

DOSSIER. PRESENTACIÓN: RUTAS Y CIRCULACION DE RECURSOS

Margarita Gascón
INCIHUSA-CONICET

En las ciencias sociales y humanidades, a menudo prestamos atención a la circulación de los recursos naturales y humanos, y a las rutas por las cuales se movilizan esos recursos. Siguiendo esas rutas, en el caso particular de la Arqueología y la Historia, se han determinado otros procesos asociados a la expansión de animales, patógenos, vegetales, bienes, saberes y tecnologías. Desde siempre, las rutas son marcas en el espacio que testimonian el hecho de que las sociedades han intercambiado todo tipo de objetos, explorado y ocupado territorios y, oportunamente, guerreado incluso por el acceso y el control de los recursos disponibles en un cierto lugar. Por ello, investigar sobre las rutas y la circulación de recursos en el pasado siempre aporta a la comprensión de las dinámicas sociales.

Sean terrestres, marítimas, fluviales, ferroviarias o aéreas, resulta imposible cuestionar la relevancia que han tenido y tienen las rutas. Hoy, la importancia de conocer su localización y recorrido se manifiesta en las tecnologías de los GPS. En el pasado, también, el desarrollo de la tecnología se aplicó a la cartografía que debía permitir el conocimiento del espacio y de sus rutas. Los mapas históricos señalan esas rutas asociadas a los cursos fluviales y a los puertos marítimos – los “portulanos”, del portugués porto=puerto. Quizás nada pruebe mejor la importancia de estos mapas históricos, con sus puertos y rutas fluviales y terrestres, que la ordenada a los capitanes de las naves en los albores de la era atlántica de deshacerse de los mapas, como primera medida si llegaban a ser abordados por enemigos.

Otro aspecto a remarcar es que son las rutas las que vuelven comprensibles a los espacios cuando conocemos la cantidad de tiempo que se tardaba en recorrerlas. Preguntados los nativos, por ejemplo, sobre las distancias entre dos puntos, las fuentes hablan de que se expresaron en “jornadas” o “lunas”. Y para nosotros, aun si las fuentes ponen las distancias en leguas, estas no significan nada si ignoramos cuánto tiempo llevaba recorrerlas. Por ejemplo, el espacio en el pasado que unía Jujuy con Buenos Aires se nos hace comprensible cuando sabemos que un viaje redondo duraba un año, pues tanto la partida como la llegada dependían de las condiciones ambientales y de los recursos naturales. Había que

garantizar agua para beber, leña y pasturas. Había que tener noticias del estado de los ríos (si es que estaban crecidos) y de las huellas (si no había inundación). Igualmente, el espacio entre Mendoza y Buenos Aires se nos hace comprensible cuando averiguamos que la ruta demandaba alrededor de 20 días; y una semana insumía la ruta para el cruce de la cordillera que conectaba a Mendoza con Santiago de Chile. Así, cada viaje tenía su ruta, su cronograma, sus arrieros, sus peones, sus demandas y dificultades, y sus peligros.

Lo anterior pone en perspectiva por qué los sistemas viales imperiales han sido interpretados como una prueba de la capacidad del poder central para marcar senderos seguros con los que unir y trasladar. Uno piensa en las vías de la Roma clásica, en el sistema vial de los mogoles que tanto maravilló a Marco Polo y en los “caminos reales” de Hispanoamérica. Ciertas rutas, como la Ruta de la Seda, de las especias o el Camino del Inca, con su sola mención, prueban el largo alcance que tuvo el poder central para establecer conexiones entre los variados paisajes y sociedades. No menos cierto es que también hoy los Estados exhiben orgullosamente sus obras viales como evidencia de gestión y progreso.

Para la práctica arqueológica e histórica, la reconstrucción de las rutas permite rastrear las necesidades y las apetencias que llevaron a conectar espacios y sociedades para llevar adelante intercambios pacíficos, aunque a veces también nos permiten explicar sostenidos conflictos. En el caso de nuestro país y hasta bien entrado el siglo XIX, se ubican en esa tensión entre la negociación y el conflicto a las “rastrilladas” (la marca territorial en dominio indígena de las rutas del ganado robado a españoles e hispano-criollos), y a los “caminos a las salinas”, cuya garantía de acceso estaba en la agenda de las negociaciones de paz entre las sociedades hispano-criolla y nativa.

Los tres trabajos que integran este dossier ejemplifican alguno de estos aspectos sobre las rutas y la circulación de los recursos en el pasado. Los cinco autores participaron en 2014 del Seminario Interdisciplinario sobre Sociedades del Pasado (SISPA) que, en ese año, reunió a investigadores en Arqueología, Historia, Relaciones internacionales, Antropología y Arquitectura para debatir sobre los múltiples enfoques dados a los estudios sobre las rutas y la circulación de los recursos. Agradecemos tanto a quienes aceptaron la invitación a elaborar el artículo para este dossier como a los evaluadores externos convocados para su revisión.

