

# Apéndice

## La UNESCO inscribe al Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial

*Diario de Campo*

**E**l 21 de junio de 2014 el Comité del Patrimonio Mundial de la Organización para la Educación, la Ciencia y la Cultura de las Naciones Unidas (UNESCO) adoptó, en su XXXVIII reunión, la Resolución 38 COM 8B. 43, por medio de la cual inscribió al Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan en su Lista de Patrimonio Mundial.<sup>1</sup>

Esta inclusión tiene como propósito catalogar, preservar y dar a conocer este sistema vial como sitio de importancia cultural y nacional para la herencia común de la humanidad.

El texto de la resolución del Comité del Patrimonio Mundial justifica la inclusión del Sistema Vial Andino con una serie de datos relevantes, que citamos a continuación:

El Sistema Vial Andino, Qhapaq Ñan, es una vasta red inca de vías de comunicación, comercio, defensa y otras estructuras asociadas, que abarca más de 30 000 kilómetros. Construida por los incas a lo largo de varios siglos, la red alcanzó su máxima extensión en el siglo xv, cuando llegó a cubrir todo lo largo y ancho de los Andes. La red se basa en cuatro rutas principales, que parten de la plaza central de Cusco, capital del territorio dominado por el imperio inca, o *Tahuantinsuyu*. Estas rutas principales se unen a muchas otras redes viales secundarias que forman lazos e interconexiones. Los 273 sitios, distribuidos en 137 segmentos que se extienden sobre 697 450 kilómetros del camino inca, subrayan el mérito arquitectónico y técnico del Qhapaq Ñan, así como de su infraestructura asociada de comercio, alojamiento, almacenamiento de mercancías y sitios sagrados. El sistema vial fue resultado de un proyecto político que los incas llevaron a cabo uniendo pueblos y centros de producción y de culto en el marco de un programa económico, social y cultural al servicio del Estado.

El Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan es una red vial excepcional que atraviesa uno de los terrenos geográficos más extremos del mundo y que a lo largo de los siglos fue utilizado por caravanas, viajeros, mensajeros, ejércitos y poblaciones de hasta 40 000 personas. Constituía la columna vertebral del *Tahuantinsuyu*, al vincular ciudades y centros de producción y de culto separados por grandes distancias. Así, diversas ciudades, pueblos y zonas rurales quedaron integradas en una misma malla vial. Hoy varias comunidades locales que aún resguardan y protegen segmentos tradicionales del Qhapaq Ñan siguen conservando tradiciones culturales inmateriales asociadas con ellos, como la lengua.

Por su mera extensión y por la calidad de sus caminos, el Qhapaq Ñan es un logro único de capacidades técnicas en los más variados terrenos, pues conecta las cumbres nevadas de los Andes (a más de 6 000 metros de altitud) con la costa, atravesando bosques tropicales húmedos, valles fértiles y desiertos absolutos. Para resolver los problemas que plantean los distintos paisajes de los Andes, fue necesario

<sup>1</sup> Resolución incluida en el documento de la UNESCO *Decisions Adopted by the World Heritage Committee at its 38th Session (DOHA, 2014)*, con número de identificación WHC-14/38.COM/16, Doha, 7 de julio de 2014, disponible en línea en inglés y francés [<http://whc.unesco.org/en/sessions/38COM/documents/>].



Mapa del Sistema Vial en el Tahuantinsuyu (redibujado de Hyslop, 1992, Archivo Proyecto Qhapaq Ñan, Ministerio de Cultura, 2013, p. 18)

aplicar una gran técnica, que se manifiesta en las diversas tecnologías de construcción de caminos, puentes, escaleras, fosos y pavimentación.

El Qhapaq Ñan evidencia importantes procesos de intercambio mercantil, comunicación y tradición en un área cultural que constituyó un gran imperio, un imperio que, en su apogeo en el siglo xv, llegó a abarcar una superficie de 4200 km. El Qhapaq Ñan se basó en la integración de saberes ancestrales andinos anteriores al imperio inca, así como en la especificidad de diversas comunidades y culturas andinas integradas a un sistema de organización estatal, que permitía el intercambio social, político y económico al servicio de la política imperial. Las estructuras que bordean el camino indican los recursos y mercancías que se intercambiaban a lo largo de la red, como metales preciosos, muyu (conchas de *Spondylus*), productos alimenticios, abastecimientos militares, plumas, madera, coca y tejidos, que se transportaban desde sus zonas de su recolección, producción o fabricación hacia los diferentes centros incas y hacia la capital misma. Varias comunidades, que continúan conservando elementos de esta red de comunicación inca, son recordatorios vivientes del intercambio de influencias culturales y lingüísticas.

El Qhapaq Ñan es un testimonio único y excepcional de la civilización inca, fundada en valores y principios de reciprocidad, redistribución y dualidad, así como en una organización decimal que construyó un universo singular llamado *Tahuantinsuyu*. El sistema vial era la base vital del imperio inca, dentro del paisaje andino. Es un testimonio de este imperio e ilustra millones de años de evolución cultural. Era un símbolo omnipresente de la presencia y de la extensión del imperio a través de los Andes. Este testimonio influye hasta la fecha en las comunidades que viven a lo largo del Qhapaq Ñan, en particular en relación con el tejido social de las comunidades locales, y las filosofías culturales que dan sentido a las relaciones entre personas, los pueblos y la tierra. Sobre todo, la vida se define por los lazos entre parientes cercanos y por una ética de apoyo mutuo.

El Sistema Vial Andino Qhapaq Ñan es un ejemplo excepcional del magnífico conjunto de tecnologías y habilidades en materia de ingeniería y de tecnología en entornos aislados y rurales que, bajo las condiciones geográficas más difíciles, creó un sistema de comercio y de comunicación que funcionaba sin interrupción. Según el lugar y el contexto, el Qhapaq Ñan requirió diversos métodos de construcción, incluyendo muros, rutas, escaleras, zanjas laterales, líneas de alcantarillado, drenaje, etc., que ilustran sus características típicas. Muchos de estos elementos fueron estandarizados por el Estado inca, lo que

le permitió imponer condiciones uniformes a lo largo del sistema vial.

El Qhapaq Ñan ha tenido un papel importante en la organización del espacio y de la sociedad a lo largo de una amplia geografía de los Andes, donde las rutas eran un medio para compartir valores culturales de gran importancia inmaterial. El Qhapaq Ñan aporta hoy en día una línea de pertenencia e identidad para las poblaciones locales, pues les permite transmitir de generación en generación sus prácticas, expresiones culturales y saberes tradicionales. Los miembros de estas comunidades fundan en la cosmovisión andina, que es única en el mundo, su comprensión de la existencia. Esta cosmovisión se aplica a todos los aspectos de la vida cotidiana. Hoy en día el Qhapaq Ñan, junto con las comunidades del mundo andino, está directamente asociado con sus valores intangibles. Así, el comercio tradicional, las prácticas rituales y el uso de tecnologías ancestrales, entre otras cosas, son tradiciones vivas y creencias fundamentales para la identidad de sus comunidades. La red vial andina conserva este papel esencial de integración, comunicación, intercambio y flujo de bienes y conocimientos –a pesar del comercio moderno actual y los cambios sociales– y ha mantenido su pertenencia e importancia a través de los siglos, así como su rol como referencia cultural, contribuyendo a reforzar la identidad del mundo andino.

Partiendo de estos criterios, la resolución pide a los seis Estados miembros por los que cruza el Qhapaq Ñan: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, que establezcan de manera conjunta una Secretaría de Cooperación Técnica Internacional para la protección de este sistema vial, incluyendo planes y estructuras de seguimiento para lidiar tanto con modificaciones humanas como con catástrofes naturales, entre ellas los sismos que afectan la región.

Entre otras disposiciones concretas, la resolución pide a los Estados involucrados que preparen un informe de sus avances para el 1 de diciembre de 2015.

