Afectaciones históricas a la red vial inca y la necesidad del estudio documentario de carreteras para la investigación y el registro de caminos prehispánicos

Alfredo Bar Esquivel*

"Es propósito de mi Gobierno, una vez terminada la carretera a Ayacucho, continuarla, con la mayor actividad, hasta llegar a la ciudad del Cuzco, que, en día no remoto, debe volver a comunicarse por un camino, como sucedía en tiempo del Inca, con Cajamarca" (Augusto B. Leguía, 1924)[1]

Resumen

El presente artículo detalla una serie de referencias documentales sobre el continuo uso de los caminos prehispánicos y como estos han sido afectados durante las diversas circunstancias históricas que marcaron el desarrollo del país, resaltando principalmente las que se asocian a obras de construcción de caminos y carreteras realizadas en la región central durante los siglos XIX y XX.

Palabras clave

Caminos prehispánicos, red vial, construcción de carreteras

Historical damage and change on the Inca road network and the necessity of documentary research about highways to the register of prehispanic roads

Abstract

This article presents documentary references about the continued use of pre-Hispanic roads and how these were damaged during different historical circumstances in Peru, the author emphasizes those cases associated with construction of roads and highways made in the central Andean region during the nineteenth and twentieth centuries.

Keywords

Prehispanic roads, road network, highways construction

* Ministerio de Cultura del Perú, Proyecto Qhapaq Ñan – Área de Identificación, Registro e Investigación.

[1] Párrafo extraído del mensaje pronunciado por el presidente Augusto B. Leguía ante el pleno del Congreso el 12 de octubre de 1924, refiriéndose, entre otros aspectos, a las obras ejecutadas por el Ministerio de Fomento (Leguía 1924: 24).

Introducción

En el epígrafe que introduce este texto se resume no sólo la obsesión del ex presidente Leguía por construir una red de caminos de gran envergadura comparable a la red vial inca, sino también una de las principales metas y ambiciones de los diversos gobiernos de turno del país: dotarlo de una vasta red de carreteras que permitan su total integración económica, la cual por distintos motivos no siempre ha sido favorable a los diversos pueblos o ciudades interconectados por los antiguos caminos de herradura. Cabe señalar que no es propósito del presente artículo debatir al respecto de lo mencionado y detallar los beneficios o perjuicios de la red de carreteras en el ámbito social o económico, en cambio si es el interés realizar una breve presentación de los antecedentes que conllevaron a la creación de la misma y como esto contribuye en el conocimiento de los caminos prehispánicos que hoy vienen siendo estudiados y recuperados por diversos proyectos de investigación entre los que se encuentra el Proyecto Qhapaq Ñan dirigido por el Ministerio de Cultura.

A fin de entender la importancia de los diversos caminos que existen en los Andes y el valor que estos tienen para las comunidades que aún los transitan, debemos conocer primero los factores que permitieron su perduración en el tiempo, así como aquellos que incentivaron su paulatina transformación provocando en algunos casos su cambio por nuevas vías de comunicación. Esto nos lleva entonces a indagar sobre la "afectación histórica" de caminos, que en resumen, constituye todo evento social de gran envergadura que, enmarcado en un período específico de tiempo, contribuye a la pérdida y destrucción de los caminos prehispánicos o a su alteración y transformación. Dentro de este concepto pueden incluirse también diversos eventos de orden natural como las grandes avenidas y precipitaciones pluviales originadas por el fenómeno de El Niño o los sismos de gran magnitud, toda vez que afectan las poblaciones y las obras culturales de éstas asociadas al uso del territorio en que se encuentran.

Para lograr entender la trascendencia de los caminos prehispánicos y cómo se articulan con la red vial inca y junto a esta constituyen el antecedente de la actual red de carreteras, resulta necesario revisar las fuentes documentales que registren información sobre las rutas camineras seguidas en las diversas épocas históricas. Generalmente los documentos que con este fin tienden a ser revisados por los investigadores son las crónicas relacionadas a la conquista, las "Ordenanzas de Tambos" ligadas directamente a la conservación de caminos, las "visitas" realizadas por diversos funcionarios coloniales dando cuenta de los diversos atributos de pueblos o caminos y de cómo estos se integraban al sistema económico y administrativo español y, finalmente, las relaciones de viajes presentadas por diversos estudiosos de los siglos XVIII y XIX que describen los usos y costumbres de la sociedad de aquella época. Aunque estas fuentes son la base indispensable para el estudio y registro, no solo de los caminos, sino también de diversos aspectos históricos o arqueológicos, se hace necesario complementar estas fuentes con otras de diverso carácter que detallen los aspectos específicos del tema de estudio, en este caso la conservación de los caminos prehispánicos y cómo estos sufren un proceso de modificación constante en el tiempo. Así, al momento de plantear el estudio de determinado camino prehispánico y su consecuente registro, debe evaluarse también su continuidad o abandono y su conservación o destrucción a través del tiempo, considerando la revisión y estudio de documentos en los cuales puedan tratarse factores como:

1. Las guerras (sean de conquista, sublevaciones, independencia o entre naciones), ya que son los factores directos de la destrucción intencional de caminos y sitios arqueológicos asociados a estos.

2. Los eventos sociales que originen el abandono de determinadas áreas geográficas y, por ende, contribuyan al olvido de los sitios y caminos arqueológicos ubicados en estas[2].

3. Los procesos geo-climáticos que derivan en la pérdida de grandes extensiones de terreno ocasionando la consecuente desaparición de caminos, y cómo esto es atendido en su momento por las poblaciones afectadas.

4. Finalmente, el proceso de construcción de obras públicas ligadas al desarrollo de las regiones, las cuales tuvieron mayor impulso durante los siglos XIX y XX y conllevaron, entre otras cosas, el crecimiento urbano y la sobreposición de nuevas vías de comunicación en el trazo de los caminos prehispánicos.

[2] Puede tenerse como ejemplo el estudio de las "reducciones de indios" dictadas por el virrey Francisco de Toledo durante el tiempo que duró su Visita General al Virreinato del Perú (1570 – 1571), que conllevó no solo al traslado de poblaciones hacia zonas de más fácil acceso para el mejor control de indios, sino también el abandono de los caminos que conducían a las antiguas localidades y la creación de otros nuevos para unir las diversas reducciones con los centros de poder colonial.

En la búsqueda de esta información deben considerarse, por consiguiente, diversos tipos de documentos: los partes oficiales de batallas que detallan las rutas seguidas por los ejércitos en conflicto y las acciones seguidas en torno a los caminos que recorren; los informes administrativos que dan cuenta de los levantamientos populares ocurridos en distintas regiones del país, en los que se describe el uso o conservación de caminos (como en los casos de la rebelión de campesinos dirigida en la sierra de Ancash por Pedro P. Atusparia en 1885 o los sucesos de la rebelión aprista de 1932); los reportes de grandes desastres naturales y los informes técnicos sobre construcción de obras públicas, entre otras fuentes, que pueden encontrarse no sólo en publicaciones especializadas sino también en manuscritos, monografías y publicaciones periódicas. Una vez obtenida y ordenada la información documentaria base para el registro, puede realizarse un análisis comparativo con otra fuente de información gráfica; de modo que, fotografías áreas (de vista plana u oblicua) y cartas nacionales o catastrales actuales pueden ser comparadas con mapas anteriores al siglo XX y fotografías históricas en las que se pueda analizar la transformación de los caminos registrados en campo.

La importancia de revisar todas las fuentes propuestas recae en el hecho de que estas pueden contener detalles específicos sobre el trazo, proyección y características arquitectónicas de los caminos prehispánicos, muchas veces consignados como "caminos antiguos", que al ser estudiados con detenimiento, conducen a una interpretación más específica sobre su origen. La evidencia recogida en campo puede ser contrastada con la información obtenida en estas fuentes para, a partir de ello, observar qué segmentos de caminos presentan aún evidencia de su traza y arquitectura original o ya han sufrido una trasposición o pérdida de elementos.

La pérdida de los antiguos caminos del Inca durante la Colonia

Desde la conquista del imperio de los incas, han sido diversos los autores que han documentado su bien estructurada red de caminos, alabando la magnificencia de su obra y la fluidez de su tráfico. Cronistas como Miguel de Estete (1533), Pedro de Cieza (1553), Agustín de Zárate (1555), Pedro Sarmiento de Gamboa (1572), Martín de Murúa (1590), el Inca Garcilaso de la Vega (1604), Felipe Guaman Poma de Ayala (1614) y el jesuita Bernabé Cobo (1653), por citar solo algunos, han descrito las secciones de camino que transitaron durante el proceso de conquista o bien durante la visita a diversas localidades del Imperio en búsqueda de información para la redacción de sus crónicas. Aunque las percepciones que se encuentran en las crónicas suelen ser de admiración por los caminos, esto no derivó en la inmediata necesidad de conservarlos por parte del grueso cuerpo de españoles que transitaba por ellos durante la etapa de conquista o tras las guerras civiles entre los conquistadores. La continua y progresiva destrucción de caminos se dio entonces desde el momento mismo de su "descubrimiento" ya que los españoles no solo aprovecharon su trazo para el desplazamiento de tropas por las diversas regiones del Tawantinsuyu sino también los elementos demarcatorios que permitía el reconocimiento de las rutas camineras del Imperio entre los valles y desiertos de la costa; respecto a los grandes caminos longitudinales de la sierra y costa, por ejemplo, los cronistas señalaron tempranamente:

> Y en este lugar daré noticia del gran camino que los Ingas mandaron hazer por mitad dellos el qual, *aunque por muchos lugares está ya desbaratado y deshecho*, da muestra de la grande cosa que fue […] (Cieza 1995 [1553]: 189; resaltado nuestro)

> […] y así dura este camino por espacio de las quinientas leguas. Y dicen que era tan llano que podía ir una carreta por él, *aunque después acá, con las guerras de los indios y cristianos, en muchas partes se han quebrado las mamposterías destos pasos, por detener a los que vienen por ellos, que no puedan pasar* (Agustín de Zárate citado por Garcilaso 2007 [1604]: 800; resaltado nuestro)

> […] y en saliendo de los valles continuaban el mismo camino por los arenales, hincando palos y estacas por cordel, para que no se pudiese perder el camino ni torcer a un cabo ni a otro, el cual dura las mismas quinientas leguas que el de la sierra; y *aunque los palos de los arenales están rompidos en muchas partes, porque los españoles en tiempo de guerra y de paz hacían con ellos lumbre* […] (*Ibíd.*).

> […] se hubiera mirado más de los caminos para que sirviesen, pues era en beneficio de los españoles, aunque como no se mira más de al particular de cada uno y no al universal, todo se va consumiendo (Vásquez de Espinoza [1628] citado por Gutiérrez 1993: 158)

De acuerdo a estas citas, la progresiva destrucción de elementos constitutivos de los caminos, como los puentes de la sierra, fue producto de las guerras ocurridas desde el momento mismo de la Conquista; en tanto la pérdida de los demarcadores de caminos en la costa era indistinta a épocas de guerra o paz, esto no solo refleja el desinterés por reparar o conservar los caminos sino también, de una manera más sucinta, la propia desestructuración del sistema administrativo vial del Imperio Inca (que tenía una visión integradora más "longitudinal" de la región andina debido a sus necesidades militares y políticas, representadas en el trazo del Qhapaq Ñan que unía las ciudades de Quito y Cusco articulando a su vez diversos centros administrativos) en favor del sistema administrativo colonial de un carácter más "transversal", que priorizaba el flujo de productos entre costa y sierra integrando a su red de

comercio los antiguos tambos incas, lo cual finalmente con el devenir de los años hizo casi irreconocibles varias secciones de los caminos tan alabadas durante los primeros años de la Conquista. Al respecto y haciendo mención a los problemas internos de la sociedad colonial temprana, Garcilaso resumía que "[…] de toda aquella gran fabrica, no ha quedado sino lo que el tiempo y las guerras no han podido consumir […]" (Garcilaso 2010 [1614]: 802).

El panorama descrito para los primeros años de la Colonia contrastaba directamente con las disposiciones dadas en tiempos de los incas, ya que más allá de las propias contradicciones del Imperio, se tenía establecida la constante reparación de caminos precisamente por la utilidad de estos, como fuera notado por cronistas y visitadores:

> […] y era, determinado por algún rey que fuese hecho alguno destos caminos tan famosos, no era menester muchas provisiones ni requerimientos ni otra cosa que dezir el rey: Hagase esto […] (Cieza de León 1996 [1553]: 41).
>
> Estos caminos, juntamente con las puentes, acequias y calzadas en los lugares lagunosos y dificultosos de pasar, tenían sumo cuidado, para aderezarlos, los curacas y principales y gobernadores puestos por el Ynga, cada uno en sus provincias y pueblos, conforme el número de indios que tenía a su cargo (Murúa 2001 [1611]: 358).

Un caso específico de lo expuesto en estas disposiciones imperiales se presenta en el testimonio del curaca de los Chupachos, Diego Xagua, quien refiere que en tiempos del Inca "aderezaban los caminos desde Ambo hasta la huaca Guanacaure que son quince o dieciséis leguas la parte que les cabía" (Ortiz de Zúñiga 1967-1972 [1562], I: 27). Esta declaración es de interés ya que al tiempo en que se recoge este testimonio aún se mantenían grupos de mitimaes sirviendo en el tambo de Ambo, conjuntamente con grupos Yacha que al igual que los Chupachu llevaban tributos a los centros administrativos de Huánuco Pampa y Pumpu sirviéndose de los antiguos caminos que desde estos llegaban a la región de Huánuco.

Aunque posteriormente a los hechos de la conquista y la guerra civil que siguió, la "Ordenanza de tambos" de Vaca de Castro (1543)[3] intentase emular las órdenes del Inca y así confrontar la falta de mantenimiento de los caminos y tambos, en una perspectiva más amplia todo el proceso de abandono se incrementaría una vez asentado el poder español y continuaría durante el desarrollo de la Colonia, extendiéndose incluso durante los primeros años de la República, debido entre otras cosas al desprestigio de la cultura incaica en favor de la española.

La falta de un mantenimiento adecuado de los caminos dirigido por un ente estatal central, sumada a los factores bélicos recurrentes a lo largo de la historia (*v.g.* las guerras de reconquista inca, sublevaciones indígenas, guerras de independencia u otros cuyos ejemplos no bastarían citar en este artículo)[4], llevaron a que diversas secciones y tramos de caminos de la red vial inca se perdieran no solo en el tiempo, sino también en la originalidad de su trazo. Es así que, a pesar de ser frecuentemente transitados, para inicios de la República algunos de estos tramos carecían ya de elementos constructivos originales, siendo identificados como rutas de arrieros; en ocasiones estos elementos se perdieron posteriormente debido a la sobreposición de estancias y corrales en su trazo, tal como ocurrió, por ejemplo, con los caminos hallados por el autor entre Huallanca y Lauricocha[5].

[3] Entre las ordenanzas dadas por Vaca de Castro se tenían: el no impedir a los indios el cuidado de los tambos, que hubiese españoles en los mismos y sirviesen como alguaciles de caminos a fin de reparar los caminos y puentes deshechos por las sublevaciones. Esta ordenanza se repetiría en autos locales, como en la "Ordenanza de la provincia de Jauxa" (1568) en la cual se detalla incluso la tasa a pagar por los servicios prestados en los tambos que están en el Camino Real del centro. Sin embargo, a pesar de estas nuevas disposiciones, los encargados de los tambos ya no los tenían tan "aderezados" como antes por lo cual, según Murúa, los caminantes pasaban "incomodidades sin número" (Múrua 2001 [1611]: 354).

[4] El cronista Pedro Cieza de León hace una descripción detallada de los enfrentamientos entre españoles en sus libros sobre las guerras de las Salinas y Chupas, las que conllevaron, entre otros resultados, la pérdida de los caminos, puentes, y depósitos vinculados a la red vial. Algunos ejemplos de afectaciones directas sobre los caminos y puentes en épocas posteriores a la Conquista pueden verse en el diario histórico del levantamiento de la provincia de Huarochirí de 1761, redactado por Sebastián Franco de Melo; también debe consultarse el libro de Neptalí Benvenutto "Historia de las carreteras del Perú (1956)", donde se dan ejemplos concretos para cada etapa histórica sobre el mantenimiento y continuidad de los caminos.

[5] El reconocimiento del tramo comprendido entre Huallanca y Lauricocha fue realizado como parte de los trabajos de campo del Proyecto Qhapaq Ñan durante el año 2008 y permitió el registro de un camino de más 30 metros de ancho; este camino, que parte de Hornillos en Huallanca, se proyecta hacia el sureste con dirección a Queropalca por la quebrada de Huariragra, donde al presente se encuentra afectado por la sobreposición de corrales en su trazo.

Continuidad y alteraciones de los caminos prehispánicos en la República

Si bien los inicios de la Colonia pueden considerarse como el punto de partida del progresivo abandono de los caminos prehispánicos, debido a que el constante devenir de las guerras internas y la consiguiente consolidación del dominio colonial estuvieron marcados por un desinterés en atenderlos, los inicios de la República pueden considerarse como el giro orientado a la atención de los caminos existentes.[6] El leve auge económico que experimentó la economía peruana a mediados del siglo XIX, producto de la explotación del guano y otras materias primas, propulsó un nuevo diseño de alternativas viales que permitiesen un mejor flujo de productos para su exportación, así, dentro de este marco, se dieron eventos que afectaron la conservación de los caminos. Entre estos últimos podemos citar:

1. Las exploraciones geográficas que buscaban conectar mediante nuevos caminos de herradura la región de la selva con la sierra y la costa.

2. La construcción de caminos que se orientaban a servir de nexo entre las colonias europeas promovidas por el Estado peruano y las capitales de provincia.

3. La construcción de las vías de ferrocarril que reflejaban el creciente auge económico del país.

Aunque el listado anterior presenta acciones orientadas a abrir nuevas rutas de comunicación, muchas veces estas se sobreponían a las prexistentes alterando su trazo y arquitectura original, al punto de confundirse en una misma[7].

Algunos ejemplos de lo expuesto para la región central del Perú pueden verse en la construcción del camino entre la colonia alemana de Pozuzo y Cerro de Pasco, y entre las ciudades de Carhuamayo y Chanchamayo. Respecto al primer caso, la proyección del camino es consignada por el ingeniero Alberto de Talkenstein en un informe manuscrito presentado en 1863, en el que se detalla un listado de accidentes geográficos y comunidades conectadas por el mismo y las características arquitectónicas que presenta en determinadas secciones, permitiendo el actual reconocimiento de su trazo. No obstante, dicho trazo puede confundirse con el del camino prehispánico localizado entre Ninacaca y Huancabamaba (Región Pasco) que aparece señalado en el mismo informe como un camino existente desde el tiempo de los españoles aunque en mal estado de conservación (Talkenstein 1863)[8]. El segundo camino fue reconocido por una "Junta Exploradora de Caminos" en 1864; en el informe de ésta se detalla también su trazo, que partiendo de Carhuamayo une los poblados de Ulcumayo y Paucartambo proyectándose hasta la zona conocida entonces como Zachahuanca, desde donde se continuaba la construcción del nuevo camino que baja por la quebrada de Pomamarca hacia el valle del Chanchamayo.

Al valle del Chanchamayo llegaban además otros caminos que partiendo de Junín o Jauja se interconectaban entre sí en las cumbres cordilleranas para descender de allí a las regiones de selva alta, esto debido a la constante reconstrucción de caminos prehispánicos o coloniales que permitían la comunicación de las haciendas de la selva y estancias de puna con los poblados mayores que se citan líneas arriba; de modo que, durante la apertura de nuevas rutas hacia la selva, los ingenieros encargados de las obras descubrían otras anteriores que se habían perdido en el tiempo, tal es el caso del Camino Suárez "descubierto" por Manuel Charón en 1878, el cual habría sido construido en tiempos anteriores a la rebelión de Juan Santos Atahualpa por el ex propietario de la hacienda Oxabamba o Auvernia (ubicada próxima a la confluencia de los ríos Palca y Oxabamba) y habría

[6] Las guerras de Independencia previas, sin embargo, también influenciaron en la pérdida o alteración de caminos arqueológicos, aunque no en la escala que se vería décadas más tarde, por ello hasta inicios del siglo XX muchos de estos caminos eran aún transitados. Debe considerarse, por ejemplo, el caso de los caminos que se ubican en torno a la laguna Chinchaycocha y conducen al tambo de Chacamarca, los cuales fueron afectados durante la realización de la campaña del centro realizada en el marco de la guerra de Independencia y la consiguiente batalla en las pampas de Junín. El hito que conmemora la realización de la batalla se localiza solo 350 metros hacia el sureste del tambo de Chacamarca.

[7] Se hace necesario el estudio de las nuevas rutas abiertas desde comienzo de la República, en especial de los caminos de herradura, toda vez que en los registros de campo los investigadores suelen identificar estos caminos como parte de la red vial Inca por la semejanza de su construcción.

[8] En el listado de comunidades que presenta Talkenstein se menciona al actual pueblo de Huachón, ubicado en un punto medio entre Ninacaca y Huancabamba, cerca al cual se han ubicado segmentos de caminos prehispánicos posiblemente reconstruidos; estos últimos, que corresponderían a las rutas seguidas en 1558 por las órdenes religiosas en su ingreso hacia la selva, han sido modernamente delimitados como parte de las labores de los proyectos de evaluación ejecutados en la zona (Chase 1999; Lázaro 2004; Pinillos 2007).

seguido un trazo que conectaba las haciendas y estancias de Auvernia, Cascas, Incajamanan, Huacuas, Altapunco, Pincuyuyo, y Raush para luego unirse con el Camino Real que llegaba a Junín, pasando antes por Huasahuasi (Ortiz 1969, I: 340 - 342). De Huasahuasi este camino podía conectarse a Palcamayo y San Pedro de Cajas, y seguir desde estos lugares hacia el Camino Real y el tambo de Chacamarca.

Si bien para el caso de la sierra y selva central se observa el esfuerzo por abrir nuevos caminos de herradura de interés local o regional, en el período comprendido entre los años 1851 y 1868 el interés del gobierno central recayó en el planeamiento de nuevas rutas de comunicación que tuvieron como principal objetivo nacional: la construcción de las líneas de ferrocarril, obras que fueron impulsadas principalmente durante los gobiernos del mariscal Ramón Castilla, el coronel José Balta y Manuel Pardo, con el fin de propulsar un mayor y pronto intercambio de productos entre la costa y sierra, estableciéndose así, por ejemplo, la primera línea férrea entre Lima y Callao en 1851 (que luego se extendería hasta Chosica y posteriormente hacia La Oroya y Jauja), el inicio de la vía férrea entre Mollendo y Arequipa en 1868, y el inicio de la línea férrea entre Pacasmayo, Chilete y La Viña (que luego sería destruida por los aluviones producidos por el Fenómeno El Niño en 1876), entre otras. Esta labor emprendedora se extendería a lo largo del territorio nacional afectando inevitablemente los caminos prehispánicos que conectaban ambas regiones, llegando incluso a sobreponérseles o ir paralelos a estos[9].

Aunque la construcción de ferrocarriles se hacía cada vez más intensa y duraría hasta inicios del siglo XX este hecho no hizo decaer el interés de conocer los caminos de herradura existentes, los cuales fueran incluso descritos por insignes viajeros como Jacob Tschudi (1838 – 1842) George E. Squier (1863 – 1865), Antonio Raimondi (1851 – 1869), Charles Winner (1875 – 1877) y Ernst Middendorf (1876 – 1888), por nombrar solo algunos. Todos eran conocedores de la red vial inca y de los vestigios que de ésta existían en su época, no sólo gracias a la lectura y análisis de las crónicas que citan a menudo en sus obras, sino también al recorrido del extenso territorio peruano. No obstante, cuando estos autores describen sus viajes a través de los ramales que interconectan las grandes vías longitudinales inca, no hacen referencia explícita a su origen, debido quizás a su estado de conservación y a la apertura de otros nuevos que tendían a parecerse a los caminos prehispánicos por la continuidad de la técnica constructiva de estos; las descripciones de las rutas seguidas y la toponimia recogida, sin embargo, evidencian su origen prehispánico y constituyen una fuente invaluable para el conocimiento de los mismos. Podemos resumir, por ejemplo, la mención que transmite Raimondi en 1857 sobre el camino Huánuco-Aguamiro (La Unión) resaltando que en su proyección entre Huánuco y Mito se hallaba cubierto con rocas y tierra que lo hacían muy malo ya que el agua que descendía de las partes altas formaba grandes cantidades de barro en éste; en contraste, la ruta que sigue de Mito hacia Aguamiro es descrita como "mejor" debido a su regular estado de conservación, a pesar de la larga cuesta que se sigue entre Chacabamba y Schullaco (actual Shulluyaco). Asimismo, en esta ruta se menciona la existencia de un sitio arqueológico denominado Tambo Cancha o Incatambo que se halla a media legua de Shulluyaco y camino a Rumichaca (Raimondi 1942-1948 [1857], I: 66-67). El sitio mencionado podría corresponder al actual pueblo de Cashapampa.

Este camino también fue descrito por Middendorf en 1886, durante su viaje de Huallanca hacia Huánuco. Al explicar los orígenes de la toponimia asociada a su trazo, Midendorf traduce el nombre del "pueblecito" de Chacabamba como el "lugar del puente", en clara alusión al puente de tres vigas que cruzaba el río Marañón para continuar el camino hacia las ruinas de Uturuncuracra o "quebrada del otorongo", posible nombre del sitio arqueológico de Garu (Middendorf 1974 [1880]: 91-100). La importancia de estas descripciones radica en que otorgan un contexto histórico moderno al camino que existe entre el centro administrativo inca de Huánuco Pampa (sitio que visitaron los autores) y la ciudad española de los Caballeros de León de Huánuco, desde donde el camino continuaba hacia el sitio arqueológico de Huanacaure, ubicado en el distrito del Chinchao. Asimismo, permiten conocer el estado físico de la vía el en los años que fue registrada por los insignes viajeros, información que puede ser confrontada con su estado de conservación actual.

Otro camino seguido por los viajeros es el que une las localidades de Recuay y Huari. Como fuera anotado por Rai-

[9] Por la complejidad del tema se necesitaría un tratado aparte para detallar el recuento de afectaciones producidas a los caminos durante la construcción de vías férreas. Entre los caminos afectados durante la construcción de ferrocarriles en varias de sus secciones se tiene al que salía de Lima hacia Ate, Pariachi, Chaclacayo, Chosica y Mama (Ricardo Palma) lugar último donde aún pueden verse los restos de un antiguo tambo, cerca del cual el camino seguía hacia Cocachacra y Surco. Según Waldemar Espinoza (1992), esta última sección podría corresponder a un camino colonial inserto al camino prehispánico que seguía en realidad de Ate hacia Cieneguilla, Sisicaya y la Cordillera del Pariacaca.

mondi en 1860, este camino tenía su inicio en la quebrada de Champis de donde se dirigía por el Este hacia Yanayacu; tras cruzar una extensa pampa se llegaba a la laguna de Querococha desde donde se ascendía en dirección Noreste hacia la cordillera, se bajaba luego por la quebrada de Tambillos (Pucavado) hasta llegar al valle del río San Marcos (Mosna) por donde, finalmente, se seguía un camino, "casi enteramente llano y trazado en la orilla izquierda del río" (Raimondi 1942-1948 [1857], I: 145). Por su parte, Middendorf observaba en 1886 durante su viaje desde Ticapampa hacia Chavín que el camino se perdía en el área de bofedal de la pampa, aquí existían ramificaciones de varias sendas por lo que solo era posible recorrer esta ruta con un guía hasta llegar a la laguna de Querococha, desde donde se seguía un camino "llano y pedregoso" hasta llegar a la cumbre del paso Cahuish. En este paso, Middendorf encuentra "centenares de pequeños montones de piedra a los lados del camino, colocados sobre rocas y piedras planas" que él explica son las ofrendas a los dioses o *apachic* que alivian las cargas de los viajeros (estas ofrendas pueden ser vistas en la actualidad). Ya al descender al valle del río Mosna, la ruta hacia Chavín sigue "por un camino ancho y bien arreglado", que yendo por el valle llegaba a Chavín cruzando el puente Inca de Rumichaca (Middendorf 1974: 83). El interés por esta última ruta radica en que el paso de Cahuish o Tambillos constituía uno de los cuatro "pasos" principales localizados entre los caminos del departamento de Ancash, además, conectaba las dos vías principales del Qhapaq Ñan que iban por el Callejón de Huaylas y el de Conchucos (Raimondi 1965-1966 [1868], V: 153; Antúnez de Mayolo 1927: 17).

De las descripciones presentadas, que constituyen una ínfima porción de todos los caminos recorridos y registrados tanto por Raimondi y Middendorf u otros exploradores, puede concluirse que el tránsito en la región central del Perú durante la segunda mitad del siglo XIX aún se efectuaba por los "caminos antiguos", los cuales, al ser estudiados con detenimiento, muestran su asociación con sitios o elementos de origen inca e incluso anteriores. Asimismo, evidencian que al tiempo en que fueron recorridos por los viajeros mencionados, estos caminos ya se encontraban en franco proceso de deterioro por diversos factores, entre los que se cuentan su falta de mantenimiento y el tránsito de animales de carga que con su paso socavaban sus calzadas, lo que originó incluso la pérdida de grandes secciones de su traza original a la que ocasionalmente se añadirían nuevas secciones.[10] La interconexión de los datos que proporcionan los relatos de viajeros con aquellos provenientes de exploraciones o trabajos técnicos en la apertura de nuevas vías desarrollados en el siglo XIX, por consiguiente, permite conocer la dinámica social de los caminos en estudio, ya que estos no son estáticos en su esencia, por el contrario, son constantemente transformados de acuerdo a su importancia y la necesidad del momento histórico, lo que conlleva consecuentemente (como se ha visto) al cambio de sus características arquitectónicas. Estas últimas pueden ser registradas en campo por el arqueólogo teniendo en consideración este proceso para determinar la originalidad de las mismas.

Las obras viales del siglo XX y la red vial inca

Tras la Guerra del Pacífico, que constituyó en sí misma un factor determinante en la conservación y destrucción de los caminos prehispánicos[11], y la consiguiente debacle económica del país producto del conflicto bélico, se produce una restructuración en el orden político orientada a restaurar el auge socioeconómico del país con el cambio del dominio militarista por el del sector civil, encabezado hacia 1895 por Nicolás de Piérola, dando inicio a lo que se conocería luego como la "República Aristocrática". De este nuevo período histórico hay que resaltar que con él inicia una de las etapas de mayor afectación de los caminos arqueológicos, propulsada luego de la creación del Ministerio de Fomento y la Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación en

[10] Los caminos descritos por Raimondi y Middendorf fueron registrados por el Proyecto Qhapaq Ñan durante la temporada de campo 2008, logrando identificar secciones de claro origen prehispánico entre Huánuco y La Unión. En los informes del Proyecto se da cuenta que durante el reconocimiento de campo específico entre Ticapampa y Chavín de Huántar se constató la pérdida casi total del camino entre estas localidades debido a la sobreposición actual de la carretera, observándose sin embargo una corta sección de camino entre el paso de Cahuish y el puente Pucavado que a pesar de su estado de conservación no fue registrado por proyectos de investigación anteriores.

[11] Durante la realización de la "Campaña de la Breña" dirigida entre 1881 y 1883 por el general Andrés A. Cáceres tras la derrota sufrida por el ejército regular en Lima, los caminos prehispánicos constituyeron la vía de traslado del nuevo ejército de montoneros, que a razón de su origen campesino tenía conocimiento de las diversas rutas que estos seguían; sin embargo la misma utilidad de los caminos propició que algunos fuesen destruidos por el propio ejército peruano, a fin de evitar que sirviesen en el traslado del ejército invasor, tal es el caso del famoso camino de Llanganuco, que Cáceres mandó destruir en la sección que bajaba de las lagunas hacia Yungay (Guzmán 1983: 298).

1896. Entre las funciones del nuevo ministerio se tenía la de mejorar los niveles de producción de las poblaciones y su inserción al desarrollo económico del país a través de la complementación de la red ferroviaria y el impulso de una nueva red de "carreteras" la cual fue encargada incluso a la Sociedad Geográfica de Lima (Meza 1999: 1). Esta nueva política vial impulsaría, por ejemplo, la construcción del "camino al Pichis" que se constituyó en la primera vía de penetración carrozable a la selva, uniendo Tarma y la región del Chanchamayo, llegando precisamente hasta el curso del río Pichis (este camino en realidad había sido terminado ya 1893, pero solo de modo provisional, por lo que su ampliación quedó definida tras la creación del Ministerio de Fomento).

La necesidad de contar con una nueva red de carreteras acorde con la nueva realidad del flujo económico y tecnológico mundial, ya era reclamada por políticos y periodistas como Pedro Dávalos Lissón, quien señalaba justamente a la falta de "caminos" como una de las causas que impedían la explotación de recursos y el consecuente crecimiento económico del país, el cual, a su juicio, se mantenía como en tiempos coloniales. En un discurso pronunciado en Nueva York a favor de las carreteras[12], en 1902, Dávalos incidió en la necesidad de contar con estas vías, ya que los poblados de entonces se mantenían aislados y en consecuencia "motivaban un provincialismo muy rancio y un caciquismo insoportable" que, en cuestiones pragmáticas, mantenían el atraso de las regiones. Como ejemplo señala al respecto:

> La gente que se contrata en el valle de Jauja para las minas de Yauli hacen el viaje a pie, como en tiempo de los incas, y demora cuatro a seis días en salvar una distancia de veinte leguas, que por ferrocarril o automóvil la recorrería en cinco o seis horas […] (Dávalos 1928: 13-14).

Como puede verse, el interés de Dávalos era resaltar las ventajas que se obtendrían con el uso de nuevas vías en cuanto al factor productivo en términos de tiempo, y si bien el autor centraba sus esfuerzos en llamar la atención por contar con un nuevo plan vial, esto no significaba que fuese ajeno al logro administrativo de los antiguos caminos prehispánicos, pues haciendo hincapié de los contrastes en la política caminera anterior a la República deja a ver el análisis técnico que hace de la red vial inca, de la cual observa:

> […] tenía una anchura de seis a diez metros de amplitud y seguía una gradiente máxima a 10% […] los españoles […] en cambio abrieron nuevos caminos de herradura, con un máximo de dos metros y gradientes que alcanzan a 25% en muchas partes (*Ibíd*.: 25).

Respecto a los caminos que compara, indicaría luego que durante los inicios de la Republica estos seguirían en uso pero sin darse el trabajo de componerlos sino "muy de tarde en tarde", por lo que la construcción de carreteras finalmente se presentaba como la opción plausible para salvar los atrasos sociales y económicos que exhibía el Perú de aquella época.

Es en este marco que durante el primer gobierno de Augusto B. Leguía (1908-1912) se concluye la construcción de los nuevos caminos Huánuco-el Monzón y Huánuco-el Mayro, así como la "reparación" de otras vías como las de Ambo a Huánuco y San Rafael[13], Calca a Convención, Huanta a La Mar, Castilla a Camaná y Paucartambo a Madre de Dios (Capuñay 1951: 94).

Con el transcurrir de los años, durante el segundo gobierno de José Pardo, la construcción de nuevas vías de carreteras se vería reforzada con la creación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos en 1917 y la aprobación de una nueva ley de caminos, la "Ley 2323 – Instrucciones Generales sobre construcción y conservación de caminos", bajo la cual se daría inicio a las siguientes obras viales: Cajamarca-Chilete, Mejorada-Huancavelica, Mejorada-Huanta, Abancay-Cusco y Tarma-La Oroya[14], teniéndose otras rutas en estudio.

[12] En las propuestas de Dávalos para la nueva red de carreteras se menciona el camino de Tarma a Chanchamayo construido en 1883, que según el autor, con "ligeras modificaciones" en su trazo, refuerzos en sus puentes y otorgándole un mayor ancho quedaría convertido en carretera. Asimismo el camino que a razón estaba en construcción entre Huánuco y Cerro de Pasco bajo la dirección del ingeniero Dimas Villavicencio, podía ser susceptible a esta misma transformación (Dávalos 1928:50-51).

[13] El camino de Ambo a Huánuco sigue por la margen derecha del río Huallaga y constituye una sección de la actual carretera central; su trayecto fue recorrido como parte de los trabajos de campo del Proyecto Qhapaq Ñan durante el año 2003, quedando aún por confirmarse si su trazo corresponde al camino proveniente de Huarautambo que, según lo señalara Diego Xagua en la *Visita a la provincia de León de Huánuco* de 1562, iba hacia la huaca "Guanacaure".

[14] En general, estas nuevas vías seguirían la proyección de los caminos prehispánicos que conectaban los diversos centros administrativos dispuestos a lo largo del Qhapaq Ñan, aunque no necesariamente sobreponiéndose a estos en toda su trayectoria pero si llegando a cortarlos en diversas secciones debido al trazo zigzagueante que siguen por su adaptación a la topografía serrana, en contraste con la proyección recta de la red vial inca.

Dentro de esta primera etapa de desarrollo caracterizada básicamente por vías de penetración entre la costa y sierra, así como por las de avance hacia la selva, se inician los trabajos de construcción de la carretera central en la región del Chinchaycocha, que para ese entonces contaba con una primera sección que unía las localidades de Ninacaca y Carhuamayo, la cual se sobreponía directamente al camino inca que pasando por Junín venía desde Chacamarca[15]. Actualmente, de este camino sólo queda una corta sección localizada entre las comunidades de Lanlan Chico y Matatorio nacional con el fin de interconectar todas la regiones del país y estas, a su vez, con los países fronterizos a través de la construcción de las carreteras Longitudinal Andina y Longitudinal de la Costa (que se convertiría luego parte de la Carretera Panamericana). Esta perspectiva, acorde con el epígrafe que se presenta al inicio del artículo, significó también un proceso de concatenación de los diversos caminos transversales existentes. Cabe resaltar que el afán de Leguía por la construcción de nuevas vías estaba ya latente desde que fuera Ministro de Hacienda de los gobiernos de

Foto 1. Sobreposición de la Carretera Central al camino inca entre Carhuamayo y Ninacaca (foto: Proyecto Qhapaq Ñan)

cancha, ya que su trazo se da en las lomas correspondientes a la extensión de los cerros Rogros y Humagache y no en el llano de la pampa, que en este caso particular favoreció la construcción de la carretera central[16].

La segunda etapa del desarrollo vial que marcó la mayor afectación de caminos prehispánicos tuvo lugar durante el segundo gobierno de Augusto B. Leguía, conocido como el "Oncenio", el cual estuvo caracterizado por la realización de obras públicas de gran envergadura en todo el territorio nacional con el fin de interconectar todas la regiones del país y estas, a su vez, con los países fronterizos a través de la construcción de las carreteras Longitudinal Andina y Longitudinal de la Costa (que se convertiría luego parte de la Carretera Panamericana). Esta perspectiva, acorde con el epígrafe que se presenta al inicio del artículo, significó también un proceso de concatenación de los diversos caminos transversales existentes. Cabe resaltar que el afán de Leguía por la construcción de nuevas vías estaba ya latente desde que fuera Ministro de Hacienda de los gobiernos de Manuel Candamo y José Pardo, entre 1903 y 1908; sin embargo, en este nuevo período cambiaría su inicial preferencia hacia los ferrocarriles por la construcción de carreteras.

Leguía tomaría y daría un nuevo impulso a la construcción de carreteras mediante la implantación de la "Ley de Conscripción Vial o del Servicio Obligatorio de Caminos", la cual fue aprobada el 11 de mayo de 1920 y dada a conocer el 28 de junio a través del diario *El Peruano*. Si bien esta ley "nace" durante el "Oncenio" de Leguía, su discusión

[15] El origen prehispánico de este camino y su estado de conservación es observado en los apuntes que hiciera el botánico Hipólito Ruiz en su recorrido por el Perú entre 1777 y 1778, señalando que: "Desde el pueblo de Reyes a Ccarhuamayo se hallan camino recto las ruinas de la famosa calzada de Chinchaycocha, ó de Reyes, que demuestra haber sido una de las obras mas bien fabricada por los Gentiles; pero en el día está casi intransitable, por lo que en tiempo de aguas los vecinos de Reyes componen algunos malos pasos, para poder transitar por ella" (Ruiz 1952 [1801], I: 78).

[16] Para esta misma región, el arqueólogo Ramiro Matos (1992) había realizado la prospección y registro del camino que partiendo de Pumpu, iba por Ondores hasta llegar también al Tambo de Chacamarca, de donde seguía hacia Tarma y Jauja. En su registro del tramo de Pumpu a Ondores, Matos indica que a pesar de encontrarse bien conservado, este camino también se había visto afectado, en algunas secciones, por la sobreposición de la vía moderna construida en la década del 20, la cual, para ese entonces, no había agregado capa alguna de asfaltado. Durante las temporadas de campo de los años 2003 y 2008, el Proyecto Qhapaq Ñan registró, respectivamente, tanto el camino de Pumpu a Chacamarca como el que seguía de Junín a Ninacaca.

ya venía dándose en las diferentes instancias del legislativo durante el segundo gobierno de José Pardo (1915-1919), el cual llegó a su fin tras un golpe de Estado dirigido precisamente por Leguía. Esta ley se veía justificada en la necesidad de contar con un mecanismo legal que permitiese la construcción y mantenimiento de vías sin que ello implicase un alto costo para el fisco, para ello se haría uso de mano de obra campesina, en compensación de los tributos monetarios que no podían pagar (Meza 1998); esta propuesta fue acogida por la Sociedad de Ingenieros y, entre otros personajes, por Pedro Dávalos Lissón, quien ya anteriormente había expresado la necesidad de esta ley en 1902. En contraparte, la nueva ley fue impugnada por José Carlos Mariátegui y Jorge Basadre, porque en esencia iba contra las libertades del campesinado, representado en este caso por los varones comprendidos entre los 18 y 60 años de edad que serían llamados a trabajar en turnos de doce días. A pesar de las protestas e irregularidades cometidas en amparo de la Ley de Conscripción Vial, esta tendría vigencia hasta el año 1930, cuando fue abolida por el presidente Luis Miguel Sánchez Cerro.

En la revisión de los caminos y carreteras construidos durante el llamado "Oncenio" de Leguía, se tiene que hacia finales de su gobierno ya se habían alcanzado 3 088.700 kilómetros del total de 3 226.700 kilómetros proyectados en la ejecución de la Carretera Longitudinal de la Costa, la cual hacia mediados de 1929 ya estaba expedita al tránsito de automóviles. La proyección de esta vía derivó en la afectación de grandes secciones del Camino Longitudinal de la Costa pertenecientes a la red vial inca y que los cronistas de la conquista llamaron "de los Llanos", pues se sobreponía a éste en trechos largos.

Finalmente, el crecimiento urbano impulsado también por la construcción de la Carretera Longitudinal hizo que el camino inca se perdiera definitivamente en las cercanías de las ciudades interconectadas por la nueva red vial[17].

Fotos 2 y 3. El proceso de construcción de carreteras durante los años 1919-1930, labor que fue asumida mayoritariamente por las comunidades indígenas. Obsérvense los cortes de ladera a fin de nivelar el terreno para el trazado de las nuevas vías (Anónimo 1921: 1864-1865)

Como en el caso del "Camino de los Llanos", la nueva Carretera Longitudinal o Panamericana uniría las ciudades y localidades de Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Trujillo, Chimbote, Huarmey, Huacho, Lima, Cañete, Ica, Nazca, Lomas (Atiquipa), Atico, Camaná, Vitor, Tambo, Moquegua, Locumba, Sama y Tacna en las que antes existían tambos y centros administrativos inca[18].

[17] En la costa central del país, en la región Lima prácticamente ya no hay evidencias del camino costero en contraste a las zonas del norte y sur donde aun pueden observarse evidencias de su trazo. Evidencias del Camino de los Llanos pueden ser encontradas entre Lambayeque y La Libertad, donde se observan secciones medianamente conservadas que partiendo de Zaña siguen hacia Pacanga y Guadalupe llegando al Tambo Inca de Farfán.

[18] Son varios los autores que presentan el extenso listado de "tambos" interconectados por el "Camino de los Llanos" (*v.g.* Vaca de Castro 1909 [1543], Regal (1936), Levillier (1942), Hagen (1955), Strube (1963) y Hyslop (1992)). Estas listas generalmente se hacen en base al estudio del camino que bajando del Cusco iba a "La Nasca" y de allí seguía hacia el norte hasta Tumbes, por lo cual este tramo es más conocido; sin embargo el tramo que iba de Nazca hacia Chala, Camaná, Sama y el valle del Caplina (Tacna) no ha sido estudiado en detalle, por lo que es aún poco conocido a pesar del primer registro que hiciera el Proyecto Qhapaq Ñan en el año 2003. En el registro de este tramo de camino debe considerarse el estudio del trazo original de la carretera Panamericana Sur, toda vez que pueden verse caminos prehispánicos que van paralelos a esta, tal como ocurre entre Chincha, Ica y Nazca.

De otro lado, la Carretera Longitudinal Andina que debía convertirse en el eje central de la nueva red de carreteras y que se extendía por más de 3 406 kilómetros no había sido concluida en su totalidad al final del gobierno de Leguía, faltándole un total de 671.5 kilómetros incluso en 1947. Al igual que la carretera de la costa, unía las ciudades y localidades que antes habían formado parte del sistema de establecimientos administrativos de la red vial inca, por lo cual unía los siguientes poblados: Ayabaca, Huancabamba, Bambamarca, Cajamarca, Huamachuco, Sihuas, Huaylas, Huaraz, Recuay, La Unión, Huánuco, Ambo, Cerro de Pasco, Carhuamayo, Tarma, Huancayo, Huancavelica, Huanta, Ayacucho, Abancay, Cusco, Ayaviri, Puno, Ilave y Desaguadero, entre otros.

El sistema de la Ley de Conscripción Vial no solo contemplaba la construcción de las vías indicadas, sino también la complementación de otras nuevas que a inicios del siglo XX aún eran "caminos de herradura", tal es el caso del camino Casma- Huaraz que necesitó de una ley propia para su conversión en carretera, la Ley N° 713 Camino de Casma a Huaraz del 19 de diciembre de 1907. La inspección de esta vía estuvo a cargo del ingeniero Eduardo Paz Soldán, quien realiza un informe detallado de su proyección calificándola como uno de los caminos de más tráfico (Paz Soldán 1907: 238). La descripción que Paz Soldán hace de este camino nos permite conocer su trazo original y cuáles de sus secciones fueron agregadas a la actual carretera durante los trabajos llevados a cabo bajo el amparo de la Ley de Conscripción Vial, entre los años 1922 y 1930, tiempo en el cual la vía no llegó a ser concluida, teniéndose hacia 1930 un total de 76 kilómetros del total de 140 que significaba su proyección total (la última sección que quedó en construcción fue la que bajaba del paso de Callan Punta hacia la ciudad de Huaraz, terminada recién en 1939, permitiendo desde entonces el tráfico de vehículos).[19]

Al igual que el camino anterior, fueron varias las vías que interconectaban las regiones de costa y sierra. Aunque resulta tedioso detallar cada una de estas vías y bien podría necesitarse de una discusión aparte, merecen al menos nombrarse las principales rutas que se incluyeron por su importancia en el plan de trabajos que suponía la creación de una nueva red vial.

Fotos 4 y 5. Registro del camino Casma-Huaraz contrastando su sección conservada en Uchupampa y otra afectada por la carretera en Quinuachaca (fotos: Proyecto Qhapaq Ñan)

— Camino Pacasmayo-Chilete-Cajamarca, construido entre 1917 y 1930.

— Camino Trujillo-Quiruvilca, construido entre 1922 y 1930.

— Camino Huarmey- Aija-Recuay, construido entre 1923 y 1927.

— Camino Pativilca-Huaraz, construido entre 1923 y 1930 (en este año llegaba a Marca).

[19] La necesidad del estudio de las carreteras construidas a inicios del siglo XX queda patente en el registro de este camino, pues en el año 2008 se pudo constatar que algunos segmentos que formaban parte del mismo fueron "cubiertos" por el material de agregado terroso producido por el corte de ladera para la ampliación de la vía en la zona de Quinuachaca. En los proyectos de investigación y evaluación anteriores al año 2008 no se hace mención a este segmento de camino, a pesar de que al seguir su trazo pueden verse secciones muy bien conservadas entre Uchupampa y Tambo en Chacchán. La reciente pérdida de información, ya que el camino se encuentra ahora cubierto por una capa de asfalto, nos lleva entonces a buscar documentos históricos que detallen el proceso de construcción de la actual carretera que une Casma y Huaraz, a fin de identificar en estos detalles arquitectónicos del camino arqueológico que pudieran ser contrastados con aquellas secciones que aún se conservan.

— Camino Recuay-Huari, construido en 1927.

— Camino Huari-Pomabamba-Sihuas, construido en 1926 y 1927.

— Camino Lima-Canta, construido entre 1922 y 1927.

— Camino Lima-La Oroya, construido entre 1922 y 1927.

— Camino La Oroya-Chanchamayo, que ya estaba puesto al tráfico de automóviles en 1923.

— Camino Cañete-Yauyos-Huancayo, construido entre 1922 y 1927.

— Camino Puno-Moquegua-Ilo, construido entre 1927 y 1930[20].

Hasta aquí, entendiendo como se ha mencionado antes que los caminos mantienen una dinámica social activa y por ello son constantemente transformados, podemos valernos del estudio de la construcción de carreteras durante inicios del siglo XX, sea en su primera o segunda etapa, como un medio para conocer las características arquitectónicas de las secciones de caminos que hoy no son visibles, pero que al momento de la construcción de las nuevas vías fueron descritos en detalle dada la necesidad de conocer el terreno por donde se emplazaban, esto agregado el registro gráfico y fotográfico de aquellas épocas nos permite tener un mejor conocimiento sobre los cambios en los diseños constructivos propios de los caminos prehispánicos.

Puede considerarse, por ejemplo, el camino inca que existía entre Huancayo y Mayoc (regiones de Junín y Huancavelica) "reconocido" por un cuerpo del Ejército durante los trabajos de ampliación de la vía carrozable, cuya descripción es recogida por Benvenutto (1956). Resumiendo, esta vía sigue por el *divortium acuarium* del gran contrafuerte del río Mantaro y, partiendo de Marcavalle, sube a Pampas (donde está intacto) y sigue hacia Colcabamba y Paucarbamba presentando tramos de diez kilómetros de longitud con un ancho promedio de doce metros y pavimento de losas "que superan el moderno asfaltado" (Benvenutto 1956: 15). En la lectura de esta descripción se recomienda la revisión de las minutas de los topógrafos del Instituto Geográfico Militar para el entendimiento de la traza del camino, lo

Fotos 6 y 7. Restos del camino empedrado que fueran reconocidos entre Pazos y Pampas (fotos: Proyecto Qhapaq Ñan)

cual es de gran valor ya que su registro actual sólo deja ver secciones mal conservadas y de corta proyección en la ruta seguida entre Marcavalle y Pazos, donde el camino prehispánico prácticamente ha desaparecido por la sobreposición de la carretera que va de Huancayo a Pampas, en tanto entre Pazos y Pampas se aprecian secciones mejor definidas aunque presentan también muy mala conservación[21].

De igual modo, el camino que fuera seguido tanto por Middendorf como por Raimondi entre Recuay y Huari (al que nos hemos referido previamente) sufrió una connotada transformación, producto de los trabajos viales ejecutados durante el gobierno de Leguía, por ello al presente no es reconocible en campo. En casos como este solo puede asumirse que el trazo de los caminos arqueológicos seguía

[20] Las fechas que se consignan para estos caminos son referenciales, pues el tiempo en que Leguía los presentó como parte de sus obras se encontraban en proceso de construcción. Al igual que el camino entre Casma y Huaraz, estas rutas se sobreponen a antiguos caminos prehispánicos.

[21] El tramo del camino mencionado fue registrado como parte de la primera temporada de campo del Proyecto Qhapaq Ñan, el año 2003, y vuelto a revisar en la temporada de campo del año 2008, en la cual se detallan los aspectos técnicos respecto a sus características arquitectónicas y conservación. En contraste al "camino de losas" descrito el año 1956, en el registro realizado los años referidos solo se pudieron observar segmentos empedrados muy mal conservados.

la proyección de las carreteras construidas entre los años 1917 y 1930, las que no necesariamente corresponden con las que se ven actualmente; esta situación puede ser constatada, por ejemplo, en la sección de carretera que iba de Machac hacia Chavín de Huántar, que originalmente pasaba junto al Castillo de Chavín (ver Leguía 1928: 40).

En el estudio que se hace de la proyección y construcción de la red vial carretera se hace también necesaria la interrelación de los datos obtenidos con aquellos provenientes de las descripciones de caminos hechas por viajeros (como se ha visto en otra sección del texto) para entender por qué, en base a las características geográficas donde se emplazan los caminos arqueológicos y la conectividad que otorgan a los diferentes poblados, éstos fueron alterados o transformados durante la ejecución de los proyectos de construcción vial de inicios del siglo XX. Tal es el caso de la "Carretera Central", que siguiendo la antigua ruta prehispánica en su sección inicial, se sobrepone al trazo del antiguo camino que iba de Lima hacia San Pedro de Mama. Este camino es descrito también por Tschudi (1966 [1846]: 213) quien señala que su inicio se localizaba en la Puerta de "Maravillas" y su trazo seguía por un costado del actual cementerio Presbítero Maestro, para de allí tomar la ruta de la actual carretera hacia Ate.

Fotos 8 y 9. Trabajos de reconstrucción del camino que va entre Conín y Huallanca. Este camino fue descrito por Middendorf en 1880 (fotos: Proyecto Qhapaq Ñan)

La construcción y rehabilitación de carreteras modernas no se detendría con el termino del "Oncenio" de Leguía y la abolición de la Ley de Conscripción Vial, sino que entraría a una nueva etapa correspondiente a la "conclusión y complementación" de la obra dejada por Leguía, aunque estipulando nuevos parámetros de construcción como el uso de capas asfálticas en gran escala y la habilitación de nuevas vías que contemplasen también la integración de la selva al desarrollo económico del país. Esta "tercera" etapa definiría finalmente la forma de la red vial que conocemos actualmente, la cual desde el gobierno de Luis Miguel Sánchez Cerro ha sido constantemente renovada.

En el desarrollo de las nuevas políticas de construcción son de interés las que fueran llevadas a cabo durante el gobierno del General Óscar R. Benavides, entre 1933 y 1939, ya que en esta nueva etapa se establecieron planes de trabajo de carácter "bienal" que permiten identificar logros específicos en la ampliación de la red vial. Así, en el recuento que Benavides hace de los alcances de su gobierno, se tiene que entre 1933 y 1936 se habían incorporado un promedio de 300 a 500 kilómetros de carreteras por año, convirtiendo las antiguas "trochas" en verdaderas autovías, y entre 1937 y 1939, se había alcanzado la construcción de 4 000 kilómetros de "nuevas carreteras", 5 600 kilómetros de vías "reconstruidas" y 1 700 kilómetros de vías asfaltadas (Benavides 1939: 68).

Entre las obras entregadas por el gobierno de Benavides, se tienen: el asfaltado de la Carretera Panamericana entre Chiclayo y Lima, en su proyección norte, y entre Lima y Lomas (Acarí), en su sección sur; así como el asfaltado de la Carretera Central entre Lima, La Oroya y Huancayo, lo que marcó el final del proceso de destrucción de los caminos prehispánicos sobre los que estas vías fueron sobrepuestas.

Resumen y discusión

Como puede notarse, el objetivo de este artículo ha sido presentar un breve recuento de los principales factores que en los últimos quinientos años afectaron la conservación de los caminos de origen prehispánico (ya fueran éstos parte o no de la red vial incaica), tomándose algunos ejemplos de los caminos conocidos para la región central del Perú, sin dejar de hacer mención a otros que se hallan en estudio en los diversos departamentos del país. Asimismo, se ha enfatizado cómo el estudio de las obras viales deriva también en el entendimiento de los caminos arqueológicos.

Los ejemplos que se citan en el presente texto constituyen solo una ínfima porción de todos aquellos de los que se tiene conocimiento, y la descripción que a través de estos se hace de los caminos arqueológicos no ha tenido como

fin brindar una descripción detallada de las características arquitectónicas de los mismos, sino llamar la atención sobre el proceso de registro que actualmente siguen los investigadores del campo interesados en entender los grandes aspectos del Qhapaq Ñan y los sitios asociadas a este, sin detenerse a observar los procesos que siguieron a lo largo del tiempo y su impacto en la red de caminos prehispánicos integrados al sistema vial inca.

El desconocimiento del proceso dinámico en la alteración y transformación de caminos ha llevado muchas veces a omitir el registro de caminos que en su esencia formaban parte de la red vial incaica, como es el caso del camino Casma-Huaraz, que viene siendo estudiado por el Proyecto Qhapaq Ñan desde el año 2008 y cuyos restos hoy están bajo las capas de asfalto que forman la vía que une las dos ciudades que comunica este tramo. En contraparte, se han registrado secciones de camino que forman parte de la red de caminos de herradura que son constantemente reconstruidos y cuyo origen está ligado tanto a épocas coloniales como actuales. Respecto a este punto, se cuenta con ejemplos en la sierra de Ancash, donde aún perviven sistemas de mita entre las comunidades andinas orientadas al mantenimiento de caminos, los cuales pueden ser incluso muy parecidos a los caminos arqueológicos o diferir totalmente de estos[22].

Para reconocer si los caminos registrados en el campo estuvieron articulados o no al sistema vial inca, y poder entender cómo se daba dicha articulación, debe realizarse un reconocimiento total del tramo en estudio que permita identificar los sitios arqueológicos que interconectaba y no restringirse únicamente a una de sus secciones, cuyos cambios y continuidades a través del tiempo nos son desconocidos. También es importante conocer diversos aspectos de los sitios arqueológicos asociados a la red vial incaica definidos como centros administrativos o tambos, los que necesariamente estuvieron conectados a la red de caminos. Asimismo, durante el registro de caminos, es importante reparar en las áreas de producción a las que conducen y las características geográficas del terreno por donde estos se emplazan, buscando de este modo entender si efectivamente estuvieron o no integrados al Qhapaq Ñan.

Conocer los factores que constituyen parte de lo que hemos definido como "afectación histórica", nos permite entonces comprender no solo las características arquitectónicas de determinado camino, sino también su uso y continuidad en el tiempo y el proceso dinámico que tuvo en el desarrollo de las comunidades unidas en su trazo, tal como se ha intentado esbozar en este artículo.

Aunque los factores que influyen en el proceso de alteración y destrucción de caminos son diversos, puede considerarse el moderno trazo de carreteras como uno de los que principalmente incidieron, y de forma más directa, en la reciente pérdida de grandes secciones de los caminos arqueológicos, es por ello necesario conocer los detalles de sus construcciones a fin de recuperar datos sobre aquellas secciones que ya han desaparecido.

Finalmente, debemos tomar en cuenta que la actual red de carreteras sigue la misma proyección que tuvo en su momento el Qhapaq Ñan, al cual se integraron diversos caminos de origen anterior a la formación del Tawantinsuyu actualmente intervenidos durante la ejecución de nuevas obras viales, por lo que su estudio se hace de necesidad inmediata a fin de preservar el conocimiento que aún podemos obtener de la evidencia registrable en el campo.

[22] El año 2008 fuimos testigos de la realización de estos trabajos en la comunidad de Conín, en el distrito Chavín de Huántar, y registramos también algunos tramos de camino que partían de Lauricocha hacia Huarautambo aunque ya alterados por los trabajos de reconstrucción.

Mapa 1. Red de Carreteras construidas entre 1919-1930 durante el Oncenio de Leguía, la cual se sobrepone a la Red Vial Inca (elaborado sobre la base de las memorias de obra del Ministerio de Fomento)

Mapa 2. Red Vial Inca registrada por el Proyecto Qhapaq Ñan entre los años 2003-2004, sobre la base de la propuesta de Hyslop (1992). La actual red de carreteras se ha sobrepuesto sobre varias secciones de caminos arqueológicos

Referencias bibliográficas

Alba Herrera, C. Augusto

1996 *Huaras: historia de un pueblo en transformación*. Caraz: Ediciones El Inca, 387 p.

Anónimo

1568 *Mandamiento para que los españoles a cuyo cargo están los tambos y los caciques y principales e indios que sirven los tambos que están en el camino real del valle de Jauja tengan los mantenimientos necesarios para vender a los que pasaren a los precios que se indican.* Manuscrito conservado en la Biblioteca Nacional del Perú. Fondo: Colección General; signatura: A160.

Anónimo

1921 "La Conscripción Vial", *Variedades* [Lima], 715: 1864-1865.

Antúnez de Mayolo R., Santiago E.

1927 "Los grandes caminos del Imperio Incaico", *Revista del Touring Club del Perú* [Lima], 26/27-33: 15-19.

Bar Esquivel, Alfredo

2008 *Actividad de identificación y registro del Sistema Vial Inca. Macro Región Centro, Ancash-Huánuco.* Informe final presentado al Proyecto Qhapaq Ñan, Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Benavides, Óscar R.

1939 *Mensaje del Presidente del Perú, general de división Óscar R. Benavides Larrea, ante el Congreso Nacional, el 8 de diciembre de 1939* [en línea]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/museo/mensajes/Mensaje-1939-1.pdf [Consultado el 15 de marzo de 2013].

Benvenutto, Neptalí

1956 *Historia de las carreteras del Perú.* V Congreso Panamericano de Carreteras (Lima, 8-14 de octubre de 1951). Lima: Talleres Gráficos "La Confianza", 54 p.

Bernabé Romero, Joseph A.

2008 *Actividad de identificación y registro del Sistema Vial Inca. Macro Región Centro Sur, Huancavelica-Ica.* Informe final presentado al Proyecto Qhapaq Ñan, Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Campos Echevarría, Tomás

2008 *Actividad de identificación y registro del Sistema Vial Inca. Macro Región Centro, Junín-Pasco.* Informe final presentado al Proyecto Qhapaq Ñan, Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Capuñay, Manuel A.

1951 *Leguía: vida y obra del constructor del Perú.* Lima: Compañía de Impresiones y Publicidad, 279 p.

Chase Smith, Richard

1999 *Caciques chinchaycochas, funcionarios incas y sacerdotes amueshas: los caminos antiguos de Chinchaycocha hacia la selva central.* Ponencia presentada en la Conferencia "La Cultura de Pasco" realizada en la Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión (Cerro de Pasco, 25-26 de mayo de 1999).

Cieza de León, Pedro de

1995 [1553] *Crónica del Perú. Primera parte.* Franklin Pease García-Yrigoyen (editor). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú – Academia Nacional de la Historia, 360 p.

1996 [1551] *Crónica del Perú. Segunda parte*. Francesca Cantú (editora). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú – Academia Nacional de la Historia, 240 p.

Dávalos y Lissón, Pedro

1919 "Vías de comunicación", en Pedro Dávalos Lissón (editor), *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente.* Tomo I: Nuestra actualidad. Lima: Librería e Imprenta Gil, pp. 369 – 400.

1928 *Las vías de comunicación en el Perú, 1902: propaganda a favor de las carreteras y del establecimiento de un servicio de automóviles en toda la República* (Nueva York, marzo de 1902). Barcelona: Talleres Gráficos de Montaner y Simón, 70 p.

Diez Canseco, Ernesto
1929 *La red nacional de carreteras.* Dirección de Vías de Comunicación. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 227 p.

Espinoza Soriano, Waldemar
1992 "Huarochirí y el Estado Inca", en Vladimiro Thatar Álvarez (editor), *Huarochirí: ocho mil años de historia. Tomo I*. Lima: Municipalidad de Santa Eulalia de Acopaya, pp. 117-194.

Garcilaso de la Vega, el Inca
2007 [1604] *Comentarios reales de los Incas.* Lima: Fondo Editorial Universidad Inca Garcilaso de la Vega, 885 p.

Guaman Poma de Ayala, Felipe
2008 [1614] *Nueva corónica y buen gobierno.* 3 volúmenes. Franklin Pease García-Yrigoyen (editor). Lima: Fondo de Cultura Económica.

Gutiérrez Álvarez, Secundino José
1993 *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril.* Madrid: Editorial MAPFRE, 417 p.

Guzmán Palomino, Luis
1983 "La resistencia nacional en la campaña de La Breña (julio de 1882-junio de 1884)", en Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, *Huamachuco y el alma nacional (1882-1884). La Guerra del Pacífico 1879 – 1883. La Resistencia de la Breña.* Tomo III, volumen 1. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra, pp. 41-474.

Hagen, Víctor von
1955 *Highway of the Sun.* New York: Duell, Sloan and Pearce.

Hyslop, John
1984 *The Inka Road System.* Orlando, Florida: Academic Press, 377 p.

1990 *Inka Settlement Planning.* Austin: University of Texas Press, 377 p.

1992 *Qhapaq Ñan. El sistema vial incaico.* Lima: Instituto de Estudios Arqueológicos (INDEA)-Petróleos del Perú, 298 p.

Instituto Nacional de Cultura
2004 *Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de Campaña 2002-2003*. Informe presentado al Instituto Nacional de Cultura. Lima.

2005 *Programa Qhapaq Ñan. Informe por cuencas hidrográficas del registro de tramos y sitios, campañas 2003-2004.* Informe presentado al Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Junta Exploradora de Caminos
1864 *Reconocimiento del camino de Carhuamayo a Chanchamayo. Ulcumayo, 3 de noviembre de 1864*. Manuscrito conservado en la Biblioteca Nacional del Perú. Fondo: Colección General; signatura: D12916. Ulcumayo, Junín.

Lázaro Torres, Ernesto
2004 *Informe Final del Proyecto de Evaluación Arqueológica de reconocimiento sin excavaciones en la quebrada Huachón – Cerro de Pasco.* Informe presentado al Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Leguía, Augusto B.
1924 *Mensaje del Presidente del Perú, Augusto Bernardino Leguía Salcedo, al Congreso Nacional, el 12 de octubre de 1924* [en línea]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/museo/mensajes/Mensaje-1924-1.pdf [Consultado el 15 de marzo de 2013].

1928 *Mensaje del Presidente del Perú, Augusto Bernardino Leguía Salcedo, ante el Congreso Nacional, el 28 de julio de 1928* [en línea]. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/museo/mensajes/Mensaje-1928.pdf [Consultado el 15 de marzo de 2013].

Levillier, Roberto
1942 *Don Francisco Toledo. Supremo organizador del Perú.* 3 volúmenes. Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino. Buenos Aires.

Matos Mendieta, Ramiro
1992 "El camino real inca y la carretera moderna en Chinchaycocha, Junín", en Duccio Bonavia (editor), *Estudios de Arqueología Peruana*. Lima: Asociación Peruana para el Fomento de las Ciencias Sociales (FOMCIENCIAS), pp. 375-392.

Meza Bazán, Mario
1998 *La ley de conscripción vial en los programas de modernización vial. Las alternativas de un desarrollo temprano entre 1900 y 1930*. Ponencia presentada en el VIII Coloquio Internacional de Estudiantes de Historia realizado en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima

Middendorf, Ernst W.
1974 [1880] *Perú: observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Tomo III: la Sierra. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 472 p.

Moreyra y Paz Soldán, Carlos
1947 "Las comunicaciones y los transportes en el Perú", en *Perú en cifras 1944-1945*. Lima: Dirección General de vías de comunicación, pp. 377-413.

Murúa, Martín de
2001 [1611] *Historia general del Perú*. Manuel Ballesteros Gaibrois (editor). Colección "Crónicas de América", 20. Madrid: DASTIN, 571 p.

Ortiz de Zúñiga, Iñigo
1967-1972 [1562] *Visita de la provincia de León de Huánuco en 1562*. 2 volúmenes. John V. Murra (editor). Huánuco: Universidad Nacional Hermilio Valdizán - Facultad de Letras y Educación.

Ortiz, Dionisio
1969 *Chanchamayo, estudio de una región de la selva del Perú*. 2 volúmenes. Lima: Imprenta y Litografía Salesiana.

Paz Soldán, Eduardo
1907 "Caminos en el departamento de Ancash. Casma á Huaras", *Informes y Memorias* [Lima], 9 (11): 238-245.

Pinillos Ruíz, Giovanna
2007 *Informe Final del Proyecto de Evaluación Arqueológica con excavaciones de la carretera Huachón (Km 00+000) - túnel Jancapunta (Km 17+660)*. Informe presentado al Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Portaro, Edgardo
1930 *Estado actual de la construcción de carreteras en el Perú*. Dirección de Vías de Comunicación, Ministerio de Fomento y Obras Públicas. Lima: Imprenta Torres Aguilar, 46 p.

Raimondi, Antonio
1942-1948 [1857] *Notas de viaje para su obra "El Perú"*. 4 volúmenes. Lima: Imprenta Torres Aguirre.

1965-1966 [1868] *El Perú*. 5 volúmenes. Edición facsimilar. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.

Regal, Alberto
1936 *Los caminos del Inca en el antiguo Perú*. Lima: Sanmartí y Cía., 187 p.

Ruiz, Hipólito
1952 [1801] *Relación histórica del viage, que hizo a los reynos del Perú y Chile, el botánico D. Hipólito Ruiz en el año de 1777 hasta el de 1788, en cuya época regresó a Madrid*. Jaime Jaramillo-Arango (editor). 2 volúmenes. Madrid: Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid – Comisión de Estudios Retrospectivos de Historia Natural – Talleres Gráficos Bermejo.

Sotelo Mejía, José
2006 "Del camino del *mullu* al Qhapaq Ñan", *Integración Cultural Ancashina* [Huaraz], 3: 11-12. Instituto Nacional de Cultura, Ancash.

Strube Erdman, León
1963 *Viabilidad imperial de los incas*. Serie Histórica, 33. Córdoba: Instituto de Estudios Americanistas, Universidad Nacional de Córdoba - Facultad de Filosofía y Humanidades, 250 p.

Talkenstein, Alberto
1863 *Informe sobre el camino de la colonia alemana del Pozuzo al Cerro de Pasco, pasando por el valle de Huancabamba.* Manuscrito conservado en la Biblioteca Nacional del Perú. Fondo: Colección General; signatura: D12915. Lima.

Tschudi, Johann Jakob von
1966 [1846] *Testimonio del Perú, 1838-1842*. Consejo económico consultivo Suiza-Perú. Lima: Talleres Gráficos P. L. Villanueva, 316 p.

Vaca de Castro, Cristóbal
1909 [1543] "Ordenanzas de Tambos. Distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias hechas en la ciudad del Cuzco en 31 de mayo de 1543", *Revista Histórica* [Lima], 3: 427-492. Instituto Histórico del Perú.

Varallanos, José
1959 *Historia de Huánuco: introducción para el estudio de la vida social de una región del Perú, desde la era prehistórica a nuestros días*. Buenos Aires: Imprenta López, 672 p.