

GUADALUPE MARTÍNEZ MARTÍNEZ  
Geógrafa

## *Qhapaq Ñan: El Camino Inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos*

### RESUMEN

Qhapaq Ñan fue la arteria principal de una profusa red de caminos que se tejó en los Andes en tiempos del Imperio Inca y que conectó territorios pertenecientes hoy a seis países distintos. Este camino expresó una forma de concebir y manejar el territorio que ha sufrido cambios históricos intensos, pero algunas partes aún mantienen vivo su valor y funcionalidad hasta nuestros días. Su protección y conservación trasciende la dimensión monumental y arqueológica e involucra la gestión del territorio desde una concepción patrimonial y paisajística.

### RÉSUMÉ

*Qhapaq Ñan: Le Chemin Inca et les transformations territoriales dans les Andes Péruviens.*- Qhapaq Ñan a été l'artère principale d'un profus réseau de chemins qui a été tissé dans les Andes dans le temps de l'Empire Inca et qui a relié des territoires appartenant aujourd'hui à six différents pays. Ce chemin a exprimé une façon de concevoir et manier le territoire qui a souffert des changements historiques intenses, mais qui dans certains tronçons maintient toujours vivante sa valeur et fonctionnalité. Sa protection et conservation dépasse la dimension monumentale et archéologique et implique la gestion du territoire sous une conception patrimoniale et paysagistique.

### ABSTRACT

*Qhapaq Ñan: The Inca Road and the territorial changes in the Peruvian Andes.*- Qhapaq Ñan was the main artery of a widespread road network built in the Andes in the days of the Inca Empire and which connects nowadays territories belonging to six different countries. This road expressed a form of conceiving and handling the territory that has undergone intense historical changes, although some of its parts have kept alive its value and functionality to the present time. Its protection and its conservation go beyond the monumental and archaeological dimension involving the territorial management from a conception that takes into account both the cultural heritage and the cultural landscape.

### *Palabras clave / Mots clé / Key words*

Qhapaq Ñan, Camino Inca, Imperio Inca, territorio, paisaje cultural e itinerario cultural.

Qhapaq Ñan, chemin Inca, Empire Inca, territoire, paysage culturel et itinéraire culturel.

Qhapaq Ñan, Inca road, Inca Empire, territory, cultural route and cultural landscape.

### I UN CAMINO DE DIMENSIONES SUBCONTINENTALES

**E**N EL mundo andino de los siglos XV y XVI, el Cusco se convirtió en el centro del imperio de mayores dimensiones de la América Precolombina, el *Tawantinsuyu* o el Imperio de los Incas que integraba los actuales territorios del Perú, continuaba hacia el norte

por el actual Ecuador, alcanzando los límites más septentrionales de la cordillera andina, en la región de los Pastos, en Colombia; por el Sur penetró hasta tierras mendozinas y atacameñas, en los confines más australes del Imperio, correspondientes actualmente con territorios argentinos y chilenos.

Esta integración sólo fue posible a través de una profusa red caminera organizada en un camino princi-



FIG. 1. El Qhapaq Ñan en Sudamérica. La extensión de la red vial del Qhapaq Ñan involucra los territorios de Perú, Ecuador, Bolivia y parte de Colombia, Argentina y Chile.

pal, el Qhapaq Ñan, que en lengua quechua significa «Camino del Señor» o «Camino Real», que discurría por la Cordillera Andina como un eje vertebrador con el que se enlazaban otros caminos o ramales secundarios que llegaban hacia valles, espacios costeros y penetraban en las densas tierras amazónicas. Por el conjunto de esta red circulaban ejércitos, administradores, *mitimaes*<sup>1</sup>, *chasquis*<sup>2</sup>, recuas de llamas con mercancías de los diferentes confines del Imperio, en definitiva, esta red fue el vaso comunicante de personas, bienes, servicios e ideas a lo largo y ancho del espacio andino.

<sup>1</sup> Los *mitimaes* son poblaciones de territorios anexados por los incas y desplazadas hacia otras regiones del Imperio como mecanismo de control político y territorial, con fines productivos, de equilibrio entre territorios y población, entre otros.

<sup>2</sup> Los *chasquis* son los mensajeros del inca.

Todos los caminos llevaban a todas partes en los Andes y todos, en una u otra ruta, llegaban al Cusco.

Esta red caminera que supera los 23.000 km (HYSLOP, 1992) no se construyó en su totalidad en poco más de un siglo que duró el Imperio Inca, sino que también incorporó trazados anteriores a los incas, pues quinientos años antes del desarrollo del Imperio Inca, ya el Imperio Wari había tejido una red de caminos en los Andes Centrales (LUMBRERAS, 2004). Del mismo modo, la penetración de los incas en tierras al norte de la Cordillera Andina o en espacios más australes fue posible por la existencia de caminos previos, muchos de los cuales probablemente fueran de trazado muy rústico. El gran mérito inca fue la organización y funcionamiento como un auténtico sistema vial, adecuando y mejorando las infraestructuras y construyendo equipamientos que lo arropen y faciliten los desplazamiento en su función conectora y controladora, de tal modo que se pudiera tener conocimiento de todo aquello que circulaba por los caminos, por más alejado que estuviese. El Imperio Inca hizo del Qhapaq Ñan y todos los caminos que se desprenden y articulan a éste una gran red caminera de dimensiones subcontinentales, que desde el Cusco, se dirigía en las cuatro direcciones cardinales que marcan la división territorial del *Tawnatinsuyu*: un camino hacia el Norte, el *Chinchaysuyu*, otro hacia el Sur, el *Qollasuyu*, un tercer camino hacia el Oriente, el *Antisuyu* y un último hacia el Occidente, el *Contisuyu*.

El camino del *Chinchaysuyu* es, quizás, el más conocido. Es el Qhapaq Ñan, camino principal o camino real, que partiendo del Cusco llegaba hasta Quito de donde salían prolongaciones hasta los confines norte del Imperio en territorio de los pastos. Este camino, que recorría longitudinalmente la Cordillera Andina, vinculaba los valles y regiones interandinas con la costa a través de ramales transversales que partían del corazón de la cordillera, en sus ramificaciones occidentales, y con los desconocidos territorios selváticos, por los caminos que se dirigían al Oriente, en lo que constituía el *Antisuyu* del Imperio Inca.

A través de las ramificaciones occidentales, el Qhapaq Ñan se articulaba en territorio peruano con el camino de la costa, camino que salía desde la región de Tumbes, en la actual frontera norte del Perú y descendía longitudinalmente por la costa hacia territorios atacameños.

El Qhapaq Ñan proseguía su avance hacia el Norte, hasta Quito, último asentamiento formal inca en su expansión más septentrional. A partir de Quito, la presen-

cia inca se percibe en asentamientos defensivos que marcan el avance del Imperio por tierras ecuatorianas del Carchi e Imbabura y la actual provincia de Nariño en Colombia, que en el siglo XVI estaba en proceso de incorporación (LUMBRERAS, 2004).

Esta ruta es la más importante del Imperio, como así lo demuestran sus características constructivas, cuyo ancho oscila entre 3 y 16 metros (HYSLOP; 1992, pág. 108) y la envergadura de los vestigios arqueológicos que jalonan el camino tanto en sus inmediaciones como en el área de influencia mediata. No es casual que este camino atravesara y organizara los centros administrativos más importantes del *Tawantinsuyu* fuera del Cusco como Vilcashuamán, Xauxa, Tarmatambo, Pumpu, Huancopampa, Cajamarca y Huancabamba, en actuales territorios del Perú; e Ingapirca, Tomebamba o Riobamba en Ecuador.

El camino del *Qollasuyu* es, al igual que el del *Chinchaysuyu*, de una gran longitud. Parte del Cusco y desciende hacia el Sur, desdoblándose para bordear el lago Titicaca en un ramal oriental y otro occidental que se unían posteriormente para atravesar el territorio del altiplano boliviano en lo que eran los límites surorientales del *Tawantinsuyu*.

Parte de estos caminos se trazaron y consolidaron como rutas durante el período *Tiwanaku*<sup>3</sup> y fueron incorporados a la red vial inca. Para consolidar claramente el avance del Imperio por tierras altiplánicas, la administración incaica expandió a lo largo de estas tierras su sistema de tambos y pucarás<sup>4</sup> y mejoró los caminos en cuanto a su construcción formal. Desde el altiplano boliviano los caminos se desdoblaron para avanzar hacia los confines más meridionales del *Tawantinsuyu*. Una ruta se dirigía hacia la actual región mendocina de Argentina y la otra penetra en los antiguos territorios de diaguitas y atacamas en tierras chilenas, que ya habían desarrollado redes de caminos básicas y donde se une al camino que se prolonga desde la costa peruana. El Qhapaq Ñan inicia en Chile su recorrido por el desierto más árido del mundo, el desierto de Atacama, hasta llegar al Maipo, actualmente Santiago de Chile. A partir de ahí no se han encontrado vestigios del avance inca (LUMBRERAS, 2004).



FIG. 2. El Qhapaq Ñan del Chinchaysuyu a su paso por las punas de Huamanín, sobre los 4.000 msnm, en dirección a Huancopampa (Foto: Timoteo Guijarro).

Los caminos del *Contisuyu* dibujan la salida del Cusco hacia territorios costeros, en lo que corresponde a las actuales regiones de Arequipa, Moquegua y Tacna, en el extremo sur peruano. Estos caminos son rutas transversales que garantizan la complementariedad de recursos naturales, al atravesar en su recorrido muy variados pisos ecológicos, en la gradación altitudinal propia del descenso desde las alturas cordilleranas a los espacios costeros.

Los caminos del *Antisuyu* son los menos conocidos y de los que menor número de vestigios se registran. Penetran en los territorios más orientales de los Andes Amazónicos o Ceja de Selva, donde las condiciones son más difíciles para la conservación de las evidencias arqueológicas. La verdadera dimensión física de la extensión del Imperio Inca por esta región no está muy clara.

## II

### SIGNIFICADO Y COMPONENTES DEL CAMINO

Que el Qhapaq Ñan y todo el tejido vial que se entrelaza pueda ser considerado el mayor monumento de la América Precolombina no es casual ni obedece exclusivamente a su extensión. Sus dimensiones deben observarse desde la perspectiva integral de una red vial minuciosamente planificada y jerarquizada de forma que se garantice su expansión, mantenimiento y funcionalidad. Expansión hacia los confines del Imperio Inca, en el proceso de anexión de nuevos territorios; mantenimiento, tanto de la infraestructura vial misma como de los equipamientos que la arropan y garantizan su fun-

<sup>3</sup> Entre los siglos VI y XII d. C. se desarrolló en el entorno del lago Titicaca, en los actuales territorios de Perú y Bolivia, una compleja y avanzada civilización, de la cual se conservan imponentes vestigios.

<sup>4</sup> Construcciones militares de carácter defensivo, propias del mundo andino.



FIG. 3. Puente inca sobre las nacientes del río Lauricocha, a 3.800 msnm, rumbo a Huánucopampa (Foto: Timoteo Guijarro).

cionalidad al servicio del *Inka*. Es así que el Qhapaq Ñan, en palabras del arqueólogo peruano Luis Guillermo Lumbreras, se convierte en un instrumento del proyecto político integrador llamado *Tawantinsuyu*.

Este proyecto no se puede entender sólo desde una perspectiva geopolítica de delimitación más o menos clara de las «fronteras» del *Tawantinsuyu*, la búsqueda de control de los territorios involucrados y la expresión del Qhapaq Ñan como símbolo del poder dominante del *Inka*, porque si bien está implícita, la trasciende. La observación de esta red nos remite rápidamente a las condiciones geográficas que atraviesa, traduciendo una motivación ambiental y económica. El Qhapaq Ñan facilitó el manejo de los diferentes pisos ecológicos en una suerte de articulación del medio físico con el aprovechamiento de sus recursos naturales y minerales, según las variaciones altitudinales y transversales del medio. Se integra en una misma lógica económica territorios diversos y distantes. La planificación de la red vial y sus equipamientos expresa el conocimiento y control de los ciclos naturales para establecer ciclos económicos adaptados (MARTÍNEZ, 2004).

El camino también posibilitó un control social y demográfico, facilitando el traslado de poblaciones enteras, *mitimaes*, de un confín a otro del Imperio. Los fines de estos desplazamientos pudieron ser variados: de sometimiento de estas poblaciones, de producción, como el traslado de artesanos u otros oficios que sirven a los fines del Imperio, de redistribución territorial de la población, buscando equilibrar la oferta de recursos naturales y las demandas de la población, o de mantenimiento de la infraestructura del Imperio, incluida la propia red vial que precisaba de grandes cantidades de mano

de obra para su mantenimiento y funcionamiento. El camino también tuvo sus implicancias en una dimensión espiritual al abrir accesos a los espacios rituales tanto de carácter netamente inca como aquellos preincas asimilados por el Imperio.

Para materializar sobre el terreno esta visión integral de consolidación del Imperio Inca en su expansión territorial, una simple red caminera resultaba insuficiente en tamaño propósito. El Imperio precisaba de herramientas más complejas para el manejo territorial, por ello, el camino estaba integrado con otros componentes, muchos de ellos podríamos definirlos como equipamientos, que condicionan la visión del Qhapaq Ñan no como una infraestructura que conecta territorios, sino como un territorio articulado y organizado en el marco de un proyecto político andino, para cuyo funcionamiento era indispensable una red de comunicaciones integral. Es así que al borde del camino o en un ámbito de influencia próximo se localizaban *tambos*, *chasquiwasis*, maquetas o *apachetas* y se construyeron puentes que facilitaron el trayecto al transeúnte de a pie o en llama, las dos formas de «andar el camino» en el mundo precolombino. Pero del mismo modo que se dispusieron estos equipamientos a lo largo del camino, éste permitió la articulación de los nuevos espacios «urbanizados», cuya disposición en relación a la red vial y por lo tanto, a la organización andina dispuesta desde el Cusco, no fue casual. También por los caminos se llegaba a los santuarios de altura y a los confines del Imperio, jalonados de fortalezas o *pukaras*.

Dentro de los equipamientos, los *tambos* fueron los más numerosos y quizás más importantes en el funcionamiento de esta red. Eran construcciones de arquitectura y tamaño variado cuya función estaba vinculada principalmente al alojamiento de los transeúntes y al almacenaje de productos que garantizaran el abastecimiento a los viajeros. Por lo mismo, se localizaron entre sí a una jornada de camino, aunque se identificaron algunas irregularidades en las distancias que pudieron obedecer a diversos factores como la presencia de fuentes de agua, la existencia de terrenos con potencial productivo agrícola o pecuario, la presencia de centros preincas que se adaptaron a los nuevos requerimientos del Imperio, las características mismas del camino, entre otros. Estos *tambos* pudieron haber estado administrados por las poblaciones locales y sus funciones sobrepasar las meramente vinculadas al camino, desarrollando actividades productivas, militares o administrativas. Esta posible multifuncionalidad hizo que muchos estuvieran asociados a asentamientos de población con cons-

trucciones adicionales para diferentes usos, como las *canchas*<sup>5</sup>, las *callancas*<sup>6</sup> y las *colcas*<sup>7</sup> (HYSLOP, 1992).

Su frecuencia a lo largo del camino fue intensa, tal es así que la palabra común *tambo* se incorporó con mucha recurrencia en la toponimia regional andina, como Tambopata, Tambomachay, Limatambo, Tambamarca, Tambo Inca, entre otros, que corresponden en su mayoría a poblaciones actuales, asociadas a ocupaciones prehispánicas.

Los *chaskiwasis* fueron los alojamientos de los mensajeros del *Inka* (los *chaskis*) de dimensiones reducidas, cuya arquitectura estaba probablemente vinculada a las tradiciones locales (HYSLOP, 1992). Hay escasas evidencias e investigaciones sobre éstos. Los diferentes registros realizados tanto por el arqueólogo norteamericano John Hyslop, cuyos resultados se publicaron en 1992, como por arqueólogos peruanos, en el marco del *Proyecto Qhapaq Ñan* del Instituto Nacional de Cultura del Perú, entre el 2003 y 2004 y publicados en el 2006, pusieron de manifiesto que no había *chaskiwasis* en todas las rutas del Qhapaq Ñan. Queda por determinar si ello obedeció a una decisión planificada o a que no quedan evidencias de los mismos. En cualquier caso, son parte del camino y definen algunos de los aspectos más característicos del funcionamiento y alcances de esta red vial que llamó la atención de los primeros españoles y quedó plasmado en las crónicas, como fue la rapidez en la transmisión de mensajes y productos para el *Inka*, gracias a la organización de estos mensajeros o *chaskis* que circulaban por las rutas del Imperio y que cada cierta distancia paraban en un *chaskiwasi*, donde eran relevados por otros.

Las *apachetas* eran (y son) montículos de piedras de diversos tamaños formados por acumulación paulatina por los viajeros que depositaban estas piedras a manera

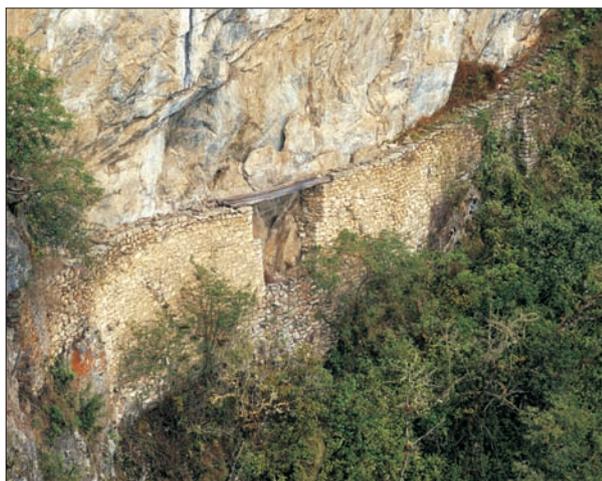


FIG. 4. Puente inca de Machu Picchu. Aquí el camino se construyó desafiando la verticalidad de la pared rocosa (Foto: J. Vidal - V. Zapater; Proyecto Ukhu-pacha).

de ofrenda para evitar posibles contratiempos en la travesía y concluir la de manera satisfactoria. Esta práctica sigue vigente. Las *apachetas* se localizaron a la vera del camino en espacios de transición entre diferentes unidades de relieve o en el punto donde se visualizan los hitos geográficos más destacados del entorno. Esto evidencia la comprensión del territorio por el viajero y constituye un indicador de las variaciones del relieve y de los cambios en el paisaje (MARTÍNEZ, 2004). Durante la Colonia y el Virreinato, esta práctica fue condenada por su carácter pagano en el Concilio Provincial de Lima en 1587, ordenándose a los sacerdotes desmantelaras y plantar cruces en su lugar. La prohibición no impidió que se continuara con esta práctica, con la diferencia que los amontonamientos de piedras se acompañaron de cruces o altares de diversos tamaños.

Las maquetas eran rocas de dimensiones variadas, localizadas a la vera del camino y labradas en la superficie representando elementos destacados del territorio o la estructura principal de éste. Constituían una especie de «cartografía en la roca» que orientaba e informaba al viajero en su ubicación ante el paisaje que atraviesa (MARTÍNEZ, 2004).

Los puentes fueron un elemento esencial del camino en una geografía tan abrupta en la que permanentemente había que sortear ríos, quebradas, cañones o desfiladeros. Existía una variedad de puentes en función de la geografía y de los materiales locales: los puentes colgantes, las *oroyas*, los puentes flotantes y los puentes de piedra o de madera.

<sup>5</sup> Las *canchas* son recintos rectangulares bordeados por un muro. Probablemente fueron utilizadas como habitaciones para dar alojamiento a los caminantes. Su tamaño está en función de las dimensiones del tambo.

<sup>6</sup> Las *callancas* son edificios rectangulares de tamaño considerable, que varía en función del tambo o del centro administrativo al que estén asociadas. Los primeros conquistadores peninsulares las denominaron galpones por su longitud. Fueron utilizadas para alojamientos de diversa índole, desde miembros de las élites incaicas o locales, *mitimaes* o viajeros diversos. Se encuentran con mucha frecuencia en los tambos y centros administrativos del Qhapaq Ñan del *Chinchaysuyu* que va desde Cusco a Quito.

<sup>7</sup> Las *colcas* son silos de piedra de forma variada; cumplieron una función de almacenaje. Se asocian a otras construcciones como los centros administrativos y, principalmente, los tambos, pero también pueden situarse a lo largo del camino, aisladas de otras construcciones, porque su localización obedeció a criterios de conservación para lo que se precisaban condiciones ambientales concretas (abundante ventilación, ambiente seco, temperaturas bajas, entre otras).

Los puentes colgantes fueron los más espectaculares y conocidos; su construcción se realizaba (y se sigue realizando en algunos lugares del Cusco) con fibras vegetales propias de cada región y se empleaban para superar cañones profundos. Requerían un mantenimiento permanente. La *oroya* o *huaro* consistía en una canasta enganchada a un cable sujetado a ambos márgenes del río y con dos personas en cada extremo para tirar de él. Si bien no permitía trasladar muchas personas en un mismo viaje era de más fácil construcción que los puentes colgantes. Se siguen utilizando actualmente. Los puentes flotantes sobre juncos o *titora* estuvieron limitados al ámbito del lago Titicaca (HYSLOP, 1992). Son grandes atados de *titora*, amarrados con cables de *ichu*<sup>8</sup>.

El puente de piedra o *rumichaka* (vigente en la toponimia de la Cordillera Andina bajo la acepción en quechua), tuvo pequeñas dimensiones, construido en piedra para salvar cauces menores de aguas esporádicas. En la actualidad, la construcción completa desapareció; perduran en muchos casos los estribos. El puente de madera fue el más común, combinándose en ocasiones con estribos de piedra. Pudieron alcanzar hasta 16 metros de largo (HYSLOP, 1992). Ya no quedan vestigios de estos puentes.

Los centros administrativos o espacios urbanizados y planificados territorialmente, obedecían a un modelo cusqueño y se articulaban por la ruta incaica a fin de establecer el control y la administración del territorio. Los de mayor rango tenían una factura arquitectónica claramente inca, de gran tamaño y complejidad estructural. Eran mencionados por los primeros cronistas del siglo XVI como cabeceras de provincia y dentro de ellos, los más importantes constituían auténticas ciudades como los que se localizan en el Perú: Vilcashuamán, en la región *Chanca*, Huanucopampa, en la región *Yaruvilcas*, Pachacamac, en la región *Ischma*; o Tumbamba e Ingapirca en la región del Cañar, en Ecuador (LUMBRERAS, 2004). Los emplazamientos de estos centros administrativos eran verdaderos enclaves de la ruta y estaban directamente asociados a la vía principal desde la que se articulaban al Cusco.

Los fuertes o *pukaras* se localizaban fundamentalmente en los espacios fronterizos como indicador espacial del proceso de avance y anexión de nuevos territorios al Imperio. El mayor número de fuertes, por tanto,

se encuentran hacia el Norte, después de pasar Quito, como testigos de la labor de incorporación de los territorios de los Pastos en la frontera norte. Hacia el Sur quedan abundantes vestigios en la región de Mendoza en Argentina y el Maipo en Chile, donde su presencia va marcando el trazo del camino en el extremo más meridional del Imperio.

Los santuarios de altura estaban directamente relacionados con el culto a la Naturaleza y en concreto a las montañas, propio de las sociedades andinas, que los incas formalizaron a partir de la construcción de estructuras religiosas en las cumbres de montañas. Estas montañas son los *apus*, es decir, divinidades en el universo de creencias andinas que siguen vigentes; tienen una connotación espiritual ligada al devenir mismo de la Naturaleza y de la existencia humana. No todas las montañas tienen la misma connotación religiosa ni en todas se construyeron santuarios de altura. A los santuarios de altura llegaban los caminos de esta vasta red vial; eran caminos rituales que culminaban en las cimas de las montañas en el punto de contacto entre el espacio terrenal y el espacio sagrado (VITRY, 2007).

Esta organización y articulación del espacio andino precisaba que la red vial estuviera en óptimo funcionamiento conectando los parajes más recónditos del Imperio, independientemente de las mayores o menores dificultades orográficas. Para lograrlo, se buscaron permanentemente soluciones ingenieriles que superaran las limitaciones impuestas por lo agreste del relieve o las condiciones ambientales adversas.

Es así que se logró una imbricación entre el camino y las características geográficas que atravesaba. Por tanto cuando los caminos se trazaban sobre las rocas no solían tener elementos constructivos formales, por la dificultad para alterar una superficie rocosa. En estas condiciones los caminos se tornaban estrechos, adaptados a la orografía. Sólo en pendientes pronunciadas aparecían tramos de escaleras o rampas para sortear esta dificultad del trayecto. Para las pendientes laterales se construyeron muros de contención a fin de evitar los derrumbes. En los tramos susceptibles de ser afectados por lluvias abundantes, inundaciones o deshielos, se diseñaban canales de drenaje, terraplenes y calzadas elevadas. Cuando el camino atravesaba superficies onduladas se adaptaba a la orografía sin introducir elementos constructivos. Los caminos que atravesaban ámbitos desérticos tenían escasos o ningún elemento de construcción formal, sólo demarcaciones con hileras de piedras o postes de madera, según hubiera uno u otro ma-

<sup>8</sup> El *ichu* (*Stipa ichu*) es una gramínea del altiplano andino, utilizada como pasto natural, como combustible y material de construcción.

terial en la zona del camino; en otras ocasiones, el camino era una senda trazada en la arena. En la tipología constructiva también se tomó en consideración las vocaciones de los territorios por los que discurría el camino; por ello, cuando el trazo atravesaba paisajes agrarios, se construían muros laterales para proteger los cultivos frente al tránsito de viajeros y animales y el ancho era menor para no mermar el espacio productivo (HYSLOP, 1992).

La red vial del Qhapaq Ñan llega a la actualidad con diferentes niveles de conservación. En líneas generales y para el caso del Perú, donde la red adquirió las mayores dimensiones y se ramificó con más profusión, los caminos que atraviesan las regiones altas, por encima de los 3.800 msnm tienen elementos de construcción formal mejor conservados, tanto por el aprovechamiento antrópico menos intensivo de estas regiones, como por la construcción más sólida (suelen estar empedrados con sistemas de drenaje para los períodos de lluvias y deshielo). Los caminos que circulan por los parajes desérticos, propios de la costa peruana, son los menos conservados, tanto por la fragilidad de la construcción formal como por el proceso intenso de ocupación y transformación de la costa que tiene lugar a partir de la Colonia y que se desborda en el siglo XX.

Además de la integración de los tramos a las características geográficas que atraviesa, se puede establecer una tipología de caminos atendiendo a su funcionalidad. Así, el camino real es para uso exclusivo de la élite dominante, los caminos colectivos, de uso netamente popular, los caminos militares, con fines defensivos y de expansión de los límites territoriales, los caminos rituales, de acceso a espacios sagrados como los santuarios de altura, los templos u otros o los caminos para el intercambio y complementariedad de productos como son los caminos transversales que comunican los espacios cordilleranos con los costeros, descendiendo por los valles y permitiendo comunicar una gama de pisos ecológicos muy variada.

### III

#### EL QHAPAQ ÑAN Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE ANDINO

Los paisajes «son los productos más elaborados de la cultura territorial» (OJEDA, 2004) y continuando con las afirmaciones del autor referenciado, presentan dos dimensiones, la objetiva, formada por los elementos naturales y antrópicos que estructuran el territorio y defi-

nen las formas concretas de los paisajes, y la subjetiva, que corresponde a la percepción individual y colectiva de este paisaje.

Los incas, grandes concededores y planificadores del territorio, modelaron paisajes y así, de las vertientes escarpadas surgieron suelos fértiles gracias al laborioso sistema de terrazas y andenerías<sup>9</sup> cuyo funcionamiento, en muchas ocasiones se daba en condiciones extremas; trazaron arterias viales que conectaron los diferentes espacios y límites del vasto territorio del *Tawantinsuyu*; o planificaron el diseño y la construcción de centros urbanos, fortalezas defensivas o lugares de almacenamiento de productos y controles de paso. Pero, con especial cuidado, los incas fueron creadores y recreadores de paisajes de un elevado valor simbólico.

Los paisajes andinos evidencian las posibilidades de ordenación del territorio desde el manejo vertical que implica el aprovechamiento productivo en condiciones orográficas abruptas y difíciles, el control del riesgo, implícito en esta geografía, y la complementariedad de los territorios a partir de su articulación por la profusa red vial incaica. Pero no hay que olvidar que el control vertical no es patrimonio exclusivo de los incas, sino una forma común de entender y accionar en el territorio de las sociedades andinas que los incas integraron bajo una misma planificación. Ello nos remite a la cuenca hidrográfica como unidad geográfica de acción y a las vertientes hidrográficas como espacios de desarrollo de todo un proceso de uso y aprovechamiento propio del mundo andino.

El relieve de la Cordillera Andina está definido grosso modo por elevadas mesetas, denominadas punas, que constituyen los lugares de nacimiento de los cursos hidrográficos principales, pronunciadas pendientes en las vertientes hidrográficas, que van marcando las partes de una cuenca, y angostos valles interandinos. En estas condiciones, el desarrollo agropecuario a partir de la existencia de suelo disponible, resulta limitada: la puna, un relieve maduro de grandes superficies onduladas a planas y, en ocasiones, fuertemente disectadas, se extiende por encima de los 4.000 metros, en condiciones climatológicas difíciles para la agricultura, pero aptas como espacios de pastoreo, a partir del aprovechamiento del *ichu*, y como espacios de conservación de los ali-

<sup>9</sup> Los sistemas de terrazas y andenerías son técnicas agrícolas con referencias en los Andes centrales desde la cultura *Huarpa* (200-600 d. C.) y en el altiplano del Titicaca durante la ocupación *Tiwanaku*. Con el Imperio Inca estas técnicas agrícolas se extienden a todo el *Tawantinsuyu* (BOLAÑOS, 1990).

mentos, sometidos a procesos de deshidratación<sup>10</sup>. Los valles angostos disponen de superficies cultivables escasas. Por lo mismo, el aprovechamiento de las vertientes, bajo estas condiciones orográficas, se convierte en una opción que se torna exitosa a partir de la construcción de todo un sistema de terrazas y andenerías que rediseña y modela los perfiles de las vertientes imprimiendo un carácter único al paisaje andino. Esta infraestructura constituye una oportunidad de transformar las «desventajas» ambientales que podrían deducirse de un relieve abrupto con imprevisiones climáticas en ventajas ambientales y sociales, a partir de su aprovechamiento productivo. Permiten generar suelo fértil y controlar su calidad; disminuir el efecto de las heladas; controlar la erosión, la cantidad y calidad del agua por cada tipo de cultivo y la temperatura del suelo por la forma de los muros de contención, el tipo de piedra y la disposición de las terrazas; también favorecen el control de la producción basada en la experimentación agrícola; y consolidar una estrategia de manejo simultáneo de diferentes pisos ecológicos (BOLAÑOS, 1990).

En definitiva, el hombre andino supo aprovechar las variaciones azonales que imprime la geografía para generar un sistema agrario basado en la domesticación de cultivos y la crianza de camélidos, con control sobre las eventualidades naturales a las que está sometida la agricultura. El acceso a los diferentes pisos ecológicos permite el desarrollo de sociedades con un mayor nivel de autosuficiencia en el modelo productivo, capacidad que se complementa con el intercambio de productos. Este intercambio, adquiere durante el *Tawantinsuyu* dimensiones subcontinentales gracias a esta tupida red vial y permite que el *Inka*, en su expansión territorial incorpore nuevos espacios ecológicamente diferentes y complementarios como la costa y sus fértiles valles que descienden desde la cordillera e interrumpen transversalmente la monotonía del paisaje desértico, donde accedían a los recursos agrícolas de tierras más cálidas (ajíes, frutas, algodón, etc) y al recurso marino. Pero también se buscó la complementariedad en los pisos ecológicos de los Andes Amazónicos, de donde obtenían coca, plumas de vistosas aves amazónicas, yuca, etc.

En la construcción del paisaje andino, tan importante como las formas fueron las percepciones y es que las so-

ciudades andinas desarrollaron una visión del territorio desde un concepto místico y simbólico de la Naturaleza, donde las montañas adquirieron un rol protagónico en la construcción social del espacio tanto visual como conceptualmente hablando (VITRY, 2007), presente en la rica tradición oral andina. Esta forma de mirar el territorio se tradujo en lo que podríamos llamar una geografía sagrada que condicionaba el manejo del espacio y, por tanto, adquiriría un peso específico en su estructuración.

Esta concepción andina es utilizada por los incas como una de las estrategias de control y dominación de los territorios conquistados. Las deidades que poblaban y se materializaban en los diferentes elementos y formas del paisaje permitían aglutinar bajo una misma visión y bajo un mismo dominio a los territorios distantes del Cusco. La localización y jerarquización de asentamientos de población, la disposición de *apachetas*, maquetas o hitos a lo largo del camino, o la construcción de santuarios de altura como parte del proceso de institucionalización del culto a las montañas como *apus* o dioses tutelares, no se realizó azarosamente sino que fueron piezas fundamentales en la conformación de un paisaje que marca la presencia inca, aprovechando la valoración simbólica del espacio geográfico, común a los diversos pueblos andinos (VITRY, 2007).

En este universo de simbolismos, no todos los elementos del paisaje adquirieron la misma valoración y, del mismo modo, no todos los caminos incas fueron iguales; éstos presentaron diferentes valoraciones y demostraciones del poder inca. Así, el camino de Cusco a Quito, el *Qhapaq Ñan*, desplegó manifestaciones ingenieriles dignas de una arteria vial principal, la del Camino del Señor o Camino Real, acompañada de un sistema de equipamientos digno de su rango, que atravesó y comunicó espacios urbanos principales en la red del *Tawantinsuyu*. Pero también había caminos que accedían a los santuarios de altura o caminos de peregrinación como el que iba desde Xauxa hasta Pachacamac, desde el corazón de la Cordillera Andina a la costa central peruana, que se remontaba a tiempos anteriores al *Tawantinsuyu*, cuyos dioses, adoratorios de altura y santuarios fueron incorporados al universo ideológico y religioso del Imperio Inca. La religiosidad de esta ruta, reflejada en los diferentes elementos del paisaje, fue profusamente registrada por Francisco de Ávila, el Extirpador de Idolatrías, quien describió los ritos, tradiciones, mitos y leyendas que se tejieron acompañando su recorrido.

El paisaje, en definitiva, estaba condicionado por el nuevo orden de los incas y era asumido por cada región

<sup>10</sup> La patata al someterla a un proceso de deshidratación se transforma en *chuño* (polvo fino de gran valor nutritivo) y en «papa seca», soporte alimenticio fundamental en las dietas andinas hasta nuestros días. La carne también se conserva seca, es el *charqui*.

tanto en su percepción visual y simbólica como en la cotidianeidad del manejo espacial que involucra el aprovechamiento social de la oferta territorial. En esta concepción, los caminos tuvieron un importante papel como expresión tangible, funcional y simbólica de la expansión inca y un elemento conector de territorios y paisajes. Estas «pautas definidoras» del paisaje se manejaban desde el centralismo cusqueño del Imperio Inca y se insertaban y aprehendían las condiciones sociales y territoriales locales, en una suerte de convivencia del orden inca con las especificidades de cada territorio anexado.

#### IV

### EL QHAPAQ ÑAN Y EL ADVENIMIENTO DE UN NUEVO MODELO TERRITORIAL

El Imperio Inca duró aproximadamente cien años, entre el siglo XIV y XV, pero la red vial del Qhapaq Ñan trascendió, en parte, con la conquista de los Andes por los españoles. Como ya lo mencionamos al inicio de este artículo, el Qhapaq Ñan se nutrió de estructuras camineras previas, pero también facilitó la movilización de las huestes de Pizarro hacia los confines de este Imperio en sus propósitos de conquista. No fueron pocos los comentarios de los conquistadores ante la majestuosidad de los caminos y varios los cronistas que registraron lo que acontece en esta parte del mundo, tomando como ruta el Qhapaq Ñan, hacia el que no escatimaron elogios<sup>11</sup>. Factura constructiva, dimensiones físicas e importancia socio política avalan las nutridas referencias.

Durante los primeros años de la Colonia, el Qhapaq Ñan sufrió una etapa de abandono y destrucción provocado por el fin abrupto de un proyecto político panandino en el que se justificaba una red vial de semejantes dimensiones y, en consecuencia, por el desvanecimiento de toda una estructura social que proporcionaba mano de obra para el mantenimiento del camino. No obstante, ello no supuso su ocaso, aunque su reutilización fue parcial. Sufrió una reestructuración adecuándolo a



FIG. 5. Camino transversal del Qhapaq Ñan desde Xauxa a Pachacamac, en su último tramo de acceso al Santuario de Pachacamac en Lima (Foto: Timoteo Guijarro).

los fines políticos y económicos del nuevo orden colonial y, posteriormente, virreinal.

Con el advenimiento de la Colonia y el Virreinato del Perú, la estructura económica se sustentó en la extracción de minerales y la producción mercantil, lo cual supuso un cambio radical en la concepción de la utilización y aprovechamiento del territorio. La integración longitudinal y transversal andina pasó a ser una articulación (que no integración) de los valles interandinos con la costa para facilitar la salida de la producción, especialmente de minerales. La nueva organización del espacio económico se volcó hacia la costa y, ésta, a su vez, hacia la Metrópoli Ibérica a través de los puertos marítimos (MARTÍNEZ, 2004).

Aconteció una mutación en la forma de accionar sobre el territorio. Se abandonó el manejo desde la unidad geográfica de la cuenca, en el que la búsqueda del control de los procesos de la Naturaleza se hacía a partir de la comprensión de los mismos y se sustituyó por la búsqueda inmediata de la dominación y explotación de los recursos y un traslado de la memoria geográfica peninsular a las nuevas condiciones andinas. Ello indujo a generar nuevas organizaciones espaciales en el uso y aprovechamiento, dando prioridad al valle y a los escasos espacios llanos, cuando no se aplanaron los terrenos en pendiente, uniendo terrazas y andenes a fin de generar nuevas áreas para una agricultura cerealística, introducida desde las tierras castellananas, que modificó el color, la forma y en definitiva, la estructura del paisaje andino. Ello se produjo en detrimento del manejo de las vertientes, con todo lo que implicaba de incremento del riesgo de la erosión y de pérdida del suelo fértil, audazmente

<sup>11</sup> Pedro Cieza de León en *Crónica del Perú* [1553] se expresa así del Qhapaq Ñan: «... Una de las cosas de que yo más me admiré contemplando y notando las cosas deste reyno fue pensar cómo y de qué manera se pudieron hazer caminos tan grandes y sobervios como por él vemos y qué fuerças de hombres bastaron a lo poder hazer y con qué herramientas y estrumento pudieron allanar los montes y quebrantar las peñas para hazerlos tan anchos y buenos como están; porque me parece que si el Enperador quisiese mandar hazer otros camino real como el que va del Quito al Cuzco sale del Cuzco para yr a Chile, çiertamente creo con todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerças de hombres lo pudieran hazer, si no fuese con la horden tan grande que para ellos los Yngas mandaron que oviese...».

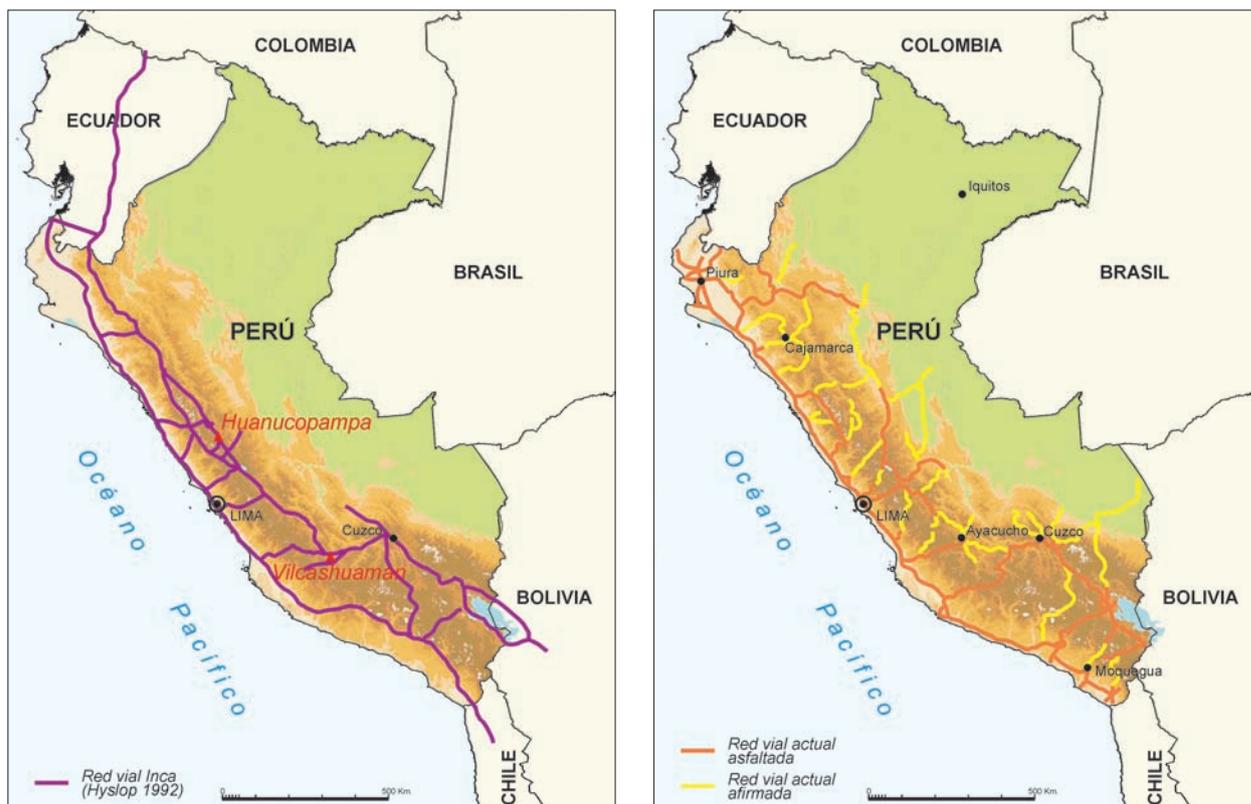


FIG. 6. Izquierda, red vial del Qhapaq Ñan - Hyslop; derecha, red vial actual. El Qhapaq Ñan se constituyó en un eje de integración longitudinal y transversal de la Cordillera Andina con los espacios costeros y amazónicos. Actualmente, la red vial asfaltada nos muestra la prioridad de integración a partir del eje costero con el que se articulan ejes transversales de penetración en espacios cordilleranos; la red vial afirmada complementa la accesibilidad en los espacios cordilleranos con severas limitaciones en la comunicación y grandes vacíos en los accesos rodados (Mapas elaborados a partir de la información del *Proyecto Qhapaq Ñan 2003-2007*).

ganado a la pendiente. Las tecnologías agrícolas prehispánicas fueron abandonadas en parte o desplazadas hacia espacios marginales, relegados por los colonizadores. Estas condiciones, unidas a la esquilma de los recursos minerales y ante una población diezmada, debieron ofrecer un panorama muy alejado de la antigua planificación y control del territorio durante el período inca.

Parte de la red continuó en funcionamiento, al igual que algunos de los equipamientos de la misma como los tambos, que fueron tratados como ventas, ajustándose a la denominación y funcionamiento propio de España, ya que la producción campesina era llevada hasta éstos para la comercialización. Los tambos entraron en una nueva etapa como espacios de encuentro de modos de vida diferenciados que terminaron irremediablemente integrando nuevas estructuras sociales y territoriales (GLAVE, 1989).

Otra parte de esta red vial y sus equipamientos se sumieron en el abandono. Los factores que explicarían es-

te abandono son varios, como la necesidad de una abundante mano de obra para el mantenimiento y la ampliación del sistema vial inca, que durante la Colonia y el Virreinato se vio notoriamente disminuida por las epidemias o las duras condiciones de trabajo en las minas. También las redistribuciones espaciales mediante las reducciones de indígenas con fines de evangelización y tributación diseñaron otro mapa de asentamientos y accesibilidades en el que muchos tramos del camino inca quedarían relegados. Otro factor importante fue la inadecuación de los tramos para los caballos y mulas introducidos con la conquista que se convierten en las nuevas bestias de carga y transporte más frecuentes. Un factor clave en la desestructuración de la red a nivel subcontinental fue la apertura de nuevas rutas para conectar los emergentes centros de producción (haciendas y minas) con los puertos costeros y, relacionado con ello, la priorización, a partir de la Colonia, de la conexión de los centros de producción y mercado, bajo una

lógica extractiva en la explotación de los recursos. En este contexto, sólo se utilizan aquellas rutas que cubran las nuevas necesidades, abandonando las restantes, especialmente aquellas que se dirigían a los santuarios o a las fortalezas en el avance del Imperio Inca o las que se dirigían a los espacios urbanos y agrícolas relegados en la nueva estructura territorial. En el caso de los caminos rituales, muchos continuaron utilizándose bajo el sincretismo religioso que ha venido caracterizando los momentos históricos andinos desde la conquista.

Independizados los territorios andinos de la metrópoli peninsular y con el advenimiento de las repúblicas americanas a lo largo del siglo XIX, las estructuras territoriales no acusan grandes cambios. En el caso del Perú, la estructura territorial no sólo se mantuvo sino que se consolidó la vinculación de la producción de la sierra con la costa bajo la lógica extractora y exportadora. La construcción de carreteras para el tránsito rodado o las vías férreas para el tren se adecuaron a esta lógica y, desde la visión nacional, priorizaron la comunicación e integración costeña, complementada con ejes transversales de penetración a los valles interandinos para la canalización de la producción hacia el eje costero y sus puertos marítimos. Fue la época del desarrollo de las grandes haciendas, que abastecen de materias primas los mercados internacionales, y también fue la época del *guano*<sup>12</sup>, por lo que los puertos marítimos del Perú cobraron una especial relevancia e intensa actividad y precisaban una adecuada accesibilidad desde los espacios de producción. Sólo el espacio sur cordillerano tuvo mejores condiciones de accesibilidad interna entre los principales centros de extracción y tratamiento de las fibras de alpaca y vicuña, materias primas de importante demanda en los mercados internacionales. El resto de los territorios siguió otro ritmo.

La consecuencia es un mapa vial peruano con severas limitaciones para la articulación de espacios que no sean los costeros. Si comparamos esta estructura vial actual con la red caminera del siglo XV, podríamos observar como el eje vertebrador cordillerano norte-sur, conectado transversalmente con el camino costero de eje también norte-sur, se muta en una arteria costera, la Panamericana, a la que se conectan ejes oeste-este desde la selva o la sierra, rompiendo la integración longitudinal cordillerana. El tejido vial del tránsito rodado condena a la Cordillera Andina a anidar espacios internos aislados

entre sí y cuya dinamización depende del nivel de articulación con los centros urbanos costeros. Así, se va consolidando una red urbana serrana con núcleos cuyo crecimiento se vio favorecido por las ventajas competitivas que generaban las mejores condiciones de acceso a la costa y en torno a la que se desarrollaban centros menores que, directa o indirectamente, también dependían de esa accesibilidad.

Esta redistribución de la infraestructura vial generó (y genera) en el Perú dos tipos de flujos que responden, grosso modo, a lógicas económicas y espaciales divergentes. Por un lado, los flujos del tránsito rodado que circulan por las modernas infraestructuras y que están motivados por la oferta y la demanda del sistema urbano. Por otro lado, los flujos a pie o en acémila, que aún siguen siendo dominantes en los Andes, discurren por maltrechos caminos de herradura y por algunos tramos del Qhapaq Ñan y sus ramales. Estos flujos responden a la lógica diaria de la organización y la distribución de las actividades económicas propias de estas sociedades rurales, que mantienen, con algunas variantes, el control vertical de los pisos ecológicos como la estrategia productiva más adaptable para enfrentar el riesgo en una economía agraria que combina la subsistencia con la venta marginal en los mercados locales y urbanos (MARTÍNEZ, 2004).

Un recorrido por alguna de las rutas de la red vial del Qhapaq Ñan en territorio peruano nos verifica esta afirmación<sup>13</sup>. Los territorios donde los mercados urbanos canalizan la mayoría de los flujos, el Qhapaq Ñan ha quedado relegado, cuando no olvidado o, lo que es peor, las infraestructuras viales modernas se trazaron sobre su base. Los espacios de mayores dificultades de acceso se ven olvidados por el trazado de las nuevas vías, por lo que continúan utilizando partes del camino inca como medio de comunicación, porque mantiene un trazo más directo, y como infraestructura funcionalmente adaptada a la estructura local agraria.

El camino no sólo mantiene una vigencia en tramos como elemento conector en la estructura funcional cotidiana rural de los Andes peruanos, también es vaso comunicante de tradiciones y religiosidades bañadas ahora de un sincretismo entre la cosmogonía netamente andi-

<sup>12</sup> Abono natural hecho en base al excremento de las aves y se recoge en las islas cercanas al litoral peruano.

<sup>13</sup> Un equipo de geógrafos de la Dirección de Estudios sobre Paisaje Cultural del Instituto Nacional de Cultura - INC del Perú, en el marco del *Proyecto Qhapaq Ñan* realizó un registro de los elementos y estructura territorial de varios tramos del Qhapaq Ñan y rutas transversales durante las campañas 2004 y 2005. Los resultados fueron publicados por el INC en el 2005 y 2006 respectivamente.



FIG. 7. El Qhapaq Ñan del Chinchaysuyu ascendiendo a Huairapuncu, la puerta del viento (Foto: Timoteo Guijarro).



FIG. 8. El Qhapaq Ñan entrando a Tingopaccha apoyado en muros de contención. El camino continua utilizándose en muchos lugares de los Andes como vía de acceso a los centros poblados (Foto: Timoteo Guijarro).

na y la imposición de las creencias católicas. No es infrecuente encontrar peregrinaciones religiosas actuales que utilizan antiguos caminos prehispánicos, que llevan a algún lugar sagrado bajo el santoral católico, en el que subyace una creencia ancestral.

Todo ello hace del Qhapaq Ñan un camino vivo en el que a su vera se mantienen y alimentan mitos, tradiciones, creencias, paisajes cargados de gran simbolismo y que albergan recursos únicos al atravesar una gran variedad de ecosistemas. Pero también a su vera se encuentran condiciones extremas de pobreza y exclusión social de territorios que desde hace medio milenio han sido relegados a la autarquía y que viven la situación más dramática impuesta desde afuera: la del olvido.

El recorrido nos muestra una realidad territorial en la que el camino nos guía en una gran paradoja: los territorios con mayor riqueza patrimonial, en cualquiera de sus expresiones, son, por el contrario, los territorios más aislados y en situaciones de extrema pobreza y aislamiento de los actuales circuitos económicos. Por poner algún ejemplo, antiguos centros urbanos, cabeceras de provincia en el siglo XV, como el ya mencionado Huánuropampa u otros como Vilcashuamán, que estuvieron conectados entre sí y con el resto de Imperio por la arteria más importante del camino inca, sufren actualmente las consecuencias del aislamiento, con economías débiles de alcance local. El otrora «cusco» más importante fuera del Cusco<sup>14</sup>, Huánuropampa, se convirtió en un espacio de difícil acceso donde la antigua

<sup>14</sup> Los centros administrativos más importantes construidos fuera del Cusco estaban diseñados siguiendo las pautas de planificación del Cusco.

ciudad incaica es testigo mudo de las condiciones de vida de las poblaciones de su entorno, sumergidas en una economía de subsistencia y presionadas por los intereses de los espacios urbanos inmediatos que proyectan sobre el monumento arqueológico expectativas concentradas en la explotación turística. O Vilcashuamán, complejo monumental localizado en una encrucijada de caminos hacia los distintos puntos del Imperio, se fue viendo aislado de los ejes dinamizadores del nuevo orden. Sobre sus piedras y con sus piedras se construyó el asentamiento colonial que continúa creciendo, ejerciendo una presión urbanística que limita las posibilidades de integración del patrimonio en las dinámicas urbanas actuales. La ciudad de Vilcashuamán constituye hoy en día un centro de abastecimiento de un entorno rural inmediato, pero aislado de circuitos de mayor alcance en una de las regiones más pobres del Perú y más maltratadas por los años de violencia interna de la década de los 80 y principios de los 90, cuyas heridas aún no se han cerrado.

## V LA GESTIÓN DEL QHAPAQ ÑAN EN EL PERÚ HOY

### 1. DOS CONCEPTOS INHERENTES: ITINERARIO CULTURAL Y PAISAJE CULTURAL

El Qhapaq Ñan llega hasta nuestros días como un camino cargado de historia que denuncia en cada recorrido un profundo desequilibrio en la distribución de los

recursos y el acceso a condiciones de vida dignas. Por lo mismo, no puede abordarse únicamente como un bien patrimonial digno de ser conservado y preservado para las generaciones futuras, precisa recurrir a nuevas visiones de la cultura y el desarrollo entendidas ambas como un binomio indisoluble a la hora de enfrentar la planificación y gestión del camino y sus territorios. El concepto mismo de monumento arqueológico, si bien es una realidad, no es suficiente y condena al camino a un reduccionismo innecesario de sus posibilidades. En la Tercera Reunión de Expertos del Qhapaq Ñan, celebrada en La Paz, Bolivia, en abril de 2004, se optó por definir el Qhapaq Ñan como

«el gran itinerario cultural andino que atraviesa una diversidad de paisajes culturales a lo largo de su recorrido»<sup>15</sup>.

Se considera que el camino y los paisajes constituyen una unidad indisociable, que está en permanente evolución. El camino es parte del paisaje, su función histórica es la que ha ido variando en intensidad y uso, como parte de los procesos de ajustes y desajustes del ordenamiento territorial en el espacio andino.

Esta definición del Qhapaq Ñan emplea dos conceptos necesarios para un nuevo enfoque en la gestión del camino, el itinerario cultural y el paisaje cultural. Los itinerarios culturales suponen una nueva dimensión para abordar el patrimonio. Su reconocimiento parte de un hecho histórico intangible que permite la conexión entre espacios geográficos muy diferentes, lo cual se materializa en hechos y elementos concretos materiales e inmateriales. No es una sumatoria de elementos patrimoniales sino el hilo conductor que da pie a la existencia de estos elementos, los cuales testifican la existencia pasada o presente de este itinerario<sup>16</sup>.

El Qhapaq Ñan como itinerario cultural es la expresión de la expansión político-militar del *Tawantinsuyu* desde las región de los Pastos en Colombia hasta la región de Cuyo en Mendoza, Argentina y la región Picunche de Chile (LUMBRERAS, 2004), que supuso la conexión y agilización de flujos de bienes, personas, pero sobre todo, de ideas y concepciones. La expresión tangible de esta expansión se materializa en evidencias ar-



FIG. 9. El Qhapaq Ñan del Collasuyu a su paso por el pueblo de Racchi y discurre paralelo al templo inca del mismo nombre. El camino se sobre eleva con respecto a la laguna (Foto: Timoteo Guijarro).

queológicas y paisajes articulados por el camino. Este concepto nos remite al carácter panandino del camino y a la superación de las fronteras políticas actuales para situarse en escenarios internacionales. El propósito de este itinerario se orienta a encontrar modelos de integración política para salvaguardar el patrimonio natural y cultural que muestra las relaciones que se establecieron durante el período inca y preinca y revelaría los elementos culturales, sociales y económicos que ponen de manifiesto una continuidad cultural en los Andes actualmente (SANZ, 2007).

El concepto de itinerario abarca una parte de la esencia del camino, pero precisa arroparse con el de paisaje cultural para entender la verdadera dimensión del Qhapaq Ñan y el reto de su gestión actual. Vincular ambos conceptos nos aproxima más a la esencia misma del camino y nos permite comprenderlo en dos niveles, uno, en el escenario panandino, que involucra a seis países actuales, donde el concepto de itinerario cultural aborda la esencia misma del camino desde una visión de conjunto, que atraviesa los diferentes ámbitos de gestión posible, internacional, nacional, regional y local. El otro nivel se desarrollaría en el escenario regional y local, donde se debe poner especial énfasis en los paisajes construidos históricamente y que se mantienen conectados por las rutas del Qhapaq Ñan; para su investigación, preservación y conservación se precisa recurrir a las herramientas conceptuales y metodológicas propias de los paisajes y también de un marco normativo adecuado para enfocar una gestión en la que el territorio y el patrimonio no formen parte de concepciones diferenciadas cuando no antagónicas.

<sup>15</sup> En [www.unesco.org](http://www.unesco.org).

<sup>16</sup> Conclusiones de la *Reunión Científica del Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIC)*, celebrada en Madrid el 4 de diciembre de 2002, sobre «La independencia conceptual y sustantiva de los itinerarios culturales respecto a los paisajes culturales», cuyas consideraciones y recomendaciones fueron presentadas a la XIII Asamblea General de ICOMOS, en la sesión plenaria celebrada en la mañana del 5 de diciembre de 2002. En [www.icomos.org](http://www.icomos.org).

El paisaje, según la definición de la Convención Europea del Paisaje (2000) es

«cualquier parte del territorio tal y como es percibida por las poblaciones y cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones» (MATA, 2006).

Si nos vamos a la definición que proporciona UNESCO sobre los paisajes culturales<sup>17</sup> vemos que estamos hablando de esencias similares. En definitiva, los paisajes transmiten las transformaciones en el territorio que se han ido conformando en los tiempos geológicos e históricos. Actualmente, los paisajes están marcados por la impronta que imprime el hombre ya sea expresada en elementos materiales, en el manejo espacial propio o en las percepciones y valoraciones que se tejen en torno a éstos. El concepto paisaje cultural nos permite dar un salto más en la protección y si bien todos los paisajes, atendiendo a ambas definiciones, serían culturales, la excepcionalidad, singularidad y autenticidad de algunos de ellos, producto de la interacción del hombre con su medio, ameritarían un tratamiento especial como paisaje cultural y su protección en base a lo destacable de su organización cultural, como esencia que mantiene vivo el paisaje y su identidad.

## 2. LOS AVANCES DEL ESTADO PERUANO EN LA GESTIÓN DEL QHAPAQ ÑAN

En el escenario internacional se dieron ya importantes pasos en la gestión del Qhapaq Ñan con la inscripción conjunta del Qhapaq Ñan en la Lista Indicativa de Patrimonio Mundial de la UNESCO como bien cultural por los seis países actuales involucrados: Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia, Argentina y Chile en enero de 2003<sup>18</sup>. A la fecha, se realizaron varias reuniones temáti-

cas en las que se acordaron conceptos, métodos y procesos para avanzar en el largo camino de la postulación.

También se dio un decisivo avance con la elaboración conjunta del *Plan de Acción Regional* entre los seis países parte: Perú, Ecuador, Colombia, Bolivia, Chile y Argentina y presentado oficialmente en Lima en julio de 2006<sup>19</sup>. Este esfuerzo supuso la identificación de los tramos nacionales y binacionales en los que impulsar acciones de cada país en cuatro temáticas, valoración arqueológica, recursos naturales y territorio, desarrollo comunitario y turismo sostenible, así como sus líneas transversales. Implicó un gran avance en términos parandinos la elección de tramos binacionales y la armonización de acciones en los mismos. El plan está concluido y es una oportunidad de activar proyectos de desarrollo comunes a los pueblos del camino en cuanto a líneas directoras que coadyuven en la mejora de la calidad de vida, empresa común a todas las realidades que atraviesa el Qhapaq Ñan.

El Perú lidera las iniciativas conjuntas a nivel internacional, pero también viene impulsando el *Proyecto Qhapaq Ñan* con acciones en el ámbito nacional, constituyéndose en el proyecto de mayor envergadura en el sector cultural implementado con fondos públicos<sup>20</sup>.

Desde su inicio, el *Proyecto Qhapaq Ñan* fue concebido como un proyecto de desarrollo en el que el hecho

<sup>17</sup> En 1995 se introduce el concepto paisaje cultural en las *Directrices prácticas sobre la aplicación de la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial*, documento que ha tenido diferentes revisiones: «Los paisajes culturales representan las obras conjuntas del hombre y la naturaleza mencionadas en el artículo 1 de la Convención. Ilustran la evolución de la sociedad y de los asentamientos humanos a lo largo de los años, bajo la influencia de las limitaciones y/o ventajas que presenta el entorno natural y de fuerzas sociales, económicas y culturales sucesivas, internas y externas. Deberían ser elegidos sobre la base de su valor universal excepcional, su representatividad en términos de región neocultural claramente definida y su capacidad de ilustrar los elementos culturales esenciales y distintivos de dichas regiones» (UNESCO, 2006).

<sup>18</sup> En enero de 2003, los Delegados Permanentes de los países andinos solicitaron al Centro de Patrimonio Mundial encargarse de la coordinación general del proyecto y acompañar el proceso de inscripción del bien patrimonial. Del mismo modo, se solicita el apoyo para la construcción metodológica de la candidatura de un bien común a seis Estados Partes de la Convención de Patrimonio

Mundial, la primera referencia en su género en el caso de la Unidad de América Latina y Caribe del Centro de Patrimonio Mundial. En [www.unesco.org](http://www.unesco.org).

El 23 de mayo de 2003, los Jefes de Estado de Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, reunidos en la ciudad de Cusco, Perú, con motivo de la XVII Reunión Cumbre del Grupo de Río, firmaron una declaración conjunta para unir esfuerzos en el proceso de inscripción del Qhapaq Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Esta declaración ha sido reproducida íntegramente en *El Qhapaq Ñan - Camino Principal Andino. Plan de Acción Regional para un proceso de integración y cooperación*. UNESCO - BID - Gobierno del Perú. Lima, junio, 2006.

<sup>19</sup> *El Qhapaq Ñan - Camino Principal Andino. Plan de Acción Regional para un proceso de integración y cooperación*. Este plan fue realizado con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo - BID con participación del sector cultural de cada país y el apoyo de la UNESCO a través de su oficina en Perú.

<sup>20</sup> Mediante Decreto Supremo n° 031-2001-ED, publicado en el diario oficial El Peruano en mayo de 2001, se declara de interés nacional (del Perú) la investigación, identificación, registro, conservación y puesta en valor del Camino Inca, Qhapaq Ñan. Se encarga al Poder Ejecutivo la creación de una comisión nacional para lograr los objetivos propuestos en este decreto. Mediante Decreto Supremo n° 039-2001-ED, publicado en el mismo diario en junio de 2001, se constituye la comisión Nacional integrada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa, Ministerio de Agricultura, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Agricultura, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de Educación (donde está adscrito el sector cultura como una Oficina Pública Descentralizada). Esta comisión encarga al Instituto Nacional de Cultura la conducción del proyecto.

arqueológico se ponía al servicio de las necesidades de los territorios recorridos por el camino. En primera instancia se precisaba conocer el objeto de estudio (el camino) desde un enfoque integral, en el que el patrimonio arqueológico pudiera contextualizarse en las realidades socioculturales y territoriales actuales. Esta concepción avocó al proyecto a iniciar el registro arqueológico, etnográfico y geográfico del camino (LUMBRERAS, 2005).

El registro arqueológico inició la prospección y registro de las rutas del eje principal del Qhapaq Ñan, rutas secundarias y sitios arqueológicos asociados (FIGUEROA, 2006), algo absolutamente necesario si se tiene en consideración que no se conocían (y aún no se conocen) las verdaderas dimensiones de esta profusa red vial<sup>21</sup>. Avanzada la prospección, se emprendió una empresa de mayor envergadura, si cabe, el inventario de sitios arqueológicos vinculados al camino inca, carencia que hasta el momento se arrastra en el sector cultural peruano, limitando la gestión del patrimonio arqueológico<sup>22</sup>.

El levantamiento de información etnográfica avanzó en el registro de información cuantitativa y cualitativa sobre el ordenamiento social y cultural de las poblaciones involucradas en los territorios del Qhapaq Ñan. Esta información se organizó en tres partes: las condiciones socio-económicas, las formas y capacidades de la organización y participación social y el registro de las manifestaciones culturales vigentes que permitiría profundizar en una propuesta de gestión social colectiva de estos recursos (MARTÍNEZ, 2006).

El registro geográfico se impulsó por la necesidad de contextualizar el camino y los sitios arqueológicos asociados en la organización territorial actual. A partir de los datos arqueológicos, se seleccionaron los trayectos donde iniciar el registro geográfico, considerándose prioritario el reconocimiento del Qhapaq Ñan, en cuanto eje vertebral que recorría de sur a norte la Cordillera Andina, como ejemplo de conectividad espacial y manejo territorial, así como la diversidad geográfica que estaba integrada a partir de este camino longitudinal y los ramales transversales. El registro se centró en los aspectos territoriales básicos, pero claves, sobre los que construir posteriores análisis para la toma de decisio-

nes: el medio natural (el relieve, la hidrografía, las características de la flora y la fauna local), la red de centros poblados actual, las actividades económicas, los usos y aprovechamientos y las infraestructuras actuales (incluida la red vial del Qhapaq Ñan), en su papel activador de cambios y permanencias en las dinámicas territoriales andinas.

La integración de los primeros resultados arrojados por el avance de los registros proporcionará una visión multidisciplinar, amplia y diacrónica del camino en la construcción cultural del territorio andino, que permitirá establecer prioridades en la gestión cultural y territorial. A su vez, aporta material de primer orden para seleccionar espacios donde impulsar proyectos de puesta en uso social<sup>23</sup> que marcan el inicio de las gestiones aterrizadas en los referentes patrimoniales más próximos a la población: sus paisajes, como memoria histórica y cotidianidad que los anima y confiere carácter<sup>24</sup>.

El concepto de paisaje cultural es fundamental en estos proyectos de puesta en uso social pues, a partir de un sitio arqueológico, se redimensiona y protege el paisaje del que forma parte, entendiéndolo como expresión física y perceptual de la cultura territorializada. Ello obliga a revisar la noción de desarrollo que se liga indefectiblemente con cultura y, por ende, con patrimonio. Por lo mismo, entendemos que el desarrollo, en estos paisajes culturales a intervenir, conlleva una serie de cambios hacia mejores condiciones desde diferentes aspectos: a) Favoreciendo la ampliación de la base económica local; b) Fortaleciendo la identidad local y regional y promoviendo el respeto por el patrimonio; y c) Orientado la entrada y permanencia de nuevos usos en el territorio a partir de las necesidades y decisiones locales, respetuosos de la propia organización de cada paisaje, que es, en definitiva, su esencia, su patrimonio<sup>25</sup>. Los resultados de

<sup>21</sup> Los registros de las primeras campañas arqueológicas de los años 2003 y 2004 llegaron a identificar más de 12.000 km de camino, habiendo recorrido sólo una parte del territorio peruano (SACO, 2005).

<sup>22</sup> Contar con un inventario de sitios arqueológicos es una tarea a mediano plazo, pues sólo en la campaña 2005 del *Proyecto Qhapaq Ñan* se registraron 27.000 sitios vinculados al camino inca, cuyos datos deben pasar por un proceso de depuración de la información (FIGUEROA, 2006).

<sup>23</sup> La autora, en calidad de Coordinadora Técnica del *Proyecto Qhapaq Ñan* del Instituto Nacional de Cultura del Perú, abordó el desarrollo de estos proyectos en la conferencia «El *Proyecto Qhapaq Ñan*: aportes a la gestión del paisaje, el territorio y la cultura», en el marco del *I Encuentro Internacional de Centros Históricos. Patrimonio cultural y paisaje*, organizado por el Centro Cultural de España en Lima, la Universidad Europea de Madrid y la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y celebrado en Lima en julio de 2007.

<sup>24</sup> Se aplica aquí carácter según la definición de Rafael Mata (2006): «...el carácter del paisaje es resultado de la acción de factores naturales y humanos y de sus interrelaciones... El paisaje es, en su configuración formal, la huella de la sociedad sobre la naturaleza y sobre paisajes anteriores, la marca o señal que imprime carácter a cada territorio». Por lo mismo, señala que el paisaje debe ser entendido como patrimonio, lo cual aproxima necesariamente las políticas paisajísticas y de patrimonio cultural.

<sup>25</sup> Juan Ojeda aborda ampliamente el concepto de desarrollo en su artículo «El paisaje —como patrimonio— factor de desarrollo de las áreas de monta-

estos primeros registros y el inicio de los proyectos de puesta en uso social son el punto de partida de un trabajo de gran magnitud, pues largo es el camino y amplios sus territorios<sup>26</sup>.

### 3. EL MARCO NORMATIVO QUE ENMARCA LA GESTIÓN DEL QHAPAQ ÑAN. UNA APROXIMACIÓN AL ESTADO DE LA CUESTIÓN

El Qhapaq Ñan está en la agenda cultural del Perú y en las expectativas regionales y locales, sean estas públicas o privadas. Por lo mismo, precisa de instrumentos de gestión adecuados, capaces de abordar las diversas aristas inherentes a su esencia como una ruta integradora de la diversidad paisajística y cultural de los territorios que conecta y como una oportunidad de apoyar la superación de los desequilibrios territoriales presentes en su recorrido. Ello pasa necesariamente por el acercamiento de las políticas culturales y territoriales y por la adecuación de los marcos normativos y estructuras funcionariales correspondientes.

La visión estatal de la cultura aproxima el patrimonio cultural, la diversidad étnica y cultural y la memoria histórica a concepciones más museísticas y menos dinámicas (CORTÉS y VICH, 2006). De esta visión se deriva una estructura funcional del Instituto Nacional de Cultura, dependiente del Ministerio de Educación, y una normatividad en materia de patrimonio cultural en la que se restringe la gestión del Qhapaq Ñan. Se hicieron algunos esfuerzos meritorios como la creación de la Dirección de Estudios sobre Paisaje Cultural en el año 2005<sup>27</sup>, cuyas atribuciones funcionales se enfrentan a una limitación medular: la inadecuación del marco normativo para insertar una legislación específica en materia de paisajes culturales o cuando menos un plan nacional. Difícilmente se puede gestionar desde el Estado lo que no está contenido ni reconocido en la norma. Y es que la *Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación 28296* de junio de 2004, no incluye los paisajes cultura-

les como parte de la gestión del patrimonio cultural y sólo hace referencia a los entornos culturales de los bienes materiales inmuebles<sup>28</sup>. En el reglamento de esta ley, aprobado y publicado en junio de 2006, el concepto paisaje cultural está ausente.

El *Reglamento de Investigaciones Arqueológicas* es el único instrumento que reconoce la figura de los paisajes culturales, entendidos como Paisajes Culturales Arqueológicos y dentro de la categoría de Monumentos Arqueológicos Prehispánicos<sup>29</sup>. Ello es un notable avance, pero sesga la concepción del paisaje, definido a partir del hecho arqueológico y acotado en un período histórico concreto, el prehispánico. Esta concepción limita la comprensión y la gestión del camino y los paisajes que atraviesa en cuanto realidades territoriales dinámicas sobre las que se proyectan percepciones, valoraciones y expectativas sociales diversas, que condicionan el accionar en el territorio. El reto es difícil, pues se trata de conservar la esencia y el carácter de paisajes cuya impronta arqueológica es intensa, sin congelar su dinamismo.

Las políticas territoriales, desde el nivel estatal, están incomprensiblemente disectadas, los lineamientos sobre ordenación del territorio y espacios naturales protegidos se dictan desde el reciente Ministerio del Ambiente (anteriormente eran asumidos por el Consejo Nacional del Ambiente) y las políticas de desarrollo urbano desde el Ministerio de Vivienda. Los gobiernos regionales, provinciales y locales implementan los planes territoriales correspondientes. El Ministerio del Ambiente ha avanzado en el diseño de la *Política Nacional del Am-*

ñas», publicado en el Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles en 2004; sus aportes son considerados como referente importante.

<sup>26</sup> El *Proyecto Qhapaq Ñan* se constituyó como tal en mayo de 2001 e inicia sus actividades en el año 2002, continuándolas a la fecha. Los resultados de las campañas comprendidas entre el 2002 y 2005 fueron publicados por el Instituto Nacional de Cultura. Sus referencias se encuentran en [www.inc.gob.pe](http://www.inc.gob.pe).

<sup>27</sup> Mediante Resolución Directoral Nacional n° 060/INC del 26 de enero de 2005 se aprueba la creación de la Dirección de Estudios sobre Paisaje Cultural dentro de la Dirección General de Registro y Estudio del Patrimonio Histórico del Instituto Nacional de Cultura.

<sup>28</sup> La *Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación 28296* en el Título I Bienes Integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, Capítulo I Disposiciones Generales, Artículo 1° Clasificación, especifica que los Bienes Materiales Inmuebles «Comprende de manera no limitativa, los edificios, obras de infraestructura, ambientes y conjuntos monumentales, centros históricos y demás construcciones, o evidencias materiales resultantes de la vida y actividad humana urbanas y/o rurales, aunque estén constituidos por bienes de diversa antigüedad o destino y tengan valor arqueológico, arquitectónico, histórico, religioso, etnológico, artístico, antropológico, paleontológico, tradicional, científico o tecnológico, su entorno paisajístico y los sumergidos en espacios acuáticos del territorio nacional».

<sup>29</sup> El *Reglamento de Investigaciones Arqueológicas del Perú*, aprobado y publicado en enero de 2000, con modificatorias aprobadas y publicadas en abril de 2006, define en el artículo 2 como Monumentos Arqueológicos Prehispánicos «Todos los restos de actividad humana de época prehispánica que subsisten en el paisaje, de manera superficial, subyacente y/o subacuática».

Como Paisaje Cultural Arqueológico «las áreas producidas por la mano del hombre o por la combinación de la misma con la naturaleza que tengan un destacado valor desde los puntos de vista arqueológico, histórico, estético, etnológico o antropológico. Se consideran como tales la infraestructura agraria, es decir, andenes, terrazas, canales y afines; así como las redes viales, los campos de geoglifos y/o petroglifos».

biente<sup>30</sup>, a nivel de propuesta y sometida a consulta pública, sobre la que se desarrollarán las políticas y normativas específicas a su competencia, incluida la correspondiente al ordenamiento territorial. El paisaje es el gran ausente, pero aún se está a tiempo de superar la omisión.

Únicamente dentro de las políticas territoriales, la legislación de las Áreas Naturales Protegidas<sup>31</sup> recoge como categoría de protección la reserva paisajística, siguiendo la categoría V de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza - IUCN. Se especifica que las reservas paisajísticas son

«las áreas donde se protegen los ambientes cuya integridad geográfica muestra una armoniosa relación entre el hombre y la naturaleza, albergando importantes valores naturales, estéticos y culturales» (INRENA, 2006).

Esta categoría responde a un creciente interés en el ámbito internacional de involucrar el patrimonio cultural en la conservación de las áreas naturales protegidas. Se puede abrir aquí una posibilidad de aunar la conservación de la Naturaleza con la revalorización de las actividades tradicionales ligadas al paisaje objeto de protección, ampliando la conservación con la revitalización de las relaciones siconaturales (MAURÍN, 2008).

En ambos casos, sea bajo la categoría de paisaje arqueológico o de reserva paisajística, son importantes avances sobre los que construir instrumentos de manejo del camino, avocados a romper la asociación tradicional entre pobreza y exclusión social y riqueza patrimonial, en cualquiera de sus acepciones. Para ello es necesario, en primera instancia, diseñar espacios de encuentro entre las políticas culturales y territoriales, incluidas las áreas naturales protegidas y superar la tradicional debilidad de las gestiones integradas del sector público.

## VI CONCLUSIONES

El Qhapaq Ñan y la tupida malla de caminos que vertebraban evidencian la expansión del Imperio Inca a lo largo y ancho de la Cordillera Andina de manera asombrosa en aproximadamente cien años. En este tiempo se tejieron y entrelazaron más de 23.000 km de caminos que alcanzaron las cimas más altas y los valles más profundos.

Esta red caminera no se creó repentinamente. Los incas aprovecharon los antiguos caminos de los territorios conquistados, logrando articular una red de dimensiones subcontinentales por la que discurrían bienes, ideas, servicios y personas con fluidez, gracias a un sistema de planificación de infraestructuras y equipamientos que hacía del camino un instrumento valioso al servicio del Imperio desde su dimensión político militar, pero también ambiental, económica, social y religiosa. Ante todo, el Qhapaq Ñan fue un elemento conector de realidades territoriales diversas y distantes cuya expresión formal y perceptual son los paisajes andinos que el *Inka* modeló combinando los conocimientos locales de los procesos naturales y las necesidades de dominación imperial. El nuevo orden instaurado en los Andes a partir de la Colonia precipitó cambios en los paisajes y con ellos el camino se fue fragmentando en sus aspiraciones originales de integración territorial andina.

Actualmente, en el Perú el camino es testigo de intensas transformaciones de la estructura territorial y queda relegado a aquellos ámbitos en los que, paradójicamente, su utilización y valoración es sinónimo de aislamiento y donde los principales afectados son las poblaciones indígenas, herederas directas de este patrimonio. Una observación rápida del tejido vial actual evidencia esta realidad. Producto de este aislamiento, estos espacios conservan las manifestaciones más soberbias del patrimonio cultural y natural andino. El territorio y el patrimonio se entrelazan arropados por valoraciones ancestrales y cotidianas, que tejen los cimientos de la identidad territorial de los pueblos andinos, y que deben estar contenidas en la gestión de ambos. Ello conlleva un esfuerzo por construir nuevas formas de entender el patrimonio desde su concepción territorial, donde el paisaje cobra un protagonismo especial como espacio de entendimiento y gestión de la riqueza patrimonial heredada y la dinámica territorial actual.

La protección, conservación y puesta en uso social del Qhapaq Ñan constituyen para el Perú la oportunidad y el reto de avanzar hacia encuentros más fructíferos entre las políticas territoriales y culturales, que redunden en una visión del territorio más justa, equilibrada e incluyente, en una visión en la que el patrimonio sea inherente al desarrollo.

<sup>30</sup> [www.minam.gob.pe](http://www.minam.gob.pe).

<sup>31</sup> *Ley de Áreas Naturales Protegidas n° 26834* de junio de 1997 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo n° 038-2001-AG de junio de

2001. El Instituto Nacional de Recursos Naturales del Ministerio de Agricultura era el ente rector del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas del Estado (SINANPE). Actualmente es el Ministerio del Ambiente, creado en mayo de 2008 quien gestiona estas áreas.

## B I B L I O G R A F Í A

- BID - UNESCO (2006): *El Qhapaq Ñan Camino Principal Andino. Plan de Acción Regional para un proceso de integración y cooperación*. BID, 292 págs.
- BOLAÑOS, A. (1990): «Agriculture et mine dans le Perou Ancien». *Inca - Perú. 3000 ans d'Histoire*. Musées royaux d'Art et d'Histoire, Bruxelles, págs. 48-63.
- CANZIANI, J. (2006): «El Imperio Inka. La integración macrorregional andina y el apogeo de la planificación territorial». *Cuadernos Arquitectura y Ciudad*. Departamento de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 104 págs.
- CORTÉS, G. y VICH, V. (2006): *Políticas culturales. Ensayos críticos*. Instituto Nacional de Cultura - Instituto de Estudios Peruanos - Organización de Estados Iberoamericanos, Lima, 215 págs.
- FIGUEROA, A. (2006): «Componente Arqueológico». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2005*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, págs. 16-39.
- GLAVE, L. M. (1989): *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos XVI-XVII*. Instituto de Apoyo Agrario, Lima.
- HYSLOP, J. (1992): *Qhapaq Ñan. El Sistema Vial Inkaico*. Instituto Andino de Estudios Arqueológicos - Petróleos del Perú, Lima, 298 págs.
- INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA (2007): *Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación 28296 y su Reglamento*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, 57 págs.
- INSTITUTO NACIONAL DE RECURSOS NATURALES (2006): *Reserva Paisajística Nor Yauyos Cochas. Plan Maestro 2006-2011*. Instituto de Recursos Naturales, Lima, 245 págs.
- LUMBRERAS, L. M. (2004): «Presentación». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2002-2003*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, págs. 5-17.
- LUMBRERAS, L. M. (2005): «Prólogo». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2004*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, págs. 5-10.
- MARTÍNEZ, G. (2004): «¿Qué es el Qhapaq Ñan?». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2002-2003*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, págs. 19-60.
- MARTÍNEZ, G. (2006): «Presentación campaña 2005». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2005*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, págs. 11-15.
- MATA, R. (2006): «Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio». *El paisaje y la gestión del territorio*. Diputació Barcelona, Barcelona, págs. 17-40.
- MAURÍN, M. (2008): «Las áreas protegidas: un enfoque geográfico». *Ería*, n° 76, págs. 165-195.
- OJEDA, J. (2004): «El paisaje —como patrimonio— factor de desarrollo de las áreas de montaña». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 38, págs. 273-278.
- SACO, M. (2005): «Componente Arqueológico». *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2004*. Instituto Nacional de Cultura, Lima, págs. 14-31.
- SANZ, N. (coord.) (2006): *Textos básicos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972*. UNESCO, 241 págs.
- SANZ, N. (2007): «Qhapaq Ñan. A continental cultural route». *World Heritage*, n° 45, págs. 44-50.
- VITRY, C. (2007): «Caminos rituales y montañas sagradas. Estudio de la vialidad inka en el nevado de Chañi, Argentina». *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, vol. 12, n° 2, págs. 69-84.

## ENLACES ELECTRÓNICOS:

Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC): [www.icomos.org](http://www.icomos.org)

Instituto Nacional de Cultura: [www.inc.gob.pe](http://www.inc.gob.pe)

Ministerio del Ambiente del Perú: [www.minam.gob.pe](http://www.minam.gob.pe)

*Reglamento de Investigaciones Arqueológicas*: [www.inc.gob.pe](http://www.inc.gob.pe)

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization - UNESCO: [www.unesco.org](http://www.unesco.org)

Recibido: 12 de febrero de 2009

Aceptado: 15 de marzo de 2009