

## **QHAPAQ ÑAN – SISTEMA VIAL ANDINO: UN SÍMBOLO DE LOS PAISAJES VIVOS ANCESTRALES**

**VITRY, Christian**

Universidad Nacional de Salta  
chvitry@gmail.com / yahoo.com

### **Sistema Vial Andino**

Existen lugares, donde los paisajes y muchas de sus geoformas, parecen haber ejercido una particular influencia sobre las personas. Tal es el caso de la cordillera de los Andes, especialmente, durante los siglos XV y parte del XVI, momento en el cual estuvieron en su apogeo los Incas.

La política expansiva del Tawantinsuyu (estado inca), permitió un dominio territorial que se extendió, desde el sur de Colombia hasta el sur de Santiago de Chile y el norte de la provincia de Mendoza en Argentina, ocupando una superficie aproximada de dos millones de kilómetros cuadrados.

La conquista territorial incaica, no sólo fue de índole política – económica, sino también, simbólica – religiosa. Tampoco fue exclusivamente “horizontal”, sino que tuvo un componente “vertical” muy importante, pues se sabe de dos centenares de montañas que fueron ascendidas y, sobre las cuales, se construyeron recintos ceremoniales. En algunas de ellas se realizaron ofrendas humanas a más de 6.700 metros de altitud.

Los seres humanos nos encargamos de construir paisajes. Le otorgamos vida, contenido y significado a las manifestaciones de la naturaleza, creando un universo simbólico en cada rincón que habitamos.

Al considerar al paisaje como una construcción social, dotado de componentes simbólicos que definen e identifican a una cultura y un momento de la historia, contemplamos otras herramientas de análisis que exceden al campo específico de la arqueología, tales como la geografía cultural, semiótica, historia de las religiones y la antropología.

Además de las variables descriptas anteriormente, consideramos que los paisajes arqueológicos son un producto socio-cultural creado por la objetivación, sobre el medio y en términos espaciales, de prácticas sociales de carácter material como ideal. Esto implica que las espacialidades están impregnadas de significados culturales y sociales, que se expresan mediante la cultura material, desde lo arquitectónico pai-

sajístico, hasta en objetos mobiliarios de pequeñas dimensiones. Entre estos objetos se encuentran algunas figurillas confeccionadas en concha marina del género *Spondylus*, proveniente de la costa cálida ecuatoriana. El *Spondylus*, conocido también como “mullu”, fue un molusco con una gran importancia religiosa y fue motivo de intenso tráfico e intercambio durante miles de años y con una importancia relacionada con lo ambiental, ya que, a través de su etología se podía predecir el hoy conocido fenómeno del Niño.

Analizar el mundo andino prehispánico donde lo natural y cultural formaban una unidad indisoluble, donde las montañas fueron apus o dioses con los cuales las personas se relacionaron a través de un diálogo diferido mediado por las ofrendas, un mundo en el cual se creía que las piedras tenían almas, los espíritus habitaban en los manantiales y donde la muerte de un niño podía restaurar el equilibrio del universo (McEwan et al., 1992). Donde la tierra y el mar se manifestaban como deidades femeninas (Pachamama y Mamacocha), un mundo dinámico de objetos inanimados con vida y sentir. El estudio de tal mundo es un desafío tanto intelectual como físico, y que abordamos a través de la densa red de caminos que tejieron el paisaje andino desde hace siglos, el Qhapaq Ñan.

### **El sistema vial inca como conector del paisaje**

Durante la expansión de los incas en nuevos y distantes lugares, existieron dos elementos que fueron fundantes: la sacralización de los espacios y la construcción de los caminos. Uno conformando la infraestructura simbólica y el otro la infraestructura edilicia, brindando protección y seguridad en ambos sentidos. Dos elementos que son una prolongación orgánica de un cuerpo, cual evaginaciones o tentáculos que se fueron ampliando hacia nuevos espacios, pero no al azar, sino más bien mediante un planificado proceso que pudo haber sido de la siguiente manera: 1) la exploración socio ambiental (directa e indirecta), 2) la negociación, con sus acuerdos y desacuerdos, 3) la planificación estratégica, contemplando las poblaciones, los recursos, la conectividad, los símbolos y principales deidades, las alianzas estratégicas, la potencialidad general del área, etc. 4) la construcción de la infraestructura y los caminos, y finalmente 5) el funcionamiento pleno y las nuevas exploraciones o renegociaciones desde cada nodo o centro administrativo (Vítory 2015). Esta expansión y ese proceso planificado y negociado permanentemente con los habitantes de los diferentes lugares se constituyen en el momento fundante de una nueva espacialidad. Sobre la base preexistente y sin eliminar las narrativas del paisaje instauradas, los incas re fundan el espacio a una escala mayor, trascendiendo los límites acotados de las etnias anexadas al Tawantinsuyu.

Los paisajes dejan de ser locales y se convierten en regionales, con referentes geoculturales a miles de kilómetros de distancia, como también a algunos miles de metros de altura. Un paisaje jerarquizado y estructurado mediante narrativas o his-

torias particulares tendientes a reforzar la grandeza y poder de los cusqueños. Pero también, posibilitando el acceso a diferentes pisos ecológicos que permitió a las sociedades un mayor nivel de autosuficiencia en el modelo productivo (Martínez, 2009).

Los paisajes humanizados y sociales cobran más vida que nunca y el gran conector que hilvana y cohesionan toda esta geografía sagrada es el sistema vial. Por tanto, la expansión del Tawantinsuyu es más orgánica, integral y ritual que geopolítica y económica. Es más efectivo un dominio a través de la religión e ideología que mediante acuerdos económicos y políticos.

En 1532 se produce el colapso del Tawantinsuyu en manos de Francisco Pizarro y con ello se inicia una mutación en el uso y concepción del espacio. Se abandonan paulatinamente las montañas para privilegiar las costas; los valles y quebradas son sobre ocupados en detrimento de laderas montañosas que eran zonas productivas, y, las poblaciones que habitaban esos lugares quedaron en un espacio de marginalidad e incomunicación.

El Qhapaq Ñan – Sistema Vial Andino fue declarado Patrimonio Mundial por UNESCO en junio de 2014, un proyecto panandino que supera las fronteras políticas actuales para situarse en escenarios internacionales (Martínez, 2009), tendientes a salvaguardar el patrimonio natural y cultural que se constituyen en los testigos de una manera diferente a la actual, y necesaria de aprender a favor de la sanidad de un ambiente deteriorado que está empezando a colapsar. Las comunidades rurales andinas hoy empiezan a tener una oportunidad de mejorar su calidad de vida y potenciar la conectividad que siempre tuvieron. Territorio y patrimonio se conjugan intentando rescatar concepciones y usos espaciales ancestrales, que serán la base de la construcción de nuevas identidades espaciales de los pueblos andinos.

## Bibliografía

- Martínez, Guadalupe. 2009. Qhapaq Ñan: El Camino Inca y las transformaciones territoriales en los Andes Peruanos. *Éria*. 78-79, págs. 21-38. España.
- McEwan, Colin y Maarten Van de Guchte. 1992. El tiempo ancestral y el espacio sagrado en el ritual estatal incaico. En: *The ancient Ameritas: Art from sacred landscapes*, ed. Richard F. Townsend, pp. 359-371. The Art Institute of Chicago.
- Vitry, Christian. 2015. El rol de los apus y el qhapaq ñan en la expansión del Tawantinsuyu. (Inédito) Manuscrito presentado en el *Taller Internacional Qhapaq Ñan I. En torno al sistema vial incaico*. San Pedro de Atacama 23 – 26 de marzo de 2015.