempo que se necesitó para la construcción de los caminos peruanos. Puede, sí, decirse, que los grandes trabajos ejecutados en la parte septentrional del imperio, sobre las altas

tierras de Quito, debieron hallarse acabados en menos de 30 ó 35 años, durante el breve período que corrió desde la derrota del soberano de Quito y la muerte del inca Huayna Capac: pero respecto de los caminos meridionales, que son, hablando en propiedad, los peruanos, su edad se pierde en oscuridad profunda. Se supone ocurrida la aparición misteriosa de Manco Capac 400 años antes de la llegada de Francisco Pizarro, quien desembarcó en 1532 en la isla Puna, hacia la mitad del siglo XII por lo tanto, 200 años aproximadamente antes de la época en que fue fundada la ciudad de México, con el nombre de Tenochtitlan. En vez de 400 años, algunos escritores españoles cuentan 500 y aún 550; pero la historia del Perú no abraza sino 13 príncipes reinantes de la dinastía de los incas, que según la atinada observación de Prescott, no habrían podido llenar este período de 400 años, mucho menos de 500 y de 550. Quetzalcoatl, Botschica y Manco Capac, son las tres figuras míticas a las cuales se enlazan los orígenes de la civilización entre los aztecas, entre los muyscas, llamados con más propiedad chibchas, y entre los peruanos Quetzalcoatl, gran sacerdote de Tula, barbudo y vestido de negro, a quien más tarde se halla haciendo penitencia sobre una montaña, cerca de Tlaxapuchicalco, llegó de las costas de Panuco, o sea de las orientales de Anahuac, a la meseta de México Botschica, o más bien el divino mensajero Nempterequeteba, el Buda de los Muyscas, a quien se te presenta con barba y largo ropaje, dejó, para marchar a las altas llanuras de Bogotá, las sabanas situadas al Este de la cadena de los Andes. Ya antes de Manco Capac, los pintorescos bordes del lago Titicaca no carecían de alguna civilización.

La fortaleza de Cuzco, sobre la colina de Sacsahuaman, ofrecía el modelo de las antiguas construcciones de Tiahuanaco; así también los aztecas imitaron la arquitectura piramidal de los toltecas, que los toltecas habían tomado a su vez de los olmecas o hulmecas. Y de este modo, subiendo poco a poco a los orígenes de las razas que han poblado a México, se llega, sin dejar el terreno de la historia, hasta el siglo VI de nuestra era. Según Sigüenza, la pirámide de gradasalzada por los toltecas en Cholula, era la reproducción de las de Teotihuacán, construida por los hulmecas. Así es posible siempre, atravesando las diversas capas de civilización, llegar a una anterior; y



en el nuevo o el antiguo mundo, y en todas las razas en que la conciencia de sí misma sucesivamente se ha despertado, se reconoce que siempre el brillante dominio de la fábula precede al período de los conocimientos históricos.

A pesar de la admiración que los conquistadores mostraron por las vías y acueductos de los peruanos, no sólo no se dieron el trabajo de conservarlos, sino que los destruyeron deliberadamente a fin de utilizar en nuevos monumentos sus piedras talladas artísticamente. Empezaron por las orillas del mar, en donde la falta de agua produjo prontamente la esterilidad; el estrago fue más tardío y más lento en el dorso de los Andes y en los profundos valles que surcan esta cadena. Para ir desde las rocas sieníticas de Zaulaca en la falda del páramo helado de Yamoca, al valle, rico en restos fósiles, de San Felipe, tuvimos que atravesar a nado 27 veces, a causa de sus muchas vueltas, el río de Guancabamba, que se vierte en el de las Amazonas; y mientras tanto, veíamos correr en línea recta y a poca distancia, por los abruptos flancos de las rocas, la calzada de los incas, ceñida de magníficos sillares, y distinguíamos las ruinas de las hospederías o Tambos. El Guancabamba, cuya anchura no excede de 40 a 48 metros, era tan rápido, que nuestros mulos, cargados grandemente, estuvieron expuestos muchas veces a ser arrebatados por la corriente. Llevaban nuestros manuscritos, plantas secas y cuanto habíamos podido recoger hacía un año. Por esto, después de tocada la orilla opuesta, estuvimos en una penosa ansiedad hasta ver fuera de peligro todo aquel cortejo de 18 ó 20 bestias.

FUENTE: Humboldt de, A. (2019). Breviario del Nuevo Mundo (pp.115-121). Biblioteca Ayacucho.

