

Huellas en la Tierra: Un Viaje Arqueológico a través de los Caminos del Mundo



Por Dra. Adriana Macías Madero
Egresada de la Unidad Académica de Antropología y
del Doctorado en Historia



Cuando pensamos en “caminos”, la mente evoca senderos polvorientos o calzadas empedradas. Sin embargo, la noción es mucho más vasta. Un camino es cualquier trazo, natural o artificial, que facilita el movimiento y el encuentro: desde la senda apenas marcada por el paso constante, hasta la imponente calzada romana, e incluso las sinuosas vías fluviales que permitieron el intercambio y los primeros contactos a gran escala, sin olvidar las rutas marítimas que abrieron mundos y transformaron la historia. En este vasto panorama, la arqueología emerge como una brújula invaluable. A través de sus meticulosas excavaciones y análisis de vestigios, nos ofrece una ventana única para comprender la asombrosa diversidad de estos caminos ancestrales, las múltiples funciones que desempeñaron en las sociedades del pasado, y su fascinante evolución a lo largo del tiempo y el espacio. Este recorrido por las huellas del pasado nos permitirá explorar la variedad de sus tipos y materiales de construcción, las ingeniosas formas de movilización que los surcaron, los puntos estratégicos que conectaron, los valiosos productos que por ellos circularon, las sorprendentes restricciones que regularon su uso, y finalmente, trazar una perspectiva cronológica enriquecida con ejemplos arqueológicos reveladores en el Mundo, América y en México.

Tipos de caminos y movilización

En diversos sitios prehistóricos alrededor del mundo, se han identificado huellas fosilizadas de homínidos que sugieren rutas de tránsito recurrentes. Un ejemplo notable son las huellas de Laetoli en Tanzania (aproximadamente 3.7 millones de años), preservadas en ceniza volcánica, que indican un movimiento bípedo y una posible “ruta” utilizada por *Australopithecus afarensis*.

La Vía Apia en Italia es un ejemplo icónico. Iniciada en el 312 a.C., sus restos aún son visibles, mostrando diversas capas de piedra cuidadosamente colocadas, incluyendo bloques de basalto. Se han encontrado marcas de ruedas de carros grabadas en algunas secciones. Otro ejemplo temprano es el camino pavimentado de Ur en Mesopotamia (actual Irak), datado alrededor del 4000 a.C., construido con ladrillos de piedra.

En muchos sitios agrícolas antiguos, se identifican capas de tierra compactada y endurecida que sugieren caminos o accesos entre campos. Excavaciones en el sitio de Çatalhöyük, Turquía (Neolítico - c. 7100-5700 a.C.) realizadas por James Mellaart y el Proyecto de Investigación de Çatalhöyük han revelado una den-

sa aglomeración de casas sin calles formales. Sin embargo, se han identificado áreas de tierra batida y compactada entre las estructuras y hacia las zonas de actividades agrícolas periféricas, interpretadas como senderos de tránsito a pie. Estas áreas se distinguen por la mayor densidad y dureza del suelo en comparación con los espacios interiores de las viviendas o las áreas de desecho. Otras intervenciones en el sitio de Skara Brae, Escocia (Neolítico -c. 3180-2500 a.C.), excavado por V. Gordon Childe, presenta pasajes estrechos y cubiertos que conectan las viviendas. El suelo de estos pasajes está notablemente compactado y endurecido por el tránsito constante. Los análisis estratigráficos muestran capas de uso sucesivas que contribuyeron a esta compactación.

En México existen registros que reportan la presencia de caminos de diferentes materiales, ejemplo de ello se observa en Teotihuacán, México, en las amplias avenidas como la Calzada de los Muertos, las cuales podrían haber tenido una base de tierra apisonada antes de su revestimiento de estuco. Por otro lado, los sacbé mayas, como el de Cobá y Xelhá, en la Península de Yucatán, México, también son ejemplos notables. Estas calzadas elevadas, construidas con rellenos de piedra y revestidas de estuco blanco, conectaban centros ceremoniales importantes.

En los Andes, el Qhapaq Ñan o Gran Camino Inca (Periodo Inca - siglos XV-XVI d.C.) incluía tramos elevados y terraplenes para cruzar terrenos pantanosos o llanuras aluviales. Se han encontrado secciones bien preservadas de estos terraplenes, a menudo con muros de contención de piedra. A lo largo del Qhapaq Ñan se identificaron numerosos tambos, estructuras sencillas pero estratégicamente ubicadas a intervalos regulares. Estos edificios proporcionaban alojamiento, almacenamiento de bienes y recursos para los viajeros y los chasquis (mensajeros). Su distribución a lo largo del camino evidencia una planificación para facilitar el tránsito y la comunicación.

Cabe destacar que también existieron vías fluviales de movilización, el descubrimiento de embarcaciones antiguas en ríos y costas proporciona evidencia de rutas de transporte acuático. La canoa de Pesse en los Países Bajos (construida en el mesolítico temprano entre los años 8040 y 7510 a.C.) es uno de los ejemplos más antiguos. Se han encontrado muelles, embarcaderos y restos de canales artificiales asociados a asentamientos antiguos, como los canales en Mesopotamia.

Ciudades como centros de irradiación de caminos.

Restos de puentes romanos se han encontrado a lo largo de su extensa red de calzadas. El Puente de Alcántara en España, construido sobre el río Tajo bajo el emperador Trajano (c. 104-106 d.C.), aún se conserva parcialmente, mostrando una sofisticada ingeniería en la construcción de arcos de piedra que permitían superar obstáculos naturales. Las inscripciones en el puente mencionan al ingeniero Cayo Julio Lacer.

En Tikal, Guatemala (Periodo Clásico Maya, c. 250-900 d.C.), las excavaciones del Proyecto Tikal de la Universidad de Pensilvania, liderado por Edwin M. Shook y William R. Coe, revelaron la convergencia de varios sacbé (calzadas elevadas) en la Gran Plaza, donde se ubicaban importantes templos y edificios administrativos. La Gran Plaza actuaba como un centro neurálgico para actividades religiosas, políticas y comerciales, evidenciando la función de los sacbé como vías de conexión hacia este punto focal.

Productos en Circulación

Los caminos no sólo servían para movilizar gente, en ellos circulaban ideas, materias primas y productos que favorecieron el desarrollo y vinculación de la sociedad humana a través del tiempo. El análisis de ánforas y otros contenedores cerámicos encontrados en naufragios a lo largo de las antiguas rutas marítimas del Mediterráneo (investigaciones de George Bass y Avner Raban) ha revelado el transporte a gran escala de aceite de oliva, vino, cereales y pescado en salazón desde regiones productoras hasta centros urbanos y otras áreas. La distribución de estos contenedores en diferentes sitios costeros evidencia las redes comerciales de la antigüedad.

En las tumbas reales de Ur en Mesopotamia (c. 2600-2500 a.C.), excavadas por Sir Leonard Woolley, se encontraron objetos de oro, plata, lapislázuli y cornalina, materiales que no eran locales y que debieron ser importados a través de rutas comerciales terrestres. La presencia de estos bienes de lujo atestigua la existencia de redes de intercambio de larga distancia en la Edad del Bronce Temprano.

La dispersión de motivos artísticos, estilos arquitectónicos y tecnologías a lo largo de la Ruta de la Seda (que conectó Asia y Europa desde el siglo II a.C. hasta el siglo XV d.C.) es un testimonio del intercambio cultural. Por ejemplo, la influencia del arte greco-budista se observa en sitios a lo largo de la ruta en Afganistán y Pakistán (investigaciones de Victor Ivanovich Sarianidi y John Marshall). El movimiento de personas también se evidencia en los estudios de ADN antiguo que rastrean migraciones y patrones de asentamiento a lo largo de estas rutas.

Restricciones de Uso

Si bien la evidencia directa de estructuras de peaje antiguas es rara, algunos sitios sugieren puntos de control. A lo largo de ciertas calzadas romanas, se han encontrado mansiones o estaciones (mansiones) que podrían haber tenido funciones administrativas y de control del tránsito, aunque su función principal no era nece-

sariamente el cobro de peajes. La Tabula Peutingeriana, un mapa romano antiguo, indica la ubicación de *stationes* y *mutationes* (lugares de cambio de caballos), que podrían haber estado involucrados en algún tipo de registro o control.

La arqueología puede inferir restricciones estacionales a través del análisis de sitios de ocupación temporal o la presencia de infraestructura diseñada para ciertas condiciones climáticas. Por ejemplo, en los Andes, ciertos tramos del Qhapaq Ñan en zonas de alta montaña probablemente eran intransitables durante la temporada de lluvias o nevadas. La ausencia de asentamientos permanentes en estas áreas y la presencia de refugios temporales sugieren un uso estacional. Algunas sacbé mayas, como la que conecta Chichén Itzá y Cobá, podrían haber tenido una función principalmente ritual o para el tránsito de élites. La presencia de altares o estructuras ceremoniales a lo largo de estas calzadas y su conexión entre centros de poder sugieren un uso diferenciado.

En sitios como Machu Picchu, Perú (Imperio Inca), algunas escalinatas y senderos angostos que conducen a áreas específicas dentro de la ciudadela (como el Intihuatana o el Templo del Sol) podrían haber tenido un acceso restringido a sacerdotes o la élite gobernante, aunque la evidencia arqueológica directa de esta restricción es difícil de determinar. La ubicación y la naturaleza de las estructuras sugieren un uso especializado.

En definitiva, el estudio arqueológico de los caminos se revela como una herramienta esencial para desentrañar la compleja trama del desarrollo humano. Las huellas materiales que hemos explorado, desde los senderos ancestrales hasta las sofisticadas calzadas y las arterias fluviales, no son meros vestigios inertes; son testimonios elocuentes de la ingeniosidad, las necesidades y las interconexiones de las sociedades que nos precedieron. Al analizar su diversidad constructiva, las formas de tránsito que los animaron, los puntos vitales que enlazaron, los bienes que transportaron y las reglas que los regularon, la arqueología nos brinda una perspectiva profunda sobre cómo las comunidades se organizaron, interactuaron y transformaron su entorno.

Es innegable que estas antiguas vías de comunicación sentaron las bases fundamentales para las intrincadas redes de transporte que hoy consideramos esenciales. Los principios de conexión, la necesidad de superar obstáculos geográficos, la creación de infraestructura para el movimiento eficiente de personas y mercancías, todos tienen sus raíces en estas primeras “autopistas” del pasado. Comprender su evolución nos permite apreciar la continuidad del esfuerzo humano por conectar puntos en el espacio y facilitar el intercambio en todas sus formas.

Finalmente, la invitación perdura: la tierra aún custodia innumerables secretos sobre estos surcos del pasado. Cada fragmento de calzada, cada resto de puente, cada huella fosilizada es una ventana potencial hacia historias no contadas. Sigamos explorando con curiosidad y rigor científico estas marcas indelebles que nuestros antepasados dejaron en el paisaje, pues en ellas reside una comprensión más rica y profunda de nuestro propio presente y el legado que estamos construyendo para el futuro.