

EL QHAPAQ ÑAN Y LAS CAMPAÑAS EMANCIPADORAS. UNA APROXIMACIÓN

Ramiro Matos Mendieta

RESUMEN

La importancia del sistema vial Inka, mejor conocido en tiempos modernos como Qhapaq Ñan, no ha sido tomado muy en cuenta en la historiografía que se ocupa de las campañas emancipadoras de los países andinos. Resumiendo el significado histórico del camino inka y su importancia hasta la actualidad, nos permitimos señalar en este corto ensayo, cómo el sistema vial andino fue un factor que facilitó la movilización de las tropas en todos los frentes así como en la logística y el diseño estratégico de las batallas.

Palabras claves: Qhapaq Ñan, Independencia

ABSTRACT

The importance of the Inka road system, –better known in modern times as Qhapaq Ñan–, in the historiography that deals with the emancipatory campaigns of the Andean countries has not been taken into account. This writing present a summary of the historical significance of the Inka road and its importance to the present day, which allows us to point out, how the Andean trail system was an important factor that facilitated the mobilization of troops as well as logistics, and the strategic design of battles.

Keywords: Qhapaq Ñan, Independence

Recibido: 3 de junio de 2021

Aceptado: 1 de octubre de 2021

Introducción

El Qhapaq Ñan fue estratégicamente planificado y construido para sostener la administración del Estado inka con agenda política de expansión e integración de una gran variedad de etnias y naciones, asentadas sobre una diversidad de nichos ecológicos en los Andes Centrales, con política social redistributiva y gobierno centralizado en el Cusco. En la diversidad de nichos ecológicos en los Andes, la red vial inka atraviesa desiertos, valles y cuencas occidental y orientales, quebradas profundas, cañones, altiplanos, cordilleras por encima de los 5,000 m.s.n.m. en la costa, la sierra andina y la selva alta. Su desplazamiento por encima de la arrugada topografía andina y la originalidad en su construcción, siguen cautivando la admiración de la sociedad moderna. Luego de mis pedestres comentarios que antecede, me gustaría destacar en mayúscula, la originalidad y la tecnología utilizada en la construcción del camino inka. Se trata de una extensa red vial construida sobre una de las topografías más difíciles del planeta tierra, sin los sofisticados instrumentos que la ingeniería moderna utiliza para ejecutar obras de esta magnitud. A la luz del conocimiento moderno, los expertos coinciden en señalar que fue una hazaña lograda en la ingeniería de caminos por una sociedad preindustrial, una infraestructura vial estratégicamente habilitada para sostener el desarrollo del imperio más extenso del Nuevo Mundo, la cual se convirtió en un importante soporte para el tránsito de la gente, desde la época pre-colonial hasta la actualidad (Clough 2012; Wright y Wright 2015). Extensos tramos del camino indígena siguen siendo utilizados por las poblaciones andino-tradicionales.

Después de más de 50 años de estudios sobre este sistema vial andino y la exhibición sobre el Qhapaq Ñan organizada por el Museo Nacional del Indígena Americano de la Institución Smithsonian, en Washington D.C., EEUU (Matos y Barreiro 2015), se puede concluir que los inkas desarrollaron una ingeniería de caminos sin precedentes, reconocido por la American Society for Civil Engineering (ASCE), como pionero y antecesor de la ingeniería civil de las Américas. La placa conmemorativa de este reconocimiento fue colocada en Rumicolca, la garita de salida del Cusco al camino del Collasuyu en el año 2008.

Durante la conquista, los españoles quedaron sorprendidos de la calidad y mantenimiento del camino, quienes no dudaron en compararlo con el camino romano. El cronista Miguel de Estete que acompañó a Pizarro en su aventura dice literalmente del camino de la sierra que él llama región fría:

Va todo el camino de una traza y anchura hecho a mano y rompido por quellas sierras y laderas, tan bien desechado que en muchas partes viendo lo que esta adelante, parece cosa imposible poderlo pasar; por las partes que va por laderas, va tan bien cimentado de calzada de cantería, desde lo bajo, que van tan llano como si lo fuese la tierra, donde saliendo de el tiene la gente harto que poderse tener con las manos; en las partes lodosas y de ciénagas va enlosado y en las bajadas y subidas ásperas, escalones y antepechos de piedra; finalmente, el es uno de los mayores edificios que se han visto en el mundo. (Estete 1918 [1535]: 332).

Otro cronista que estuvo en la conquista fue Hernando Pizarro, el cual en su carta a la Audiencia de Santo Domingo informando sobre la conquista del Perú dice:

El camino de sierra es cosa de ver porque en verdad en tierra tan fragosa en la christiandad no se han visto tan hermosos caminos, toda la mayor parte de calçada. Todos los arroyos tienen puentes de piedra o de madera; en un rio grande que era muy caudaloso e muy grande que passamos dos veces, hallamos puentes de red, que cosa maravillosa de ver. Passamos por ella los caballos. Tienen cada passage dos puentes: la una por donde passa la gente común; la otra por donde passa el señor de la tierra o sus capitanes. Esta tienen siempre çerrada e indio que la guardan. (Pizarro 1968 [1533]: 125)

Por su parte Pedro Cieza de León, en su obra *La Crónica del Perú* (1553) dice:

“[...] Desta plaça [del Cusco] salían quatro caminos reales: en el que llamauan Chinchasuyo se camina a las tierras de los llanos con toda la serranía, hasta las prouincias de Quito y Pasto: por el segundo camino, que nombran Condesuyo, entran las prouincias que son sujetas a esta ciudad, y a la de Arequipa. Por el tercero camino real que tiene por nombre Andesuyo se va a las prouincias

que caen en las faldas de los Andes, y algunos pueblos que están pasada la cordillera. En el último camino estos que dicen Collasuyo entran las provincias que allegan hasta Chile. De manera que como en España los antiguos hacían división de toda ella por las provincias: así estos Indios, para contar las que aún en tierra tan grande, lo entendían por sus caminos. (Cieza 1986 [1553], cap. xcii: 258]

Después de la invasión española y la caída del Tawantinsuyu, el aparato administrativo del Estado inka obviamente dejó de funcionar, con evidentes consecuencias catastróficas para la población indígena por la desactivación de las diversas estructuras e infraestructuras del Estado andino. El *Sapa Inka* dejó de tener poder y gobierno, todas sus funciones y responsabilidades fueron anuladas, entre ellas el mantenimiento y/o construcción de antiguas y nuevas vías. Sin embargo de la importancia que tiene el camino en cualquier sociedad, un bien de servicio público para el viajero, lamentablemente los caminos andinos fueron abandonados en la república con el devenir de los autos, aunque como es obvio, el camino nunca dejó de ser un apoyo vital, tanto para los grupos étnicos locales como para los transeúntes europeos, los cuales llegaban al país de los inkas ávidos por desarrollar proyectos de explotación de los recursos naturales, así como diversos tipos de negocio. En la colonia se empezaron a construir nuevos caminos, especialmente para unir las ciudades de fundación española con los centros de producción y/o explotación, como las minas y las plantaciones en los valles (Arellano 2015).

El abandono del mantenimiento del camino y de las infraestructuras de servicios asociadas que estaban vigentes bajo los inkas, fue sentido inmediatamente por los trajinantes europeos, al punto que se vieron obligados a presentar sus quejas y reclamos al rey Carlos V, pidiendo el retorno de las mitas inka para seguir con sus tareas de mantenimiento de los caminos y la inmediata restitución de los tambos y corpawasi, las casas de alojamiento para los viajeros y sus acémilas. Este tema ha sido muy bien estudiado y publicado por Luis Miguel Glave (1989).

Bajo el gobierno inka, la construcción y conservación del Qhapaq Ñan estaba bajo la administración del Estado. Autoridades locales lla-

mados qollana, eran los responsables de estas tareas en la jurisdicción de cada grupo étnico, así como los chakacamayuc que se ocupaban de los puentes. Estas autoridades locales no han podido continuar con sus tareas debido a la desactivación del gobierno andino y el vacío de poder. Es de suponer que en los primeros años de la invasión, la fundación de pueblos y ciudades por los españoles y la necesidad de desplazarse con relativa comodidad por las diferentes regiones les ha obligado a apelar a la organización del trabajo inka, recuperar la mita andina para mantener los caminos y construir otros nuevos. A la coyuntura del nuevo orden y desorden en los comienzos de la colonia, se suma la agresividad del clima en los Andes, especialmente en las estaciones de lluvias, los cuales contribuyeron al rápido deterioro de muchos tramos del camino, especialmente en la sierra y la vertiente occidental de los Andes.

El camino andino construido para el tráfico de gente que usa calzado tipo ojota (sandalias) y llamas, no siempre fue confortable para los migrantes europeos, que transitaban con zapatos de suela, mulas con carga, acémilas y caballos con herraje, los cuales contribuyeron a la pronta erosión de los caminos. Los nuevos transeúntes demandaron reconstruir algunos tramos, ampliando el ancho de la vía, las escalinatas y dotando de nuevo rasante al piso. Este camino remodelado fue llamado "camino de herradura", en referencia a los herrajes de metal que usaban las acémilas, los animales traídos de Europa. Más tarde, con la introducción de vehículos motorizados a comienzos del siglo XX, fue necesario construir nuevas vías carrozables, con rasantes más anchos y planos con menos desniveles y sin escalinatas. Esta vía llamada fue llamada carretera en referencia al carro, finalmente asfaltada en gran parte.

Después de esta breve introducción, quisiera mencionar tres importantes hechos históricos vinculados al Qhapaq Ñan, los cuales creo podría estimular a generar mejores ideas para entender su importancia en los diversos episodios del proceso histórico del Perú, particularmente durante las campanas de la independencia:

1. Destacar la resistencia y continuidad de la cultura andina frente a los cambios promovidos por la sociedad y la cultura migrante y dominante. La gente de los Andes, mantuvo y sigue manteniendo vi-

gente muchas de sus expresiones culturales y actividades socioeconómicas, siendo una de ellas el camino inka, razón por la cual todavía está en uso y conservado en muchos de sus tramos. Los herederos contemporáneos del Tawantinsuyu reconocen perfectamente esta vía como herencia de sus antepasados inkas, y la diferencian de los caminos de herradura coloniales y otros secundarios antiguos y modernos. El camino inka para el andino no es solamente una vía cualquiera para el tránsito, es además, parte de su vivencia, inclusive de sus emociones. Para los Kallawayas de Bolivia, por ejemplo, el camino está bien conservado, forma parte de su cosmología con profunda sacralidad tradicional, son vías por donde los curanderos deben transitar en sus viajes para curación (Bastien 1987).

2. La UNESCO en la Declaración del Qhapaq Ñan en Patrimonio de la Humanidad, ha reconocido 60,000 kms de red vial, de los cuales fueron documentados 30,000 kms en los seis países que recorre y reconoce esta red vial: Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina. De esa extensión estimamos entre 7,000-8,000 Kms están todavía vigentes, sirviendo a muchas comunidades andinas que siguen habitando los mismos espacios del antiguo territorio tawantinsuyano, con una población que se estima entre ocho a nueve millones de habitantes, con patrones culturales andinos que nunca fueron desarticulados por la cultura occidental. En ciertos lugares inclusive, mantienen vigente la organización del trabajo de la era precolombina para las faenas públicas, como la siembra, la cosecha, mantenimiento de caminos, etc. La institución que organiza el trabajo se llama *chuta*. En la cuenca del río Urubamba, al oriente del Cusco por ejemplo, ayllus y comunidades como Pacaritambo siguen practicando la *chuta* en el trabajo comunitario. El jefe de cada ayllu tiene la responsabilidad de arreglar la faena para beneficio de su comunidad. La manera de organizar la *chuta* para el trabajo fue documentada por Gary Urton. Este menciona por ejemplo que “La carretera secundaria de Paucartambo a Cusco está dividida en diez *chutas* y el tramo de la carretera dentro de cada *chuta* es reparado por uno de los diez ayllus” (Urton 1984, Fig. 18).

3. El Qhapaq Ñan no ha desaparecido ni se ha fosilizado, algunos de sus tramos siguen en uso, otros transformados en caminos de herradura, finalmente en carreteras y autopistas. El Qhapaq Ñan en su ininterrumpida historia de servicio a la sociedad, ha merecido la admiración y los elogios por parte de los estudiosos y turistas modernos, los cuales destacan su consistencia y la misión social que cumple. Como se ha dicho, para muchas comunidades sigue siendo la única vía de interacción social.¹ En muchos lugares los comuneros lo llaman Ñawpa Ñan o Inkap Ñan, camino sagrado sobre el cual transitan regularmente los Apu, Pacu, Altumisa y los curanderos tradicionales, cumpliendo con las antiguas reverencias como la apacheta y las ofrendas o pagapu, cuyos vestigios se observan al transitar los caminos (Matos 2015).

El transporte en llamas, más conocido como caravaneros, sigue vigente en muchas partes de los Andes, especialmente en el sur de Bolivia, la sierra central y sur del Perú, inclusive en la sierra de Lima, la capital del Perú. Los caravaneros de Yauyos y Huarochirí bajan con sus llamas a los valles de la costa, como Cañete, cargados de sus productos locales, principalmente en los meses de cosecha, para intercambiar productos de las alturas con los productos de valles de la costa como el maíz. Iguales viajes ocurren hacia los valles de Tarma y Jauja (Matos 2015). Existe documentales sobre estos caravaneros, como el logrado por Soledad Mujica del Ministerio de Cultura del Perú.² Sobre Bolivia existe excelentes estudios antropológicos desarrollados por Axel Nielsen (2001).

Por otro lado, el camino inka ha merecido el reconocimiento por parte de los ingenieros que construyeron las nuevas carreteras. Varias

¹ El Ministerio de Cultura tiene documentado en varios videos y trabajo de campo su uso actual por las comunidades de los Andes.

² Soledad Mujica logró, por ejemplo, en el 2012, como directora que es de la Dirección de Patrimonio Inmaterial, se declarara Patrimonio Cultural de la Nación a la Festividad del Niño Jesús de Navidad del distrito de Talavera, provincia de Andahuaylas, departamento de Apurímac. En esta festividad, caravaneros juegan un rol (<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/declaran-patrimonio-cultural-de-la-nacion-a-la-festividad-de-resolucion-vice-ministerial-n-028-2013-vmptic-mc-931754-1/>). Este es únicamente un ejemplo de los muchos que existe en el Perú, y que Soledad Mujica ha documentado en CDs y están a la venta.

porciones del antiguo camino han sido aprovechados para sobreponer el trazo moderno, construyendo la nueva carretera sobre la antigua. En pocos casos la nueva carretera ha mantenido el nombre original, como ocurre con la ruta 40 o Camino Inka en el NE de Argentina, la autopista que atraviesa el valle del Mantaro en Perú, cuyo segmento que cruza la ciudad de Huancayo se llama Calle Real. Merece mencionar, que ciertas porciones de la Panamericana del litoral del Pacífico están construidas sobre el camino inka. No existe una estimación precisa al respecto, pero Hyslop hablaba de un 20 a 25 % (Hyslop 1984).

De Qhapaq Ñan a la Carretera

Con deseo de refrescar al lector sobre la llegada de carros y carreteras al Perú, me permito enfatizar en el hecho de que la única red de caminos hasta la llegada de los españoles fue el Qhapaq Ñan y otros caminos locales. Luego de la conquista y la instalación de la administración colonial se construyeron caminos de herradura. Estos dos tipos de caminos fueron los únicos que existieron hasta los primeros años del siglo XX. El camino indígena coexiste con los nuevos y ha sido testigo de los diversos episodios de la historia peruana.

Se sabe, entonces, el primer carro que llegó al Perú fue por barco y en piezas al puerto de Chimbote en 1898. Luego fue trasladado en carga de mulas a Huaraz donde fue ensamblado para servir en una mina. El carro fue diseñado por el francés Leon Serpollet, con capacidad de 5 caballos de fuerza y funcionaba a vapor. Dos años después (1900) empezaron a llegar a Lima autos Ford fabricados en los EEUU, lo que alentó la construcción de carreteras.³

Fue durante el gobierno de Augusto B. Leguía, con la Ley de Conscripción Vial promulgada en 1920, cuando se construyó la mayor extensión de carreteras. La ley ordenaba el trabajo obligatorio y gratuito para la construcción y conservación de las carreteras, tarea recaída en el

³ Información recogida en el Museo de Autos, Colección Nicolini en La Molina, Lima.

campesino de 18 a 60 años de edad. Luego entonces, Lima es unida a varias ciudades de la sierra peruana (Cotler 2005).

El camino inka en la gesta emancipatoria

Antes de comenzar a resaltar la importancia del camino en la independencia, debemos recalcar que el hecho que se le haya prestado hasta ahora poco interés, se debe a que la historiografía de la independencia ha centrado su interés en la élite y en las campañas militares.

Sin duda alguna, el Qhapaq Ñan fue el testigo mudo de las movilizaciones sociales y de las campañas militares durante la gesta emancipadora.

Revisando el testimonio de los viajeros de finales del siglo XVIII y del XIX, como Humboldt y Raymondi, para mencionar dos ejemplos, así como de los precursores de la independencia como Tupac Amaru II y su familia (1780- 1781), y de los mismos líderes de la emancipación del yugo español en los seis países andinos, no creo sea exagerado asociar esas campañas y las movilizaciones militares con el antiguo camino inka, la de herradura colonial y otros de menor nivel, en tanto no había otros para los viajes a corta y a larga distancia. Aunque los viajeros y los ejércitos libertadores de entonces no lo mencionaron directamente, es obvio que todos ellos se desplazaron sobre estas únicas rutas disponibles, ya que los nombres de los puntos geográficos que mencionan por donde se desplazaron, son los nombres de los lugares por donde atravesara el camino inka.

Con ocasión de la inauguración del camino de Callao a Lima, Hipólito Unanue dio un discurso resaltando las obras de la civilización inka. Uno de sus comentarios y preguntas fue ¿es posible creer que estos indios que moran hoy sean descendientes inkas? Ellos mismos se respondían que no, porque con la conquista española los indios perdieron la mitad de su ser. Por eso los criollos trataron de separar a los nobles inkas, señalando a los inkas de antes de la conquista como inkas, y a los indios que moran hoy, como no inkas (Amado 2012: 182).

Tupac Amaru II y su familia fueron los primeros precursores que se movilizaron con éxito usando los caminos construidos por sus ancestros, principalmente en la región del Cusco y el sur andino, con decenas de mulas y caballos, ya no con llamas, haciendo uso de ambas estrategias, el andino tradicional y la española prestada. Sin duda, ellos fueron los mejores conocedores del medio ambiente y la antigua red vial (O'Phelan Godoy 1988)

Del mismo modo, las campañas impulsadas por Bolívar (1819 y 1824), San Martín (1816-1821), Sucre (1824-1825) y otros, inclusive las tropas realistas, utilizaron estas mismas antiguas vías, por ser las únicas existentes, el Qhapaq Ñan y la de herradura. Existen varios ejemplos sobre la movilización de las tropas patriotas durante la gesta emancipadora asociadas a las instalaciones inka, aunque ni los arqueólogos ni los historiadores los mencionan en sus descripciones.

Estas rutas, para el tráfico y viajes, han sido irremplazables inclusive durante el conflicto armado con Chile (1879-1884), en tanto no había otras ni otros medios de transporte disponibles, excepto la navegación marítima.⁴

De tantas movilizaciones de los combatientes por la independencia de los países andinos, me permito mencionar algunos pocos ejemplos, empezando por un caso conocido en el extremo meridional. Al Oeste de la Provincia de Rioja, Argentina y el oriente de Atacama, Chile, se encuentra la cordillerana andina de mayor altitud (4,330-4,500 msnm) sobre cuyo suelo escarpado atraviesa el camino inka. Un espectacular sitio en la cumbre es conocido con el nombre de Comecaballos, se dice que el nombre fue puesto por Diego de Almagro (1536) debido a que varios de sus acémilas murieron afectados por la altura, durante su travesía (Beorchia Negris 1987) Por ese lugar, se desplaza por ambos lados de la cordillera, notables tramos del camino inka, asociado a tambos y *corpawasi* a cada cierta distancia, los cuales habrían sido utilizados tanto por Almagro, y unos siglos después por las tropas de San Martín.

⁴ Véase el artículo de Laguerre en este tomo.

A mediados de 1816, el General San Martín instaló su cuartel en Plumerillo, en los suburbios de Mendoza, organizando su Estado Mayor y preparando el ejército para cruzar sobre la escabrosa ruta de Comecaballos y Los Patos en San Juan. Es aquí precisamente donde el camino inka tuerce en dirección al oeste, al océano Pacífico. Después de tomar refuerzo en Uspallata, Mendoza, que es poco antes de cruzar los nevados, y luego pasando el camino inka a los pies del Aconcagua, el ejército libertador marcha con éxito sobre Santiago de Chile. Es interesante ver que la carretera moderna que une ambos países presenta un trazo paralelo al camino, a veces usando el lecho de la antigua vía.

Otro ejemplo de los diversos puntos geográficos visitados y la facilidad de poder organizar al campesinado para las guerrillas y otras campañas militares por la independencia, es el estudio que nos proporciona la historiadora argentina, Ana María Lorandi (2016), sobre la persona de Álvarez de Arenales. Todos los sitios que menciona, son sitios estratégicos por donde pasa el camino inka. Como indica Salomon et al. (2011: 216), mientras San Martín se encargaba de la ruta de la costa, Arenales trabajaba en la sierra. El animar a las comunidades indígenas a aunarse a la campaña libertadora era primordial, ya que como señalan Méndez y Granados (2012: 60-61), los nuevos estados dependían del campesinado, sin ellas no podía haber independencia, aunque después hayan sido relegadas a la explotación laboral y económica. Arenales logró su propósito y según sus memorias, vemos cómo el camino inka jugó aquí un rol, ya que acercándose a los poblados describe cómo eran recibidos:

Durante la marcha de este día, la división encontró casi todo el camino acordonado de gentes [sic] del país, que la aguardaban para verla y obsequiarla: al mismo tiempo, muchas otras se desprendían con precipitación por las empinadas y vistosas faldas de la quebrada, esforzándose á hacer oír desde lejos sus gritos de vivas y felicitaciones. No obstante que muchos de estos habitantes residen en las heladas llanuras de arriba, donde crían sus rebaños y cosechan las papas, la quinoa, la cebada, etc., o se entretienen con los trabajos de la minería; la mayor parte de los que pueblan los valles de abajo, se había retirado a aquellas alturas, buscando los sitios más apartados y escondidos, para substraerse á las de-

predaciones y violencias de las tropas realistas. Habían igualmente alejado consigo sus ganados, animales de silla, y carga, víveres, etc. Este solo expediente, tan general y simultáneamente ejecutado por los indígenas en tales casos, valió siempre por una fuerte hostilidad contra los españoles, que cada vez los indignó más. Los grupos de gente situados en el camino ponían sucesivamente á disposición de las tropas libertadoras multitud de canastos y lotes (diremos así) de flores, panes, fiambres, frutas y otros varios objetos que brindaban indistintamente á oficiales y soldados con las más obligantes insinuaciones. Esta larga escena tenía todo el carácter de una gran fiesta cívica; y era continuamente animada y sostenida por repetidos vivas y cánticos con instrumentos al uso antiguo y peculiar de los Peruanos. Para mayor solemnidad y aparato, habían formados altares en algunas partes del tránsito, elegantemente decorados con banderas patrióticas, y colocado en ellas imágenes de santos, sacadas de las iglesias inmediatas (para que echaran la bendición á los patrianos, decían ellos). Algunas veces el transporte del entusiasmo les hacía interrumpir el orden de la marcha, lanzándose sobre las hileras á abrazar a los patriotas. Pero tal fue el diluvio de flores, que a pesar de quedar el camino cubierto de ellas, no dejaron de aparecer insensiblemente algunas sobre los pechos, las gorras, aun sobre las armas.⁵

La hazaña de cruzar la cordillera andina montados en mulas, caballos y a pie, fue gesta de alta envergadura; comparable en la historia militar del mundo quizá con el cruce de los Alpes de Aníbal en el año 218 a.C. o de Napoleón en el año 1800. El liderazgo le ha impulsado organizar el ejército de los Andes para tomar posiciones estratégicas, controlar grandes porciones del territorio y lograr su objetivo alrededor del camino inka. En 1817, San Martín condujo otra expedición de La Rioja, Argentina hacia Copiapó en la Provincia de Coquimbo, Chile. La travesía por la Cordillera de los Andes, conocido también como Campaña de Chacabuco fue estudiado entre otros por Hans Bertling (1917). Los caminos que utilizaron esos expedicionarios fueron indistintamente el Qhapaq Ñan y la de herradura colonial, asociadas a las habilitadas instala-

⁵ Arenales 1832, citado en Salomon et al. 2011: 218, nota 7.

ciones inkas como tambos, tal como ha observado el arqueólogo argentino Roberto Bárcena (comunicación personal, 2012).

Por el lado septentrional, las campañas de Bolívar y Sucre, después de la fundación de la Gran Colombia, avanzaron hacia Perú, casi siempre por las rutas asociados al sistema vial inka, desde Pasto en Colombia, hacia Pichincha, Quito, Cuenca, Azuay para mencionar algunos importantes lugares donde existen notables instalaciones inkas, para luego ingresar al territorio peruano por Cajas en Ayabaca, seguir hacia Cajamarca por la sierra, y por Machala en la costa para seguir hacia Trujillo.

Mientras los patriotas se desplazaban y se organizaban entre Trujillo y Huaraz, las huestes del virrey hacía lo propio en el valle de Jauja y Cerro de Pasco. Bolívar decidió avanzar por la sierra hacia el altiplano de Chinchaycocha y enfrentar a la tropa de Canterac.

El ejército patriota se desplazó por el borde nororiental del lago de Chinchaycocha, el realista hacia lo propio por la margen opuesta, convergiendo ambos en el extremo sur, en Chakamarca, suburbio del pueblo entonces llamado Reyes, hoy Junín, donde se produce un enfrentamiento conocido como la batalla de Junín, el 6 de agosto de 1824 (Riviera Serna 1974). Chacamarka es nombre de un tambo o centro administrativo inka. Las colcas sobre el cerro adyacente habrían servido como parapetos y/o refugios para cualquiera de los bandos. Nuevamente, las comunidades organizadas hicieron labor de espionaje en los pasos estratégicos que comunicaban la sierra con la costa (Salomon et al. 2011: 221). Por este lugar cruza el troncal principal del Qhapaq Ñan que viene del Cusco, pasando por Vilcashuaman, Xauxa, Tarmatambo y sigue al norte por Pumpu, Cerro de Pasco, Huánuco, Cajamarca, Quito. Debido al estratégico trazado que ofrece el camino inka en la sierra central del Perú, grandes porciones de este sistema vial fue habilitado como camino de herradura, en el siglo XX fue aprovechado en muchos lugares como base para la construcción de la carretera moderna.

En la región suroriental del Perú, los realistas que anduvieron instalados en Cusco, decidieron avanzar hacia Ayacucho, librando algunas escaramuzas en su trayecto, como el de Corpahuayco. Sucre por su par-

te se desplazó hacia las proximidades de Huamanga. Ambos contrincentes se instalaron en el área de Quinua, el ejército realista se posesionó de las faldas del cerro Condorcunca, y los patriotas ocuparon la Pampa de Quinua, ambos dispuestos a librar una batalla. Pocos días después, los realistas abrumados por el frío y el hambre decidieron capitular, documento que fue firmado el 9 de diciembre de 1824.⁶ Las movilizaciones por todos estos lugares, sin duda alguna fueron por el camino inka, posiblemente inclusive utilizando alguna de sus antiguas instalaciones.

Ha sido muy interesante para nosotros, escuchar a los líderes andinos, campesinos o indígenas durante nuestro trabajo de campo, narrar con sentimiento la historia que conocen de esos enfrentamientos entre patriotas y realistas durante la gesta emancipadora. Los hechos históricos narrados de generación en generación son guardados en la memoria de la población, formando parte de su historia oral. Incluso se hallaron fijados en quipus, como los de Rapaz, los cuales al ser estudiados por Salomon et al. (2011), se podía suponer que guardaban la relación de los generales patriotas por las figurillas en uniforme de la época, que pasaron por el lugar y todo lo contribuyó a la causa libertadora. Lamentablemente hoy los descendientes de las comunidades ya no pueden leerlos.

En la costa central, mientras San Martín instalaba su cuartel general en Huaura controlando hasta Chancay, en Aznapuquio ubicado en la margen izquierda del río Chillón, al norte de Lima, se instalaron las fuerzas realistas para controlar Lima. Las últimas contiendas, antes y después de 1821, se dieron en este escenario. Aznapuquio es un asentamiento inka conectado mediante el Qhapaq Ñan con otros ubicados importantes instalaciones inka en la margen derecha del Chillón, como Tambo Inka, Fortaleza Collique entre otros. El camino inka que viene por la costa norte, después de cruzar Paramonga, Fortaleza, Chancay, llega a Chillón y Rimac, donde se encuentra varias instalaciones inkas conectadas por la red vial, como el mismo Aznapuquio, luego en el valle del Rimac las instalaciones inkas conocidos como Mateo Salado, Tres

⁶ El documento original de la capitulación se halla en el archivo documental del Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú.

Palos y otros, continuando hacia el sur, por Armatambo, Pachacamac, Tambo Colorado en el valle de Pisco y continúa al sur.

Con lo expuesto de forma somera queremos resaltar la importancia del camino inka para las campañas de nuestra emancipación. Sobre el camino construido por el Estado Inka y el camino de herradura construido durante la colonia, se desplazaron no solamente los ejércitos de ambos frentes, tanto los patriotas como los realistas, sino también las ideas y las noticias. Era la gran red social y de comunicación de la época. Así como se movilizaban los ejércitos, se transmitía las notas, circulares, oficios y otros impresos a las tropas, autoridades y población en general; se transportaba los víveres para las tropas y caballos, el pago a los veteranos, el conocimiento de las rutas posibilitaba el desarrollo de tácticas de batalla y el espionaje. De este modo, el sistema vial andino era la infraestructura de apoyo, sin la cual hubiera sido imposible o al menos difícil transitar con seguridad hacia un destino señalado. Estos caminos permanecieron inhiesto al servicio de los usuarios sin distinguir su condición social y política.

Sin embargo, lo que no se halla en la documentación de la independencia son los conceptos ideológicos-religiosos andinos sobre el camino. Así, deseo transmitir y concluir estos comentarios transcribiendo algunos conceptos que he escuchado de parte de los usuarios andinos contemporáneos del sistema vial andino, como en Jujuy, Argentina, Kallawayá en Bolivia, cusqueños y ayacuchanos en Perú, otavaleños y cuencanos en Ecuador, pasteños en Colombia. Para ellos el camino inka forma parte de su entorno, tiene vida espiritual, por estar instalado sobre la Pachamama; algunos informantes consideran inclusive el camino como apoyo espiritual de los ayllus. Con frecuencia mencionan que fue construido por el Apu Inka para proteger a la gente durante su viaje desde su casa a su destino y su retorno. Algunos consideran el camino inka, "compañero de viaje, un protector". En la región de Cusco dicen que "el camino inka acorta distancias". Debido a estos conceptos y la consistente sacralización, el camino es objeto de ritos, ofrendas y reverencia por parte de los viajeros. Las apachetas y otros espacios sagrados asociados al camino inka siguen vigentes y demuestra la identificación del comarcano con la Pachamama y el respeto de su entorno. Los que

nos demuestra que todavía queda un amplio bagaje de conocimientos por descubrir y re-escribir la historia de la independencia desde la visión indígena.

Bibliografía

- Amado Gonzales, Donato. 2012. "La imagen de los incas indígenas en la opinión de los criollos y españoles". *Illes i Imperis* [Barcelona], 14: 1767-188.
- Arellano Hoffmann, Carmen. 2015. "From Inka Road to Royal Road. The Inka Road in Colonial Times". En *The Great Inka Road. Engineering an Empire*, editado por Ramiro Matos Mendieta y José Barreiro, pp. 141-148. Washington D.C./New York: Smithsonian Press/National Museum of the American Indian.
- Bastien, George W. 1987. *Healers of the Andes: Kallawaya herbalists and their medicinal plants*. Salt Lake City: University of Utah Press.
- Beorchia Negris, Antonio. 1987. *El enigma de los santuarios indígenas de Alta Montaña, San Juan*. (Revista del Centro de Investigaciones Arqueológicas de Alta Montaña, 5). San Juan: Universidad Nacional de San Juan.
- Bertling, Hans. 1917. *Estudio sobre el Paso de la Cordillera de los Andes efectuado por el General San Martín en los meses de enero y febrero de 1817 (campana de Chacabuco)*. Santiago: Impr. del Estado Mayor General.
- Cieza de León, Pedro. 1986 [1553]. *La Crónica del Perú. Primera Parte*. Introducción de Franklin Pease. Nota de Martín Maticorena. 2ª edición corregida. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial / Academia Nacional de la Historia.
- Cotler, Julio. 2005. *Clases, Estado y Nación en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Clough, Wayne G. 2012. "Inca Highway". *Smithsonian Magazine*, January issue.
- Estete, Miguel de. 1918 [1535]. *El descubrimiento y la conquista del Perú. Relación inédita de Miguel de Estete*. Introducción y notas por Carlos Manuel Larrea, (Edición especial del artículo publicado en el *Boletín de la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos Americanos*, vol. 1, nº 3). Quito: Imprenta de la Universidad Central.
- Glave Testino, Luis Miguel. 1989. *Trajinantes: Caminos Indígenas en la sociedad colonial, siglos XVI-XVII*. (Serie Tiempo de Historia). Lima: Instituto de Apoyo Agrario.

- Hyslop, John. 1984. *The Inka Road System*. Orlando: Academic Press.
- Lorandi, Ana María. 2016. "Soberanías en pugna: trayectoria andina del General Álvarez de Arenales". *Historia y Cultura* [Lima], 28: 147-181.
- Matos Mendieta, Ramiro. 2015. "The living road". En *The Great Inka Road. Engineering an Empire*, editado por Ramiro Matos Mendieta y José Barreiro, pp. 153-164. Washington D.C./New York: Smithsonian Press/National Museum of the American Indian.
- Matos, Ramiro y José Barreiro (eds.). 2015. *The Great Inka Road: Engineering an Empire*. Washington D.C. & New York: National Museum of the American Indian in association the Smithsonian Press.
- Méndez, Cecilia y Carla Granados Moya. 2012. "Las guerras olvidadas del Perú: formación del Estado e imaginario nacional". *Revista de Sociología e Política* [Curitiba], 20(42) 57-71.
- Nielsen, Axel. 2001. "Ethnoarchaeological Perspective on Caravan trade in the South-Central Andes". En: *Ethnoarchaeology of Andean South America. Contributions to Archaeological Method and Theory*, editado por Lawrence Kuznar, pp. 163-201. Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- O'Phelan Godoy, Scarlett. 1988. *Un siglo de rebeliones anticoloniales, Perú y Bolivia (1700-1783)*. Cusco: Editorial Centro Bartolomé de las Casas.
- Pizarro, Hernando. 1968 [1533]. "Carta de Harnando Pizarro a los magníficos señores oidores de la Audiencia Real de su Majestad que residen en la ciudad de Santo Domingo". En *Biblioteca Peruana. El Perú a través de los siglos*, primera serie, tomo 1, pp. 117-130. Lima: Editores Técnicos Asociados.
- Rivera Serna, Raúl. 1974. *La Campaña de Junín*. Lima: Editorial Arica.
- Salomon, Frank, Carrie Brezine, Reymundo Chapa y Victor Falcón Huayta. 2011. "El quipu desde la Colonia hasta la República: El patrimonio de Rapaz". En *Atando Cabos*, editado por Carmen Arellano y Gary Urton, pp. 193-225. Lima: Ministerio de Cultura.
- Urton, Gary. 1984. "Chuta: El espacio de la práctica social en Pacaritambo, Perú". *Revista Andina* [Cuzco], 2(1): 7-56.
- Wright, Kenneth R. y Ruth M. Wright. 2015. "The Inka Trails near Machu Picchu". En *The Great Inka Road. Engineering an Empire*, editado por Ramiro Matos Mendieta y José Barreiro, pp. 41-49. Washington D.C./New York: Smithsonian Press/National Museum of the American Indian.

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/declaran-patrimonio-cultural-de-la-nacion-a-la-festividad-de-resolucion-vice-ministerial-n-028-2013-vmptic-mc-931754-1/>