

# El Qhapaq Ñan, superviviente del paso del tiempo

Los pueblos andinos nos han dejado una gran herencia cultural y patrimonial que ha perdurado durante siglos hasta nuestros días. Entre este rico legado, destaca la llamada Qhapaq Ñan, todo un complejo viario que unificó gran parte de América Latina y que sigue muy vivo. Por su importancia, fue declarado por la UNESCO Patrimonio Mundial de la Humanidad en 2014, siendo uno de los bienes culturales más complejos que hayan sido tratados por el Comité.

## ¿Qué es el Qhapaq Ñan?

El Qhapaq Ñan es un sistema de caminos que atraviesa la cordillera de los Andes por seis países sudamericanos. Fue levantado por los incas sobre una red de vías preincaicas, con los wari y los chimu durante el Horizonte Medio. En el marco de los

siglos XV y XVI «denominado Periodo Tardío», los incas unificaron los distintos territorios conquistados y extendieron esta red viaria por todos los territorios del Imperio para integrarlos. Así, el Qhapaq Ñan se convirtió en una herramienta clave para su proyecto político, militar, ideológico y administrativo conocido como Tawantinsuyu —Imperio Inca, las cuatro partes juntas (Gómez, 2012: 138).

El Tawantinsuyu comprendía cuatro grandes distritos o partes «suyus» (Imagen 1) cuyos límites convergían en el Cusco, la capital: Antisuyu, Chinchaysuyu, Cuntisuyu y Qollasuyu. Cada suyu estaba subdividido en provincias o wamanis. Desde la actual Plaza de Armas de Cuzco, partían cuatro caminos que se dirigían hacia cada región (Emil, 2020: 41).

Se distinguieron dos grandes caminos, el transversal y el longitudinal. Este último se ubicaba en la sierra y era el mencionado Qhapaq Ñan, el Camino Real Inca. Se extendía desde Quito (Ecuador) hasta Santiago (Chile). Por otro lado, el Camino Longitudinal se extendía por toda la costa y el litoral desde el sur del Ecuador hasta el norte de Chile. Una serie de caminos transversales se desprenden del Qhapaq Ñan, atraviesa las montañas y quebradas de los Andes occidentales hacia la costa y se une con el Camino Longitudinal Costero. Los caminos de penetración a la selva se desprenden del Camino Longitudinal de la Sierra y descienden hacia la región oriental de los Andes (López, 2013: 17, 46-49).

## Construcción y componentes arquitectónicos

El Estado se encargó del financiamiento de estos caminos provocando el movimiento de una gran cantidad de recursos humanos y materiales. El levantamiento de esta red viaria pasaba por las siguientes fases: trazado, cimentación, pavimentación, drenaje (a través de zanjas y canales) y mantenimiento.

Respecto a las técnicas empleadas en su construcción, éstas se adaptaron a la localización geográfica y el tipo de superficie del suelo, es decir, si era de



**Figura 1.** Sistema Vial Andino. Suyus y caminos.

[Fuente.](#)



**Figura 2.** Tramo de escalinatas en la provincia de Ayabaca, en Piura (Perú). [Fuente](#).

arena, roca, terreno agrícola, estepa de puna o superficie inundable. El Qhapaq Ñan recorre una gran diversidad de paisajes de costa, sierra, desierto, altiplano y selva amazónica. Se tuvo en cuenta las laderas naturales y otros factores medioambientales, como terrenos abruptos, grandes altitudes, la erosión de las lluvias y arroyos (López, 2013: 24-28; y González, Aguilar y Garrido, 2015: 31).

En todo el Qhapaq Ñan podemos identificar distintas construcciones muestra de la adaptación al medio. En la sierra, se aprecian muros (laterales o de contención), rampas y escalinatas (Imagen 2), mientras que en el desierto y en la costa, caminos construidos sobre arena o tierra y delimitados con postes de madera, bordes de piedras alineadas y muros de piedra y barro, adobe o tapia (López, 2013: 24 y 25).

Otros componentes arquitectónicos del Camino Inca fueron los puentes (puentes de tablero rígido, hechos de madera o piedra, y los de tablero suspendido, elaborados con fibras vegetales), alineamientos de piedras y túneles (el túnel de galería, el falso túnel y el túnel natural) (López, 2013: 38-43). Para señalar los caminos, se emplearon pinturas rupestres (Imagen 3) elaboradas sobre paneles rocosos en farallones y los petroglifos grabados sobre rocas localizadas en la vera del camino (López, 2013: 51).

A lo largo de todo el Camino Inca, se establecieron una serie de establecimientos que ofrecían servicios al viajante, muy bien localizados. Estos fueron: los tambos (Imagen 4), construidos para albergar y abastecer a los viajeros; los centros administrativos provinciales para gobernar a las poblaciones que habitaban en estos lugares; las colcas (Imagen 5), que eran graneros y almacenes utilizados por los ejércitos

y por los funcionarios que viajaban en misión oficial; los chasquiwasís o “casas de chasquis”, personas encargadas de llevar los mensajes hacia otras localidades; y las apachetas (Imagen 6), que eran acumulaciones en forma cónica de pequeñas piedras dejadas como ofrendas al Pachacamac, a la Pachamama, al Sol, entre otras deidades (López, 2013: 53).

### Durante el dominio español

Muchos cronistas describieron sobre cómo eran estos caminos y los distintos sitios arqueológicos ubicados en torno a ellos. Entre estos, destacan Miguel de Estete, y Pedro Pizarro y, Pedro Cieza de León. El Qhapaq Ñan se siguió utilizando, pero sufrió un deterioro por el aumento de transeúntes y el paso de carruajes y caballos causado por sus herraduras, y la falta de mantenimiento. (González, Aguilar y Garrido, 2015: 64).

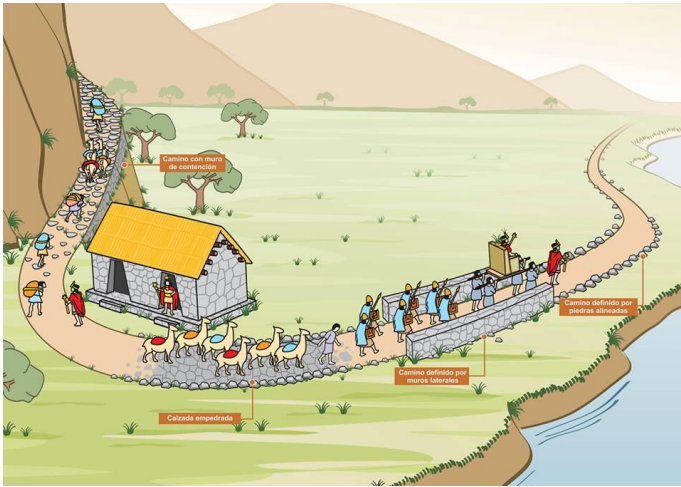
En los siglos XVIII y XIX, célebres viajeros asombrados por la gran obra de ingeniería incaica también escribieron, como Humboldt (1802), Squier (1974 [1877]), Raimondi (1874 - 1879) y Markham (1880). No obstante, quien por primera vez investigó científicamente el sistema vial inca fue John Hyslop (López, 2013: 21).

### Actualmente

El Qhapaq Ñan es un patrimonio en uso, es decir, por él siguen transitando poblaciones enteras. No se puede hablar de «ruinas», sino como una entidad viva que continúa en nuestros días. A través de



**Figura 3.** Pintura rupestre de Cuchimachay, cerca de Tanta (Perú). [Fuente](#).



**Figura 4.** Reconstrucción de un tambo al lado del camino (dibujado por G. Bedoya 2011, a partir de von Hagen). [Fuente.](#)

los distintos «Proyecto Qhapaq Ñan» desarrollados por distintas entidades gubernamentales de Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, su conocimiento va en aumento (Copa y Herrera, 2020: 54).

## Conclusiones

La Red Viaria Inca fue y es producto de la necesidad de conectar los grupos y territorios incorporados y desplegar simbólicamente su poder, estos caminos fueron levantados siguiendo las condiciones geográficas de los Andes, desde altiplanos y cumbres a más de 6.000 m s. n. m (González, Aguilar y Garrido, 2015: 30; y Ayelén, 2020: 16). Es ejemplo de alto desarrollo social y tecnológico de los pueblos andinos que alcanzó su auge con los incas, así como su interculturalidad y una cosmovisión comunitaria (Gómez, 2012: 146; y López, 2013: 21).



**Figura 5.** Colcas de la zona arqueológica de Chacamarca (Perú). Autor: Edgardo Solórzano.



**Figura 6.** Apacheta del Salar de Huasco, en Pica (Chile). [Fuente.](#)

## BIBLIOGRAFÍA

Gómez Salazar, D. (2012): El Qhapaq Ñan: un camino vivo. Interculturalidad: un acercamiento desde la investigación. coord. Anita Krainer y Martha Guerra. Quito: FLACSO.

López Vargas, S. (2013): Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan. coord. Guido Casaverde Ríos. Ministerio de Cultura.

González Díaz, S., Aguilar Hidalgo, J. y Garrido Escobar, F. (2015): Qhapaq Ñan. El Sistema Vial Andino y los Incas en el Norte de Chile. coord. Tomás Sepúlveda Schwember. Consejo de Monumentos Nacionales.

Ayelén Sosa, V. (2020): El proyecto Camino Ancestral Qhapaq Ñan: a modo de introducción. Camino ancestral Qhapaq Ñan Una vía de integración de los Andes en Argentina. Ministerio de Cultura.

Emil Nielsen, A. (2020): El Tawantinsuyu: cosmología, economía y organización política. Camino ancestral Qhapaq Ñan Una vía de integración de los Andes en Argentina. Ministerio de Cultura.

Copa, M. y Herrera Salinas, C. L. (2020): El Qhapaq Ñan como memoria ancestral de los pueblos andinos. Camino ancestral Qhapaq Ñan Una vía de integración de los Andes en Argentina. Ministerio de Cultura.

### **María Dolores Rodas Romero**

Graduada en Arqueología por la Universidad de Sevilla, bajo las especialidades de Hispania Romana e Historia de América. Ha participado en diversas campañas de excavación, tales como Itálica (Santiponce, Sevilla), la Villa Romana de Los Villaricos (Mula, Murcia) y Munoandi (Azkoiti-Azpetia, Gipuzkoa). Actualmente, es profesora en el Aula de Mayores de la universidad Pablo de Olavide. Ha colaborado como alumna interna en el proyecto 'Itálica Patrimonio Mundial' en el Departamento de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Sevilla.



ARQUEOTIMES