

## QHAPAQ ÑAN, PATRIMONIO VIVO<sup>a</sup>

**RICARDO CHIRINOS PORTOCARRERO**

PROYECTO QHAPAQ ÑAN  
amaru@usp.br

**LUCÍA HARUMI BORBA<sup>b</sup>**

PROYECTO QHAPAQ ÑAN  
luaborba@gmail.com

### RESUMEN

En este ensayo se trata de esbozar el significado e importancia de los caminos incaicos a lo largo de los tiempos en el mundo andino, desde el apogeo del Tawantinsuyu hasta el presente. Se parte de la experiencia de trabajo de campo y gabinete que se desarrolló en el marco del Proyecto Qhapaq Ñan, entre los años 2009 y 2011. Así, con base en los registros arqueológicos realizados entre Huánuco Pampa y Huamachuco, en la ruta del Chinchaysuyu, se describen aspectos de la infraestructura arquitectónica, la variabilidad y funcionalidad de los caminos y asentamientos que conforman el sistema vial Inca, bien como su relación con los distintos paisajes que atraviesa, tomando en cuenta la perspectiva pragmática y a la vez simbólica que condicionó su implementación. De igual manera, el estudio antropológico de los pueblos andinos contemporáneos aledaños al Qhapaq Ñan, en sus aspectos socioeconómicos y culturales, evidencian la vigencia de los caminos prehispánicos en los tiempos actuales, dando las pautas para el manejo consecuente de este patrimonio.

**PALABRAS CLAVE:** Sistema vial andino, cosmología andina, Chinchaysuyu, legado cultural prehispánico, comunidades campesinas.

### ABSTRACT

This is an essay which attempts to outline the meaning and importance of Inca roads over time in the Andes, from the heyday of Tawantinsuyu until present times. We part from field and cabinet work experience under Qhapaq Ñan Project, between 2009 and 2011. Based on archaeological records achieved between Huánuco Pampa and Huamachuco in the Chinchaysuyu route, we describe some features of the architectural infrastructure, the variability and the functionality of roads and settlements that form the road network, as well as its relationship with the different spanning landscapes, considering the pragmatic and symbolic perspective that conditioned its implementation. Similarly, the anthropological study of contemporary Andean peoples bordering the Qhapaq Ñan, in their socio-economic and cultural features, demonstrates the validity of the Inca trails in modern times, providing guidelines for consistent management of this heritage.

**KEYWORDS:** Andean road system, Andean cosmology, Chinchaysuyu, prehispanic cultural legacy, andean communities.

a Este artículo fue escrito en 2011 como parte de un proyecto editorial para la publicación de un libro de fotografías sobre el Qhapaq Ñan el cual no se llegó a realizar.

b Formó parte del equipo técnico del Proyecto Qhapaq Ñan hasta el año 2012.

En los Andes peruanos, entre los siglos XIII y XIV de nuestra era se consolidó un estado regional en el Cusco, que luego de desarrollar una elevada producción agrícola, contó con los excedentes que posibilitaron su crecimiento, a partir de lo cual comenzó a requerir territorios de pueblos vecinos. Para el siglo XV, mediante diversas estrategias de dominación se consolidó el imperio de los incas, cuyo territorio abarcaría actualmente parte de seis países andinos: Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia, Argentina y Chile. Dentro de este proyecto político integracionista de carácter continental, fue fundamental la implementación de un inmenso y complejo sistema vial, dotado de estructuras arquitectónicas que permitieron el manejo territorial y la durabilidad en el tiempo frente a las adversidades del medio andino-amazónico.

En términos numéricos, el imperio Inca llegó a dominar un área de cerca de 780 mil kilómetros cuadrados<sup>1</sup>, habitada por variados grupos étnicos y señoríos que sumaban cerca de 12 millones de personas<sup>2</sup> (Pringle 2011). La red vial se extendió por cerca de 5 mil kilómetros a lo largo de la cordillera de los Andes, desde San Juan de Pasto en Colombia en el extremo norte, hasta Santiago de Chile y Mendoza en Argentina en el extremo sur. Se calcula que en su totalidad, la red vial inca tuvo alrededor de 40 mil kilómetros de recorrido (Hyslop [1984] 1992), habiendo para el territorio peruano una estimativa de cerca de 25 mil kilómetros de caminos (Martínez 2004).

Todos los caminos incaicos, que en sus extremos alcanzaban límites tan distantes, convergían en un sólo punto: la plaza de *Haukaypata*, en el Cusco, centro de poder político, social y económico del imperio Inca. Desde esta plaza partían los caminos principales hacia las cuatro regiones o *suyus* que integradas entre sí conformaban el *Tawantinsuyu*: *Chinchaysuyu* hacia el norte, *Antisuyu* hacia el este, *Kuntisuyu* hacia el oeste y *Qollasuyu* hacia el sur. Los caminos principales de la red vial, conocidos como *Qhapaq Ñan* —«camino del Inca» o «camino del Señor» en idioma quechua— tenían un recorrido principalmente longitudinal a los Andes, y desde estos partían ramales transversales y paralelos que comunicaban a los diversos poblados de los diferentes ecosistemas del medio andino-amazónico.

## EL PROCESO DE FORMACIÓN DE LA RED VIAL

Para un abordaje integral de esa red de comunicaciones es necesario tomar en cuenta las sucesivas etapas históricas involucradas en su proceso de formación, buscando evidenciar la diversidad y la continuidad cultural que encierra. Es sabido que los orígenes de las rutas que conforman el *Qhapaq Ñan* anteceden a la expansión incaica; los estudios arqueológicos indican que se incorporaron rutas que datan desde el periodo Formativo (entre 1000 a.C. al año 0), hasta el periodo de los Estados Regionales (1200 a 1450 d.C.), dando cuenta de una larga historia de redes de comunicación de sociedades complejas en el área andina, con 2500 años de desarrollo previos a la emergencia del imperio Inca. Dentro de este proceso, se destacan los caminos construidos durante el Horizonte Medio o imperio Wari (700 a 1100 d.C.), cuyas rutas principales fueron utilizadas 700 años después como base para la implementación del sistema vial inca (Lumbreras 2004). Es recién con los incas, sin embargo, que las diversas redes camineras preexistentes son unificadas en una red interconectada de alcance transregional, dotada además de una sólida infraestructura.

Habiendo funcionado como vehículo de comunicación de personas, bienes, servicios e ideas a lo largo del espacio andino, los caminos enlazaban la capital inca con los centros administrativos del imperio, usados constantemente por caravanas, ejércitos, mano de obra estatal o *mitimaes*, burócratas, técnicos especialistas, mensajeros o *chasquis* y por el inca y su séquito real, que iban y venían, desde y hacia los diferentes confines del *Tawantinsuyu*. A la llegada de los conquistadores españoles, las

1 Otros autores señalan una extensión de 2 millones de kilómetros cuadrados (Cardelús y Guijarro 2009) y hasta 4 millones de kilómetros cuadrados (Lumbreras 2004) para el territorio bajo dominio inca.

2 Las estimativas poblacionales en el incario varían desde cifras «bajas» de 4,5 a 6 millones y hasta cifras «altas» de hasta 30 millones de personas (Earls 1979).

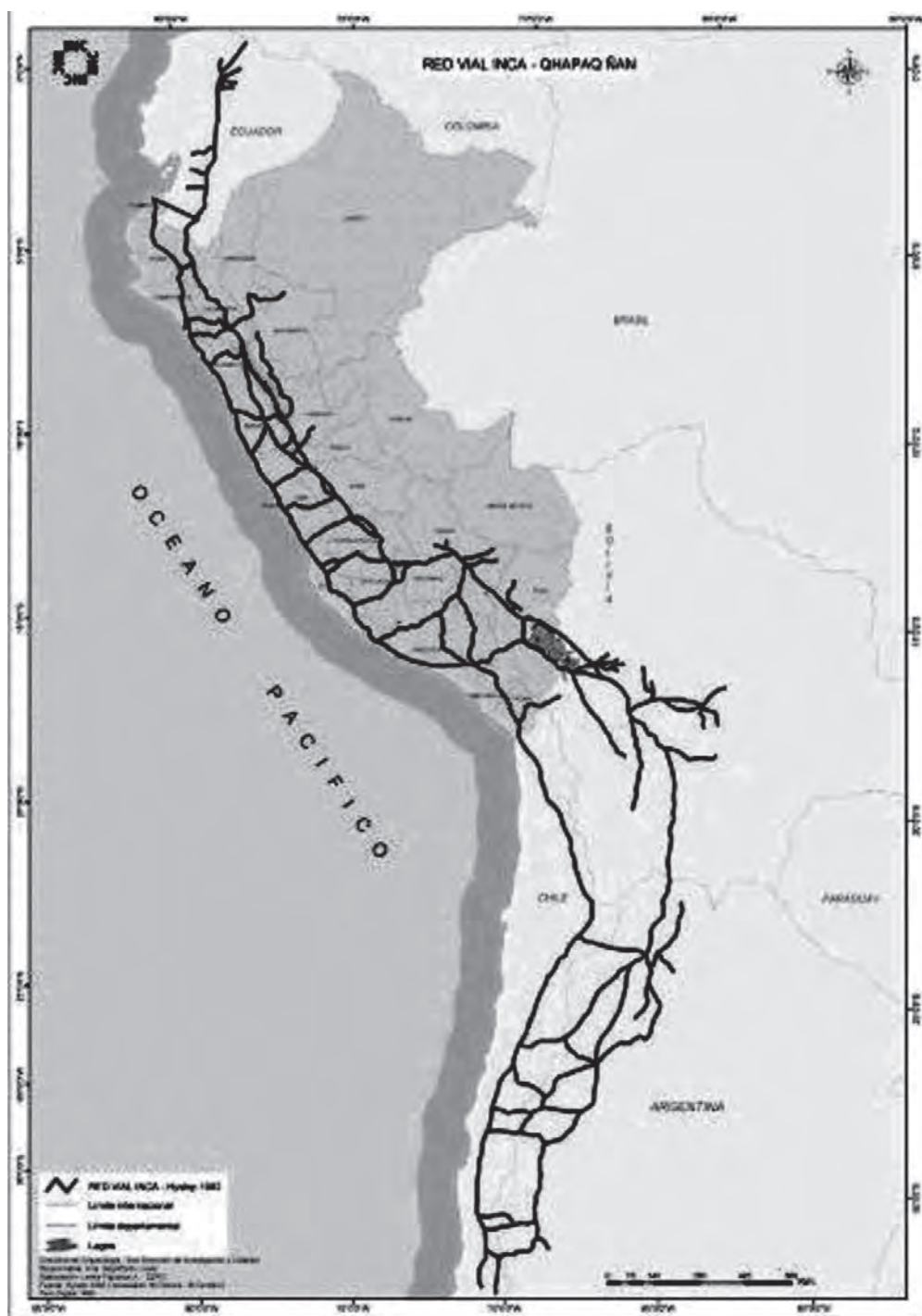


Figura 1. Extensión de la red vial inca, según J. Hyslop (1992). Marcado aparece el tramo Huánuco Pampa – Huamachuco. Fuente: Proyecto Qhapaq Ñan.



**Figura 2.** Fotografía aérea del Cusco se indica los cuatro caminos principales Qhapaq Ñan. Fuente: Octavio Fernández Carrasco/PQÑ - Cusco.

grandes áreas histórico-culturales de sudamérica se encontraban articuladas bajo una misma administración e ideología. Entre los millones de personas bajo dominio inca, figuraban los quechuas por todos los Andes centrales y meridionales, los yungas en la costa norte del Perú, los arus en el altiplano boliviano y Andes meridionales, y los antis, denominación histórica de los diversos pueblos de la vertiente oriental de los Andes (Lumbreras 2003).

El Qhapaq Ñan constituye así la expresión tangible de la expansión incaica y de la convivencia del orden imperial con las diversas culturas locales. En este sentido, cabe indicar que, pese a las especificidades culturales, las diferentes sociedades andinas comparten un sustrato histórico-social común, que parte de la necesidad de establecer relaciones de cooperación para el manejo de recursos en el medio andino. Tal manejo, a su vez, está basado en una articulación entre la regularidad de los movimientos del cosmos, los ritmos de la vida social y los sistemas de producción y comunicación (Earls 1979), aspectos que se expresan físicamente en la organización espacial andina.

La planificación y construcción de los caminos y de los asentamientos incaicos estuvieron condicionadas a esa perspectiva, tomando como referencia ciertos rasgos del medio natural. Las montañas, dotadas de carácter sagrado, constituyen elementos de primer orden dentro de la concepción social del paisaje, buscándose el alineamiento de éstas con las edificaciones y el posicionamiento de algunos elementos de la esfera celeste en determinados momentos del año, tiempos que marcaban los periodos fundamentales para la reproducción de la vida. Estos aspectos forman parte de la cosmovisión andina<sup>3</sup>, que se consolidó a lo largo de los procesos sociales prehispánicos y de la cual los incas supieron valerse y reforzar para unificar los territorios conquistados. Su éxito como imperio puede ser traducido por la capacidad de asimilar y sintetizar los conocimientos desarrollados por las diversas tradiciones andinas en función de un único sistema de concentración y redistribución de recursos.

## TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA: LA RUTA DEL CHINCHAYSUYU

La comprensión del funcionamiento del sistema vial incaico ha motivado a diversos estudiosos, entre historiadores, arqueólogos e ingenieros. En cuanto a la investigación arqueológica, marcan un importante hito los trabajos del arqueólogo John Hyslop (1984; 1992), que en la década de 1980 realizó investigaciones en diferentes tramos del Qhapaq Ñan, contando con un amplio muestreo a nivel continental. Sus estudios fueron llevados a cabo en conjunto con arqueólogos de diversas nacionalidades latinoamericanas, impulsando así la continuidad de las investigaciones en cada uno de los países andinos<sup>4</sup>.

En el territorio peruano el estudio del Qhapaq Ñan se consolidó a partir de la promulgación del Decreto Supremo 031-2001-ED, donde el Gobierno declara de interés nacional la investigación, registro, protección, conservación y puesta en valor de la red de caminos del imperio incaico. Eso se viabilizó a través del Proyecto Qhapaq Ñan, iniciado a mediados del año 2001, operativamente dividido en dos subproyectos: uno dedicado a los caminos de la región Cusco y el otro a los caminos de las demás regiones del país<sup>5</sup>. En el marco de este proyecto, el registro arqueológico de los caminos en territorio peruano ha producido informes que constituyen un importante aporte para futuras investigaciones sobre el sistema vial inca (Espinoza 2004; Soto 2005; Chirinos, Borba y Hurtado 2011; Amado *et al.* 2009, entre muchos otros).

Paralelamente a las investigaciones promovidas por el Proyecto Qhapaq Ñan, ha habido en los últimos años propuestas metodológicas para el registro de los caminos (Noel y Escobar 2009; Casaverde

3 La cosmología andina es aquí entendida como la estructura mental que comparten los pueblos andinos, abarcando lo que en el pensamiento occidental actual se encuentra dividido entre la ciencia y la religión, la filosofía y las ciencias sociales (Topic, 2008).

4 Son escasos los trabajos actuales que abordan el sistema vial en el ámbito continental. Uno de ellos es el estudio del escritor y caminante peruano Ricardo Espinoza, quien realizó un recorrido a pie de 4 mil km de camino desde Quito, pasando por Cusco, hasta La Paz, lo que constituye el primer reconocimiento de campo a lo largo de esa vía principal inca (Espinoza 2002).

5 Con un enfoque multidisciplinario, este proyecto fue llevado a cabo por un numeroso equipo de profesionales de diferentes áreas, como arqueología, etnografía, museología, geografía y arquitectura, lo que posibilitó un abordaje del sistema vial en su conjunto (INC 2004, 2005, 2006).

El sistema vial abarca, además de los caminos propiamente, una enorme infraestructura de asentamientos, que están directamente asociados a las vías y que cumplen diversificadas funciones, denotando el dominio efectivo que el imperio Inca ejerció sobre sus territorios. Se tratan de centros administrativos y ceremoniales, tambos, instalaciones para almacenamiento (*qolqas*), puestos de control y postas de mensajeros (*chaskiwasi*), entre otros, que fueron localizados estratégicamente a lo largo de los caminos, posibilitando el tráfico fluido y eficiente de personas y recursos bajo el control estatal.

Los caminos tipo plataforma corte talud con muros de sostenimiento son los más frecuentes, constituyendo un medio eficaz para dar estabilidad a los caminos que recorren las laderas de los cerros. Las escalinatas fueron también extensamente aplicadas en los trechos con pendiente acentuada. En terrenos llanos, a su vez, se presentan simples senderos, en algunos casos con alineamientos de piedras a ambos lados del camino para indicar la ruta. Se destacan con mayor inversión de mano de obra los caminos tipo calzada elevada, usualmente con superficie empedrada, que atraviesan zonas de

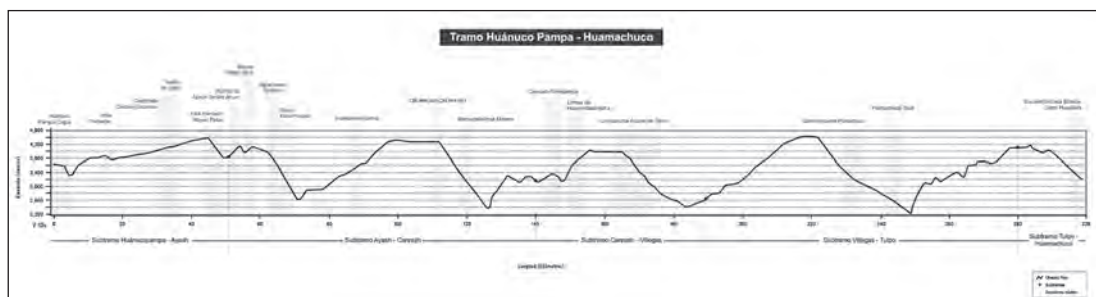


Figura 3. Perfil del Qhapaq Ñan en el Tramo Huánuco Pampa – Huamachuco, con localización de sitios arqueológicos asociados. Fuente: Chirinos, Borba y Hurtado 2010/POÑ.

terrenos inundables y bofedales, así como los caminos excavados y tallados en roca, que aparecen en trechos cortos, permitiendo mantener la orientación de la ruta sin desviar frente a lomas y afloramientos rocosos.

La morfología de los caminos está también sujeta a ciertas condiciones culturales, como la variabilidad en función de la presencia de zonas de cultivo y grandes asentamientos, en donde el camino se presenta angosto, con un ancho entre 1 y 4 m, muchas veces presentándose demarcado por muros a ambos lados. En zonas apartadas de actividades humanas intensivas, como en la puna, el camino tiende a ensancharse, llegando hasta los 16 m de ancho, en algunos casos presentando alineamientos de piedra a ambos lados para indicar la traza. En el trazado del camino,

se puede vislumbrar también una concepción específica de interacción con el entorno natural, aunque en muchos casos permanecen como hipótesis de trabajo. Como ejemplo, podemos mencionar las calzadas elevadas que atraviesan deliberadamente por el medio de lagunas, bien como el paso en abras de amplia visibilidad, incluyendo la vista de cerros tutelares, entre otros, que constituyen indicios de la vinculación del camino con aspectos de orden religioso/ceremonial del universo andino.

Entre los asentamientos del *Chinchaysuyu*, se destacan los grandes centros administrativos/ceremoniales, conocidos como «otros Cusco», como es el caso de Huanuco Pampa, ubicado en la sierra de Huánuco. El plano arquitectónico de esta ciudad reproduce a la capital incaica, plasmando los conceptos de dualidad, tripartición y cuatripartición, así como el sistema radial de *ceques* (Morris 1999, Pino 2005). Otro tipo de asentamiento de primera importancia son las denominadas «cabeceras de provincia» como Vilcashuamán, Pumpu y Huancabamba, en territorios del Perú, y Tomebamba y Quito, en Ecuador. Estos asentamientos tuvieron función de centros administrativos de las provincias incaicas, donde las poblaciones locales tenían que rendir tributo. En algunos de ellos, se mantienen hasta hoy los elementos arquitectónicos que denotan su importancia, como plazas principales, estructuras palaciegas, plataformas ceremoniales (*ushnu*), grandes edificios rectangulares (*kallankas*) y templo de las mujeres escogidas



**Figura 4.** El *Qhapaq Ñan* se desplaza por las punas de Huamanín, presentándose como sendero delimitado por alineamientos de piedras a ambos lados. Al fondo se aprecia la Cordillera Blanca. Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.



**Figura 5.** Camino tipo Plataforma Corte-Talud, en las alturas de la provincia de Huari (Ancash). Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.



**Figura 6.** El Qhapaq Ñan cruza la laguna Guytoc a través de una calzada elevada (Huánuco). Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.

(*acllawasi*). Muchos de ellos presentan piedras labradas al estilo Inca Imperial y vanos de formato trapezoidal; en otros casos, si bien ya no se encuentren estos vestigios, se sabe de su existencia por los documentos históricos. De manera recurrente, varios de estos asentamientos se localizan en la ladera media de valles agrícolas, aproximadamente a los 3500 msnm, lo que muestra su vinculación con zonas de alta productividad.

Otra categoría de asentamientos asociados al camino son los *tambos*, que se ubican generalmente en zonas de transición entre el valle (3500 msnm) y la altiplanicie (4500 msnm), distanciados entre sí por una distancia aproximada de una jornada de caminata, sirviendo, de esa manera, como lugar de descanso y aprovisionamiento. Aunque la arquitectura de los *tambos* parece ser bastante diversificada, posiblemente por influencias de las tradiciones locales, en algunos casos figura la típica *kancha* de estilo incaico, un conjunto arquitectónico conformado por estructuras rectangulares de un solo ambiente encerradas por un muro perimétrico, cuya función sería de alojamiento temporal o permanente.

Hay además una serie de sitios de menor tamaño al lado del camino, tanto en las zonas de valle cuanto en las altiplanicies, constituidos por plataformas artificiales, recintos aislados o conjuntos de recintos. Muchos de esos pequeños sitios corresponden a *chaskiwasi*, que son pequeñas estructuras ubicadas al lado del camino y servirían como postas de mensajeros. Los mensajes oficiales, bien como mercancías pequeñas, eran transmitidos con rapidez por largas distancias a través del sistema de *chaskis*, en el que se turnaban sucesivamente los mejores corredores del imperio de una posta a otra, hasta el destino final. Estas debieron existir en gran número en las rutas principales aunque, al parecer la mayoría de las estructuras ha sido destruida por poblados modernos, o se deterioró con el paso del tiempo.

También se encuentra una diversidad de asentamientos menores que denotan una función de control vial, aunque no se puede descartar que cumplieran también otras funciones complementarias. En muchos casos se tratan de plataformas artificiales cuya ubicación permite una amplia visibilidad del entorno y del camino, estando algunas veces asociadas a montículos de piedras vinculados a ofrendas (*apachetas*), que indican un carácter ceremonial de estos sitios, como también a mojones que indican límites territoriales. En otros casos, son sitios ubicados al lado de puentes incaicos, visi-

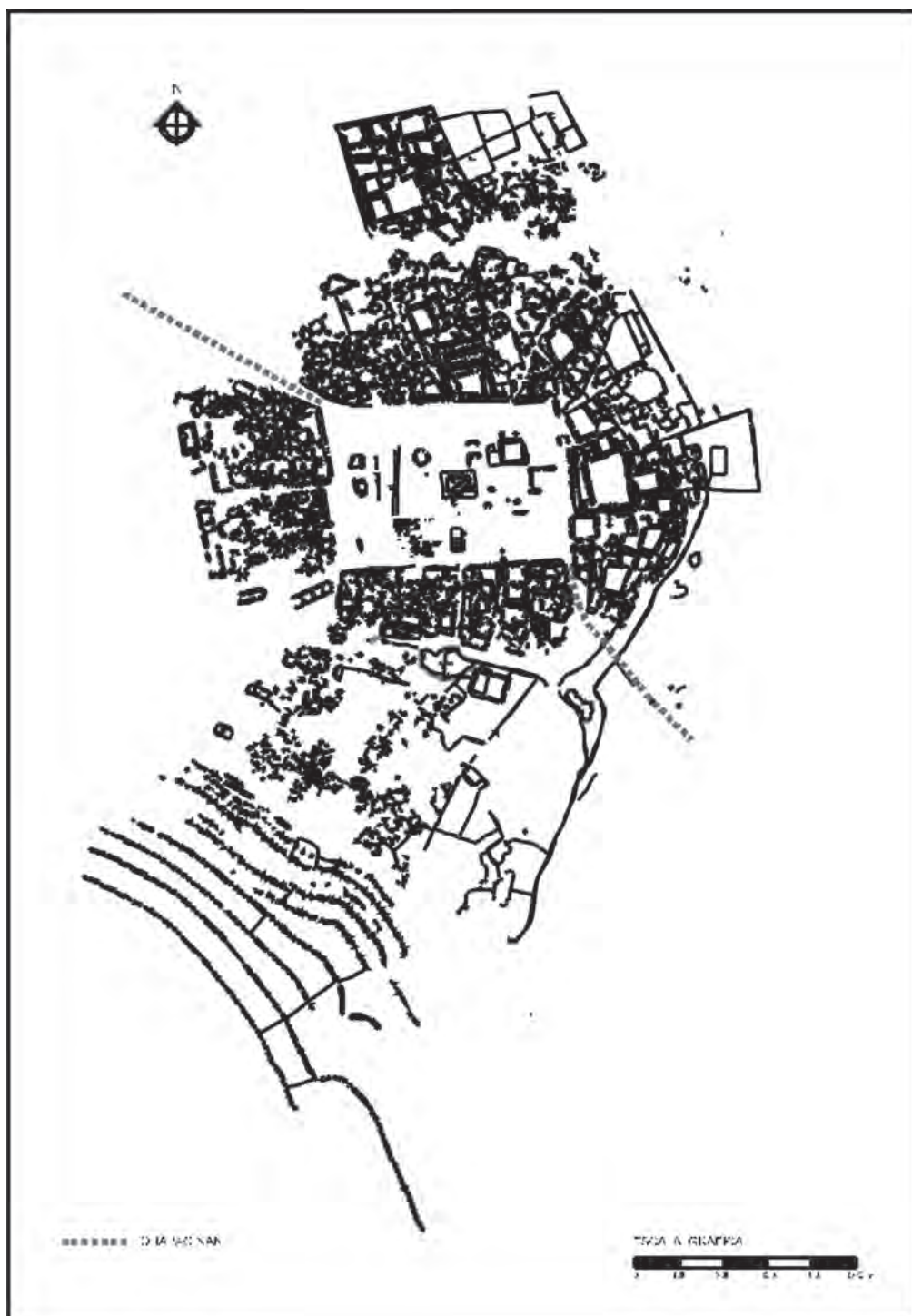
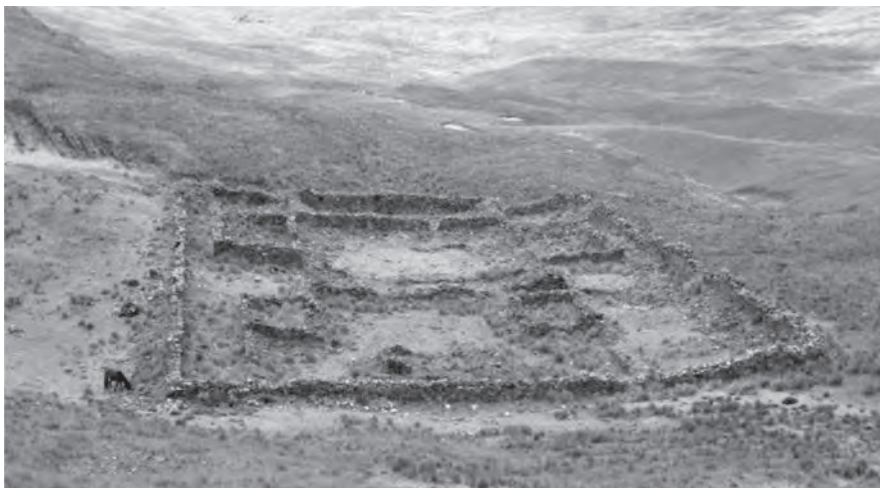
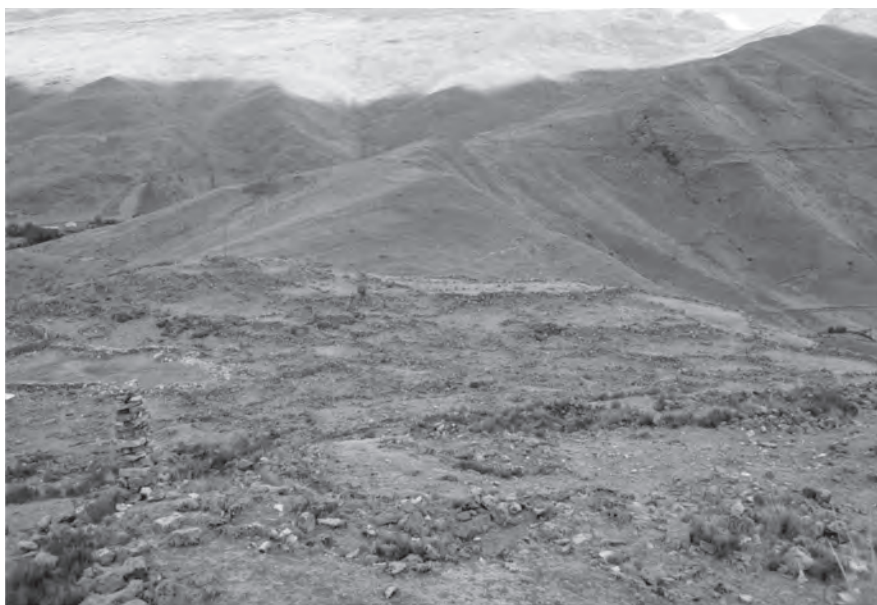


Figura 7. Plano general del centro ceremonial administrativo de Huánuco Pampa. Se indica el trazado del Qhapaq Ñan. Fuente: Proyecto de Puesta en Uso Social Huánuco Pampa/PQÑ.



*Figura 8. Vista panorámica del tambo de Pariachuco, en la provincia de Conchucos (Ancash). Fuente: Niltón Ríos Palomino/PQÑ.*



*Figura 9. Quenhuacjirca, antigua marka preinca, al lado del Qhapaq Ñan en el distrito de Ayash (Ancash). Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.*

blemente con una función de control sobre el tránsito de personas y mercancías de una margen a la otra. Hay también pequeños sitios próximos a tambos, cuya ubicación estratégica también indica que habría algún tipo de control del acceso a estos asentamientos.

A los asentamientos netamente incaicos que conforman el sistema vial, se suma una gran cantidad de sitios de origen preincaicos en el entorno. Se tratan de poblados (*marka*), cementerios, y sitios administrativos y/o ceremoniales, correspondientes a culturas locales, tanto anteriores cuanto contemporáneas a los Incas. Algunos de estos asentamientos presentan indicios de reocupación inca y



**Figura 10.** *Cerámica del Periodo Intermedio Tardío en el sitio de Quenhuacjirca.*  
*Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.*

posiblemente estuvieron articulados al sistema vial, sea como fuente de mano de obra o como lugares estratégicos para la legitimación del poder a nivel local<sup>6</sup>.

Sin la implementación y el mantenimiento de toda esta inmensa y compleja infraestructura el poderío inca sería inconcebible. Para hacerse factible, el sistema vial exigió el manejo de una gran cantidad de fuerza de trabajo, organizada por una rigurosa administración imperial.

## EL QHAPAQ ÑAN Y LOS PUEBLOS ANDINOS DEL PRESENTE

La red caminera y los grandes centros administrativos interconectados son el testimonio de una época en que el poderío político y económico se asentaba en la integración de todo el territorio andino. Con la invasión española se dio una drástica ruptura de ese sistema. Se instauró una lógica mercantil extractivista orientada a la exportación, dando lugar a una articulación del territorio que favoreció la conexión entre los valles interandinos y las grandes ciudades que prosperaron en las zonas costeras para la salida de materias primas hacia las ciudades porteñas y de ahí a Europa (Lumbreras 2003; Martínez 2010). En esa perspectiva, la infraestructura vial fue parcialmente reutilizada de acuerdo a las nuevas demandas, relegando al abandono gran parte de los caminos. Este proceso se refleja con bastante claridad en la distribución de la infraestructura vial moderna, que comunica fluidamente las provincias con las principales ciudades industriales, pero es aún precaria en la integración de las regiones provincianas entre sí.

En el entorno del Qhapaq Ñan se encuentra una variedad de agrupamientos humanos, desde pequeñas comunidades, pasando por poblados y ciudades medianas, hasta grandes metrópolis. En éstas últimas, los vestigios arqueológicos del camino no han perdurado frente a los procesos urbanos. Por otro lado, en las zonas más alejadas de las ciudades se conservan largos e imponentes trechos de la vía inca (Chirinos *et al.* 2010). Hasta la actualidad, hay numerosos trechos del Qhapaq Ñan que siguen

<sup>6</sup> Las formas específicas en que se manifiesta la interacción entre el sistema vial inca y elementos de las culturas locales es un tema que viene siendo investigado por arqueólogos peruanos como Carlos Farfán (2010) y César Astuhuamán (2010) entre otros.



**Figura 11. Pobladores de Soledad de Tambo arriando su ganado por el Qhapaq Ñan, en el distrito de Huachis (Ancash). Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.**

siendo la principal vía de acceso hacia determinados lugares, especialmente en zonas remotas y de grandes altitudes, donde las carreteras modernas son inexistentes o escasas. Estos caminos incaicos son usados cotidianamente por los habitantes locales para trasladarse hacia viviendas y poblados vecinos, o hacia sus chacras y zonas de pastoreo comunal. Su uso actual parece contribuir en cierta medida a una mejor conservación, una vez que involucra su mantenimiento por parte de las poblaciones aledañas, mientras que en los trechos relegados al desuso los factores de deterioro naturales actúan con mayor intensidad.

Es especialmente en las zonas rurales, habitadas por comunidades campesinas, donde se observa la continuidad física, funcional e ideológica de los «camino del inca» o «Inca Naani», como suele ser referido en algunos lugares. En el Perú se tiene registrado miles de poblados, comunidades campesinas, anexos y parcialidades ubicados en áreas a las márgenes de los caminos (Roquez 2003, 2004, 2005; Instituto Nacional de Cultura 2006). Se tratan de poblaciones que viven y se manifiestan a través de creaciones culturales que mantienen un fuerte vínculo con sus antepasados prehispánicos, dando la continuidad histórica de este inmenso patrimonio.

Las pequeñas comunidades rurales frecuentemente se estructuran alrededor de poblados económicamente más dinámicos y urbanizados. Son normalmente las capitales distritales y provinciales, en donde se concentran los servicios, las ferias y mercados, bien como las actividades de manufactura y turismo. A estos poblados mayores confluyen los moradores de las diversas comunidades cercanas, sea de manera temporal o permanente, conviviendo con una población predominantemente mestiza y urbanizada, aunque sin perder necesariamente los rasgos de su identidad local, y en algunos casos, incluso, reforzándolos. No raras veces, los núcleos urbanos locales se desarrollan en las proximidades o en el mismo lugar de antiguos asentamientos prehispánicos, formando también parte del entorno del Qhapaq Ñan. Esto se debe a que en el proceso histórico los centros administrativos incaicos de mayor importancia, que constituyeron los «nodos» de la red vial inca, fueron en su mayoría suplantados por villas y ciudades españolas, levantadas sobre sus cimientos desde los primeros tiempos de la Colonia, desarrollándose como lugares de convergencia poblacional hasta los días actuales. La continuidad histórica de este paisaje urbano se expresa en los topónimos, referentes a los antiguos



**Figura 12.** Centro Poblado de Ayash (Ancash), por en medio del cual pasa el Qhapaq Ñan. Antiguamente fue un centro administrativo ceremonial inca. Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.



**Figura 13.** Fiesta Patronal en Piscobamaba, antigua cabecera de provincia Inca. Fuente: Proceso Nominación del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial/PQÑ.

grupos étnicos y a los tambos incaicos, así como en el abundante repertorio de mitos y narraciones de tradición oral asociado al pasado prehispánico, que permanecen vivos en la memoria colectiva.

Mas allá de simplemente superar distancias, el camino articula en su ruta una serie de elementos del paisaje cuyo significado encierra valores propios de la cultura andina (Chirinos *et al.* 2010). Los *apus* (cerros tutelares), ciertas lagunas, ríos y puquiales, *huacas* (elementos o lugares de carácter sagrado), *apachetas* (montículos de piedra formados por ofrendas), recintos arqueológicos, entre otros, remontan a una serie de conductas rituales y narraciones míticas transmitidas por las generaciones y que dan sentido al mundo alrededor. El culto a los cerros, que perdura con vigor a pesar de la omnipresencia del catolicismo, da muestras de la permanencia de una relación esencialmente sacralizada con el paisaje. En contraste con la tradición occidental, en el esquema mental andino el razonamiento práctico no está separado del pensamiento religioso. Ambas dimensiones se encuentran plasmadas en el vínculo social con todo el conjunto paisajístico que engloba el Qhapaq Ñan, renovándose en la práctica cotidiana de las poblaciones de su entorno.

La vigencia funcional y simbólica del Qhapaq Ñan se asienta en el hecho de que su diseño y construcción incorpora un largo proceso de adaptación al complejo medio andino, el cual sigue siendo diariamente afrontado por los pueblos actuales. Desde hace siglos, el camino conecta los diferentes pisos ecológicos que posibilitan la exploración y producción de una enorme biodiversidad. Las poblaciones del territorio andino siguen practicando ampliamente el manejo vertical de los pisos ecológicos, en continuidad con las estrategias desarrolladas por las sociedades prehispánicas (Murra 1975) y llevadas a la máxima potencialidad con el Estado Inca. Desde la yunga marítima hasta la puna, los diversos pisos ecológicos de la vertiente andina son hoy aprovechados por las distintas poblaciones, variando la gradación de acuerdo a su ubicación. En las zonas de puna, sobre los 3.800 msnm, se practica principalmente la ganadería de ovinos y camélidos, bien como la agricultura temporal de cultivos y tubérculos andinos; en el piso quechua, entre 2.600 y 3.500 msnm se tienen condiciones adecuadas para el cultivo de cereales y la ganadería de vacunos; en las áreas más bajas de los valles interandinos, por debajo de los 2.600 msnm, se practica la agricultura de frutales y otras especies adaptadas a climas calurosos. También se complementa la economía con la explotación de recursos minerales o forestales y la producción artesanal, tanto para el autoconsumo cuanto para el intercambio mercantil. Actualmente, la regulación de la economía de mercado por la que pasan esas poblaciones viene incrementando la producción orientada al mercado externo y el consumo de bienes e insumos industrializados. Este proceso, sin embargo, impone condiciones desfavorables a los pequeños productores, debido a los bajos precios en el mercado y los altos costos de su producción no tecnificada y realizada a nivel familiar (Roquez 2003).

El flujo de los recursos a través de los caminos se sostiene en las tramas sociales más tradiciona-



**Figura 14. Agricultura con chaquiitacla en Shiqui (Huánuco). Fuente: Proceso Nominación del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial/PQÑ.**



**Figura 15. Mercado en Piscobamba con productos agrícolas provenientes de diferentes pisos altitudinales. Fuente: Proceso Nomina-ción del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial/PQÑ.**

les mantenidas por las comunidades actuales, que establecen entre sí relaciones de complementariedad e intercambio. De igual manera, el amplio uso de las técnicas agrícolas ancestrales, como el cultivo en andenerías y la implementación de sistemas de regadío, sigue hoy vigente a través de relaciones tradicionales de cooperación y vínculos de parentesco. Estos enlaces se reproducen principalmente en el ámbito de la comunidad campesina, que tiene como antecedente los sistemas de *ayllus*, o unidades familiares extensas, ancestralmente interrelacionados. Si bien su conformación actual es el resultado de múltiples procesos de adaptación a lo largo de los periodos colonial y republicano, la organización social andina perdura, con base en la propiedad colectiva de la tierra y el ejercicio compartido del poder (Degregori 2000).

El día a día de los diversos pueblos andinos está permeado por creaciones y manifestaciones culturales que, embebidas en la tradición ancestral, actualizan constantemente un modo autentico de ver, conocer y sentir el mundo. Eso se muestra, por ejemplo, en la aplicación de técnicas agrícolas, que ingeniosamente superan las limitaciones del medio de manera sostenible; en los conocimientos de medicina tradicional, que emplean una amplia farmacopea y prácticas rituales específicas; en las observaciones de los astros para predicciones sobre los ciclos agroganaderos; en la rica producción artesanal de textiles, cerámica, cestería, escultura en madera y otras, que plasman patrones estéticos asociados a la mitología; en el variado repertorio de géneros e instrumentos musicales, que acompañan las danzas, ceremonias rituales y fiestas, celebra-

das en diferentes momentos del ciclo vital (como nacimientos, matrimonios y funerales), en las diversas etapas del calendario agroganadero (como la siembra, la cosecha, la marcación del ganado y la limpieza de acequias), en las conmemoraciones cívicas, los carnavales y las fiestas patronales.

Estas manifestaciones se originan a partir de la trayectoria histórica de los grupos sociales, desde el pasado prehispánico hasta los tiempos modernos. Por lo tanto, lejos de ser modalidades estáticas, las culturas andinas se encuentran en permanente proceso de construcción y transformación, adaptándose a las nuevas situaciones y a la vez revalorando las raíces tradicionales. En las festividades públicas se manifiestan con fuerza las particularidades del mestizaje hispano-indígena que caracteriza a los pueblos andinos. Son contextos en que los elemen-



**Figura 16. Fiesta Patronal del señor Cautivo en Ayabaca, Piura. Fuente: Ricardo Chirinos Portocarrero/PQÑ.**



**Figura 17. Danza de Las Pallas que recuerdan el paso de los Incas por Ayash (Ancash). Fuente: Proceso de Nominación del Qhapaq Ñan /PQÑ.**

tos y valores tradicionales son resaltados y simultáneamente puestos a prueba, a través de las actividades artísticas, rituales, gastronómicas y comerciales entre lugareños y visitantes, movilizándose para su realización recursos económicos y relaciones sociales entre vecinos, parientes, barrios, autoridades tradicionales y nacionales y organizaciones eclesiásticas.

La transmisión y revitalización del legado cultural de los pueblos andinos se inserta hoy en un cuadro de carencia socioeconómica, que repercute en la desarticulación interna de las comunidades campesinas, las migraciones del campo hacia los centros urbanos y la pérdida de referenciales ancestrales entre de las nuevas generaciones. Entendemos que la inclusión de esos pueblos a mejores condiciones de vida implica también en el respeto a la diversidad cultural, promoviendo la valoración y preservación de su patrimonio con vistas a

fortalecer su identidad. El Qhapaq Ñan, hoy reconocido como el mayor monumento arqueológico que se conoce en el continente americano, es un elemento importante en la construcción de esa identidad, expresión viva de los alcances creativos de estos pueblos, que supieron interactuar entre sí y con el medio para vivir en equilibrio y abundancia.



**Figura 18. Asamblea comunal para discutir sobre la propuesta de nominación del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial, en Ayabaca (Piura). Fuente: Proceso Nominación del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial/PQÑ.**

### Agradecimientos

Queremos expresar nuestro agradecimiento a todos aquellos que participaron y participan directamente en el Proyecto Qhapaq Ñan, aportando desde sus diferentes áreas de estudio —arqueología, historia, antropología, biología, geología y conservación— los datos necesarios para un abordaje multidisciplinario del Sistema Vial Andino.

### BIBLIOGRAFÍA

- AMADO, Donato; Ronald ESPEJO, Virginia QUISPE, Catherine FERNÁNDEZ, Erika DEL MAR  
2009 «El Sistema Vial del Chinchaysuyu: El Camino de la Ciudad de los Reyes y el Camino Viejo del Ynga». *Qhapaq Ñan del Tahuantinsuyu* 2. Cusco: Dirección Regional de Cultura.
- ASTUHUAMÁN, César  
2010 «La red de sitios y caminos incas en la sierra de Piura, Perú». *Inka LLacta. Revista de Investigaciones Arqueológicas y Etnohistóricas Inka* 1(1). Lima.
- BERNABÉ, Joseph  
2009 «Pukayacu: Construcción de un Puente Colgante con Estructura de Fibra en el Sistema Vial Inca de Conchucos». *Kulpi* 4(4). Lima.
- CARDELÚS, Borja y Timoteo GUIJARRO  
2009 *Qhapaq Ñan, El Gran Camino Inca*. Madrid: Centro de Cultura Iberoamericana.
- CASAVARDE, Guido y Segisfredo LÓPEZ  
2010 «Principios metodológicos para la identificación registro arqueológico de los caminos Inka». *Inka LLacta Revista de Investigaciones Arqueológicas y Etnohistóricas Inka* 1(1): 79-101. Lima.
- CHIRINOS, Ricardo; Lucía BORBA y Leonel BENITES  
2010 Informe de Evaluación y Diagnostico del Qhapaq Ñan Tramo Huanuco Pampa – Huamachuco. Componente Arqueológico del Proceso de Nominación del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial. Proyecto Qhapaq Ñan. Ministerio de Cultura. Lima.
- DEGREGORI, Carlos Iván (org.)  
2000 *No hay país más diverso. Compendio de antropología peruana*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos (IEP).
- DOLLFUS, Oliver  
1981 *El Reto del Espacio Andino*. Lima: IEP
- EARLS, John  
1979 «Astronomía y Ecología: la Sincronización alimenticia del Maíz». *Allpanchis Phuturinga* XIII(14). Instituto de Pastoral Andina. Cusco.
- ESPINOZA, Ricardo  
2002 *La Gran Ruta del Capaq Ñan*. Lima: Copé de Petróleo del Perú- Petroperú S.A.
- ESPINOZA, Juan  
2004 Informe Final de Campo, Macro Región Centro. Proyecto de Levantamiento de Información del Sistema Vial Inca. Proyecto Qhapaq Ñan. Instituto Nacional de Cultura. Lima.
- FARFÁN, Carlos  
2010 «Poder simbólico y poder político del Estado Inca en la cordillera del Pariacaca». En: R. Romero y T. Pavel (eds.), *Arqueología en el Perú*. Lima.
- HERRERA, Alexander  
2003 «La Serpiente de oro y los Inkas: la Ocupación Inka en el Alto Maraón y el Puerto Balsero de Pogtán». *Boletín de Arqueología PUCP* 7: 189-215. Lima.
- HYSLOP, John  
1992 [1984] *Qhapaq Ñan, el Sistema Vial Inkaico*. Lima: Instituto Andino de Estudios Arqueológicos/Petróleos del Perú.
- INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA  
2004 Informe de Campaña 2002 – 2003. Proyecto Qhapaq Ñan. Lima.

- 2005 Informe de Campaña 2004. Proyecto Qhapaq Ñan. Lima.
  - 2006 Informe de Campaña 2005. Programa Qhapaq Ñan. Lima.
  - 2006 Informe de Campaña 2006. Componente Etnográfico. Proyecto Qhapaq Ñan. Instituto Nacional de Cultura, Lima.
- LUMBRERAS, Luis G.
- 2004 «Presentación». *Proyecto Qhapaq Ñan, Informe de Campaña 2002-2003*. Instituto Nacional de Cultura, Lima.
- MATOS, Ramiro
- 1992 «El camino real inca y la carretera moderna en Chinchaycocha, Junín». En: D. Bonavía (ed.), *Estudios de Arqueología Peruana*. Lima: FOMCIENCIAS.
- MARTÍNEZ, Guadalupe
- 2004 «¿Qué es el Qhapaq Ñan?». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2002 - 2003: 19 - 26*; Lima: Instituto Nacional de Cultura.
  - 2010 «Qhapaq Ñan: El camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes Peruanos». *Arqueología y Sociedad* 21. Lima Museo de Arqueología y Antropología, UNMSM.
- MORRIS, Craig
- 1999 «La Arquitectura del Tahuantinsuyu». En: *Los Incas Arte y Símbolos*: 1-57, Lima.
- MURRA, John
- 1975 «El Control Vertical de un Máximo de Pisos Ecológicos en la Economía de las Sociedades Andinas». En: *Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino*. Lima: IEP.
- NOEL, Arturo y Carlos ESCOBAR
- 2009 «El Camino Real Inka o Qhapaq Ñan de Huari: Investigación en el Distrito de Huachis.» En: B. Ibarra (ed.) *Historia Prehispánica de Huari*. Huari: Instituto de Estudios Huarinos.
- PINO, José
- 2005 «El *ushnu* y la organización espacial astronómica en la sierra central del Chinchaysuyu». *Estudios Atacameños* 29. Chile.
- PRINGUE, Heather
- 2011 «Las Encumbradas Ambiciones de los Incas». *Revista Nacional Geographic*, 28(4). México D.F.: Editorial Televisa.
- ROQUEZ, Gladis
- 2003 «Componente Etnográfico». *Proyecto Qhapaq Ñan, Informe de Campaña 2002-2003*. Lima: INC.
  - 2004 «Componente Etnográfico». *Proyecto Qhapaq Ñan, Informe de Campaña 2004*. Lima: INC.
  - 2005 «Componente Etnográfico». *Proyecto Qhapaq Ñan, Informe de Campaña 2005*. Lima: INC.
- SERRUDO, Eberth
- 2003 «Sistema Vial y Asentamientos Inca en la Provincia de Huari: Una Introducción a su estudio». En: B. Ibarra (ed.) *Arqueología de la Sierra de Ancash, propuestas y perspectivas*. Lima: Instituto Cultural Rvna.
- SOTO, Marcelo
- 2005 «Avance de Identificación y Registro del Proyecto Qhapaq Ñan». *Qhapaq Ñan del Tahuantinsuyu Nro.1*. Cusco: Dirección Regional de Cultura.