

El Sistema Vial Inca y los desafíos para su conservación en tiempos modernos

Perspectivas para la salvaguarda de su autenticidad e integridad cultural

Lic. Moisés Ríos Canales
Área de Conservación
Proyecto Qhapaq Ñan – Sede Nacional

La Normativa en conservación:

La conservación del patrimonio arqueológico como ciencia se forja desde las discusiones y debates teóricos. Es Viollet Le Duc (Francia, 1814 - 1879) de la escuela racionalista, quien sustenta la perspectiva de la llamada "unidad de estilo". En ese mismo contexto, John Ruskin, (1819-1900) representa la conciencia romántica en contraposición a la restauración de estilo, defendiendo la autenticidad histórica¹. Otro eje dinamizador son las intervenciones de restauración realizadas en estructuras arqueológicas como el Arco de Tito (1818), El Coliseo Romano (1826) (Italia), Cnosos (Grecia), éste último marca una impronta importante en la construcción de la teoría conservativa por el grado de intervención realizada.

Posteriormente, Camilo Boito (1836-1914) considerado como el padre de la restauración científica o del restauro moderno, fue el inspirador (junto a Gustavo Giovannoni), de la famosa Carta de Atenas de 1931², documento que marca un punto de inflexión en la visión conceptual y metodológica de la Conservación, donde se van insertando criterios de protección indirecta, como la importancia de las legislaciones promulgadas en cada país. Asimismo, muy interesante para la época es la recomendación del empleo de materiales modernos para la consolidación de los edificios antiguos, aprobando el empleo juicioso de todos los recursos de la técnica moderna³.

La Carta de Venecia de 1964⁴ es el producto de las nuevas ideas, representadas por la escuela de restauración crítica a cargo de Cesare Brandi. En ella se resalta que la conservación de monumentos es una constancia en su mantenimiento y que debe tener una función útil a la sociedad sin alterar la ordenación de los edificios. Se generan entonces nuevos conceptos de protección y conservación del marco tradicional o circundante. Se establece, además, que la restauración es una operación que debe tener un carácter excepcional, estableciéndose que su límite está allí donde comienza la hipótesis.

En la actualidad, se cuenta con una serie de documentos, producto de consensos y debates sobre los criterios y métodos utilizados en conservación patrimonial entre las décadas de 1960, 1970 y 1980. A la fecha, sería inconcebible cualquier intervención que afecte al patrimonio arqueológico, sin estar relacionada con su entorno, territorio y paisaje. Es importante indicar que a través del tiempo la conservación potencia el uso de modernas tecnologías hoy en día complementada con bancos de datos, sistemas de información y presentaciones virtuales.

¹ Jukka Jokilehto. A History of Architectural Conservation. The Contribution of English, French, German and Italian Thought towards an International Approach to the Conservation of Cultural Property, 1986.

² Carta Internacional de Atenas. Comisión Internacional de la Cooperación Intelectual Dependiente la Organización de Naciones, *para la conservación de Monumentos Artísticos e Históricos*.

³ Ceschi Carlo. Teoría e Storia del Restauro. Mario Bulzoni Editore

⁴ Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y de Conjuntos Histórico-Artísticos (1964). Aprobada por ICOMOS en 1965

La conservación del Sistema Vial Inca:

El Estado peruano, a través del Ministerio de Cultura, desarrolla dentro de su política cultural una estrategia para la identificación, protección, conservación y puesta en uso social del Sistema Vial Inca, el mayor monumento de la historia americana construida por el Estado Inca en el Siglo XV. Esto se inicia a partir del Decreto Supremo N° 031-2001-ED⁵, que declara de interés nacional la investigación, identificación, registro, conservación y puesta en valor del Camino Inca, Qhapaq Ñan.

La visión de conservación que manejamos se basa en la síntesis de conceptos, criterios y metodologías, lo que implica un trabajo multidisciplinario que aglutina una serie de variables que inciden directamente en su conservación. Ello supone saber qué queremos conservar, en base a lo cual planteamos su singularidad cultural:

*“El Qhapaq Ñan, fue concebido como el elemento unificador y la base del sustento de la compleja estructura organizativa Inca. Sin este elemento no hubiera sido posible que esta sociedad alcanzara uno de los desarrollos sociales más complejos de América, en un lapso de tiempo tan corto, integrando un territorio geográficamente adverso, con una diversidad cultural marcada por etnias establecidas a lo largo y ancho del territorio peruano y sudamericano. El Qhapaq Ñan fue el corolario de numerosos procesos de desarrollo de planificación y construcción llevada a cabo por diversas formaciones sociales anteriores a los Incas, quienes lograron articular a través de un extenso sistema de caminos y sitios asociados, una diversidad de paisajes culturales como sólo se puede encontrar en los Andes”.*⁶



Tramo Portachuelo – Tambo Real (Lima). Foto Archivo Proyecto Qhapaq Ñan

Esto nos hace tomar conciencia de lo representativo del Camino Inca como aglutinador de experiencias anteriores y como elemento integrador del territorio andino. A partir de lo señalado, se plantea la conservación de la autenticidad e integridad manifestada en los tramos y sitios asociados, respetando su historicidad y diseño, acudiendo a nuevas tecnologías y dentro de esfuerzos multidisciplinarios.

⁵ Firmado por el Presidente Valentín Paniagua Corazao en 2001. La Ley N° 28260 de junio de 2004, que otorga fuerza de ley al D.S. N° 031-2001-ED.

⁶ Guía para la Conservación del Sistema Vial Inca – Proyecto Qhapaq Ñan 2013. En proceso de edición.

Sobre las perspectivas de conservación:

El reconocimiento e identificación del Sistema Vial Inca, iniciado por el Ministerio de Cultura a través del Proyecto Qhapaq Ñan en el año 2002, permitió conocer una diversidad de elementos inmersos en la construcción de esta gran obra arquitectónica, que hasta la fecha tiene registrados en territorio peruano más de 25,000 Km de caminos prehispánicos y alrededor de 3,800 sitios arqueológicos asociados⁷. En ese sentido, se hace imprescindible la conservación de la red vial identificada a lo largo y ancho del país en los diversos niveles técnicos necesarios para su preservación para las futuras generaciones.



Tramo Huarautambo – Huánuco Pampa (Huánuco). Foto Archivo Proyecto Qhapaq Ñan

Se vienen realizando actividades dirigidas a la investigación y diagnóstico que nos permitirá proponer el estado de conservación del camino con la rigurosidad científica y técnica necesaria. A través de las experiencias adquiridas, se ha determinado que los principales agentes de deterioro del camino se han manifestado desde la presencia hispana (1532-1821), con la adaptación al transporte de caballos y acémilas y, posteriormente, en la República, con la construcción de carreteras transversales y longitudinales.

Posteriormente, el crecimiento desmedido de las ciudades costeras ha originado la pérdida de casi la totalidad del Camino Longitudinal de la Costa o Camino de los Llanos, registrado por los cronistas españoles a su llegada.

Debemos enfatizar que todos estos factores siguen ocurriendo aún en la actualidad: las obras de desarrollo minero, urbano, energético, industrial y agrícola han afectado importantes tramos de camino y descompuesto en mucho de los casos los paisajes asociados, sin embargo, el Ministerio de Cultura viene desplegando los esfuerzos para contrarrestar estos factores.

Se debe indicar que además de los factores antrópicos, la afectación se produce en similar o mayor grado por factores naturales, debido a la ubicación de muchos de los tramos de camino en áreas de vulnerabilidad climática, lo que ha afectado la gran infraestructura caminera y ha originado el colapso de infraestructura de soporte y los sistemas de drenaje.

⁷ Según los informes de las áreas de identificación y registro del Proyecto Qhapaq Ñan en las Sedes Nacional y Cusco.



Tramo Pumpu - Chacamarca. Foto Archivo Proyecto Qhapaq Ñan

Afrontando el reto de conservar el Qhapaq Ñan:

El Proyecto Qhapaq Ñan enmarca el desarrollo de sus actividades de conservación en lineamientos teóricos y metodológicos (tocados en los párrafos anteriores), articulando estos aspectos con el reto de la conservación de esta gran infraestructura.

Se viene trabajando dentro de niveles específicos y diferenciados, a saber: conservación preventiva, conservación de emergencia y el de intervención. Todas estas medidas y acciones deberán respetar el significado histórico y estético así como las propiedades físicas del bien cultural.

- *Conservación preventiva:* Son las medidas y acciones que tengan como objetivo evitar o minimizar deterioros o afectaciones de la red vial. Se realizan sobre el contexto o el área circundante al bien. Estas medidas y acciones son indirectas, no intervienen el soporte y las estructuras de los bienes. No modifican su apariencia, se monitorea las condiciones ambientales, planificación de emergencias así como la sensibilización de la población, capacitación del personal, saneamiento físico legal, etc.
- *Conservación de emergencia o mitigación:* Se realizan peritajes en sitios asociados al sistema vial, con el objetivo de establecer las medidas de mitigación necesarias, se tiene como objetivo detener los procesos de afectación. Estas acciones se realizan cuando se identifica un deterioro inminente.
- *Nivel de intervención:* Son todas aquellas acciones aplicadas en partes determinadas de la red vial, tienen como objetivo detener deterioros, facilitar su apreciación, comprensión y uso. Estas acciones sólo se realizan en Proyectos Integrales de Tramos y Sitios. Se basan en el respeto del material original.

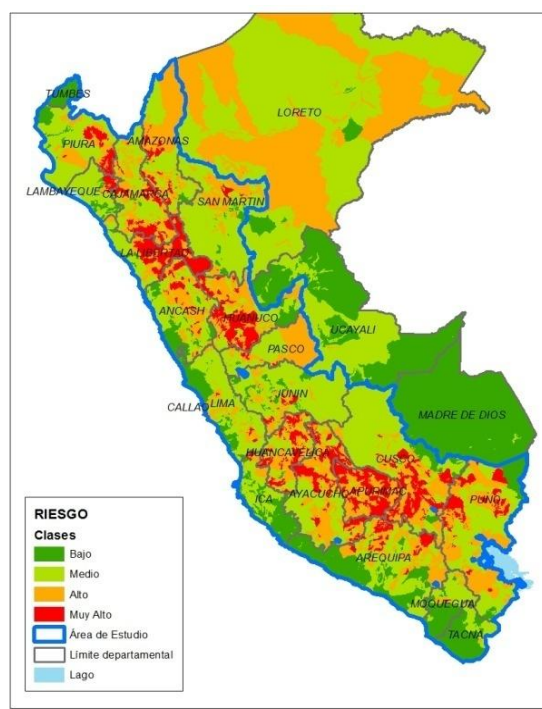
Nivel preventivo:

Se plantea un conocimiento del estado de conservación en el nivel nacional del Sistema Vial Inca, con fines de prevención y mitigación.

Para ello, se ha trabajado con un equipo multidisciplinario que ha diseñado una base de datos y que procesa la información generada por el Proyecto Qhapaq Ñan durante las

campañas de identificación y registro desde el año 2002, en el componente de conservación. Esta base de datos generará un mapa de vulnerabilidad del Qhapaq Ñan a nivel nacional, la misma que nos proporcionará una plataforma de información como herramienta de gestión de riesgos (geológico, natural, ambiental, antrópico, etc.), que sirva además como sustento para la toma de decisiones del proyecto.

- A la fecha, se ha elaborado una base de datos con variables de conservación con el soporte SIG correspondiente⁸, se ha procesado la información referente a la ubicación y estado de conservación de caminos y sitios del Qhapaq Ñan correspondientes a las cuatro macro regiones, identificadas y registradas.
- Se ha levantado información de sitios arqueológicos con componente Inca ubicados en Lima Metropolitana⁹, como primer paso para su protección y conservación.



Mapa SIG de Riesgos de Tramos y Sitios del Sistema Vial Inca. Proyecto Qhapaq Ñan

Nivel de emergencia (mitigación):

En los últimos años se ha incrementado la afectación de tramos del Sistema Vial Inca. Paralelamente se tiene una gran cantidad de sitios arqueológicos afectados que requieren de intervenciones de emergencia a fin de no perder su legado cultural, por lo cual se hacen necesarias intervenciones en este nivel, tanto en tramos como en sitios afectados, de esta manera se revertirán estas afectaciones, insertando la imagen y necesidad de conservar el Sistema Vial Inca a nivel nacional.

- Se han realizado diagnósticos del estado de conservación sobre afectaciones en tramos de camino y sitios arqueológicos, los cuales se reflejarán en la formulación

⁸ Se ha formulado el Proyecto SIG e Ingreso de Data de Conservación del Proyecto Qhapaq Ñan, a cargo de la Geógrafa María Inés Grández Mariño

⁹ El mes de noviembre y diciembre de 2012 cuatro equipos de Arqueólogos han levantado información sobre el estado de conservación de las Huacas de Lima con componente Inca, en el área de Lima Metropolitana.

de proyectos de intervención de emergencia para ser presentados a la Coordinación General del Proyecto Qhapaq Ñan.

Nivel de Intervención:

El componente de conservación es especializado y desarrolla sus actividades de acuerdo a sus objetivos, planificados y a su vez es transversal a las demás actividades que desarrolla el proyecto. En ese sentido, sus actividades se desarrollan en diversos aspectos inherentes a la especialidad:

Proyectos integrales:

Dentro de la nueva perspectiva de gestión del Proyecto Qhapaq Ñan, se vienen estableciendo las bases para estructurar una metodología estandarizada en las intervenciones de conservación de los Proyectos Integrales, se plantea la elaboración de un protocolo que enmarque las metodologías y la gestión del componente de conservación optimizando los recursos y afrontando los retos que plantea la conservación.

- Se han supervisado las intervenciones de conservación realizadas en los proyectos integrales de Huánuco Pampa, Huaycán de Cieneguilla, Cabeza de Vaca y Aypate. Paralelamente se viene procesando la información de anteriores temporadas que fundamentarán el protocolo.
- En el mes de marzo de este año se llevará a cabo el “Primer Taller de Conservación de Proyectos Integrales” que sentará las bases para conseguir los objetivos trazados por el proyecto en el componente de conservación.



Supervisión a las intervenciones de conservación del Proyecto Integral Cabeza de Vaca
– Tumbes. Archivo Proyecto Qhapaq Ñan

Diagnósticos de conservación:

Los Diagnósticos de conservación son de carácter multidisciplinario. Se realizan básicamente en tramos de caminos y sitios seleccionados del Sistema Vial Inca en base a criterios establecidos por la Coordinación General, como ubicación en áreas de pobreza, singularidad cultural, número de poblaciones beneficiarias, estado de conservación, vulnerabilidad, gestión del proyecto, entre otros.

Estos diagnósticos tienen el objetivo de identificar el estado situacional de la infraestructura caminera y de los sitios asociados para intervenir en su conservación e insertarlos como ejes del contexto socio cultural en el que se ubican.

- Conformación de equipos técnicos especializados para el desarrollo de los trabajos de campo para el diagnóstico del estado de conservación y formulación de proyectos en el ámbito nacional.
- Diagnóstico de tramos y sitios asociados al Sistema Vial Inca en los departamentos de Pasco (Zona Arqueológica Monumental Pumpu y Tramo de Camino Inca Pumpu – Huayllay) Junín (Tramo de Camino Inca Pumpu - Ondores). Se han realizado estudios especializados en geografía e hidráulica¹⁰,
- Se han realizado diagnósticos en varios puntos del País: Tramo Levanto – Chachapoyas (Amazonas), Sitio Arqueológico Xatun Xauxa (Junín), Sitio Arqueológico Quebrada de la Vaca (Arequipa), Sitio Arqueológico Incahuasi de Huaytará, Tramo Portachuelo – Tambo Real (Lima).
- Se viene realizando el diagnóstico del tramo Canturillas – Nieve Nieve y Chontay – San Vicente, ambos ubicados en el Proyecto Integral Tramo Xauxa – Pachacamac.



Diagnóstico del estado de conservación del Tramo Canturilla - Nieve Nieve. Proyecto Integral de Tramo Xauxa – Pachacamac. Archivo PQÑ

Bibliografía consultada:

- 1931 *Conferencia Internacional de Atenas.*
Carta Internacional de Atenas. Comisión Internacional de la Cooperación Intelectual Dependiente la Organización de Naciones, *para la conservación de Monumentos Artísticos e Históricos*

¹⁰ Se cuenta con un estudio de Hidráulica dirigido a la conservación de la Zona Arqueológica Monumental Pumpu,, estudio a cargo del Ing. Richard Pehovaz Álvarez, así como, el Informe de diagnóstico territorial del área afectada de la ZAM PUMPU, con fines de conservación elaborado por el Geógrafo Miguel Inchaustegui.

- 1957 Ceschi Carlo
Teoria e Storia del Restauro. Mario Bulzoni Editore
- 1964 ICOMOS
Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y de Conjuntos Histórico-Artísticos (1964). II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia 1964. Aprobada por ICOMOS en 1965
- 1986 Jukka Jokilehto
A History of Architectural Conservation. The Contribution of English, French, German and Italian Thought towards an International Approach to the Conservation of Cultural Property. D Phil Tesis. The University of York England.
- 2013 Lumbreras Flores, Luis Elias
Qhapaq Ñan: el camino de la diversidad. Un modelo de interculturalidad en los pueblos andinos. *Área de Gestión y Descentralización del Proyecto Qhapaq Ñan-Sede Nacional.*