

QHAPAQ ÑAN

CAMINO PRINCIPAL ANDINO

LUIS GUILLERMO LUMBRERAS

Director del Instituto Nacional de Cultura de Perú



Pero, era algo más que eso; era, en verdad, un proyecto monumental. Hernando Pizarro, uno de los capitanes involucrados en la conquista del Perú, en carta fechada el 23 de noviembre de 1533 —un año después de la llegada de los españoles al Tawantinsuyu— decía de su viaje entre Cajamarca y Pachacamac, el primero que hicieron los europeos por las tierras andinas: *“El camino de la sierra es cosa de ver, porque, en verdad, en tierra tan fragosa, en la cristianidad no se han visto tan hermosos caminos, toda la mayor parte de calzada. Todos los arroyos tienen puentes de piedra o de madera. En un río grande, que era muy caudaloso e muy grande, que pasamos dos veces, hallamos puentes de red, que es cosa maravillosa de ver. Pasamos por ellas los caballos. Tiene cada pasaje dos puentes: la una, por donde pasa el señor de la tierra o sus capitanes. Ésta tienen siempre cerrada e indios que la aguardan; estos indios cobran portazgo de los que pasan;”* y, sobre el camino en la costa comenta que: *“El camino va muy ancho, tapiado de una banda e de otra. A trechos casas de aposento hechas en él, que quedaron de cuando el Cuzco (el Inca) pasó por aquella tierra. Hay poblaciones muy grandes. Las casas de los indios de cañizos; las de los caciques, de tapia, e ramada por cobertura, porque en aquella tierra no llueve... Desde el pueblo de San Miguel hasta aquella mezcquita*

Hace algo más de 500 años, los pueblos que habitaban las montañas andinas y su entorno, mantenían una extensa red de caminos que unían los extremos norte y sur del continente sudamericano. No eran caminos hechos al andar, o de aquellos que nacían de la voluntad local de conectarse con los vecinos; se trataba de un ambicioso proyecto vial, alimentado por la necesidad de conectar pueblos alejados, tanto para cubrir demandas y ofertas de bienes intercambiables, como también para satisfacer la información que requiere el gobierno de un territorio muy extenso. Era una red vial que tenía detrás un proyecto político muy ambicioso y, sin duda, un Estado muy poderoso.

1. Qhapaq Ñan descendiendo por la quebrada Guytoc y atravesando la laguna del mismo nombre, cerca de Huanucopampa. Rondos, Huanuco. Elmer Cuente.
2. Cosecha de papas en un campo de cultivo aledaño al Qhapaq Ñan en el valle del Yanamarca, Junín. Elmer Cuente.



había ciento setenta o ciento ochenta leguas [cerca de 800 kilómetros], por la costa, de la tierra muy poblada. Toda esta tierra atraviesa el camino tapiado".

Eso decía, en el siglo XVI, quien vio el camino en uso pleno y podría pensarse que su asombro y halago eran producto del orgullo que sentía por su descubrimiento o por las estrecheces de su tiempo y sus escasos conocimientos, pero no se puede pensar lo mismo de Alexander von Humboldt, un científico alemán que casi tres siglos más tarde y con un amplio dominio sobre la información de lo que había en el planeta en 1813, afirmaba que *El gran camino incaico fue una de las más útiles y al mismo tiempo más gigantescas obras jamás realizadas por el hombre.*²

A fines del siglo XIV, como corolario de un notable crecimiento de las actividades agropecuaria y manufacturera, estaban movilizados los pueblos de todo el territorio andino, desde las tierras de los Taironas, Laches y

Muiscas, en lo que hoy es el norte de Colombia, hasta las de los Diaguitas, Picunches y Huarpes del lejano sur chileno y argentino.

Estaban en pleno apogeo los reinos que habían nacido unos siglos atrás, ligados a los grandes proyectos hidráulicos que nutrían los valles de la costa norte peruana así como los que se formaron en torno a las generosas tierras de pastura que rodean el lago Titicaca. Con excepción del deterioro de algunas regiones, que habían abandonado, en los últimos siglos, exitosos proyectos agrícolas sustentados en la explotación de tierras anegadizas, como los de la depresión momposina del norte colombiano o los de los pasajes bolivianos, el siglo XIV era una época de crecimientos considerables, con un significativo incremento de la población y de ampliación de sus tecnologías y recursos.

Una gran parte de la población no había salido de la esfera local de sus dominios, de base tribal y aldeana, con focos urbanos concentrados en los

andes centrales y algunos procesos de complejidad social visibles en las tierras altas de Colombia y Ecuador, el Noroeste Argentino y los oasis y punas del norte de Chile. El mapa no era pues uniforme y más bien aparece como un mosaico de costumbres, economías, lenguas y artes.

La gente vivía sus éxitos en medio de obvias dificultades de comunicación, lo que determinaba relaciones de conflicto, expresadas en guerras y hábitos de agresión y defensa. Los arqueólogos encuentran esta etapa asociada a la habilitación de fortificaciones y toda clase de recursos guerreros y, según nos cuentan los cronistas del siglo XVI, quedaba en la memoria colectiva el registro de una época de guerras de todos contra todos, que se superó en gran parte del territorio en el curso del siglo XV, con la formación del Tawantinsuyu, un proyecto político conducido por los Incas del Cusco, que si bien consistía en una estrategia de unidad política, se sustentaba igual mente en el respeto de la diversi-



como el que había en Chavín hasta hace 60 años, cuando una avalancha se lo llevó.

Hay, en fin, una larga tradición caminera, anterior al Tawantinsuyu, con rutas de 50, 100 o tal vez 500 o más kilómetros. Hubo proyectos mayores antes de los Incas, como el que montaron los Wari, con centro en Ayacucho, entre los siglos VI a X de nuestra era, con una red de caminos de casi 2,000 Km. de eje. Entre los siglos XIII-XVI, los Chimú mantuvieron un proyecto similar en la costa entre Lima y Piura y sus antecesores Mochicas lo hicieron entre los siglos II-VI d.C. No están suficientemente examinados, pero todo indica que algo similar ocurrió en el centro-sur andino, con base en Tiwanaku, entre los siglos V-XI, para el uso y manejo de extensas caravanas de llamas que iban desde los desiertos costeros y las punas, hasta las montañas húmedas del Este. Algo así, si bien aun por definir, estaba en gestión en manos de los Muiscas de la meseta bogotana.

dad de formas de vida, creencias y saberes.

Es del seno de esa propuesta política que nació la extensa red de caminos que nos ocupa. A lo largo de los siglos y milenios que abarca la ocupación del territorio andino, los pueblos habían desarrollado diversos medios de comunicación, por tierra y agua, que les permitía intercambiar bienes y gentes. Así fue como se fueron creando las tecnologías camineras, los vados y los puentes, los túneles, las calzadas y las cunetas, las alcantarillas y los drenes, los muretes y señas del camino, los tambos para el reposo y el abastecimiento. Así se fueron haciendo los caminantes y las caravanas, los mensajeros solitarios y aquellos que forman "cadenas" o "postas" (llamados "chasquis" o correos). Hay escenas viejas, centenarias, que nos muestran a los "correos" cruzando los desiertos y los cerros a inicios de nuestra era, entre los Mochicas de la costa norte del Perú. Hay puentes que datan de mil años antes de la era cristiana,

Pero nada de eso llegó a tener el volumen y las calidades del Qhapaq Ñan que forjó el proyecto político incaico. Allí se unieron y habilitaron caminos vinculantes, integradores de la diversidad y dispuestos con los requerimientos y exigencias de una obra pública de rango urbano planificador. Por cierto, la mayor parte de la obra debe ser considerada en sus valores ingenieriles y arquitectónicos, con el uso de pavimentos o afirmados, muros laterales y de retención, peldaños y mampuestos, fuera de las obras de apoyo y servicio.

Sin duda, esta región sudamericana ha sido testigo de una de las civilizaciones más sobresalientes del mundo antiguo, y el incario es una parte importante de esa civilización. El papel del Qhapaq Ñan en este realce es central, porque permitió configurar un proyecto de país unificado en medio de una gran diversidad, sin procurar uniformidad pero sí integración. En la actualidad, su importancia cobra vigencia mas allá de lo que

3. Laguna Pomacocha, Ayacucho. Juan Paucarima.
4. Paisaje glaciar en las nacientes del río Cañete, vista de la laguna Escalera desde el sector Escalera. Archivo Fotográfico del Instituto Nacional de Cultura del Perú.

podamos entender por una red vial, vale decir un conjunto de caminos que permiten el tránsito. La red vial andina tiene una connotación mas amplia, pues involucra un elemento ordenador del espacio andino, que pudo manejar una extensa y desigual superficie de aproximadamente cuatro millones de kilómetros cuadrados, con una red de mas de 23 mil kilómetros de caminos, que conectaban los centros administrativos y religiosos del mundo Andino y, a su vez, los más diversos focos de materias primas e industrias.

El sistema vial inca se extiende en los territorios de cinco países del continente sudamericano: Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador y Perú y toca tímidamente el sur de Colombia.

Por mucho tiempo, desde la inserción occidental en el mundo andino, las comunidades, alguna vez articuladas por el Qhapaq Ñan, fueron progresivamente desprendidas de su eje de cohesión y muchas veces condenadas a una debilitante autarquía, que en nada benefició a su desarrollo. El sistema que constituyó su posibilidad de comunicación, fue marginado por la introducción de vías carrozables, cuyos requerimientos topográficos hacen costosa y difícil su habilitación en la cordillera. Eso nos enfrenta, hoy en día, a un contradictorio paisaje de exitosos asentamientos antiguos y condiciones de extrema pobreza a lo largo de muchos de los tramos del Qhapaq Ñan. Pero nos enfrenta, también, a territorios en donde el abandono ha permitido conservar y mantener activos los valores nativos, naturales y culturales, que permiten rescatar el notable patrimonio andino de la diversidad.

El Qhapaq Ñan, con sus herencias milenarias y sus potencias tecnológicas y artísticas originarias está en gran parte visible y aun hay varios de sus tramos en uso. Sus servicios de apoyo, con hospedajes y caseríos, sus ciudades o santuarios de destino, están aun allí, en condición de testigos de una de las grandes obras de la humanidad. Requieren cuidado y trato adecuado. Su recuperación para fines



de visita y testimonio, puede además ser de beneficio para reintegrar las regiones a un circuito de relaciones nuevo, dentro de los términos de nuestro tiempo. Conseguir la inclusión del Sistema Vial Inca, Qhapaq Ñan, a la Lista de monumentos del patrimonio mundial de la UNESCO, hace posible la integración regional en pos de la unidad de aquellos pueblos y países separados por la historia reciente.

Cuando Francisco Pizarro y sus asociados llegaron al Perú, en 1532, ingresaron a un país cruzado por esa compleja red de comunicaciones, que no sólo permitía trasladarse de un lado a otro del territorio por caminos bien trazados y bien servidos, sino que gracias a ella circulaban las noticias y los bienes con gran rapidez, con un alto grado de eficiencia y seguridad. Gracias a eso, los pueblos de la sierra recibían con prontitud los productos del mar y, asimismo, llegaban a los valles costeros las maderas finas y las plumas policromas de los bosques húmedos de la amazonia. Gra-

cias a eso, los Incas del Cusco podían administrar el trabajo y la producción de territorios alejados en miles de kilómetros de esa ciudad. Los cañares, naturales de la sierra sur del Ecuador, y los chachas de Amazonas, vivían en los valles del Cusco y en las cuencas templadas de otras provincias incaicas, sin perder, por esta causa, el acceso a sus bienes nativos ni el contacto con sus parientes. Tan era así que, en poco tiempo —después de la conquista española— los diversos pueblos que cumplían tareas comunales de servicio al Tawantinsuyu en muy diversos lugares del Imperio, retornaron a sus lugares de origen, sin demora; los españoles pudieron llegar sin cansancio desde Cajamarca hasta el Cusco en pocos días, premiados por la hospitalaria generosidad de los servicios de comida y abrigo que ofrecía el camino.

Tres siglos después, ya entrado el siglo XX, la instalación de los medios mecánicos de transporte indujo a una política de comunicación terrestre ba-



5. Puya Raimondi. Cirilo Vivanco.

6. El Qhapaq Ñan ha sido trazado labrando los afloramientos rocosos en las alturas de Lauricocha, Huanuco. Elmer Cuente.

sada en el uso de los carros. Si bien lento, el abandono de los caminos peatonales o de acémilas fue en ascenso, provocando la habilitación de carreteras —que son caminos para rodar y no para caminar. Al articular las nuevas tecnologías del transporte con una opción económica exportadora, las estrategias de comunicación se trasladaron abiertamente hacia la costa —en conexión con los puertos— donde había espacios susceptibles de ser habilitados como terrenos horizontales, cortando los desiertos vecinos al mar.

La consecuencia de la construcción de la carretera Panamericana, costeña, como la gran vía longitudinal que conectaba el país entero, fue un fuerte disloque en la comunicación del resto del país, dado que el esquema de comunicación resultante establecía una conexión fluida de los pueblos de la sierra con los puertos de la costa, pero con ninguna o muy poca posibilidad de articulación de los pueblos entre sí. El resultado fue el ascenso de la incomunicación. Se instaló como norma la imposibilidad de promover un mercado interno que vinculase estructuralmente el campo con las ciudades y una creciente tendencia a la migración transversal —de la sierra a la costa— y la lucha por construir costosas y no siempre eficientes carreteras en todo el inmenso circuito de asentamientos humanos que hay en el Perú. Con un esquema así, la Amazonia, desde al selva alta cordillerana hasta los llanos, quedó en la marginalidad más absoluta.

Esta opción vial consolidó el centralismo limeño y fue el eje del desarticulado crecimiento urbano de la segunda mitad del siglo XX, que generó una red lineal de carreteras, nacida obedeciendo la oferta de un proyecto de desarrollo urbano que no tenía los cimientos de la articulación económica y social que sustentan la conexión entre los diversos agentes de la producción y el consumo, que son la base real de la estructura urbana. Si bien no es la única, es ésta una de las principales fuentes de extrema pobreza

que cubre los extremos y las márgenes de esa red en los desniveles de nuestra geografía. También, desplazó la vieja red de articulación andina, que tenía como eje central la cordillera de los Andes. La opción originaria andina, conducía a una solución peatonal, donde el camino debía facilitar el tránsito de personas, séquitos y caravanas, muchas veces acompañados por recuas de llamas, conduciendo a los trajinantes por senderos firmes y bien trazados. Se recorría longitudinalmente la cordillera, salvando las pendientes con el uso de escalinatas, salvando las quebradas con el uso de puentes y habilitando “pasos” en los puntos del camino donde los macizos imponían soluciones tales como túneles o extensos tramos construidos.

El “Qhapaq Ñan” era el camino principal, de donde se desprendían una serie de caminos laterales que vinculaban el eje longitudinal con todos y cada uno de los asentamientos humanos instalados en las cimas, laderas y quebradas de la cordillera. Desde todos los puntos era posible llegar a una red que era radial o lineal según la demanda de los territorios. De ese modo, los productos de la tierra podían transitar de uno a otro confin del país, según la demanda de las necesidades y los proyectos, pero sobre todo podían conectar con eficiencia a los vecinos próximos y lejanos, permitiendo un circuito de intercambios de bienes y servicios que hacían posible la eficiente prestación de ayudas mutuas en todas las circunstancias en que éstas fueran necesarias.

Este régimen caminero, que tenía trazos bien delimitados, con señalización de las rutas mediante una definida fijación de los linderos del camino, iba acompañado, además, de una política generosa de reservas y conservas de alimentos y vestidos, mediante la instalación —en la vera de los caminos— de almacenes, “qollqas”, donde se guardaban los excedentes para cubrir las demandas no previstas, que iban, a su vez, acompañados de las estaciones, “tambos”, donde los cami-

nantes podían reposar y reponer energías. De este modo, a lo largo de los más de 30 mil kilómetros de la ruta, los viajeros sabían que podían transitar sin desviarse del camino, con la plena seguridad de disponer de las facilidades de bienes y servicios necesarios para largos trayectos.

El camino hacía posible que los "chaskis", mensajeros del Inca, llevaran las noticias de todo el imperio en poco tiempo, facilitando la intervención del Estado en todas las instancias administrativas en las que éste estaba comprometido. Era el mismo medio gracias al cual el Inca recibía en el Cusco los beneficios del tributo que llegaba en la forma de bienes —como pescados frescos del mar— o de fuerza de trabajo itinerante. También era el medio gracias al cual se trasladaban los ejércitos del Inca a establecer las condiciones impuestas por el Estado en las zonas sometidas por el Cusco.

Así pues, ese camino de los Incas causó una explicable sorpresa entre los españoles que lo encontraron en pleno funcionamiento. Los tramos enlosados, muchos de ellos protegidos por murallas que acompañaban a los séquitos por largos recorridos, así como la anchura de los trazos, fijados con bordes claramente visibles en la mayor parte de los trayectos, convierte a la vía —además de un verdadero servicio— en un increíble espectáculo.

Espectáculo sí, de armonía y seguridad, que se combina con el que ofrece el paisaje natural andino, policromo y diverso. De los más de 7 mil kilómetros de largo que tiene la cordillera de los Andes, unos 5 mil estaban cubiertos por el Qhapaq Ñan. En esos 5 mil kilómetros se registra la variedad más notable de paisajes que hay en el planeta, desde los ambientes gélidos de las montañas nevadas, que se rodean con páramos y estepas frías, hasta las quebradas con bosques húmedos o secos —según la latitud— y las sabanas y los valles vecinos, templados o cálidos y, luego, los arenales y roqueríos de todos los colores de las sierras áridas. Bosques verdes, este-



pas amarillos y roquedales con cactus desparramados son cuadros que el trajinante puede ver en una sola jornada de Qhapaq Ñan, yendo luego a reposar en el valle o el abra donde está instalado el tambo o la ciudad de su destino, contemplando las montañas, cuyos "apus" le dan protección.³

En términos de patrimonio arqueológico es, sin duda, el mayor monumento que se conoce en el Continente americano y que es compartido por cinco países andinos. En esa ruta viven hoy comunidades de agricultores, pastores, mineros y pescadores; hay pueblos cuyas artesanías cruzan los mares gracias a la riqueza de sus formas y contenidos, mientras otros las guardan sin poder traficarlas. Es una ruta colapsada, saturada de promesas de retorno.

La tecnología de las comunicaciones ha avanzado notablemente, aun cuando sigue siendo básicamente una tecnología al servicio de las geografías planas, con un alto costo para las montañosas, pero entre ellas hay —co-

mo las ferrovías— sistemas durables que tal vez siguiendo la ruta del Qhapaq Ñan permitan rescatar las bondades de un régimen interconectado entre la gente de este país maravilloso, que puedan movilizar los bienes y las personas, que por demandas de la producción o del turismo requieran de ella.

¹ Hernando Pizarro [1533]. Carta de H. P. a los Oidores de la Audiencia de Santo Domingo. En: *Tres Testigos de la conquista del Perú*, pp. 47-65. Selección y Prólogo del Conde de Canilleros (pp. 14-30). Madrid: Espasa Calpe, S.A., Tercera Edición, 1964 (p 57).

² Alexander von Humboldt [1813]: *Sitios de las cordilleras y monumentos de los pueblos indígenas de América*. Trad. de Bernardo Giver. Buenos Aires, Hachette, 1968.

³ "Apus" son los dioses o fuerzas naturales que protegen la vida y dan seguridad.