

QHAPAQ ÑAN, HERENCIA CULTURAL, GESTIÓN PARTICIPATIVA Y TURISMO¹

Qhapaq Nan, Cultural Heritage, Participative Management and Tourism

Ricardo Chirinos Portocarrero | Lucía Harumi Borba
Proyecto Qhapaq Ñan. Ministerio de Cultura
rchirinosp@cultura.gob.pe | amaru@usp.br

Resumen

En este ensayo se trata de esbozar el significado y la importancia de los caminos incaicos a lo largo de los tiempos en el mundo andino, desde el apogeo del Tahuantinsuyo 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, sobre la base de los registros arqueológicos realizados entre Huánuco Pampa y Huamachuco, en la ruta del Chinchaysuyo, se describen aspectos de la infraestructura arquitectónica, y la variabilidad y funcionalidad de los caminos y asentamientos que conforman el sistema vial inca. 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. En el contexto actual de su declaratoria como Patrimonio Mundial, la gestión participativa es la clave para su salvaguardia y el desarrollo de actividades productivas sostenibles como el turismo.

Palabras clave

Sistema vial andino, cosmología andina, Chinchaysuyo, legado cultural prehispánico, comunidades campesinas, gestión participativa, turismo

Abstract

The aim of this essay is to outline the significance and importance of the Inca roads over time in the Andes, from the time of Tawantinsuyu to the present. This article is the result of the experience of the field and office of the Qhapaq Ñan Project, between 2009 and 2011. Based on archaeological records made between Huanuco Pampa and Huamachuco, in the path of Chinchaysuyu, there are described different aspects of the architectural infrastructure, variability and functionality of roads and settlements that make up the Inca road system, as well as their relationship with the different landscapes. The anthropological study of contemporary Andean villages surrounding the Qhapaq Ñan in their socio-economic and cultural aspects, demonstrate the validity of the prehispanic roads in modern times, giving guidelines for the consistent management of this heritage. In the current context of its declaration as World Heritage, participatory management is the key to safeguarding and developing sustainable productive activities as tourism.



¹ El presente trabajo ha sido previamente publicado en la revista *Arqueología y Sociedad*, nro. 27, en 2014. Ha sido reeditado y republicado con la autorización de los autores.

Keywords

Andean cosmology, Andean road system, Chinchaysuyu, pre-Hispanic cultural heritage, rural communities, participative management, tourism

EN LOS ANDES PERUANOS, entre los siglos XIII y XIV de nuestra era, se consolidó un pequeño Estado regional en el Cusco, que, luego de desarrollar una elevada producción agrícola, contó con los excedentes necesarios para su crecimiento y comenzar a requerir los territorios de los pueblos vecinos. Para el siglo XV, luego de varios triunfos militares, empezó a erigirse el más grande imperio conocido en América: 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.

En términos numéricos, el Imperio inca llegó a dominar un área de cerca de 780 mil kilómetros cuadrados², habitada por variados grupos étnicos y señoríos, que sumaban cerca de 12 millones de personas³ (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 (FIGURA 1, HYSLOP, 1984); para el territorio peruano, existe una estimativa de cerca de 25 mil kilómetros de caminos (Instituto Nacional de Cultura, 2004).

Todos los caminos incaicos, que en sus extremos alcanzaban límites tan distantes, convergían en un solo 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 suyos, que integradas entre sí conformaban el Tahuantinsuyo: Chinchaysuyo hacia el norte, Antisuyo hacia el este, Contisuyo hacia el oeste y Collasuyo 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 d. C. a 1450 d. C.), dando cuenta de una larga historia de redes de comunicación de sociedades complejas en el área andina, con 2.500 años de desarrollo previos a la emergencia del Imperio inca. Dentro de este proceso, se destacan los caminos construidos durante el Horizonte Medio (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.

² Otros autores señalan una extensión de dos millones de kilómetros cuadrados (Cardelús y Guijarro, 2009) y hasta cuatro millones de kilómetros cuadrados (Instituto Nacional de Cultura, 2004) para el territorio bajo dominio inca.

³ Las estimativas de población en el incario varían desde cifras «bajas», de 4,5 a 6 millones, hasta cifras «altas», de hasta 30 millones de personas (Earls, 1979).



FIGURA 1. Extensión de la red vial inca. El tramo Huánuco Pampa-Huamachuco aparece marcado en rojo.
Editado de Proyecto Qhapaq Ñan (PQÑ).

Novum Otium

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 (mitimaes), burócratas, técnicos especialistas, mensajeros (chasquis) y por el inca y su séquito real, que iban y venían, desde los diferentes confines del Tahuantinsuyo y hacia ellos. A la llegada de los conquistadores españoles, las 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 (Instituto Nacional de Cultura, 2005).

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–cultural 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; se buscaba el alineamiento de estas con las edificaciones y el posicionamiento de algunos elementos del cosmos en determinados momentos del año, tiempos que marcaban los periodos fundamentales para la agricultura y la reproducción de la vida. Estos aspectos forman parte de la cosmovisión andina, 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 sistema unificado de concentración y redistribución de recursos.

Tecnología e infraestructura: la ruta del Chinchaysuyo

Hay una gran variabilidad del sistema vial inca en las diferentes áreas del Tahuantinsuyo, de acuerdo con los condicionamientos geográficos y sociales específicos, tema que posibilita todavía un amplio campo de estudio. De manera general, se puede señalar que los caminos incas varían desde simples senderos marcados por el uso continuo, hasta imponentes calzadas elevadas finamente construidas, dependiendo del emplazamiento que atraviesa —como litoral, fondo de valle, quebrada, altiplanicie, ladera, o cresta— y del tipo de superficie sobre el cual es trazado —como arena, afloramiento rocoso, tierra agrícola, estepa de gramíneas o superficie inundable—. El ancho de los caminos, así como la presencia de ciertos elementos arquitectónicos —puentes, cunetas, drenes y escalinatas—, responden a las condiciones específicas del terreno. Se aprecia el dominio de diferentes técnicas constructivas, orientadas a una lógica de ahorro de energía humana en su construcción, uso y mantenimiento, y visando a la vez la durabilidad de la infraestructura frente a los procesos erosivos (Matos, 1992).

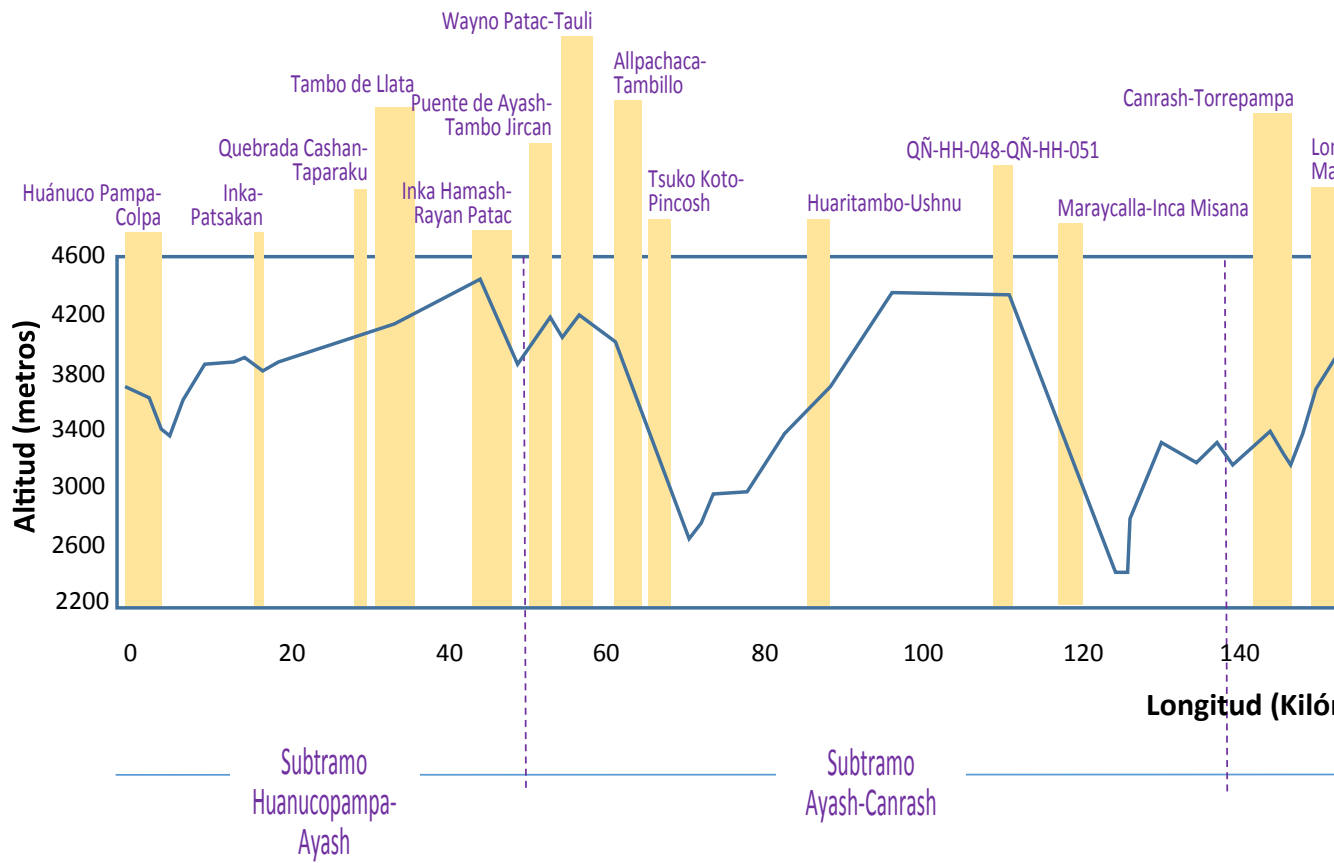
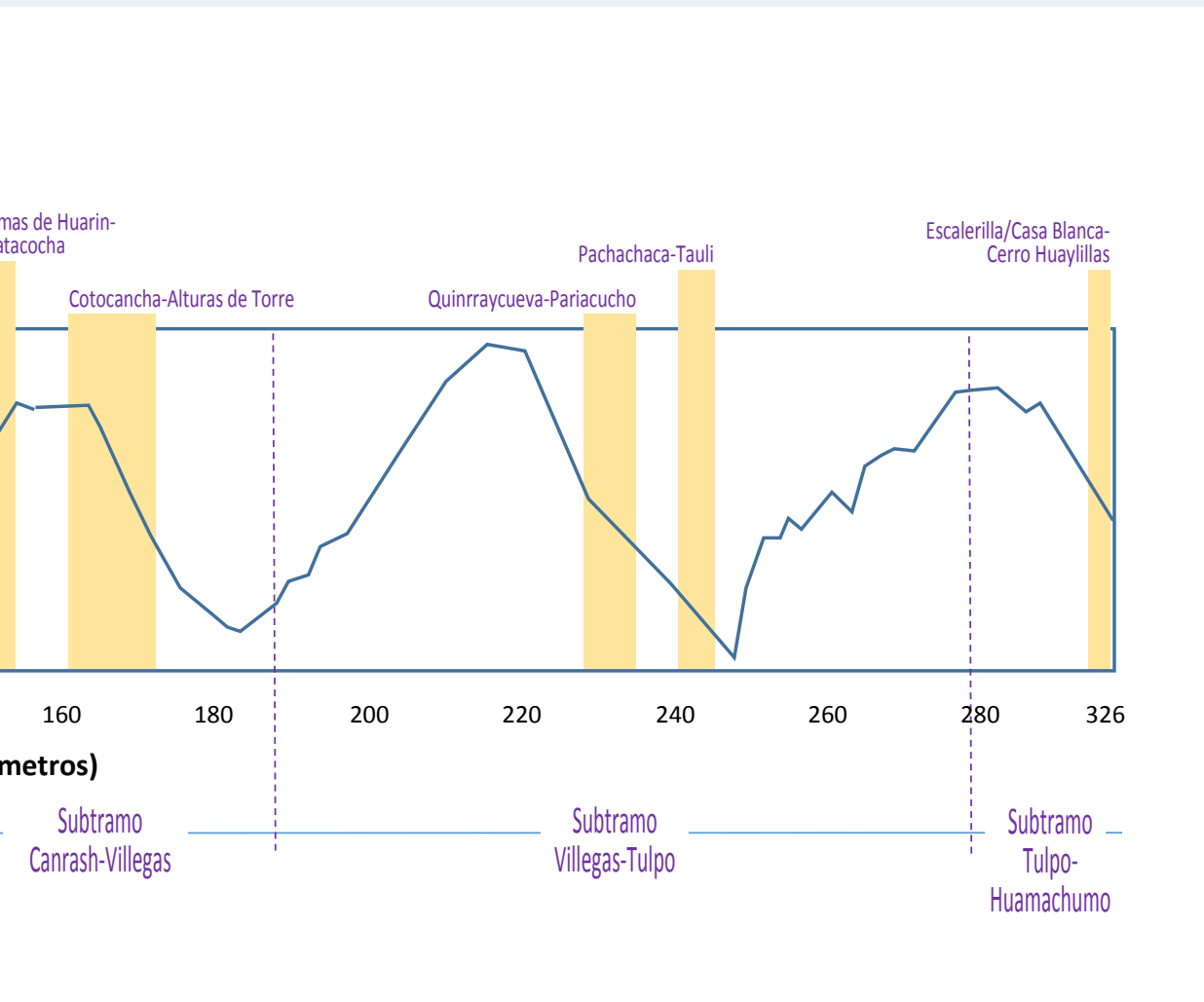
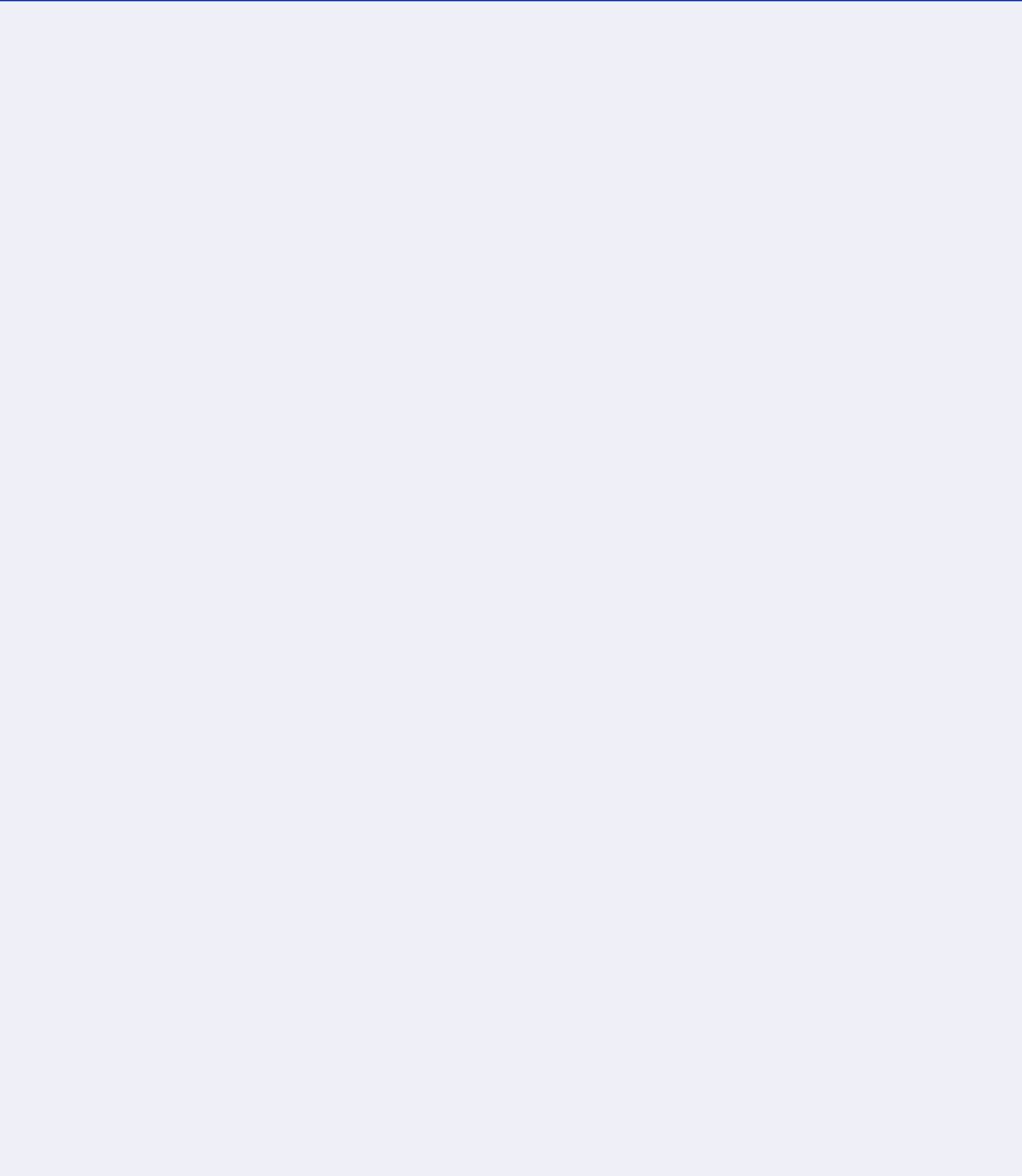


FIGURA 2. Perfil altitudinal del Qhapaq Ñan en el Tramo Huánuco Pampa-Huamachuco, con localización de sitios arqueológicos asociados. Las barras representan la localización de los sitios arqueológicos. Las líneas horizontales azules dividen los subtramos.
 Editado de Chirinos, Borba y Hurtado, 2010, Proyecto Qhapaq Ñan.



Las zonas núcleo. Las líneas punteadas



La complejidad del sistema vial inca puede ser apreciada en el camino longitudinal de la sierra del Chinchaysuyo, entre Cusco y Quito, ruta que es considerada por los cronistas tempranos y por los estudiosos modernos como la más importante del imperio. Entre Huánuco Pampa (región de Huánuco) y Huamachuco (región de La Libertad), que forma parte de la ruta del Chinchaysuyo, se cuenta con algunos de los tramos mejor conservados del Qhapaq Ñan (FIGURA 2). Los caminos tipo plataforma corte talud con muros de sostenimiento son los más frecuentes, y constituyen 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 terrenos inundables y bofedales, así como los caminos excavados y tallados en roca, que aparecen en trechos cortos y permiten mantener la orientación de la ruta sin desviar frente a lomas y afloramientos rocosos.



FIGURA 3. Camino tipo plataforma corte-talud, en las alturas de la provincia de Huari (Áncash). Fotografía: Ricardo Chirinos Portocarrero (Proyecto Qhapaq Ñan).



FIGURA 4. El Qhapaq Ñan cruza la laguna Guytoc a través de una calzada elevada (Huánuco).
Fotografía: Ricardo Chirinos Portocarrero (Proyecto Qhapaq Ñan).

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 de entre uno y cuatro metros, que muchas veces está demarcado por muros a ambos lados (FIGURA 3). En zonas apartadas de actividades humanas intensivas, como en la puna, el camino tiende a ensancharse hasta llegar a los 16 metros de ancho; en algunos casos, presenta 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 (FIGURA 4).

El sistema vial abarca, obviamente además de los caminos, una enorme infraestructura de asentamientos directamente asociados a las vías que cumplen diversificadas funciones y denotan el dominio efectivo que el Imperio inca ejerció sobre sus territorios. Se trata de centros administrativos y ceremoniales, tambos, instalaciones para almacenamiento (colcas), 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.

Entre los asentamientos del Chinchaysuyo, se destacan los grandes centros administrativos y ceremoniales, conocidos como «otros Cusco», como es el caso de Huánuco Pampa, ubicado en la sierra de Huánuco. El plano arquitectónico de esta ciudad reproduce la capital incaica, al plasmar los conceptos de dualidad, tripartición y cuatripartición, así como el sistema radial de ceques (Morris, 1999). 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



FIGURA 5. Vista panorámica del tambo de Pariachuco, en la provincia de Conchucos (Áncash).
Fotografía: Nilton Ríos Palomino (Proyecto Qhapaq Ñan).

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 (*ushnus*), grandes edificios rectangulares (*kallankas*) y templos de las mujeres escogidas (*acllawasis*). Muchos de ellos presentan piedras labradas al estilo inca imperial y vanos de formato trapezoidal; en otros casos, si bien ya no se encuentran 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 3.500 m.s.n.m., 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 (3.500 m.s.n.m.) y la altiplanicie (4.500 m.s.n.m.), distanciados entre sí por una distancia aproximada de una jornada de caminata; sirven, 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 (FIGURA 5).

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 llegada de los europeos se dio una drástica ruptura de ese sistema. A partir de la colonización española, se instauró la lógica mercantil



FIGURA 6. Pobladores de Soledad de Tambo arriando su ganado por el Qhapaq Ñan, en el distrito de Huachis (Áncash).
Fotografía: Ricardo Chirinos Portocarrero (Proyecto Qhapaq Ñan).

extractivista orientada a la exportación, que dio lugar a una articulación del territorio favorable a 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 (Instituto Nacional de Cultura, 2004). En esa perspectiva, la infraestructura vial fue parcialmente reutilizada de acuerdo con las nuevas demandas y relegó al abandono gran parte de los caminos. Este proceso histórico 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 estas 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 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 (FIGURA 6). 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.



FIGURA 7. Centro Poblado de Ayash (Áncash). Por el medio pasa el Qhapaq Ñan. Antiguamente fue un centro administrativo ceremonial inca.

Fotografía: Ricardo Chirinos Portocarrero (Proyecto Qhapaq Ñan).

Es especialmente en las zonas rurales, habitadas por comunidades campesinas, donde se observa la continuidad física, funcional e ideológica de los «caminos del inca» o «Inka Naani», como suele ser referido en algunos lugares. En el Perú se tienen registrados miles de poblados, comunidades campesinas, anexos y parcialidades ubicados en áreas a las márgenes de los caminos (Instituto Nacional de Cultura, 2004, 2005, 2006, 2007). Se trata 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, que son normalmente las capitales distritales y provinciales, en donde se concentran los servicios, las ferias y los mercados, al igual que las actividades de manufactura y turismo. A estos poblados mayores confluyen los moradores de las diversas comunidades cercanas, sea de manera temporal o permanente, y conviven 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, articulados por el Qhapaq Ñan (FIGURA 7). 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, y se desarrollaron 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 grupos étnicos y



FIGURA 8. Fiesta patronal en Piscobamaba, antigua cabecera de provincia inca.
Fotografía: Proceso Nominación del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial (Proyecto Qhapaq Ñan).

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 local.

Más allá de simplemente superar las 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 y se renuevan en la práctica cotidiana de las poblaciones de su entorno (FIGURA 8).

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 y varían la gradación de acuerdo con su ubicación. En las zonas de puna, sobre los 3.800 m.s.n.m., 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 m.s.n.m., 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 m.s.n.m.,

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 (Instituto Nacional de Cultura, 2004).

El flujo de los recursos a través de los caminos se sostiene en las tramas sociales más tradicionales 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, sobre la base de 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 auténtico 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 textilera, 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, celebradas 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); y, asimismo, 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 el presente. Por lo tanto, lejos de ser modalidades estáticas, las culturas andinas se encuentran en permanente proceso de construcción y transformación; se adaptan a las nuevas situaciones y, a la vez, revaloran 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 elementos y valores tradicionales son resaltados y simultáneamente puestos a prueba, a través de las actividades artísticas, rituales, gastronómicas y comerciales entre lugareños y visitantes; se movilizan 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 referencias ancestrales entre las nuevas generaciones. Entendemos que la necesaria inclusión de esos pueblos a mejores condiciones de vida implica también el respeto a la diversidad cultural, al promover la valoración y preservación de su patrimonio con vistas a fortalecer su identidad. El Qhapaq Ñan es un elemento importante en la construcción de esa identidad, expresión viva de los alcances creativos de los pueblos andinos.

La salvaguardia del patrimonio y el turismo: compromisos, beneficios y riesgos

La declaratoria del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial implica una serie de compromisos que el Estado peruano debe cumplir, de acuerdo con la Convención de Patrimonio Mundial, como identificar, proteger, conservar, revalorizar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural situado en su territorio, así como informar al Comité del Patrimonio Mundial sobre la aplicación de la Convención y sobre el estado de conservación de los bienes, entre otros compromisos⁴ (Unesco, 2008).

Paralelamente, con la Declaratoria se obtienen beneficios como la posibilidad de solicitar asistencia internacional⁵ para la protección del Patrimonio Mundial, de manera complementaria a las iniciativas nacionales de conservación y gestión de los bienes. Este tipo de asistencia se ha dado de manera exitosa en otras experiencias de gestión de patrimonio mundial, como es el caso de Chan Chan en el Perú y Tiahuanaco en Bolivia.

Otros posibles beneficios, también basados en el análisis de experiencias previas, serían: la difusión que la Unesco realiza de los sitios con estatuto de Patrimonio Mundial a través de sus medios de comunicación; la generación de convenios de investigación multidisciplinaria; el incremento de las visitas turísticas, de los servicios turísticos; y, consecuentemente, la generación de fuentes de ingreso para la población involucrada.

El reconocimiento del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial tiene como efecto un aumento significativo de la visibilidad del bien, posibilitando un mayor desarrollo de su potencial como atractivo turístico. El turismo incita una serie de expectativas, como la dinamización económica, la creación de empleo, la valoración de las tradiciones culturales y del entorno natural, y la mejoría de la calidad de vida en general. En el sentido común, se suele considerar al turismo como sinónimo de desarrollo; sin embargo, es necesario tomar en cuenta sus reales alcances y riesgos.

Al vincularse el patrimonio con el turismo, hay que tener en claro que se trata de su inserción en el mercado, produciendo cambios cualitativos en la valoración patrimonial y en los modos de vida de la población local y sus territorios, por lo que es fundamental contar con un Plan Turístico y un Plan de Gestión Patrimonial cuidadosamente elaborados, dotados de un enfoque integral del territorio en el que se insertan y que abarquen los ámbitos sociocultural, económico y ambiental. De lo contrario, el patrimonio y su entorno estarían a merced de la lógica mercantilista, que puede traer impactos insostenibles a largo plazo.

Conceptualmente, el patrimonio cultural es una construcción social en constante creación y recreación, determinada por su capacidad de representar simbólicamente a una identidad. Por otro lado, el territorio es el espacio donde se fijan y del cual se apropian las identidades, basadas en estructuras de poder específicas; al tener límites y fronteras, se trata de un espacio de disputas, tanto en el plano material cuanto simbólico (Salleras, 2011).

4 Otros compromisos de la Convención de Patrimonio Mundial son: integrar la protección del patrimonio en los programas de planificación general; llevar a cabo estudios científicos y técnicos para determinar medidas adecuadas que contrarresten los peligros que amenacen al patrimonio; adoptar las medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas y financieras adecuadas, para proteger el patrimonio; utilizar programas de educación y de información para estimular en sus pueblos el respeto y el aprecio del patrimonio cultural y natural definido en los artículos 1 y 2 de la Convención, e informar ampliamente al público de las amenazas que pesen sobre ese patrimonio (Unesco, 2008).

5 Tipos de asistencia internacional: a) asistencia de emergencia; b) asistencia preparatoria; c) asistencia para formación e investigación; d) cooperación técnica; e) asistencia para educación, información y sensibilización (Unesco, 2008).

Se puede así comprender que el turismo, al estar condicionado por las demandas simbólicas del turista, acarrea una nueva racionalización del territorio y del patrimonio. Estos pasan a ser percibidos como recursos turísticos, aunque muchas veces se vende una imagen idealizada y mistificada del territorio y sus pobladores (Hernández-Ramírez, 2011). Es necesaria, por lo tanto, una intensa labor de puesta en valor del patrimonio local, así como evitar la trivialización e instrumentalización de la cultura.

Otro punto problemático son los conflictos territoriales que pueden surgir debido al interés inmobiliario de implementación de infraestructura turística. Al tratarse en gran parte de terrenos comunales, es decisiva la inversión en el fortalecimiento de las capacidades locales de organización y gestión, bien como proveer los recursos financieros para impulsar emprendimientos turísticos comunales, evitando la preeminencia de la iniciativa privada y la fragmentación del territorio.

En la esfera ambiental, el incremento de la infraestructura turística, como hospedajes, restaurantes, tiendas de comercio, entre otros, ocasiona un mayor consumo de recursos escasos, como agua y energía eléctrica, así como un aumento de los residuos. Tal crecimiento debe ser controlado y acompañado de una inversión en infraestructura y servicios básicos.

Además, el compromiso del Estado con la protección del Qhapaq Ñan debe involucrar a todas las esferas públicas de manera integral, con planes de desarrollo que sean coherentes con la preservación del patrimonio y su entorno natural. Para alcanzar un desarrollo local sostenible, se deben plantear modelos de gestión participativa, necesariamente respaldados por políticas públicas que tengan en vista tales fines.

La implementación de estas políticas es de carácter urgente, dado que lamentablemente son aún frecuentes los casos en que secciones del camino incaico son utilizados como carreteras o son entrecortados por la construcción de nuevas carreteras. Igualmente, diferentes obras de infraestructura vienen alterando drásticamente el entorno paisajístico o afectando directamente el camino o los sitios arqueológicos asociados. Tal es el caso de actividades extractivas de gran escala, como la minería, que opera tal nivel de alteración del paisaje que compromete seriamente su viabilidad como recurso turístico.

Gestión participativa y propuesta de desarrollo turístico en el tramo Huánuco Pampa–Huamachuco

Para el desarrollo de una propuesta de intervención es importante conocer el contexto económico, social, cultural y ambiental de las comunidades. Asimismo, es primordial saber la posición de los actores sociales con respecto al proyecto para la conservación, investigación del patrimonio y su gestión participativa.

Por consiguiente, el Proyecto Qhapaq Ñan viene fomentando el proceso participativo, a través del involucramiento de los actores sociales desde el inicio de cualquier acción.

El plan de acción para la protección y conservación de los bienes materiales e inmateriales de las secciones del Camino Inca se realiza según las propuestas que surgen en el taller de diagnóstico participativo comunitario y las reuniones de coordinación con los actores sociales en los diversos distritos de las regiones de Huánuco, Áncash y La Libertad, respetando los lineamientos de la puesta en uso social.

En el distrito de Huachis (provincia de Huari, región Áncash) se realizaron actividades de manera conjunta con la población, entre ellas el diagnóstico participativo, en el cual los representantes pusieron de manifiesto el potencial que el Camino Inca podría tener para los visitantes en materia turística. A partir de estas declaraciones y del interés expresado por los representantes de la comunidad, instituciones educativas,

puestos de salud, organizaciones sociales de base y el representante del gobierno local, se genera una propuesta de desarrollo turístico integral cuyo punto central es el diseño de un circuito para visitantes entre las comunidades de Soledad de Tambo y Taulli, con el fin de acercar vivencialmente a la población de otras localidades de la región, del Perú y del extranjero hacia el Valor Universal Excepcional del Qhapaq Ñan y especialmente al uso tradicional de las comunidades andinas (Chirinos, Arriola, Hilares, Palomino y Lazo, 2014).

Para el diseño de la propuesta de desarrollo turístico se eligió una sección específica del tramo Huánuco Pampa–Huamachuco, en la cual se venían desarrollando diversas labores para su puesta en valor. Esta se encuentra entre el caserío de Soledad de Tambo hasta el centro poblado de Taulli. Los criterios de selección de esta sección del tramo fueron los siguientes:

- Singularidad y atractivo: el Camino Inca Qhapaq Ñan es un patrimonio único en el mundo. En esta porción del camino, la monumentalidad y la nitidez de la evidencia arqueológica resulta ampliamente favorable para implementar visitas turísticas, considerando la vista inexperta y poco entrenada del visitante común; adicionalmente, el paisaje es impresionante y sobrecogedor, como se observa, por ejemplo, desde el abra Huaga.
- Localización y facilidad de acceso: esta porción del camino es de fácil acceso desde Huachis, y llega a Castillo y San Francisco de Yanapoto. Además, se encuentra muy cerca del Complejo Arqueológico Chavín de Huántar, lo que posibilita poner en perspectiva su posterior conexión a través de una ruta de *trekking*.
- Multiplicidad de actividades por desarrollar: el potencial radica en las múltiples actividades turísticas que pueden implementarse para el disfrute del visitante, siempre con el trasfondo de transmitir los valores únicos excepcionales del camino.
- Aceptación y voluntad por parte de la comunidad, como queda evidenciado en el diagnóstico participativo.

En este esfuerzo, se vienen desarrollando una serie de estudios con el objetivo de sentar las bases para la construcción de dicha propuesta de desarrollo turístico. Estos estudios son: Estudio de Capacidad de Carga Turística; Propuesta de Desarrollo Turístico para el Camino Inca Qhapaq Ñan tramo Huánuco Pampa–Huamachuco; Investigación de Mercado y Estudio de Inteligencia de Mercado y el Plan de Capacitaciones en Turismo.

La Propuesta de Desarrollo Turístico para el Qhapaq Ñan tramo Huánuco Pampa–Huamachuco se rige por los principios del turismo sostenible y de la gestión participativa del patrimonio cultural, que implica el involucramiento y la participación de los actores sociales para la recuperación y puesta en valor de su patrimonio cultural. Se han considerado los parámetros del turismo rural comunitario, cuyo rasgo distintivo es brindar a los visitantes la oportunidad de disfrutar del entorno físico y humano de las zonas rurales, a través de un contacto genuino y una fuerte interacción con las comunidades anfitrionas, así como de participar en sus actividades tradicionales. De igual forma, el componente de apreciación y contacto con la naturaleza es fundamental en esta modalidad de turismo (Chirinos, Arriola, Hilares, Lazo y Palomino, 2014).

El componente básico de la propuesta es el reconocimiento y recorrido del Qhapaq Ñan y el alto grado de interacción con la comunidad local. La idea central gira en torno al diseño de un circuito que facilite la realización de visitas turísticas en el tramo seleccionado de Soledad de Tambo a Taulli y la apreciación de su valor

universal excepcional. Entre los aspectos complementarios, es posible mencionar las actividades programadas, como el *trekking*, la observación de aspectos naturales y del paisaje o paisajismo, la participación en actividades agrícolas en andenería rescatada o agroturismo, y algunas actividades de turismo vivencial como talleres de mitos y leyendas, preparación de los alimentos a usanza tradicional, talleres de identificación y uso de plantas medicinales, entre otras.

Esta propuesta se encuentra actualmente en fase de planificación. Desde nuestra perspectiva, creemos que es necesario que las siguientes fases del desarrollo de la gestión patrimonial y turística deben continuar realizándose desde la cogestión participativa con las poblaciones andinas locales. Al ser las herederas y usuarias directas de este patrimonio, son las que mejor pueden aportar para su salvaguardia y para el desarrollo de actividades productivas sostenibles. En este sentido, también deben ser las principales beneficiadas por los emprendimientos que se realicen en sus territorios.

Referencias bibliográficas

- CARDELÚS, B. Y GUIJARRO, T. (2009). *Qhapaq Ñan. El Gran Camino Inca*. Madrid: Centro de Cultura Iberoamericana.
- CHIRINOS, R., ARRIOLA, A., HILARES, R., LAZO, A. Y PALOMINO, N. (2014). *Plan de Manejo, Proyecto de Investigación, Conservación y Puesta en Uso Social del Qhapaq Ñan / Sistema Vial Andino. Tramo Huánuco Pampa-Huamachuco. Proyecto Qhapaq Ñan*. Lima: Ministerio de Cultura.
- CHIRINOS, R., BORBA, L. Y HURTADO, L. (2010). *Informe de Evaluación y Diagnóstico del Qhapaq Ñan Tramo Huánuco Pampa-Huamachuco. Componente Arqueológico del Proyecto de Nominación del Qhapaq Ñan a la Lista de Patrimonio Mundial*. Lima: Ministerio de Cultura.
- DEGREGORI, C. I. (2000). *No hay país más diverso. Compendio de antropología peruana*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- EARLS, J. (1979). Astronomía y ecología: la sincronización alimenticia del maíz. *Allpanchis Phuturinga*, XIII (14).
- HERNÁNDEZ-RAMÍREZ, J. (2011). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 9(2), pp. 225-236.
- HYSLOP, J. (1984). *The Inka Road System*. Nueva York: Institute of Andean Research.
- INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA (2004). *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2002-2003*. Lima: Instituto Nacional de Cultura.
- INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA. (2005). *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2004*. Lima: Instituto Nacional de Cultura.
- INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA. (2006). *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2005*. Lima: Instituto Nacional de Cultura.
- INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA. (2007). *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2006*. Lima: Instituto Nacional de Cultura.
- MATOS, R. (1992). El camino real inca y la carretera moderna en Chinchaycocha, Junín. En D. Bonavia (Ed.). *Estudios de arqueología peruana*. Lima: Fomciencias.
- MORRIS, C. (1999). La arquitectura del Tahuantinsuyo. En Pease, F. (Ed.). *Los incas. Arte y símbolo* (pp. 1-57). Lima: Banco de Crédito del Perú.
- MURRA, J. (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: Instituto de Estudios Peruanos.
- PRINGLE, H. (2011). Las encumbradas ambiciones de los incas. *Nacional Geographic*, 28(4), pp. 2-27.
- SALLERAS, L. (2011). Territorio, turismo y desarrollo sustentable en la quebrada de Humahuaca. Paisaje y naturaleza al servicio de la práctica turística. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 20(5), pp. 1123-1143.
- UNESCO (2008). *Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. Madrid: Unesco.

Recibido: 13 de julio de 2015
Aceptado: 1 de setiembre de 2015