



Qhapaq Ñan Sistema Vial Andino

Nuevos esfuerzos en favor de su conservación sostenible Publicado en 2021 por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 7, place de Fontenoy, 75352 París 07 SP, Francia © UNESCO 2021 ISBN 978-92-3-300166-4



Esta publicación está disponible en Acceso Abierto bajo la licencia Attribution-ShareAlike 3.0 IGO (CC-BY-SA 3.0 IGO) (http://creativecommons. org/licenses/by-sa/3.0/igo/). Al utilizar el contenido de la presente publicación, los usuarios aceptan las condiciones de utilización del Repositorio UNESCO de Acceso Abierto (www.unesco.org/open-access/terms-use-ccbysa-sp).

Los términos empleados en esta publicación y la presentación de los datos que en ella aparecen no implican toma alguna de posición de parte de la UNESCO en cuanto al estatuto jurídico de los países, territorios, ciudades o regiones ni respecto de sus autoridades, fronteras o límites.

Las ideas y opiniones expresadas en esta obra son las de los autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de la UNESCO ni comprometen a la Organización.

Bajo la dirección de:

Cesar Moreno-Triana

Especialista de Programa, Unidad de América Latina y el Caribe Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO

Editora: María Luisa Rendón Puertas Coordinadora: Aarin Shapiro Asistente: Catalina Ponce Vargas Composición por la UNESCO

Revisores externos:

Luis María Calvo, Miembro Correspondiente, Academia Nacional de la Historia, Argentina

Valerie Magar, Responsable de Unidad - Programas, ICCROM

Diseño gráfico e ilustración: Ana Carrasco

Fotografía de cubierta: Camino inca empedrado con *ushnu* (plataforma ceremonial) recorrido por comunero de Soledad de Tambo, Provincia de Huari, Región de Ancash, Perú. © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú.

Las imágenes acompañadas de un asterisco (*) no están cubiertas por la licencia CC-BY-SA y no pueden usarse ni reproducirse sin previa autorización por escrito de su propietario.

Impreso en 2021 por la UNESCO

Con el apoyo de:



Colaboración del Pueblo Japonés



Breve resumen

Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino: Nuevos esfuerzos en favor de su conservación sostenible

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino fue inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2014, y constituye hoy en día un ejemplo destacado de cooperación internacional, fruto del constante esfuerzo de los seis países involucrados en su protección: Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

Este vasto y complejo sistema vial de más de 6.000 km alcanzó su máxima expresión en la época incaica, y recorre una gran parte de la región Andina comprendiendo cientos de sitios arqueológicos y comunidades asociadas a lo largo de su ruta, reforzando así la identidad cultural de las comunidades locales, transcendiendo fronteras nacionales y aportando un legado significativo para la humanidad.

La presente publicación constituye una ocasión única y de actualidad en la que un gran número de expertos en patrimonio cultural de la región de América Latina, incluidos autoridades nacionales, representantes de comunidades y especialistas de los países participantes, comparten sus reflexiones y los resultados del trabajo colaborativo emprendido en los últimos cuatro años, en el marco de un proyecto centrado en la conservación y gestión sostenible del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

Las exitosas experiencias y las buenas prácticas compartidas aquí constituyen una contribución de gran valor, que puede servir como fuente de inspiración para otros bienes Patrimonio Mundial de la UNESCO y, de manera más general, para la implementación de la Convención del Patrimonio Mundial en el siglo XXI.



"Puesto que las guerras nacen en la mente de los hombres, es en la mente de los hombres donde deben erigirse los baluartes de la paz."



319

comunidades asociadas

PRÓLOGO

AUDREY AZOULAY

Directora General de la UNESCO

El Qhapaq Ñan se mantiene hoy en día como un modelo de cooperación cultural. Desde que se lanzó la iniciativa de su inscripción como Patrimonio Mundial hace más de 15 años, seis países de América Latina se han esforzado en velar por la conservación sostenible de este bien en beneficio de las generaciones futuras. Al hacerlo, han adoptado un enfoque centrado no solo en la protección de los sitios naturales y arqueológicos, sino también en las prácticas y costumbres de las comunidades locales.

En los Andes de América del Sur, en el apogeo de la civilización inca, todos los caminos conducían a su capital, el Cusco. El *Qhapaq Ñan*, o "gran camino" en quechua, incorporó decenas de miles de kilómetros de caminos y se considera hoy una hazaña del ingenio humano. Conecta una de las regiones geográficamente más diversas del mundo: se extiende desde Colombia en el norte hasta Argentina en el sur, cruzando altas cadenas montañosas, profundos cañones, mesetas desérticas y llanuras herbosas.

Sin embargo, el *Qhapaq Ñan* es mucho más que una hazaña de ingeniería. Para comunicar el territorio inca -el Tawantinsuyu- de un extremo al otro, los mensajeros -llamados *chasquis*- transportaban por estos caminos información y objetos. Y las caravanas de llamas, que acarreaban alimentos, textiles y otros artículos, transportaban las mercancías de un lugar a otro. Así, subiendo escalones de piedra, senderos rocosos y puentes colgantes, viajaron hasta los confines de la región Andina, creando conexiones entre diversos pueblos y culturas.

Como las Rutas de la Seda en Asia y las Rutas de Santiago de Compostela en Europa, el *Qhapaq Ñan* es una muestra de la imbricación del patrimonio cultural, natural e inmaterial. Esta contribución única al patrimonio universal de la humanidad fue reconocida en 2014, cuando el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, fue inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

El *Qhapaq Ñan* se mantiene hoy en día como un modelo de cooperación cultural. Desde que se lanzó la iniciativa de su inscripción como Patrimonio Mundial hace más de 15 años, seis países de América Latina -Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú- se han esforzado en velar por la conservación sostenible de este

bien en beneficio de las generaciones futuras. Al hacerlo, han adoptado un enfoque ambicioso, centrado no solo en la protección de los sitios naturales y arqueológicos, sino también en las prácticas y costumbres de las comunidades locales e indígenas.

Este enfoque integral se refleja en la presente publicación. Tras examinar las medidas de cooperación adoptadas a nivel regional para conservar y gestionar los sitios arqueológicos a lo largo del *Qhapaq Ñan*, incluidas la investigación, la documentación y la coordinación de las políticas culturales, se centra en la forma en que las comunidades locales e indígenas han participado en este proceso. Constituye también un tributo a las numerosas personas que trabajan juntas a través de las fronteras en el ámbito de la conservación, mostrando cómo la cultura y el patrimonio pueden desempeñar un papel fundamental en el desarrollo sostenible.

Ciertamente, estos ejemplos singulares del pasado nos aportan valiosas lecciones para el presente y el futuro. Especialmente hoy, ante la grave crisis sanitaria que enfrenta todo el planeta, proteger el patrimonio cultural y natural es una forma de construir esperanza, solidaridad y resiliencia. El *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, es un paso más en nuestro camino hacia una cultura de paz, un ideal fundamental para la misión de la UNESCO.



ARGENTINA

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, representa para la Argentina la oportunidad de visibilizar y valorar la diversidad cultural constitutiva de nuestra identidad, mientras que elementos propios de la cosmovisión andina ofrecen claves para repensar lo colectivo y proyectar otros futuros posibles.

Impulsar y fortalecer la integración y la cooperación entre los seis Estados Parte que comparten este Patrimonio Mundial no solamente es el mejor camino para garantizar la protección de su valor universal excepcional y el desarrollo sustentable de sus comunidades, sino también una vía para profundizar una cultura de la solidaridad que siente las bases para la construcción de sociedades más justas, democráticas y equitativas.

99

Tristán Bauer

Ministro de Cultura de la Nación Argentina

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

El Estado Plurinacional de Bolivia evoca al Qhapaq Ñan, como el Sistema Vial Andino que ha sido el tránsito de los hijos del sol durante el Incario, no solo como una ruta importante que muestra una calidad tecnológica inigualable, sino también como un camino de unión, complementariedad y prosperidad para los países que entornan esa prodigiosa obra civil que insta a la coordinación y cooperación solidaria entre todas las partes que promueven ese emprendimiento.

En ese sentido, Bolivia reafirma su apoyo a la UNESCO que registra el Patrimonio Cultural de la Humanidad, comprometiendo todos los esfuerzos para la preservación y conservación del Qhapaq Ñan, símbolo de la grandiosidad y de la unidad en la diversidad de nuestros pueblos hacia el horizonte del Vivir Bien.



Sabina Orellana Cruz

Ministra de Culturas, Descolonización y Despatriarcalización de Estado Plurinacional de Bolivia

COLOMBIA

El Qhapaq Ñan constituye uno de los sitios del Patrimonio Mundial más significativos para Colombia ya que es representativo del ingenio humano, de la cooperación entre los pueblos y de la íntima e histórica relación entre el ser humano y su entorno, siendo un punto de referencia para las comunidades que hasta el día de hoy resignifican este bien en su diario vivir.

Este patrimonio es la demostración de un valor universal transfronterizo y el Estado colombiano ratifica su compromiso con la conservación del sitio como elemento cohesionador de la sociedad latinoamericana y un hito en la integración entre países hermanos.

Felipe Buitrago Restrepo

Ministro de Cultura de Colombia

CHILE

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, constituye una de las obras más extensas y relevantes de América. Conectando geografías diversas, logró integrar poblaciones y recursos en una misma lógica cultural y sociopolítica, cuyo legado permanece vivo. Para Chile, la responsabilidad de preservar su integridad representa una oportunidad para generar sinergias entre Estados, la institucionalidad nacional, la academia y las comunidades.

Chile está abocado a cumplir satisfactoriamente los compromisos ante UNESCO. Nos hemos propuesto consolidar el sistema de gestión del sitio y formalizar la implementación del Plan Maestro, con actividades de conservación y desarrollo local. Una de nuestras prioridades es la prevención del deterioro causado por los efectos de la naturaleza, que nos desafían permanentemente.

Consuelo Valdés Chadwick

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio de Chile

ECUADOR



El Qhapaq Ñan atraviesa los territorios sobre los que la cultura inca tuvo control e influencia en el sur del continente.

Antes de ser América, antes de que en el mapa se dibujaran Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador o Perú, el "camino del Inca" permitió que los pueblos se reconocieran y comerciaran, dialogaran y se transformaran. En Ecuador, el antiguo camino real, que ya consta como Patrimonio Mundial de la Humanidad, cruza 108 kilómetros. A su paso se distinguen 49 sitios arqueológicos cuyos principales custodios son 31 comunidades indígenas, mestizas y afro ecuatorianas, muestra de la rica multiculturalidad del país.

El cuidado del Qhapaq Ñan es una responsabilidad patrimonial fundamental y debe ser comprendido, aún hoy, como un elemento integrador y de enriquecimiento para las comunidades locales y para toda la región andina.

María Elena Machuca

Ministra de Cultura y Patrimonio

PERÚ

Construido a lo largo de cientos de años, y consolidado durante el tiempo de los incas, el Qhapaq Ñan representa un ejemplo por excelencia de la forma creativa como nuestros pueblos convirtieron las limitaciones de nuestra compleja geografía en oportunidades para el desarrollo.

Hoy, el Sistema Vial Andino mantiene una notable vigencia y genera un estrecho vínculo con las poblaciones de nuestro territorio. Es un camino vivo, un lugar de encuentro, de intercambio y de comunicación. Es una lección vigente para las futuras generaciones de las formas originarias de manejar y gestionar nuestra diversidad natural y cultural, nuestros usos y costumbres. Y es un patrimonio universal que nos muestra la importancia de articular entre los países andinos para construir un futuro mejor.

Alejandro Neyra SánchezMinistro de Cultura del Perú



Tramo del camino próximo al Monumento Arqueológico de Chavín de Huántar, Perú © SA Expeditions/Nick Stanziano*



AGRADECIMIENTOS

El Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO desea expresar su agradecimiento al Fondo Fiduciario UNESCO/Japón para la Preservación del Patrimonio Mundial Cultural por su generosa contribución al *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, en sus primeros años como bien del Patrimonio Mundial. El financiamiento del proyecto "*Apoyo al fortalecimiento del sistema de gestión participativo del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*" ha permitido encaminar nuevos procesos de colaboración, gestión y conservación, así como la elaboración de esta publicación.

La UNESCO también agradece la colaboración de las delegaciones permanentes de los Estados Parte de Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú en este trabajo conjunto. La Organización desea resaltar particularmente las contribuciones de los especialistas de las secretarías técnicas nacionales de los seis países integrantes del *Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino*, y las respectivas autoridades involucradas:

Argentina: Ministerio de Cultura | Secretaría de Patrimonio Cultural | Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano

Estado Plurinacional de Bolivia: Ministerio de Culturas, Descolonización y Despatriarcalización | Viceministerio de Interculturalidad | Dirección General de Patrimonio Cultural | Coordinación de Caminos Prehispánicos

Chile: Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio | Subsecretaría del Patrimonio Cultural | Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colombia: Ministerio de Cultura | Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) | Universidad de Nariño

Ecuador: Ministerio de Cultura y Patrimonio | Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC)

Perú: Ministerio de Cultura

La UNESCO expresa su gratitud a estas instituciones por haber compartido en estas páginas tanto sus valiosas experiencias como su extenso conocimiento de este bien patrimonial, y se felicita de su infalible compromiso a través de su inmenso trabajo y su voluntad por transformar la gestión patrimonial en una labor participativa con las comunidades locales.

Por último, la UNESCO agradece a todos los colaboradores de la región que han contribuido, de manera directa o indirecta, en la producción, verificación, edición y finalización de los textos incluidos en esta publicación.

Con el apoyo de:



Colaboración de Pueblo Japonés

COLABORADORES

UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial, Unidad de América Latina y el Caribe

Cesar Moreno-Triana

Especialista de Programa

Aarin Shapiro

Ex-Consultora, especialista en temas de pueblos indígenas, desarrollo y patrimonio

Catalina Ponce Vargas

Consultora, especialista en el ámbito del Patrimonio Mundial

Autores externos

María Luisa Rendón Puertas

Especialista e investigadora en temas de desarrollo local, patrimonio y turismo sostenible; Ph.D. en ciencias sociales con especialización en estudios Andinos (FLACSO, Quito, Ecuador). Docente de la Maestría en Ecoturismo de la Universidad Nacional Agraria La Molina y de Turismo Sostenible en la Universidad San Ignacio de Loyola, en Lima, Perú.

Ciro Caraballo

Doctor en arquitectura; docente de la Maestría de Conservación y Restauración de Bienes Culturales Inmuebles, Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museología "Manuel del Castillo Negrete" del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), México. Con la asistencia de Rodrigo Saínz-Lara, Arquitecto, Dirección de Patrimonio Mundial, INAH, México.

Alfredo Conti

Docente de la Universidad Nacional de la Plata, Argentina, y experto del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS).

Sara Beatriz Guardia

Directora de la Cátedra UNESCO Patrimonio Cultural y Turismo Sostenible de la Universidad de San Martín de Porres, en Lima, Perú.

Miembros de las secretarías técnicas nacionales para el Qhapaq Ñan

Argentina

Victoria Ayelen Sosa

Socióloga; Secretaria Técnica del Qhapaq Ñan Argentina, Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, Ministerio de Cultura.

Mario Lazarovich

Arquitecto; coordinador del componente conservación del *Qhapaq Ñan* Argentina, Ministerio de Cultura.

Estado Plurinacional de Bolivia

Ygor Alfredo Pacheco Solares

Arqueólogo, Ministerio de Culturas y Turismo.

Leonor Cuevas

Ex Directora de Patrimonio Cultural, Ministerio de Culturas y Turismo.

Richard Mújica

Ex técnico de la Dirección General de Patrimonio Cultural, Ministerio de Culturas y Turismo.

Chile

Claudia Prado Berlien

Coordinadora, Centro Nacional de Sitios del Patrimonio Mundial-SNGP y Secretaria Técnica Qhapaq Ñan Chile, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

Julieta Elizaga Coulombié

Profesional, Centro Nacional de Sitios del Patrimonio Mundial-SNGP, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

María Pilar Matute Willemsen

Profesional, Centro Nacional de Sitios del Patrimonio Mundial-SNGP, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

Mirja Díaz Santibáñez

Profesional, Centro Nacional de Sitios del Patrimonio Mundial-SNGP, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

Colombia

Claudia Afanador Hernández

Antropóloga, Secretaria Técnica del Qhapaq Ñan Colombia, Docente Titular, Universidad de Nariño.

Gerardo Hernando Sánchez Delgado

Docente de Arquitectura, Universidad de Nariño, Coordinador del Área de Conservación del Qhapaq Ñan Colombia.

Alejandra Catalina Zúñiga Afanador

Investigadora independiente, Coordinadora del Área de Gestión del Qhapaq Ñan Colombia.

Diana Isabel Pastas Bustos

Diseñadora gráfica, Coordinadora del Área de Comunicación del Qhapag Ñan Colombia.

Ecuador

Mónica Bolaños Pantoja

Arqueóloga, Secretaria Técnica del Qhapaq Ñan Ecuador, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).

Diana Cruz Casa

Arquitecta Restauradora, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).

Fredy Ramos Ante

Ingeniero Civil, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).

María Fernanda Carrión

Directora de Control Técnico, Conservación y Salvaguardia del Patrimonio Cultural, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).

Miguel Chávez

Arquitecto Restaurador, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC).

Perú

Elías Mujica Barreda

Coordinador General de la Secretaría Técnica del Qhapag Ñan-Sede Nacional, Ministerio de Cultura.

Ricardo Chirinos Portocarrero

Coordinador del Área de Gestión y Supervisión de Áreas Declaradas Patrimonio Mundial, Qhapaq Ñan-Sede Nacional, Ministerio de Cultura.

Octavio Fernández Carrasco

Coordinador General de la Secretaría Técnica del Qhapaq Ñan-Sede Cusco, Dirección Desconcentrada de Cultura Cusco, Ministerio de Cultura.

Rodrigo Ruiz Rubio

Coordinador del Área de Participación Comunitaria, Qhapaq Ñan-Sede Nacional, Ministerio de Cultura.

Jessica Morán Jorquera

Especialista de monitoreo y evaluación de procesos participativos del Área de Participación Comunitaria, Qhapaq Ñan-Sede Nacional, Ministerio de Cultura.

Edgardo Solórzano Palacín

Equipo técnico del Área de Participación Comunitaria, Qhapaq Ñan-Sede Nacional, Ministerio de Cultura.

Milton Juan Ochoa Zapata

Evaluador de riesgo de desastres, Qhapaq Ñan-Sede Cusco, Dirección Desconcentrada de Cultura Cusco, Ministerio de Cultura.

Christopher Marrion

Vicepresidente del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios-Comité Internacional sobre Preparación ante Riesgos (ICOMOS-ICORP), colaborador del Qhapaq Ñan-Sede Cusco, Dirección Desconcentrada de Cultura Cusco, Ministerio de Cultura.

Luis Elías Lumbreras Flores

Coordinador de Gestión y Descentralización, Qhapaq Ñan-Sede Nacional, Ministerio de Cultura.

La UNESCO agradece a SA Expeditions por la generosa contribución de fotografías proporcionadas para la presente publicación.

Capítulo 1

El *Qhapaq Ñan* en su trayectoria hacia el Patrimonio Mundial

Capítulo 2

6

Consolidando acciones conjuntas en pro de la conservación y gestión del *Qhapaq Ñan*

Capítulo 3

El *Qhapaq Ñan* y su contribución excepcional a los principios y retos de la Convención del Patrimonio Mundial

Tel Sistema Vial Adino: antecedentes	
y relevancia actual	27
2 El camino hacia la inscripción del <i>Qhapaq Ñan</i> en la Lista del Patrimonio Mundial	4.5
3	45
Características del <i>Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino</i> como bien Patrimonio Mundial	
	51
4 Sistema de protección y gestión del <i>Qhapaq</i> Ñan como bien del Patrimonio Mundial	
	73
5 Retos y oportunidades inherentes al Sistema Vial Andino	
	81

1	
Fortaleciendo la conservación de los vestigios materiales presentes a lo largo del <i>Qhapaq Ñan</i>	91
2 Construyendo planes participativos	
de gestión y uso público del Qhapaq Ñan	107
Fortaleciendo la capacitación en Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio (EIP) para el Qhapaq Ñan	
	121
Creando un sistema de monitoreo común y participativo del estado de conservación del <i>Qhapaq Ñan</i>	
-	129
Rerforzando la gestión de riesgos ante las amenazas climáticas y la vulnerabilidad del patrimonio del <i>Qhapaq Ñan</i>	137

Monitoreando y preservando el patrimonio cultural inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan*

145

1	
Un itinerario cultural vigente que trasciende fronteras y reconecta memorias vivas	163
2	103
Más allá de la monumentalidad: la vitalidad del	
patrimonio inmaterial	175
3	
La participación comunitaria, sustento	
de la valorización y protección del patrimonio	
	189
4	
Oportunidades y retos de desarrollo	
sostenible en el contexto social del Qhapaq Ñan	
_	197
5	
Conclusiones y el camino hacia el futuro del Qhapaq Ñan	

INTRODUCCIÓN

Esta publicación espera motivar al lector en la comprensión de este valioso itinerario cultural, y contribuir a una mayor valoración de los atributos del Qhapaq Ñan, un patrimonio ancestral que mantiene toda su contemporaneidad y que constituye hoy en día, una oportunidad para las comunidades locales de conservar y gestionar su patrimonio, así como para crear nuevas alternativas de desarrollo sostenible basadas en usos sostenibles responsables y participativos del patrimonio.

Entre 2002 y 2014, Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, países conectados por la cordillera de los Andes en América del Sur, asumieron, con el apoyo del Centro del Patrimonio Mundial y de otros organismos internacionales, un reto excepcional de cooperación para formular un expediente de nominación del sistema de rutas principales del vasto territorio ocupado hace más de 500 años por la sociedad inca y las culturas precedentes. Esta ruta o itinerario cultural es reconocido hoy por la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO de 1972 como el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

Este bien de valor universal excepcional trata de una red vial forjada por la interacción de culturas andinas, costeras, de la sierra y selva, en un proceso acumulativo, dinámico y adaptativo, que se ha prolongado hasta nuestros días. Dichas culturas primigenias habitaban en un inmenso territorio servido por una extensa red de caminos de aproximadamente 30.000 kilómetros de largo con un eje longitudinal que cruzaba, sin interrupciones, toda la cordillera de los Andes, desde lo que actualmente está comprendido en el territorio del sur de Colombia, pasando por Ecuador, Perú y el Estado Plurinacional de Bolivia, y penetrando por el norte de Chile y el occidente de Argentina, hasta llegar a los límites meridionales de esta latitud andina. A través de este sistema vial y su permanencia, se ha realizado el desplazamiento de personas y se ha facilitado el intercambio de bienes, así como el flujo de ideas, tradiciones, conocimientos y prácticas, conectando a los habitantes de estos territorios.

El proceso de cooperación técnica, mantenido activamente a través de los años de gestión de este itinerario cultural, demuestra las oportunidades y los retos que entraña una tarea conceptual, legal y administrativa de gran envergadura. Las lecciones y experiencias adquiridas se irán relatando a lo largo de estas páginas, con el fin de servir de referencia para casos de igual o mayor complejidad en proyectos que realizan otros Estados Parte a la Convención del Patrimonio Mundial.

Para dar cuenta de esta experiencia, en toda su complejidad, la presente publicación se divide en tres capítulos. El primero describe en detalle el significado, los atributos, los componentes, el valor y la relevancia del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*. También se ocupa del largo y laborioso camino que llevó a su nominación ante el Comité del Patrimonio Mundial y el logro de su inscripción como un bien del Patrimonio Mundial en el año 2014, subrayando así los retos y oportunidades asociados con este proceso.

En los últimos cuatro años se han podido alcanzar importantes logros y formular respuestas a retos esenciales para asegurar una gestión y conservación sostenibles de este bien, cristalizados en la realización de un ambicioso proyecto que se llevó a cabo gracias a la contribución financiera del Fondo Fiduciario UNESCO/Japón para la Preservación del Patrimonio Mundial Cultural, "Apoyo al fortalecimiento del sistema de gestión participativo del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino". Los resultados de las actividades desarrolladas por los equipos técnicos de los seis países involucrados durante el periodo 2016 a 2019 se describen en el segundo capítulo de la presente publicación.

Para concluir, en el tercer capítulo se aborda la contribución excepcional aportada por las experiencias de identificación, gestión y conservación del Sistema Vial Andino para responder a los retos de la implementación de la Convención de 1972 en nuestros tiempos. De esta manera, se trata al *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, en su dimensión de itinerario cultural transfronterizo, tomando en cuenta sus atributos inmateriales, la relevancia de la participación comunitaria, incluyendo el rol particular de las mujeres, en todos los procesos de gestión y conservación. Finalmente, se destacan las oportunidades y desafíos que representa en el marco del desarrollo sostenible, así como los retos y recomendaciones a futuro para dar continuidad al gran trabajo realizado.

Esta publicación es el fruto de los esfuerzos de actores académicos y profesionales, tanto en el ámbito local como nacional e internacional. Espera motivar al lector en la comprensión de este valioso y excepcional itinerario cultural, y contribuir a una mayor valoración de los atributos del *Qhapaq Ñan*, un patrimonio ancestral que mantiene toda su contemporaneidad y que constituye, hoy en día, una oportunidad para las comunidades locales de hacer realidad sus expectativas respecto al concepto "Buen Vivir", y de crear nuevas alternativas de desarrollo sostenible basadas en usos conscientes, planificados y participativos del patrimonio. Los contenidos de esta obra también aspiran a servir como fuente de inspiración para otros itinerarios culturales, tanto en América Latina como en otras partes del mundo.



Es un recorrido que, cruzando variados ecosistemas, da acceso a productos minerales, a manufacturas y bienes agrícolas. El territorio que la ruta atraviesa, en especial sus características naturales, son elementos clave en el establecimiento de ésta. En muchos casos, las ciudades con su potencial de gobernanza y comercio, nacientes o consolidadas, fomentan la necesidad de los caminos, de las rutas fluviales o marítimas, que enlazan territorios conectando diversos poblados, puertos y santuarios.

Trochas, sendas, senderos y caminos menores facilitan el transporte de mercancías y el movimiento de mano de obra que se suma a otros pueblos y otras lenguas en el camino principal. De esta forma, el camino ayuda a difundir normas y legislaciones, conocimientos, noticias y costumbres, oraciones de paz y vientos de guerra. Ello supondrá, necesariamente, paradas establecidas para que individuos y animales de carga se abastezcan de agua y alimento, así como espacios que brinden el reposo necesario para continuar las jornadas. También requieren almacenes para resguardar los bienes comercializables que estos grupos han trasladado. Habrá momentos y lugares para la plegaria y el agradecimiento por la protección divina. Santuarios y oratorios servirán de descanso en el camino y de resguardos espirituales, una cadena de apoyo a los viajeros que les protegerá de otros peligros del trayecto: desiertos, serpientes, animales salvajes, tormentas, deslaves, ríos embravecidos, así como grupos con intereses dudosos que suelen representar grandes riesgos durante las largas travesías.

Todo recorrido, en sus idas y venidas, va conformando en este proceso diario una identidad propia temporal, pero también fluida, donde sus habitantes van asimilando la constante transmisión de valores y costumbres, técnicas

y ornamentos, leyendas e historias de dioses y personajes. Se trata de una identidad compleja en permanente cambio, con componentes comunes, pero, a la vez, diversos en cada localidad a medida que se desplazan por los poblados y aldeas, descampados y eriales, a través de los senderos y caminos de recuas que los enlazan con otros territorios. El camino es así: la vida única y cambiante, la estructura vital de gobernanza e historia del lugar, así como también la savia transformadora de vidas y estéticas colectivas.

El camino, en este último sentido, es un itinerario cultural: un conjunto de relatos de lugares y paisajes, de templos y ermitas, de puentes y ventas, de predios y poblados, de grupos humanos con sus costumbres y tradiciones. Son caminos que desfallecen e incluso desaparecen por cambios políticos abruptos, por la incorporación de nuevas tecnologías de transporte, por el agotamiento de minas, por los desafíos de gobernabilidad del territorio que recorren, dejando a su paso ruinas y herencias de domesticación animal y vegetal, lenguas y tradiciones productivas. Una herencia de riqueza profunda, de compleja gestión, con riesgo de pérdida de sentido y de permanencia. Un legado que requiere ser comprendido en su unidad y particularidad, en sus capas no siempre consolidadas, en sus lecturas locales peculiares e íntimas. Una oportunidad para identificar, valorar y gestionar en forma sustentable los más profundos legados de los que nos precedieron...





EL SISTEMA VIAL ANDINO: ANTECEDENTES Y RELEVANCIA **ACTUAL**

Los caminos, a nivel mundial, dan cuenta del recorrido de la humanidad, uniendo pasado y presente. En América del Sur, el Qhapaq Ñan conectó valles, cumbres y montañas en los Andes, de sur a norte, de este a oeste, permitiendo enlazar costa, sierra y la Amazonía. Este vasto Sistema Vial Andino, desde hace cientos de años, da cuenta de las costumbres de la población andina de transitar, explorar, honrar y utilizar los recursos de la geografía que la circunda y en la cual habita. Así, se construyeron caminos peatonales que suben y bajan el relieve andino, que sortean lagunas y ríos, que interactúan con la flora y fauna de los ecosistemas que los rodean, que permiten vislumbrar horizontes lejanos como parte del paisaje. Sus componentes y edificaciones han hecho frente a las estribaciones y pendientes propias de los territorios situados en los Andes de América del Sur

Estos caminos, sembrados de piedras, tierra y vegetación, han sido transitados a lo largo de la historia por pobladores, historiadores, investigadores, viajeros y diversas personalidades quienes, con la finalidad de ampliar su conocimiento del territorio, desarrollaron actividades productivas, religiosas y políticas. Muchas de estas acciones forman parte de la aspiración humana por conocer y explorar, pero también se deben a la configuración de relaciones sociales y productivas, a su vida cotidiana, a improntas para alcanzar el ansiado desarrollo, a su espiritualidad y ritualidad, entre otras expresiones que se conocen actualmente como manifestaciones culturales

El Qhapaq Ñan es un complejo sistema de caminos que recorren la región Andina. Su red muestra la sabiduría, el avance tecnológico y los procesos de adaptación de sus pobladores a la geografía de los Andes, generación tras generación. Este sistema fue unificado en el siglo XV dentro del proyecto político de dominio y manejo territorial durante el periodo inca. La mayoría de los documentos encontrados sobre el *Qhapag Ñan* enfatizan el origen de senderos y caminos prehispánicos como producto de aportes de diversas culturas, naciones y señoríos establecidos a lo largo de la cordillera, cuya extensión se estima alcanzó más de 30.000 kilómetros, abarcando los actuales territorios de Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

Como sistema vial, el *Qhapag Ñan* constituye una obra excepcional que da cuenta de la capacidad, el conocimiento y el aporte de las culturas andinas, invitando a caminar a través de la historia y conectando las raíces culturales ancestrales con el futuro de la región. Constituye una herencia que muestra la continuidad de los pueblos asociados al camino, ya que en muchos casos sus rutas y los espacios que abarcan se han mantenido en uso por las propias poblaciones locales, por lo que requiere ser preservado más allá de lo estrictamente arqueológico o de su gran significado histórico. El Qhapag Ñan permite la creación de un itinerario cultural, cuyos elementos constituyentes evidencian un proceso de transformación continuo, y reflejan aspectos de las relaciones circulares de reciprocidad y dualidad que caracterizan a las culturas andinas, las cuales han logrado integrarse a paisajes y ecosistemas locales con maestría técnica y sabiduría.

El Qhapag Ñan detenta una significativa importancia cultural que trasciende las fronteras nacionales para aportar al legado de toda la humanidad, tal como lo reconoció el Comité del Patrimonio Mundial en el año 2014 cuando lo inscribió con el nombre Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial, y adoptó su Declaración de Valor Universal Excepcional (DVUE).1 El rastreo de información sobre este sistema vial remite a relatos de cronistas, viajeros, geógrafos, historiadores y arqueólogos, así como al trabajo de investigadores en diversos ámbitos como la arqueología, la antropología, la arquitectura, la ingeniería y la geografía. Dichas informaciones se convirtieron en fundamento de conocimiento para sustentar su relevancia v conectarlo con un legado del pasado, que se transmite y reinterpreta en el presente y se proyecta al futuro.

¹ La inscripción de un bien en la Lista del Patrimonio Mundial se hace con base en la Declaración de Valor Universal Excepcional (DVUE), la cual expone principalmente los criterios culturales y/o naturales que definen el bien, de (i) a (x), como se establecen en las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial. La DVUE incluye además la valoración de las condiciones de integridad y de autenticidad, y las medidas de protección y gestión del bien inscrito. Así, la DVUE constituye la base para que el Estado Parte vele por la protección y gestión sostenible del sitio a fin de garantizar su permanencia en el futuro. Más información está disponible en la siguiente página web del Centro del Patrimonio Mundial: http://whc.unesco.org/en/criteria/



Es preciso reconocer la existencia de interpretaciones y sucesos diversos en torno al *Qhapaq Ñan*, los cuales, tras el consenso entre los numerosos profesionales involucrados en su configuración y protección actual, han permitido reconstruir su sentido, características e identificar los componentes que lo convierten en algo representativo de lo andino.

El nombre *Qhapaq Ñan* proviene de vocablos quechuas: Qhapaq, que significa 'principal', 'del señor' o 'poderoso/ rico/sagrado', y *Ñan*, que significa 'camino/sendero/vía'.² La noción de este gran camino o camino principal puede contribuir a comprender una parte importante de la historia de los pobladores andinos, así como la herencia que han aportado a la humanidad. La presencia física y material de la red vial, considerando sitios arqueológicos y una serie de componentes asociados dispuestos estratégicamente, con eje vertebrador en la Cordillera de los Andes y sus diversos pisos ecológicos, pero también en caminos principales, secundarios, longitudinales y transversales, proporciona indicios del gran proceso acumulativo que se dio en estos territorios de América del Sur. Asimismo, las investigaciones realizadas aluden también a aspectos inmateriales de gran valor. Por sus rutas transitaron objetos, bienes y personas, que trasladaron conocimientos, ideas y costumbres, muchos de los cuales se han retransmitido hasta el presente, configurando al Qhapaq Ñan como una magnífica red de intercambio, integración, comunicación y producción. Sobre todo, representa una oportunidad para hacer que el patrimonio cobre vida y se proyecte a las generaciones por venir, dentro de lógicas de conservación y gestión adecuadas.

2 Hornberger, E. y Hornberger, N. 2013. Diccionario Trilingüe, Quechua de Cusco: Qhiswa, English, Castellano. 4a ed. Cusco, Centro Bartolomé de Las Casas, pp. 66-88.

La información sobre su existencia y los antecedentes sobre la utilización de caminos corresponden a formas de organización sociopolítica y relaciones establecidas por diversas culturas preincaicas, las que luego fueron integradas, algunas a la fuerza y otras por negociación, dentro del periodo de expansión inca en el siglo XV. Los primeros registros sobre el *Qhapag Ñan* se sustentan en documentos a partir del siglo XVI, en datos de cronistas españoles³ como Juan de Betanzos, Pedro Cieza de León, Miguel de Estete, Bernabé Cobo, Cristóbal de Molina, Cristóbal Vaca de Castro, los gráficos de Felipe Guamán Poma de Ayala, los relatos del inca Garcilaso de la Vega y las declaraciones de los quipucamayoc (los encargados del sistema de información contable inca). Estas crónicas lo describen en el contexto de procesos de conquista y colonización española en las Américas, dado que no existen fuentes escritas directas correspondientes a sociedades andinas que aludan a este sistema vial antes de la llegada de los españoles.

El Qhapaq Ñan ha sido abordado contemporáneamente desde diversas disciplinas que destacan su gran relevancia. En su aspecto físico, el sistema vial corresponde a una red de caminos asentados en paralelo a la Cordillera de los Andes, contando también con caminos transversales hacia la Amazonía y la costa, junto con una compleja red de caminos secundarios que conectaban distintas regiones. La red está conformada por puentes, sitios ceremoniales, lugares de descanso, centros productivos y una serie de elementos de ingeniería y arquitectura que posibilitaron la conexión de



los pueblos andinos. Desde la perspectiva arqueológica e histórica, los caminos manifiestan la existencia de diversas poblaciones y su concepción sistémica forma parte de la expansión inca en los Andes dentro de un gran proyecto político: el Tawantinsuyu. Este nombre en quechua hace referencia a un territorio que existió con "cuatro regiones unidas entre sí" 4, las cuales partían de la Plaza Central de la ciudad del Cusco, Perú, conocida como Hanan Hauk'aypata. Como menciona su propio expediente de nominación para ser inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, el Ohapaa Ñan. Sistema Vial Andino, es un testimonio de diversas culturas. reinos y señoríos, y de la civilización inca, fundada en valores y principios de reciprocidad, redistribución y dualidad, que fue constituida sobre la base de un sistema de organización integrado en el paisaje de América del Sur.

Arriba: Vista del Centro Histórico del Cusco. incluida su Plaza Central, lugar de donde partían las cuatro regiones del Tawantinsuyu © javarman/Shutterstock.com*

³ Los cronistas españoles se dieron a conocer por el legado transmitido en sus escritos, registrados generalmente en orden cronológico, sobre el periodo de encuentro entre dos mundos: el europeo y el americano. Ellos se dedicaron a dar testimonio de sus viajes y a recopilar información que relataron a través de diversos documentos donde registraron, bajo su propia perspectiva, sucesos, formas de vida, relaciones e interacciones con las poblaciones, así como otros hechos que ocurrieron en la era de la conquista, y principalmente durante los virreinatos establecidos en América.

⁴ Rostworowski, M. 2014. Historia del Tawantinsuyu, 2a ed. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, p. 19.







Figura 1. Ilustraciones de los mensajeros o chasquis, el gobernador de caminos y el gobernador de puentes, en la época incaica. Fuente: Guamán Poma de Ayala, F. 1992 [1615] Nueva crónica y buen gobierno. México D.F, Siglo XXI.

Es preciso destacar que muchos de los caminos y otras construcciones asociadas eran preexistentes y recibieron la influencia de anteriores culturas asentadas, principalmente, en la sierra y en la costa, como la Tiwanakota (500 d.C. al 1100 d.C.). A su vez, diversas partes del camino fueron objeto de reedificaciones y construcciones nuevas durante el periodo inca, desde principios del siglo XV hasta la llegada de los españoles y, posteriormente, durante el Virreinato.

Los caminos del *Qhapaq Ñan* constituyen una prueba del manejo sostenible del territorio, y son una muestra tanto única como excepcional de la tecnología y de la eficiencia del sistema de organización político-administrativo incaico que facilitaba los intercambios y las comunicaciones en su época. Muchos de estos caminos se mantienen en uso hasta nuestros días.

Además, el sistema vial requería de personas encargadas de su administración y control, y de las tareas de mantenimiento que se realizaban de forma organizada. Destacan la existencia de funcionarios especializados para su manejo, personificados en administradores de caminos, mindalaes (mercaderes), administradores de puentes y chasquis (mensajeros del Inca guienes recorrían grandes distancias a lo largo del territorio andino), entre otros personajes que formaban parte del sistema de organización social, político, religioso y administrativo incaico.5

Los caminos del *Qhapaq Ñan* y sus conexiones posibilitaban diversas actividades de intercambio de bienes, peregrinajes y recorridos, controlados bajo el sistema de organización inca. Estos tenían la finalidad de vincular a personas, transportar e intercambiar manufacturas, alimentos y materias primas, así como organizar el territorio e integrar material y simbólicamente a los pueblos originarios conquistados e incorporados al sistema político inca.

El sistema vial mantuvo su articulación en torno a un proceso de dominio geográfico del territorio, tanto para la movilidad como el asentamiento de pueblos. Sus construcciones fueron eminentemente peatonales, pero también admitían la circulación de caravanas de llamas y de ganado, sirviendo como un medio para el tránsito, la comunicación y las manifestaciones culturales. Esta compleja red vial es un testimonio de expresión social, política, arquitectónica y de ingeniería, asociada a una infraestructura material para el comercio, descanso, almacenamiento, así como a sitios de significancia religiosa y mística.

En sentido simbólico, el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, vinculaba al territorio con concepciones rituales y místicas, asociadas a diversos elementos culturales. Ciertas rutas ceremoniales conectaban a las poblaciones con espacios y construcciones como templos, fortalezas, observatorios astronómicos, entre otros. Asimismo, ya desde los textos de cronistas que datan del siglo XVI, se señala que los caminos tenían diversas dimensiones y significados: no solo tenían una dimensión material, sino que incluían aspectos inmateriales tales como los ceque.⁶ Estos últimos, de acuerdo

⁵ Muchos de estos personajes claves figuran desde el siglo XVI en los gráficos y descripciones de Felipe Guamán Poma de Ayala, considerado uno de los cronistas de ascendencia incaica más conocidos por sus aportes durante el Virreinato del Perú. Él fue además autor de la Nueva crónica y buen gobierno datada entre 1584-1615, la cual dió cuenta de la visión indígena del mundo andino, especialmente por la historiografía contenida en sus grabados.

⁶ Los ceque constituían un sistema de organización de orden territorial y religioso que establecía jerarquías o rangos en Cusco (señalando ubicaciones de huacas, templos sagrados, residencias oficiales, etc.) con zonas asignadas a la residencia y las actividades que dependían del estatus y del poder, sistema que se proyectaba a toda la civilización inca. Para mayores referencias, consultar Zuidema, R.T. y y Hooykaas, E. 1964. *The Ceque* System of Cuzco: The Social Organization of the Capital of the Inca. Leiden, Brill.

con los cronistas Polo de Ondegardo y, más tarde, Bernabé Cobo, eran "unas rayas imaginarias que rodeaban la ciudad, y que partían de la plaza del templo del Sol semejando un gigantesco quipu."⁷ Estas líneas marcaban conexiones a huacas o lugares sagrados (que podían ser construcciones específicas u objetos donde se depositaban ofrendas y se practicaban rituales sagrados) y a ayllus o familias, y también dividían el territorio inca, el Tawantinsuyu, en cuatro regiones denominadas Chinchaysuyu, Antisuyu, Cuntisuyu y Qollasuyu (ver Figura 2). Estas regiones comprendían pueblos y áreas rurales, las cuales estaban integradas por el uso del quechua como lengua común y, físicamente, en torno a una misma traza vial. También evidencian el manejo geográfico, con varias muestras de ingeniería, así como diversas manifestaciones culturales, algunas de las cuales aún pueden verse en nuestros días



Figura 2. Mapa Mundi del Reino de las Indias del Perú, con la división cuatripartita del Tawantinsuyu. Fuente: Guamán Poma de Ayala, F. 1993 [1615]. Nueva Crónica y Buen Gobierno, Tomo II: pp.812-813 [Fol. 983-984]. Lima: Fondo de Cultura Económica

⁷ Rostworowski, M. 2014. Historia del Tawantinsuyu, 2a ed. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, p. 33.



Los componentes asociados a los caminos sirvieron de sustento material para recrear el concepto y contenido contemporáneo respecto al Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, con énfasis en la dimensión patrimonial-cultural, así como en la idea de su contribución al desarrollo sostenible e inclusivo de las comunidades locales. Esta iniciativa transnacional constituye así una respuesta a la conservación de sitios arqueológicos y a la preservación de las culturas vivas, a los cuales se les asigna un valor patrimonial en cada uno de los seis países que lo conforman, un valor simbólico de integración a nivel regional y características excepcionales a nivel mundial.

En la actualidad, el *Qhapag Ñan*, como un bien patrimonial, es percibido por los especialistas como símbolo para la inclusión v el fortalecimiento de la identidad territorial, y también como medio para trascender la materialidad y contribuir a las ideas de la plurinacionalidad y el multiculturalismo, ya que alude al recorrido de un "camino de la sabiduría" y a una "ruta de aprendizaje".8 Recorrerlo, conocerlo y acercarse a las dinámicas que inspira hasta nuestros días, permite tener un acercamiento al conocimiento ancestral, y nos avuda a comprender el mundo andino así como su realidad cotidiana, sus comunicaciones y organización comunitaria.

Estos sentidos simbólicos no están lejanos a la realidad, ya que al recorrer muchas de las comunidades que habitan, transitan y se vinculan a través del sistema vial hoy en día, se puede apreciar que realizan "pagos a la tierra"9 (ofrendas ceremoniales) y una serie de ritos que muestran la vinculación de la población local con su entorno, propios de expresiones de religiosidad y de prácticas culturales transmitidas de generación en generación en los Andes.

Los espacios que recorre el sistema vial evidencian la reproducción circular de la vida anclada en nociones del Buen Vivir (Sumak Kawsay y Suma Qamaña). En este contexto, la ayuda mutua y el trabajo recíproco (ayni), y el trabajo comunitario colectivo (minga o minka, según la región), se realizan como parte de las actividades cotidianas de mantenimiento de caminos, acondicionamiento de espacios y centros productivos o, incluso, de construcción de viviendas y diversas faenas propias del entorno rural.



⁸ Lajo, J. 2006. Qhapaq Ñan: La Ruta Inka de Sabiduría. 2a ed. Quito, Abya Yala, p. 56.

⁹ Los pagos a la tierra se consideran actividades dentro de las prácticas andinas ancestrales. Estas prácticas son mantenidas hasta nuestros días por pobladores de diferentes territorios, quienes usualmente realizan una ofrenda a la Madre Tierra (Pachamama) respondiendo al sentido de reciprocidad, y en el marco de ceremonias que involucran rituales de agradecimiento, para hacer peticiones, solicitar permisos, rendir honores, entre otros.

Arriba: Fortaleciendo lazos comunitarios con el tradicional *apthapi* (mesa común andina) en la comunidad de Santiago de Okola, Bolivia © Alfredo Pacheco Solares

Página opuesta: Ceremonia de ofrenda a la Pachamama, Puno (Perú) © José Luis Matos



Camino próximo a la Laguna Mullucocha, Tanta, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Tramo Desaguadero-Viacha próximo a la comunidad de Jesús de Machaca, Bolivia © Proyecto QÑ-Bolivia

Los caminos del *Qhapaq Ñan* han pasado por procesos de modificación desde su creación. Algunos sirvieron de base para construir las actuales carreteras, por ejemplo, la carretera Panamericana, lo que permitió su reutilización, muchas veces alterando, destruyendo o reemplazando sus características constructivas originales. En otros casos, sus piedras sirvieron de material para nuevas construcciones en zonas rurales donde los pobladores las usaron para dar forma a otras estructuras tales como muros, cercos de terrenos y casas.

Dadas estas transformaciones en términos materiales, la red de expertos y funcionarios de los equipos técnicos nacionales vinculados al Qhapag Ñan consideran que es indispensable intervenir en la conservación del sistema vial de manera integral. Además, conviene tomar en cuenta que los caminos tienen gran importancia histórica ya que han visto pasar a actores con intereses políticos y económicos diversos: censores, hacendados, mineros y campesinos, grupos armados, el aparato militar y la función pública, así como personal de la cooperación internacional y de organizaciones no gubernamentales (ONG), entre otros.

En el contexto contemporáneo, el proceso de nominación del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial ha constituido un proyecto de gran envergadura para la preservación cultural y un reto en términos de la gestión del patrimonio en los Andes. Sus características han logrado dar un nuevo impulso a las relaciones de integración transnacional, y los esfuerzos realizados para su nominación aportaron una clara evidencia del fortalecimiento de la cooperación en los seis Estados Parte involucrados. Puede considerarse como un hito en las políticas culturales en su vinculación con las estrategias para el alcance del desarrollo sostenible a nivel regional.



Sección de camino próximo al sitio arqueológico de Huánuco Pampa, Perú © SA Expeditions/Christian Declercq*





Vista y paisaje del camino 'El Choro', Bolivia © Proyecto QÑ-Bolivia

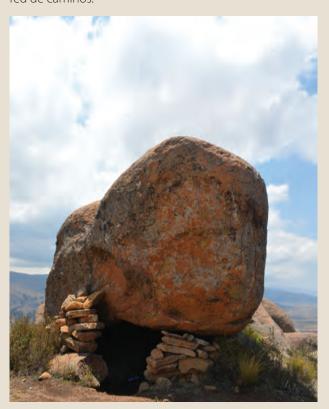


Expresiones arquitectónicas presentes en el Qhapaq Ñan

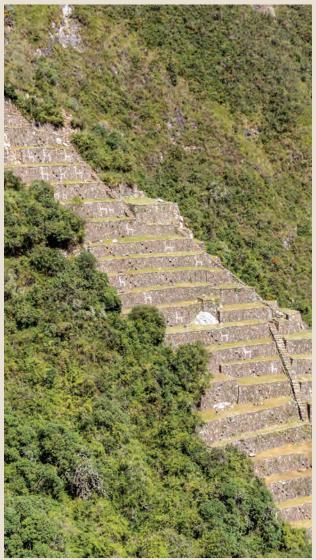
Las expresiones arquitectónicas integradas al Qhapaq Ñan se pueden dividir en diferentes categorías que contemplan dos grandes tipos: arquitectura asociada a la religión y al poder, y arquitectura doméstica. Las características de los caminos se vinculan predominantemente con su funcionalidad, con las particularidades del territorio en que se ubican y con las técnicas constructivas con que fueron elaborados. En el sistema vial existen estructuras asociadas al tránsito y al comercio, incluyendo instalaciones de almacenamiento o golgas, marcadores de camino de piedras conocidos como apachetas o apachitas y puntos de referencia como rocas y petroglifos. Asimismo, se encuentran a lo largo del *Qhapaq Ñan chakas* o puentes de varios tipos (suspendidos o cortados en piedra), terrazas y andenes dispuestos de forma estratégica para el aprovechamiento y la productividad agrícola y coluncos o senderos de caminos y canales de drenaje. Otras secciones del camino han sido excavadas de la superficie rocosa, donde existen estructuras con escaleras que permiten ascender gradualmente las pendientes, y secciones elevadas, utilizando principalmente piedras, en zonas inundables o pantanosas y con vegetación.

Existían edificios para propósitos administrativos o de reuniones - kallankas (edificios grandes rectangulares) - y palacios y edificios públicos tales como los tambos (lugares de descanso), chasquiwasis (refugios para los chasquis, o mensajeros, con espacios estratégicos de control y descanso) y pukaras (fortalezas administrativas). Estas estructuras estaban organizadas en complejos que funcionaban con diferente jerarquía de gobierno y se encontraban distribuidos a distintos intervalos, en función de las características de cada territorio, asegurando el correcto funcionamiento del sistema vial. Estos espacios acogían a comitivas reales, comerciantes y caravanas de llamas, los cuales eran vitales para los pobladores andinos, quienes han continuado su uso hasta el presente.

Las estructuras religiosas y políticas, por lo general, estaban conformadas por templos o plataformas ceremoniales a manera de altares llamadas ushnus, torres funerarias o chullpas y, comúnmente, incluían arquitectura sofisticada asociada a las ceremonias. Entre la arquitectura doméstica predominaban estructuras residenciales asentadas en torno a unidades de habitación básica denominadas kanchas, casas que soportaban pilares o masmas, y varias formas de pequeñas viviendas encontradas a lo largo de la red de caminos.



Recinto funerario: rocas monumentales asimétricas a manera de tumbas semisubterráneas, Municipio Puerto Acosta © Alfredo Pacheco Solares



Terrazas decoradas con llamas en complejo arqueológico de Choqueguirao, Perú © Ekaterina Sahmanova/ iStock/ via Getty Images*



Ruinas del complejo arqueológico de Choquequirao, Perú © rchphoto/ iStock/ via Getty Images*





Ruinas del complejo arqueológico Ingapirca, Ecuador © SA Expeditions/Nick Stanziano*



Cosmovisión andina y el concepto del Buen Vivir

Las poblaciones andinas, en su vida cotidiana, han expresado de diversas maneras su anhelo de intercambiar y convivir con los espacios geográficos en los que habitan. La cosmovisión andina contemporánea puede definirse como la expresión de un conjunto de maneras de ver, de relacionarse e interactuar con el mundo. Vincula la interacción con seres tutelares (apus o montañas sagradas, dioses y deidades), míticos (seres espirituales, fantásticos o mitológicos) y fallecidos (provenientes del mundo de los muertos o *Uku Pacha*), a la visión del mundo con base en la relación interdependiente con el entorno natural, animal, social y espiritual. Entre sus principios básicos se encuentran la dualidad, el ayni y los sistemas amplios de reciprocidad.

La cosmovisión de la población andina se manifiesta de diversas formas y, aunque ciertos principios son compartidos también presenta particularidades que varían de región a región y de poblado en poblado. Se la puede apreciar en tradiciones orales que relatan historias y mitos de creación, así como en cuentos locales, prácticas sociales (tales como actividades colectivas y lúdicas), festividades, peregrinaciones y diversos rituales (para la producción agrícola, ciclos climáticos, fertilidad, entre otros).

El concepto del Buen Vivir (Sumak Kawsay) forma parte de la cosmovisión andina, que se materializa en el concepto de "la visión del Buen Vivir" (Suma Oamaña), o del desarrollo a través de la mirada indígena, que también comparten los campesinos que se integran al entorno rural andino. Se fundamenta en la realización de acciones que posibilitan el equilibrio del ser humano, la naturaleza (concebida como un ser animado) y la comunidad, y donde los hombres y mujeres son partes integrantes de la Madre Tierra (Pachamama).10



10 Mújica, R. 2012. Glosario de Manifestaciones y Atributos Culturales Inmateriales Qhapaq Ñan-Sistema Vial Andino. Proyecto Qhapaq Nan-Sistema Vial Andino, Equipo Qhapaq Nan-Bolivia. https://www. academia.edu/36515022/GLOSARIO de Manifestaciones y Atributos_Culturales_Inmateriales_Qhapaq_Ñan_Sistema_Vial_ Andino

Arriba: Ceremonia por la celebración del Inti Raymi en Saraguro, Loja, Ecuador © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Ecuador/ Iovana Jaramillo

Página opuesta:: Cocinando (*phayaña*, en aymara) los alimentos comunitarios en cocina tradicional hecha de barro. Andamarca. Bolivia © Alfredo Pacheco Solares



EL CAMINO HACIA LA INSCRIPCIÓN DEL QHAPAQ ÑAN EN LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL

La Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO es uno de los registros más emblemáticos y globalmente reconocidos para la protección del patrimonio cultural y natural de la humanidad. Además de la valorización y promoción que normalmente acompañan este reconocimiento, la inclusión de bienes en la Lista significa asumir una serie de compromisos y responsabilidades para su protección. A fines de 2020, existe un total de 1.121 sitios inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, presentados por 167 Estados Parte de los 193 que han ratificado la Convención de 1972 sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. De estos, 869 son bienes culturales, 213 naturales y 359 mixtos. La región de América Latina y el Caribe, con 33 Estados Parte a la Convención del Patrimonio Mundial, acoge 143 bienes inscritos en la Lista, entre los cuales se encuentra el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

El Qhapaq Ñan, en su trayectoria hacia la nominación como un bien Patrimonio Mundial de la UNESCO, ha creado un escenario para la confluencia de intereses en torno a la conservación patrimonial, tales como la integración regional, el desarrollo a través del rescate de expresiones culturales y la aplicación de medidas para la puesta en valor del pasado en el contexto contemporáneo. Todos estos esfuerzos se han realizado con miras a garantizar un futuro desarrollo sostenible sobre la base de la participación, la inclusión y una serie de medidas de conservación y gestión patrimonial. Su inscripción constituye una respuesta a la dinámica actual de inscripciones en la Lista del Patrimonio Mundial, dado que atiende el llamado a una mayor inclusión de tipologías patrimoniales y regiones poco representadas. A ello responden categorías como los itinerarios o rutas

culturales v los bienes transfronterizos. Se busca conjugar criterios de nominación de forma tal que el valor universal excepcional (VUE) del bien no quede solo sustentado en sus características físicas, sino que también sirva para plantear nuevos retos y prácticas en cuanto a su conservación y gestión, y en directa conexión con los territorios, sus problemáticas y las sociedades que los habitan.

El camino seguido para la inscripción del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial es en sí mismo una importante referencia de gestión y cooperación. Impulsado por seis países, durante más de diez años, fue apoyado por decenas de especialistas, logrando un resultado exitoso gracias a procesos de negociación, intercambio de información, gestión de recursos y, particularmente, a la participación sostenida de autoridades locales y comunidades. Además, se contó en este proceso con el constante seguimiento y apoyo del Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Cada Estado Parte inicialmente tuvo la labor de identificar y registrar las secciones del camino, cuva materialidad y valor simbólico tenían el mayor potencial de representatividad que permitiera su incorporación en una nominación seriada en la Lista del Patrimonio Mundial.¹¹ Esta labor significó una gran inversión de recursos económicos y la participación de expertos, a la par de una amplia red de conexiones internacionales, nacionales y locales.



CONVENCIÓN SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MUNDIAL, CULTURAL Y NATURAL

El Comité del Patrimonio Mundial ha inscrito

en la Lista del Patrimonio Mundial

La inscripción en esta lista confirma el valor universal excepcional de un sitio cultural o natural que debe ser protegido para el beneficio de la humanidad

FECHA DE LA INSCRIPCIÓN 25 de Junio de 2014

Figura 3. Certificado oficial de la inscripción del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino en la Lista del Patrimonio Mundial en 2014 © **UNESCO**

¹¹ Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2017. State of Conservation Report submitted for examination by the World Heritage Committee: Qhapaq Ñan, Andean Road System. https://whc. unesco.org/en/soc/3717



En forma paralela, fue necesario construir la plataforma institucional del proceso, lo cual implicó una compleja gestión, liderada por las instancias diplomáticas, las comisiones nacionales para la UNESCO y las delegaciones permanentes con sede en París. Además de las diferencias en metodologías, definiciones y vocabulario especializado que fueron debidamente identificados y armonizados por los técnicos, se sumaron las dificultades propias de la interpretación de las diversas legislaciones, el tema diplomático de los límites y las atribuciones de soberanía, el acceso a la cartografía histórica existente, entre otros múltiples aspectos que fueron resolviéndose colectivamente. En la práctica, surgió también el desafío de financiar un proyecto tan complejo y extenso, algunas veces considerado como una iniciativa muy ambiciosa y difícil de realizar.

Por otra parte, a nivel de cada país, existía un avance heterogéneo respecto a la documentación y el proceso mismo de nominación. Perú, en 2001, había registrado en su lista indicativa¹² el Camino Inca, seguido en 2002 por las iniciativas de Argentina y Chile. Por su parte, Ecuador había adelantado estudios de reconocimiento del camino en su territorio. El acuerdo firmado en Montevideo (Uruguav) en marzo de 2002 en el marco del primer ciclo del Informe Periódico de la Convención del Patrimonio Mundial para la región donde se evaluaron los sitios inscritos de América Latina y el Caribe, puede considerarse la piedra fundacional del acuerdo multinacional. Ecuador, Perú, Argentina y Chile

expresaban su interés por lanzar una nominación en forma conjunta denominada tentativamente en ese entonces rutas andinas prehispánicas y las rutas del Tahuantinsuyo. Ello llevó a Perú a realizar en 2003, con el apoyo de la Oficina de la UNESCO en Lima, la primera reunión regional de Lima y a la firma de una declaración conjunta en Cusco en ocasión de la XVII Cumbre del Grupo de Río. Como fruto de este encuentro, se publicó el libro Tejiendo los lazos de un legado. Qhapag Ñan - Camino Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal, el cual da cuenta de los retos y la complejidad técnica interdisciplinaria de la gestión, así como de la voluntad diplomática que el trabajo requeriría.¹³

Un segundo reto en el proceso de nominación fue contar con recursos económicos para una tarea internacional de tal magnitud. En este aspecto, destaca el apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), que contribuyó a las reuniones de expertos, y el apoyo brindado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a solicitud del Gobierno de Perú para crear un plan de acción regional para el desarrollo del Sistema Vial Inca – *Qhapaq Ñan*, con el respaldo de la Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI). Este proceso fue eficiente gracias a la designación de "puntos focales" permanentes que representaran a cada Estado Parte miembro del *Qhapag Ñan* guienes, gracias a las nuevas tecnologías de la comunicación dieron continuidad y coherencia a la gestión. En este punto, cabe destacar el aporte de Perú que, gracias a la ley especial de financiamiento nacional del programa Qhapaq Ñan, pudo conformar un personal especializado para la investigación y registro de caminos del sistema vial, desarrollando significativos

avances metodológicos que fueron compartidos con los otros equipos técnicos internacionales. Con estos recursos se lograron adelantar extensos programas de investigación en campo, generando aproximaciones conceptuales y contribuyendo con patrones de definición de los bienes patrimoniales, los cuales fueron compartidos con todos los demás equipos técnicos.

Entre 2005 y 2008, se realizaron diversas reuniones técnicas¹⁴ que permitieron aportar en temas centrales como el valor universal excepcional (VUE) del bien, los criterios de autenticidad e integridad y, con ellos, los límites e información sobre el estado de conservación para la definición de los tramos. En este periodo se atendió la necesidad de fortalecer la participación de las comunidades, siguiendo los criterios para el desarrollo local y el sistema de gestión local, nacional e internacional. Igualmente se trabajó en los estudios jurídicos y metodológicos para asegurar la sostenibilidad del bien y prevenir impactos no deseados en sus entornos.

Luego de cinco años de trabajo se planteó la formalización de la definición operativa de itinerario cultural para el proyecto Ohapaa Ñan, por ser el modelo más afín a su construcción conceptual, a sus características espaciales y a los distintos sistemas normativos en cada país. Destaca a lo largo de este proceso el trabajo con las comunidades y su participación en la definición de las áreas de amortiguamiento de cada tramo. Es importante también reconocer los avances en su comprensión de lo que significaba para ellos participar, desde sus remotas localidades y su propia vinculación con el patrimonio, al hecho de estar ahora inmersos en un proyecto multinacional de gran magnitud.

¹² En el contexto del Patrimonio Mundial, la lista indicativa de un país comprende los bienes patrimoniales que revisten potencialmente un valor universal excepcional (VUE) y cuya inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial podría proponerse por el Estado Parte en un momento determinado. También sirve como una herramienta importante para la planificación y protección a largo plazo de los sitios del patrimonio en los planos nacional y regional, y debe ser revisada y actualizada por el Estado Parte mínimo cada 10 años, como se indica en las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial.

¹³ Representación de UNESCO en Perú. 2004. Tejiendo los lazos de un legado. Qhapag Ñan - Camino Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal. Coordinado por Sanz. N. y Caraballo Perichi, C. Lima, UNESCO.

¹⁴ Estas reuniones tuvieron lugar en: París, Francia; La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia; Santiago, Chile; Quito, Ecuador; Buenos Aires, Argentina; así como en Bogotá y Pasto, Colombia.





Bajo esta perspectiva, se definió al Qhapag Ñan como una red vial que contiene y conecta paisajes culturales, la cual se relaciona con la cosmovisión andina y los modos de vida tradicionales que se mantienen hasta la actualidad. Dicha definición permite incorporar los aspectos inmateriales asociados a este itinerario cultural, así como las actividades productivas locales (por ejemplo, técnicas agrícolas, saber textil, etc.), las expresiones culturales, y la consolidación de identidad a partir del camino, de sus componentes y los elementos constituyentes del sistema. Adicionalmente, se sugirió que se planteara una nominación de tipo seriado y transfronterizo, atendiendo a las características físicas, geográficas y a la integridad del bien, así como a la posibilidad de incorporar otras secciones después de su nominación para asegurar la futura integridad y continuidad de este complejo sistema vial.

En abril de 2012 en La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia. se consolidó el expediente de nominación y se acordó la estrategia de gestión internacional, formalizados por la decisión de constituir el Comité de Nominación del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial. En esta sesión se acordó que una entrega simbólica del expediente conjunto de nominación se realizaría en Cusco, como punto de partida del Qhapaq Ñan y del Tawantinsuyu. Fue así que el expediente de nominación consolidado se presentó formalmente al Centro del Patrimonio Mundial en febrero de 2013, al mismo tiempo que se realizó una entrega simbólica del expediente en Cusco, en la explanada del *Ooricancha* (Templo del Sol). Finalmente, tras 11 años ininterrumpidos de preparación conjunta, el expediente fue presentado al Comité del Patrimonio Mundial para su evaluación durante su 38ª reunión en Doha (Qatar). Como resultado de la Decisión 38 COM 8B.43, en junio de 2014 el Comité decidió inscribir el Ohapaa Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial.15

El Qhapag Ñan, en su trayectoria hacia la nominación, constituye un ejemplo de buena práctica para la inscripción y la futura conservación de un bien patrimonial, dadas las características y el nivel de complejidad que representa este itinerario cultural transfronterizo. La cooperación reforzada entre los países, el acompañamiento constante del Centro del Patrimonio Mundial y el apoyo internacional fueron, sin duda, algunos de los factores que contribuyeron a la presentación exitosa del expediente al Comité del Patrimonio Mundial















Figura 4. Logotipos oficiales del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial* Andino, para su difusión nacional e internacional

Página opuesta: El Puente del Inca: formación natural utilizada por los Incas como paso hacia el actual territorio chileno, Mendoza, Argentina © travelgrave/iStock/via Getty Images*

¹⁵ Comité del Patrimonio Mundial. 2014. Decisión 38 COM 8B.43: Qhapag Nan, Andean Road System. http://whc.unesco.org/en/decisions/6129



3 CARACTERÍSTICAS DEL QHAPAQ ÑAN, SISTEMA VIAL ANDINO, COMO BIEN DEL PATRIMONIO MUNDIAL

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, fue inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial como un bien cultural seriado transfronterizo, que destaca por su magnitud y extensión de más de 30.000 kilómetros, por su complejidad de componentes y por la unicidad que despliega en el territorio latinoamericano. Conjuga variadas expresiones de cultura material e inmaterial en los territorios de Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Su contribución a la Lista del Patrimonio Mundial y a la Convención del Patrimonio Mundial se evidencia en las políticas culturales y la gestión de sitios asociados con el bien, así como en las buenas prácticas aplicadas a diversos niveles.

Según se expresa en el análisis comparativo del expediente de nominación, el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, se diferencia de otras rutas culturales inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial, a saber, el Camino Real de Tierra Adentro (México) y la Ruta del incienso - Ciudades del desierto del Neguev (Israel), así como las rutas de peregrinación de los Caminos de Santiago de Compostela: Camino francés y Caminos del Norte de España (España), y los Sitios sagrados y las rutas de peregrinación de los Montes Kii (Japón). Estas inscripciones sentaron precedentes para la inclusión del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista de Patrimonio Mundial, ya que aluden a la noción de corredores no solo físicos sino también humanos, se refieren al intercambio de bienes y permiten incorporar expresiones culturales así como actividades productivas y elementos históricos y sus usos actuales 16



16 El análisis comparativo consideró varios sitios incluidos en las listas indicativas que mostraban intercambios históricos y culturales importantes, incluyendo la Ruta del Oro en Paraty en Brasil, la Ruta de la Seda en sus secciones en China, India, la República Islámica de Irán, Kirguistán y Kazajistán, el Parque Nacional Quttinirpaaq en Canadá, la Ruta de los Ríos en Guatemala y la Ruta Huichol a través de los sitios sagrados hacia Huiricuta (Tatehuari Huajuye) en México. el Parque Nacional Quttinirpaaq en Canadá, la Ruta de los Ríos en Guatemala y la Ruta Huichol a través de los sitios sagrados hacia Huiricuta (Tatehuari Huajuye) en México.



Sitios sagrados y rutas de peregrinación de los Montes Kii, Japón © UNESCO

Caminos de Santiago de Compostela: Camino francés y Caminos del Norte de España © C Gil Ballano

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, ha sido señalado como un bien cultural complejo por su extensión y por su condición de serialidad, debido a los componentes que lo conforman. Del vasto territorio que abarca el Qhapag Ñan, al momento de la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, se seleccionaron 616.06 kilómetros de caminos, repartidos en 137 componentes seriados con 308 sitios arqueológicos asociados.

Dadas sus dimensiones y características, el Qhapaq Ñan tiene implicaciones en los territorios rurales registrados y nominados. Esto se debe a que, las autoridades nacionales responsables de la protección del patrimonio cultural y sus equipos técnicos (funcionarios públicos, especialistas y consultores, entre otros), intervienen para fortalecer los sistemas de conservación y gestión con el fin de preservar el VUE del bien. Para ello, es preciso coordinar las investigaciones y acciones de puesta en valor llevadas a cabo por los diferentes niveles de gestión de cada Estado Parte y considerar medidas para hacer compatibles la preservación y el desarrollo en las acciones que pudieran emprender distintos actores, por ejemplo, las autoridades locales y los inversores privados.



Chuquirahua (Chuquiraga jussieui) o 'Flor de los Andes', Parque Nacional Yacuri, Ecuador © Ministerio del Ambiente, Parque Yacurí

Cuadro 1. Datos generales sobre los componentes del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, comprendidos en los seis Estados Parte

	Argentina	Bolivia	Chile	Colombia	Ecuador	Perú
Componentes seriados (números de tramos de camino)	13	3	34	9	24	54
Extensión de tramos inscritos (km)	119	8	113	17	109	251
Área del bien inscrito (ha)	633	790	177	8	40	1 978
Área de zona de amortiguamiento (ha)	220 651	68 850	6 408	93	70 647	566 367
Sitios arqueológicos	32	7	138	0	49	82
Comunidades asociadas	24	34	10	9	87	155

Fuente: Información proporcionada por las secretarías técnicas de los seis países (números redondeados al número entero más próximo)



Estructuras arqueológicas en el sector de Peine, región de Antofagasta, Chile © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile/Jorge López Orozco

Tipologías de caminos que recorren el Sistema Vial Andino

El expediente de nominación del bien presenta una amplia documentación de las tipologías de las diversas estructuras y caminos del *Qhapaq Ñan*. Esta información técnica puede ser considerada como uno de los mayores compendios que se ha realizado en torno a este sistema vial. Es el resultado de varios años de trabajo, llevado a cabo durante un periodo en el cual los equipos nacionales finalizaron la investigación que el proceso de nominación requería. En este sentido, las tipologías de los caminos y de otras estructuras proporcionadas en el expediente pueden considerarse como herramientas descriptivas, desarrolladas para unificar las categorías de registro, investigación y gestión utilizadas por los seis países involucrados.

En el *Qhapag Ñan* se han identificado ocho tipologías principales de caminos, junto con 56 variantes de las mismas, lo cual da cuenta de la variedad y riqueza de propuestas técnicas y materiales de construcción, respondiendo así a las diversas funciones de este sistema vial.¹⁷ Cabe destacar que estas tipologías, caracterizadas a través del consenso técnico de los seis países participantes, son de primordial utilidad hoy en día en los estudios y acciones de conservación que se desarrollan.

- 1. Despejado
- 2. Plataforma
- 3. Empedrado
- 4. Encerrado por muros
- 5. Excavado y/o tallado en roca
- 6. Escalinatas

- 7. Calzada elevada
- 8. Corte y relleno



Figura 5. Ejemplos de las tipologías de caminos principales, contenidas en la Guía para la Capacitación en Conservación Preventiva de Estructuras Arqueológicas en Piedra y Tierra, elaborada por las Secretarías Técnicas de Ecuador y Argentina en el marco del proyecto JFIT. © Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, 2019.

¹⁷ Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2013. Nomination dossier for inscription on the World Heritage List: Qhapaq Ñan, Andean Road System. pp. 83-149.

Las particularidades del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino* en los seis países que lo integran

Argentina

Los tramos de *Qhapaq Ñan* en Argentina que integraban el Qollasuyu se ubican a lo largo de siete provincias entre Jujuy, al norte, y Mendoza, al sur. Son testimonio tangible de un fenómeno de integración multicultural y multiecológica que implicó desafíos logísticos extraordinarios para la extracción y almacenamiento de recursos agrícolas, pastoriles y mineros, la movilización de mano de obra y el aprovisionamiento de vías que surcaron vastos desiertos. Asimismo, muestran un manejo estratégico y cultural excepcional de las fronteras políticas, así como una tradición religiosa única que rindió culto a las montañas y practicó ritos y sacrificios en adoratorios erigidos en cumbres a más de 6.700 metros de altura.

Estado Plurinacional de Bolivia

Extendido al camino troncal del Qollasuyu, el tramo Desaguadero-Viacha integraba una vasta región de territorio, uniendo Chuquiago Marka (actual La Paz) con la capital del Estado inca (la ciudad del Cusco), llegando en su extremo norte hasta la actual ciudad de Quito, constituyéndose no solo en una carretera de tránsito sino también en un símbolo de la interculturalidad e integración regional andina. Actualmente, para los habitantes que viven en las inmediaciones, el camino es una presencia constante que se mantiene viva mediante la tradición oral. Este tramo es, por tanto, un camino de características singulares, representativo de otros varios caminos prehispánicos en el territorio boliviano, no solo por su extenso trazo físico capaz de conectar diversas regiones andinas sino por su significado ritual y simbólico, el cual sigue vigente en las concepciones de las poblaciones aymaras aledañas al camino.

Chile

Las estructuras arquitectónicas encontradas en la expansión de caminos en el Qollasuyu, incluyen tambos y tambillos, centros de suministro y administración, centros de control estratégico, depósitos de alimentos y espacios rituales. Estos elementos corresponden al ambiente más agreste de todo el sistema vial, y muestran el intenso intercambio que tuvo que generarse para dominar el desierto de Atacama y la relación estratégica entre el camino y los yacimientos y sitios mineros ancestrales en el territorio chileno. Las tipologías de camino varían, desde algunos sectores empedrados hasta líneas trazadas en la planicie desértica. En algunos de los tramos existen comunidades activamente vinculadas al Qhapaq Ñan mediante toponimia (nombres utilizados para identificar sitios y paisajes), prácticas tradicionales y memoria, mientras que en otros destaca la soledad de los paisajes, que dan una idea del poder de adaptación y conexión de este sistema vial

Colombia

En el extremo sur del país se encuentran los caminos del Chinchaysuyu, donde el tramo muestra la extensa red de comercio y comunicaciones establecida. El Qhapag Ñan en Colombia se constituyó en un elemento ordenador del espacio geográfico; su proyección y trazado permitieron una comunicación versátil, ante el abrupto y complejo terreno del sur del departamento de Nariño, posibilitando de esta forma el acceso a áreas de diferentes niveles altitudinales en un corto tiempo, así como el acceso a una gran diversidad de productos agrícolas. Su dimensión territorial permite entender las memorias que vinculan al ser humano y su territorio, mediante una coproducción que se concreta en forma de patrimonio dinámico, en procesos constantes de creatividad social y en propuestas originales de desarrollo.

Ecuador

Los tramos en el territorio ecuatoriano, que son caminos del Chinchaysuyu, incluyen diferentes secciones nacionales, compartidas con Colombia y Perú. El Qhapag Ñan que se emplaza en Ecuador expresa la concepción política, social v económica de un sistema vial preestablecido por grupos humanos anteriores al periodo inca. Es de singular importancia, ya que refleja el modo de aprovechamiento, provisión y apropiación de los recursos de la costa, la sierra y la Amazonía. Los mindalaes¹⁸ tuvieron un rol relevante en el proceso de intercambio de productos como la concha Spondylus, el ají y la coca, entre otros productos, cuyos aspectos productivos fueron incorporados a la concepción político-administrativa incaica, mediante la reutilización de tolas, 19 bohíos 20 y la construcción de centros administrativos, productivos, políticos y simbólicos. Otro de los singulares valores es el emplazamiento de secciones del *Qhapaq Ñan* cerca del mar y otras en ecorregiones de páramo que son santuarios de agua dulce.

- 18 El término *mindalae* alude a la idea de los comerciantes o intercambiadores contemporáneos. Sus orígenes tienen dos vertientes: una, el vocablo quechua mintalanmi, persona que realiza mintalana o comercia, y otra se vincula a los kitus con el vocablo minntu (miñu o miñtu) que aluden a la idea de camino y a taanu, traer, es decir, traer por el camino.
- 19 Una tola alude a una tumba o montículo funerario levantado por diversas comunidades precolombinas.
- 20 Un bohío alude a una casa de planta rectangular construida con troncos o ramas de árbol sobre un entarimado a cierta altura del suelo para preservarla de la humedad.

Perú

En Perú se encuentran muestras representativas del centro del *Qhapaq Ñan*, a saber, el Antisuyu, el Cuntisuyu, el Chinchaysuyu y el Qollasuyu. Ahí se ubica el punto de origen de las cuatro regiones, o suyus, que conectaron al territorio andino durante el periodo incaico partiendo de la plaza central del Cusco (Hanan Hauk'aypata). Las partes centrales ilustran el amplio espectro de planificación de una integración territorial de gran escala. Cabe destacar las tecnologías utilizadas en la concepción, diseño e implementación de la red de caminos que hizo posible la gesta política que dio forma integral al Estado inca o Tawantinsuyu. Las secciones del Qhapaq Ñan en Perú, al igual que en Ecuador, incluyen tramos nacionales y binacionales. Su relevancia se debe a la presencia de los centros administrativos y religiosos más significativos del Qhapaq Ñan, pero también porque integra la variedad más amplia de caminos y, especialmente, variadas técnicas de construcción, diferentes obras de ingeniería en la costa y en la sierra, así como diversas estructuras donde resaltan los puentes.

Como se ha visto, el *Qhapaq Ñan* es un ejemplo de la convivencia armoniosa con el entorno geográfico y de la aplicación de tecnologías y de prácticas que, en parte, han sido transmitidas de generación en generación por las poblaciones de los Andes. Su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial se sustentó en el cumplimiento de los criterios que justifican su valor universal excepcional, por lo que se le considera como herencia colectiva de transcendencia universal y de naturaleza irremplazable para toda la humanidad.

Argentina



Visita al sitio arqueológico Graneros de la Poma, Salta, Argentina © CulturaNacionAr





Paisaje de la Provincia de la Rioja en el noroeste de Argentina © Victoria Sosa

Bolivia



Tambo: sitio o estructura que fungía como lugar de almacenamiento, intercambio o descanso de los chasquis (mensajeros), en sitio arqueológico ubicado en Caquiaviri, Bolivia © Proyecto QÑ-Bolivia





Representación de Inti (Dios Sol) en la Puerta del Sol del sitio arquelógico de Tiwanaku, Bolivia © Erlantz Pérez Rodríguez/iStock/via Getty Images*

Chile



Sitio arquelógico incaico de Catarpe, San Pedro de Atacama, Chile © Martinelli73/ iStock/ via Getty Images*





Tambo del Río de la Sal. Sector Río Salado, Atacama, Chile @ Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile/Francisco Garrido Escobar

Colombia



Volcán Galeras, conocido en tiempos prehispánicos como *Urcunina* o 'Montaña de Fuego', Departamento de Nariño, Colombia © Universidad de Nariño/ Carlos González Hidalgo





Tramo del camino en La Paz, Departamento de Nariño, Colombia © Universidad de Nariño/Diana Pastas

Ecuador



Complejo arqueológico Cojitambo, provincia de Cañar, © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador





Laguna de Culebrillas próxima al tramo Achupallas-Ingapirca, provincia de Cañar, © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador

Perú



Tramo de camino en el valle del río Taparaco en Huamalíes, Huánuco, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú





Camino en la zona de Escalerillas, en el tramo Huanuco Pampa – Huamachuco, Perú © Qhapaq Ñan Sede Naciona Perú



El Comité del Patrimonio Mundial en junio de 2014 inscribió el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino en la Lista del Patrimonio Mundial, bajo los siguientes criterios que constituyen su Declaración de **Valor Excepcional Universal** (DVUE):21

Criterio (ii)

El Qhapaq Ñan manifiesta importantes procesos de intercambio de bienes, comunicación y tradiciones culturales, dentro de un área cultural del mundo que creó un vasto imperio cuya extensión alcanzó unos 4.200 km durante su apogeo en el siglo XV. Integra conocimientos ancestrales andinos y las características específicas de las comunidades y culturas andinas que dieron lugar a un sistema de organización estatal que permitió el intercambio de valores sociales, políticos y económicos bajo la política imperial. Diversas estructuras del sistema vial proporcionan evidencia de valiosos recursos y bienes comercializados a lo largo de la red, tales como metales preciosos, muyu (concha de Spondylus), alimentos, suministros militares, plumas, madera, coca y textiles transportados desde las áreas donde fueron recolectados, producidos o fabricados hasta los diversos centros incaicos, incluida la capital misma. Varias comunidades, que siguen actuando como guardianas de los componentes de esta vasta red de comunicación inca, son un recuerdo vivo del intercambio de valores culturales y de idiomas.

Criterio (iii)

El Qhapag Ñan es un testimonio excepcional y único de la civilización inca basada en valores y principios de reciprocidad, redistribución y dualidad, constituidos en un sistema singular de organización llamado Tawantinsuyu. El sistema vial era el soporte vital del Imperio inca, integrado en el paisaje andino. Reflejando miles de años de evolución cultural, es un testimonio del Imperio y fue un símbolo omnipresente de su fuerza y extensión a través de los Andes. Como parte de esta herencia el *Qhapag Ñan* sique influyendo en las comunidades locales, en particular, respecto a su tejido social y a las filosofías culturales que dan sentido a las relaciones entre las personas, y entre las personas y la tierra. Es importante destacar que la vida para estas comunidades todavía se caracteriza por los vínculos entre parientes cercanos y una ética de apoyo mutuo.

Criterio (iv)

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, es un ejemplo excepcional de un tipo de conjunto tecnológico que, a pesar de las difíciles condiciones geográficas, creó un sistema continuo y funcional de comunicación y comercio con excepcional capacidad tecnológica y de ingeniería en entornos rurales y remotos. Varios de sus elementos, tales como sus muros, caminos, escaleras, zanjas en el camino, tuberías de alcantarillado y drenajes, son ejemplo de tipologías características con métodos de construcción propios del *Qhapaq Ñan* que varían según la ubicación y el contexto regional. Muchos de estos elementos fueron estandarizados por el Estado inca, lo que permitió asegurar condiciones de igualdad a lo largo del sistema vial.

Criterio (vi)

El Qhapag Ñan jugó un papel esencial en la organización del espacio y la sociedad en una amplia zona geográfica a lo largo de los Andes, donde los caminos fueron utilizados como un medio para compartir valores culturales con un significado inmaterial excepcional. El *Qhapag Ñan* sigue hoy en día proporcionando a las comunidades un sentido de identidad, y permitiendo que sus prácticas culturales, expresiones culturales y habilidades tradicionales continúen siendo transmitidas de generación en generación. Los miembros de estas comunidades basan su propia existencia en la cosmovisión andina, única en el mundo. Esta cosmovisión se aplica a todos los aspectos de la vida cotidiana.

El Qhapaq Ñan está directamente asociado con los valores inmateriales compartidos por las comunidades andinas, como el comercio tradicional, las prácticas rituales y el uso de tecnología antigua, los cuales constituyen tradiciones vivas y creencias esenciales para la identidad cultural de las comunidades involucradas. El Sistema Vial Andino sigue cumpliendo sus funciones originales de integración, comunicación, intercambio y flujo de bienes y conocimientos y, pese al comercio moderno y a los cambios sociales, ha mantenido su relevancia e importancia a lo largo de los siglos, y su papel como referente cultural que contribuye a reforzar la identidad dentro del mundo andino

²¹ Este texto está basado en la Declaración de Valor Universal Excepcional (DVUE), cuyo texto completo está disponible en el sitio web del Centro del Patrimonio Mundial: http://whc.unesco.org/en/list/1459.

INTEGRIDAD

La serie de sitios inscritos como la mejor representación del *Qhapaq Ñan* es exhaustiva e ilustra la variedad de elementos tipológicos, funcionales y comunicativos que permiten comprender plenamente su papel histórico y contemporáneo. A pesar de su fragmentación en componentes individuales, el número de tramos inscritos es suficiente para comunicar adecuadamente las características clave de la ruta patrimonial, por ser los tramos mejor conservados del anteriormente continuo sistema vial.

La condición de integridad de un número de componentes del sitio sigue siendo vulnerable, y se recomienda que los Estados Parte elaboren criterios para definir la integridad mínima respecto a las diferentes categorías tecnológicas y arquitectónicas identificadas y a las diferentes regiones geográficas y grados de lejanía implicados. La condición de integridad debe ser monitoreada de acuerdo con estos criterios, para asegurar que en el futuro el bien permanezca intacto a largo plazo y sus componentes se mantengan libres de amenazas que la puedan afectar.

Para asegurar que, a pesar de su fragmentación, los futuros visitantes puedan entender adecuadamente las relaciones entre los diferentes componentes del sitio en términos de su continuidad, se recomienda que se elaboren mapas apropiados o un sistema de información geográfica (SIG) que ilustren las relaciones funcionales y sociales entre los diferentes componentes del sitio y resalten su papel en la red global del *Qhapaa Ñan*.

AUTENTICIDAD

La autenticidad de los sitios componentes del *Qhapaq Ñan* es muy alta, ya que los rasgos característicos conservan su forma y diseño, y la variedad de tipos arquitectónicos y de ingeniería específicos bien conservados da una clara idea de la forma y diseño general de la red. Los materiales utilizados son principalmente piedra y tierra, con tipos de piedra que varían de una región a otra y cuando es necesario la reparación y el mantenimiento se llevan a cabo con técnicas y materiales tradicionales. Estas prácticas son impulsadas predominantemente por las poblaciones locales, quienes tienen un conocimiento profundo de las técnicas tradicionales de gestión vial y son los socios clave en el mantenimiento del camino y de sus características asociadas.

En los sitios que han tenido un interés arqueológico o cultural específico se han aplicado y ejecutado técnicas profesionales de estabilización y restauración con gran respeto a los materiales y substancias originales. En los tramos de camino, los sistemas de gestión local son los que rigen los procesos de toma de decisiones, a menudo con un alto grado de participación de la comunidad, y éstos han conservado los más altos grados de autenticidad, ya que la reutilización de los materiales históricos sigue siendo más eficiente que la introducción de nuevos materiales.

El contexto y el entorno visual de la mayoría de los componentes del *Qhapaq Ñan* es muy bueno y en muchos casos prístino. En la cima de varios sitios ceremoniales los escenarios incluyen vistas de 360 grados con un horizonte de muchos kilómetros que se extiende en todas las direcciones. El *Qhapaq Ñan* también atraviesa paisajes hermosos, cuya belleza depende de las frágiles cuencas visuales, las cuales necesitan ser monitoreadas para asegurar que cualquier desarrollo moderno en los alrededores tenga el menor impacto visual posible.

Varios sitios son de difícil acceso y su lejanía los ha conservado durante siglos en muy buenas condiciones. La mayoría de los componentes del *Qhapaq Ñan* se encuentran en zonas rurales, lo que afortunadamente los dejó libres de intrusiones modernas.

Los valores inmateriales y las prácticas de gestión asociadas siguen siendo muy sólidos, especialmente en los tramos más remotos de la red de caminos, y contribuyen a salvaguardar los mecanismos auténticos de gestión. Las fuentes de información con respecto al espíritu y a la percepción, así como la atmósfera del bien, son muy relevantes ya que muchas de las comunidades tienen fuertes asociaciones con el *Qhapaq Ñan* y continúan siendo guardianes de algunas de las estructuras ceremoniales.



SISTEMA DE PROTECCIÓN Y GESTIÓN DEL QHAPAQ ÑAN **COMO BIEN DEL PATRIMONIO MUNDIAL**

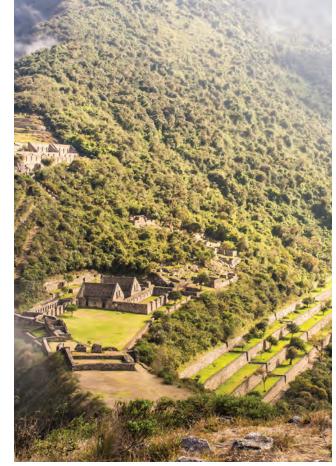
Antes de la nominación a la Lista del Patrimonio Mundial. los Estados Parte firmaron una serie de declaraciones internacionales conjuntas que pusieron en relieve su acuerdo para proteger las secciones seleccionadas en el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. La protección establecida, como resultado de estos acuerdos, responde a criterios internacionales, a las respectivas legislaciones nacionales sobre patrimonio y asegura el más alto nivel de protección a todos los componentes del bien.

Los Estados Parte diseñaron dos marcos generales de gestión, uno para la fase de candidatura de la nominación. y otro que se implementaría una vez lograda la inscripción. Debido a la magnitud del *Qhapag Ñan*, Sistema Vial Andino, uno de los desafíos más grandes para su protección y gestión es mantener su integridad y autenticidad como bien del Patrimonio Mundial, tal como se detalla en su Declaración de Valor Universal Excepcional.

Las nominaciones de tipo transfronterizo presentan un reto y una oportunidad respecto a la creación de redes que permitan una mayor cobertura en los planes de conservación del patrimonio cultural y natural. Se busca que los proyectos de conservación patrimonial sean complementarios y generadores de sinergias de tal forma que los componentes culturales y naturales que conforman el bien obedezcan a criterios sistémicos e integrales de conservación. Como se indica en las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial. los bienes seriados pueden estar dentro del territorio de un mismo país o de cualquier número de Estados Parte que compartan fronteras, denominándose entonces bienes

transfronterizos.²² En estos casos, la nominación debe ser preparada y presentada conjuntamente por los países involucrados, estableciendo los mecanismos de gestión conjunta. Los atributos que constituyen la base del valor universal excepcional de cada uno de los componentes de un itinerario han sido conformados a través de años, a veces de siglos, por medio de un sistema dinámico de relaciones históricas, representadas por los bienes culturales asociados a su existencia.

Asimismo, el *Qhapaq Ñan*, Sistema Vial Andino, constituye uno de los mejores ejemplos de bienes Patrimonio Mundial que han logrado unidad y armonía respecto al patrimonio cultural y natural. Se encuentra en un entorno natural sumamente diverso, con condiciones climáticas altamente contrastantes en una misma época del año, lo que incide en la conservación del bien. El *Qhapag Ñan* está bordeado de estribaciones andinas que conectan con las selvas amazónicas y con las pampas del sur del continente. Es más que un simple territorio, se trata de una buena parte de la extensión de América del Sur. La definición del Qhapag Ñan como sistema vial ha generado un traslape entre diversos bienes patrimoniales ya protegidos por cada Estado Parte, lo que ha beneficiado la labor de conservación de ciertos tramos del camino que poseen un valor excepcional.



22 UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial. 2019. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. París, UNESCO, p. 38.

Vista del complejo arqueológico de Choqueguirao o 'Cuna de Oro', Departamento de Cusco, Perú © Joshua Duke/ iStock/ via Getty Images*





El Qhapaq Ñan forma parte de un extraordinario entorno natural, el cual sustentó a las primeras comunidades que establecieron tramos de camino en los Andes, propiciando el intercambio productivo y cultural de los muy diversos recursos a su disposición. Un ejemplo de esta condición de riqueza natural y cultural es el tramo binacional entre Ecuador y Colombia, en la ecoregión de bosques montanos del noroeste de los Andes,²³ considerada una de las regiones más biodiversas del planeta, que muestra evidencia de la ocupación preincaica y de los cambios resultantes de la evolución social, política y económica de la subsecuente ocupación inca.²⁴ Los territorios del *Qhapaq Ñan* están conectados a ecosistemas frágiles y a espacios donde se encuentran especies endémicas de orquídeas y otras plantas, así como importantes hábitats del oso de anteojos, el cóndor andino, la alpaca, la llama y la vicuña. Además de una gran variedad de flora y fauna de algunos de los países más biodiversos del planeta. La evidencia de una amplia variedad de construcciones, materiales, métodos y tecnologías textiles, orfebres, cerámicas y arqueológicas, que se han transmitido de generación en generación, son testimonio de la relación entre la cultura y su ambiente circundante.

Un componente esencial en la conservación y la buena gestión de todo el bien es la definición de límites claros que protejan los valores que fundamentan el valor universal excepcional y su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial, y que al mismo tiempo estén en conformidad con los criterios legales y las capacidades de gestión de cada uno

23 World Wildlife Fund. 2019. Western South America: Northwest Colombia to southern Ecuador. https://www.worldwildlife.org/ecoregions/nt0145

24 Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2013. Nomination dossier for inscription on the World Heritage List: Qhapaq Ñan, Andean Road System, p. 354. http://whc.unesco.org/en/ list/1459/documents/

de los países involucrados. En este sentido, al inscribir el Qhapaq Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial el Comité del Patrimonio Mundial emitió algunas recomendaciones. Una de ellas fue justamente la revisión de las zonas de amortiguamiento, que habían quedado establecidas en el expediente de nominación para algunos tramos del sistema vial, utilizando criterios más dinámicos, tomando en cuenta las características y las ampliaciones visuales del paisaje circundante, al tiempo que se atendiera su protección, y así contribuir a la comprensión del significado del itinerario en su complejidad específica y su diversidad de conjunto. Resulta evidente que los seis Estados Parte enfrentan los mismos retos. Por tanto, todos deben acatar los mismos criterios individuales de manejo para evitar una desarticulación de todo el sistema de gestión.



Tambo en el volcán Llullaillaco, ruta procesional situada en uno de los sitios arquelógicos más altos del mundo, Salta, Argentina © Bernardo Cornejo





El sistema de gestión transnacional del Qhapag Ñan se formalizó en marzo de 2015 en Cusco, Perú, y está coordinado por una Secretaría Pro-Témpore cuyo mandato es de dos años de duración, el cual se asigna de forma rotativa por orden alfabético. A la fecha la han ejercido Perú, quien inició este cargo en marzo de 2015 por acuerdo de los seis países, luego Argentina en abril de 2017, a partir de junio de 2019, el Estado Plurinacional de Bolivia, y a partir de junio de 2021, Chile.

Un ejemplo destacado en este sistema de gestión es el desarrollo y ejecución del proyecto iniciado por la UNESCO y auspiciado por el Fondo Fiduciario de Japón, cuyos resultados se presentan en esta publicación.

Este sistema de gestión se ha implementado de diferentes maneras en cada país. Algunos de sus aspectos que destacan son: la participación de las autoridades regionales de la gestión pública en el nivel local; el estímulo a la generación de asociaciones público-privadas; la consolidación de mecanismos de cooperación con universidades, organizaciones de la sociedad civil, organismos de incidencia política y económica (además de su influencia en el ámbito cultural); y la creación de instancias para fomentar la participación activa de las comunidades locales vinculadas al sistema vial.

En los contextos nacionales, los mecanismos de gestión se han desarrollado en cooperación con las comunidades locales, y han tomado en cuenta sus preocupaciones sobre las diversas posibilidades de uso de un bien tan vasto y complejo como el *Qhapaq Ñan*, y sobre la preservación de las tradiciones vivas asociadas al sistema vial. Existen programas de participación comunitaria y proyectos de vinculación con diversos segmentos de la población en torno al uso social del bien, los cuales se han estado trabajando y discutiendo entre los seis Estados Parte, pero se reconoce que aún hay mucho por hacer al respecto. La mayoría de las actividades

que debe considerarse corresponde a los sistemas de gestión, a las expresiones culturales y a la organización intracomunitaria que ha existido durante siglos en los Andes Todas estas actividades han evolucionado del nivel de las comunidades locales hasta acuerdos formales con las autoridades gubernamentales interesadas, dentro de un marco de concepciones contemporáneas de las nuevas dimensiones que adquiere el bien del Patrimonio Mundial en sus diversos territorios.

Los acuerdos de gestión han destacado la importancia de preservar tanto el trazado actual de los caminos en las áreas cultivadas por dichas comunidades, como los sistemas tradicionales para su gestión. También existen acuerdos específicos para dar mantenimiento y realizar acciones de conservación de caminos y sus componentes con el apoyo de especialistas (ver Capítulo 2). Asimismo, varios países han venido implementando actividades que contemplan la acción conjunta entre funcionarios públicos, expertos del *Qhapaq Ñan*, y representantes de las comunidades, con el fin de crear espacios para el diálogo y afianzar una participación comunitaria, tanto representativa como organizada.

> **Página opuesta**:: Vista desde las terrazas en el sitio arqueológico de Pincha Unuyoc, en la ruta de Choqueguirao, Perú © SA Expeditions/Kevin Floerke*

El Sistema de Gestión del *Qhapag Ñan* propuesto al momento de la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial

Uno de los instrumentos de mayor importancia en el plan de conservación y manejo de todos los bienes del Patrimonio Mundial es el funcionamiento adecuado de un sistema de gestión, que consiste en un marco formal de encuentros y acuerdos entre las diferentes instancias responsables Durante los 11 años de trabajo (2003-2014) que requirió la preparación del expediente de nominación del Qhapag Ñan, se acumularon prácticas de cooperación y experiencias que permitieron sortear todo tipo de dificultades en el proceso de nominación: financieras, de interpretación histórica, políticas, documentales, lingüísticas, diplomáticas, así como determinar las capacidades de trabajo en zonas aisladas y con poca presencia institucional.

Como parte de las acciones conjuntas, se realizaron múltiples patrimonial. ²⁶ talleres de formación que permitieron a los expertos de los seis países compartir sus conocimientos y experiencias en diversos temas, destacando aquellos relacionados con la conservación y la gestión. Se contó con aportes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), gracias a las gestiones del gobierno peruano, que ayudaron a dar los primeros pasos para elaborar un plan de acción regional para el Qhapag Ñan, en el que se definieron acciones, etapas y costos financieros específicos.²⁵

En el momento de la inscripción, la estrategia de gestión proporcionó aspectos clave relacionados con las estrategias sociales y de participación a fin de que los miembros de las comunidades locales sean los que ejerzan la tutela y

los especialistas a su cargo señalaron la necesidad de elaborar otros elementos técnicos en los planes de gestión y conservación que incluyeran la preparación y la gestión del riesgo de desastres, así como estrategias para la gestión de visitantes. Este proceso de aprendizaje aportó coherencia y solidez al grupo transnacional responsable de coordinar el manejo del bien y asegurar que el componente de gestión internacional tuviera la adecuada capacidad para atender y dar seguimiento a las distintas recomendaciones emitidas por el Comité del Patrimonio Mundial.

custodia del *Qhapaq Ñan* y sus componentes. No obstante,

El expediente de nominación contiene la propuesta del sistema transnacional de gestión que involucra a los seis Estados Parte del *Qhapaq Ñan*, en el cual las responsabilidades asumidas influyen en su coordinación. El siguiente gráfico muestra la complejidad y nivel de organización requerido para gestionar un bien transnacional de la envergadura del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Agrupa los ámbitos de acción en tres niveles diferentes: local y regional, nacional e internacional.

Como se puede apreciar en el diagrama, el Comité Internacional ocupa el lugar más alto en la estructura de gestión. Es el responsable de definir las políticas y las líneas estratégicas de conservación y gestión del bien. Está compuesto por el Comité Técnico, integrado por las seis secretarías técnicas del *Qhapaq Ñan*, y por el Comité de Embajadores, conformado por los delegados permanentes ante la UNESCO en París, que actúan a través de la coordinación de la Secretaría Pro-Témpore.

El establecimiento de las secretarías técnicas nacionales en cada país, así como la consolidación de las comisiones nacionales para la UNESCO, fue el resultado de un esfuerzo conjunto de planificación y financiamiento, tanto de los Estados Parte como de la UNESCO. Estos actores sostuvieron de las políticas, los programas y las acciones a desarrollar. reuniones regulares de 2011 a 2013, y fue en Bogotá, en 2012, donde se validó el sistema de gestión internacional del Qhapag Ñan. Cabe señalar que las secretarías técnicas, compuestas generalmente por funcionarios del organismo público nacional responsable de la protección del patrimonio cultural en sus respectivos países, han sido un mecanismo fundamental para coordinar y llevar a cabo las acciones de conservación, gestión y monitoreo que permiten mantener hoy en día un adecuado estado de conservación del bien, respondiendo así a los retos de la protección de este bien

²⁶ Las secretarías técnicas desarrollan sus actividades desde las siguientes instituciones: el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano del Ministerio de Cultura de Argentina; la Dirección General de Patrimonio Cultural del Ministerio de Culturas, Descolonización y Despatriarcalización del Estado Plurinacional de Bolivia; el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio de Chile; la Universidad de Nariño y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) del Ministerio de Cultura de Colombia; el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural de Ecuador (INPC); y la Sede Nacional y Sede Cusco del Proyecto *Qhapaq Ñan* del Ministerio de Cultura del Perú.

²⁵ BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2006. El *Qhapaq Ñan - Camino* Principal Andino: plan de acción regional para un proceso de integración y cooperación. Lima, Representación de UNESCO en Perú.

En el segundo nivel, las instancias nacionales comparten un Plan de Gestión integral y son responsables de los programas de cada Estado Parte. En cada país lo encabeza el más alto órgano ejecutivo de cultura o responsable de bienes arqueológicos, junto con la Cancillería. Estas autoridades definen las políticas nacionales relativas al Qhapag Ñan que involucran la cooperación internacional e instituciones tales como las universidades, organizaciones civiles y fundaciones científicas. El nivel nacional trabaja de manera estrecha con las autoridades regionales y las comunidades para la implementación de las medidas de conservación, el monitoreo y la ejecución de programas de desarrollo local.

El tercer nivel, en la base del sistema, se organiza bajo la forma de comités locales o regionales en cada país, respondiendo cada uno de ellos a las estructuras administrativas y normas de gestión de las regiones o territorios correspondientes. Dichos comités son responsables de implementar las acciones y monitorear el sitio, y lo que es más importante, abrir espacios para propiciar verdaderas condiciones que aseguren la participación de las comunidades involucradas en la gestión de los tramos identificados para efectos de la nominación

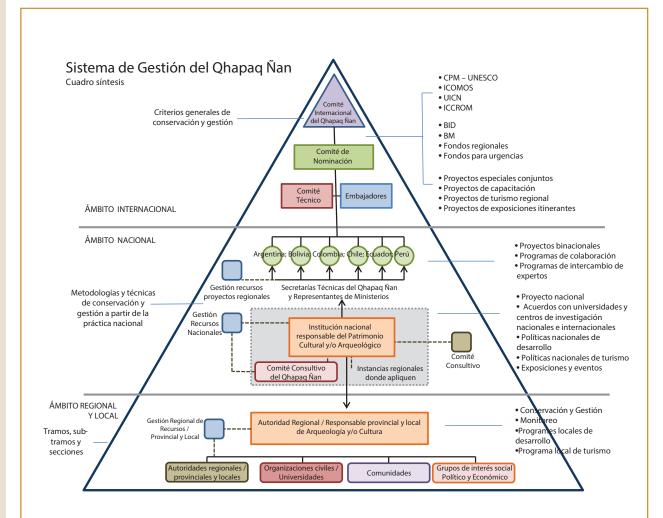


Figura 6. Sistema Transnacional de Gestión propuesto para el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Fuente: Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2013. Nomination dossier for inscription on the World Heritage List: Qhapaq Ñan, Andean Road System, p. 2376.

5 RETOS Y OPORTUNIDADES INHERENTES AL SISTEMA VIAL ANDINO

Al momento de su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial en 2014, y con la motivación de mantener la naturaleza única y excepcional del Qhapag Ñan, los seis Estados Parte manifestaron estar conscientes de los retos que debían afrontar en los años siguientes para asegurar la conservación y gestión adecuadas y sostenibles de este sistema vial. En efecto, la declaratoria del *Qhapag Ñan, Sistema* Vial Andino, significó un compromiso con obligaciones de orden jurídico internacional. Su inscripción representó la culminación de más de diez años de preparación conjunta y, al mismo tiempo, el comienzo de un nuevo campo de acción, con grandes retos de coordinación y trabajo conjunto. Las recomendaciones específicas del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) en su evaluación del expediente de nominación, y el Comité del Patrimonio Mundial en la decisión de inscripción del bien en la Lista del Patrimonio Mundial, precisaron el conjunto de tareas que debían realizarse en el corto plazo para asegurar la sostenibilidad, autenticidad e integridad de este bien del Patrimonio Mundial.

Mantener las condiciones de integridad y autenticidad propias a este itinerario cultural constituye un reto importante en la conservación y puesta en valor del *Qhapaq Ñan*. Su variedad de elementos tipológicos, funcionales y comunicativos que permiten comprender su ubicación histórica y su papel contemporáneo lo hacen no solo un bien vasto y rico sino también complejo, por la dificultad de implementar medidas de conservación tomando en cuenta sus características y los nuevos usos que puedan surgir. Si bien existe una serie de secciones y sitios individuales bien conservados, hay que reconocer la alta vulnerabilidad del

sistema vial en su conjunto. Existen diferentes tipos de camino, elementos y materiales de construcción a lo largo de todo el *Qhapaq Ñan*, los cuales requieren tratamientos específicos y especializados. Se debe evaluar y prever acciones dentro de diferentes áreas naturales y ecosistemas, de acuerdo a las características y al estado de conservación de los caminos y sus distintos componentes asociados. De forma complementaria, es preciso considerar los tipos, tamaño y funcionalidad de los sitios arqueológicos y de los elementos arquitectónicos asociados al sistema vial, así como el grado de transformación del paisaje y los usos previos y contemporáneos que les dan las poblaciones circundantes, entre otros múltiples aspectos técnicos y de la vida cotidiana.

Al momento de la inscripción del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial, los seis Estados Parte y sus equipos técnicos reconocieron la necesidad de desarrollar criterios y metodologías de conservación comunes, así como determinar la tecnología requerida para mantener niveles adecuados de conservación, aplicados a cada región geográfica. Las tierras que recorre deben considerarse en el contexto de las problemáticas rurales actuales, no solo las alto andinas, sino las costeras y amazónicas, de desiertos, páramos, valles y quebradas de los territorios que atraviesa en América del Sur. Esta fragmentación y particularidades también requieren asegurar un adecuado sistema de georreferenciación y mapeo, señalización precisa, medidas de conservación para visitantes, materiales para la difusión e interpretación del bien que transmitan su valor universal excepcional, así como lineamientos para el ingreso de cualquier nuevo actor en la gestión y uso de la vasta red de caminos y componentes del *Qhapaq Ñan*. Aunado a esto, cabe mencionar que uno de los retos más complejos identificados para la preservación de los valores que sustentan el VUE del *Qhapaq Ñan* fue lograr el consenso sobre cómo articular de manera operativa y eficaz los aspectos inmateriales vinculados al criterio (vi) con las otras tareas de conservación y gestión en curso.

El ICOMOS manifestó en sus observaciones a la nominación que, a pesar de que las actividades de conservación activas eran escasas y se enfocaban principalmente en los sitios arqueológicos, la conservación tradicional y el sistema de mantenimiento implementado por las poblaciones locales del Qhapaq Ñan son frecuentemente efectivos y, aunque aparentemente simples en tecnología, han funcionado y han sido transmitidos de generación en generación. El estado de conservación varía considerablemente entre las diferentes secciones del camino y sus componentes, frecuentemente decreciendo cuando el sitio es más remoto. Sin embargo, también es preciso señalar que esta labor realizada por las poblaciones locales necesita apoyo de las instancias nacionales y de las instituciones a cargo de la conservación patrimonial. Asimismo, debe tomarse en cuenta que muchas de las trazas de caminos sirvieron para la construcción de carreteras y otras vías asfaltadas y han sufrido pérdida, daño o modificaciones. En el caso de algunas secciones del sistema vial, cuyo uso inicial era mayoritariamente para tránsito peatonal y de caravanas de llamas u otros animales, han sido usadas posteriormente para tráfico vehicular o motorizado, lo que, según la intensidad de uso y su actividad, plantea riesgos al estado de conservación de ciertas áreas.



Algunos componentes presentan condiciones de deterioro progresivo y elementos que afectan a las estructuras, especialmente a la arquitectura en piedra que es altamente vulnerable a las condiciones climáticas y a los cambios de estaciones. Lo mismo sucede con construcciones de tierra expuestas a diversos factores climáticos y ambientales. Por ello, las recomendaciones transmitidas por el Comité del Patrimonio Mundial se orientan a atender su estado de conservación de forma preventiva y participativa, y a la gestión de riesgos, así como a acciones de mantenimiento continuo y de monitoreo, entre otras medidas para garantizar que las características de integridad y autenticidad por las que el Sistema Vial Andino fue inscrito se mantengan de forma sostenible.

La idea de sostenibilidad propuesta por el Centro del Patrimonio Mundial se orienta a la conservación integral del bien, en sus aspectos culturales y naturales, materiales e inmateriales, lo que en el caso del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, es un asunto especialmente vasto y complejo. Los acuerdos conjuntos para proceder en la etapa posterior a la nominación se orientan al desarrollo, implementación y fortalecimiento de los programas de conservación y de un sistema de gestión.

Uno de los mayores retos es reconocer la importancia de desarrollar acciones para el uso social y para el fortalecimiento de capacidades. En el contexto andino, conceptos como el Buen Vivir cobran importancia dado que se invita a contribuir al desarrollo de las comunidades locales, fomentando su participación para que exista una adecuada interpretación del patrimonio, así como servicios que contribuyan a la calidad de vida local y a las experiencias de aprendizaje de los visitantes. Otras actividades que ya se están llevando a cabo por los seis Estados Parte incluyen proyectos de planificación, investigación y trabajo de campo, así como programas de capacitación y estrategias de comunicación y difusión, las cuales, es importante recordarlo, deben ser concertadas y coordinadas transnacionalmente.

Los Estados Parte deben coordinar decisiones sobre la formulación de políticas culturales y políticas públicas intersectoriales. Entre ellas son de gran relevancia las consideraciones referentes a la asignación de recursos, la institucionalización del *Qhapag Ñan* dentro del aparato público y el incentivo de labores para dar continuidad y actualizar el registro, investigación y estudios de nuevos tramos y componentes del sistema vial. También son importantes las misiones técnicas en el territorio, las metodologías participativas de gestión del patrimonio y las estrategias de difusión, muchas de las cuales ya comenzaron a implementarse para socializar y explicar la relevancia de esta nueva iniciativa internacional en torno al Ohapaa Ñan, v las intervenciones y actividades a realizarse.

Dado que ciertos caminos y componentes del sistema vial continúan siendo utilizados por comunidades indígenas y mestizas (en especial, en zonas de difícil acceso por cuestiones geográficas, de altura, ubicación, etc.), y forman parte de diferentes actividades productivas, sociales y culturales de las poblaciones locales, existe la necesidad de conocer, comprender, definir y planificar diversos usos del bien.

A pesar del gran logro que representó la inscripción del Ohapaa Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial en 2014, los equipos técnicos y las autoridades nacionales de los seis Estados Parte reconocieron los grandes retos que deben enfrentar para poder garantizar una protección adecuada y sostenible de este bien patrimonial de inmensa envergadura. Tomando en cuenta estos desafíos y la necesidad de apoyo financiero adicional para dar seguimiento a las coordinaciones entre los seis países, surgió la iniciativa de elaborar un proyecto a mediano plazo para encarar los nuevos retos para el Qhapag Ñan como bien del Patrimonio Mundial, tomando como eje central las recomendaciones del Comité del Patrimonio Mundial.

Este proyecto, tal como se detallará en el siguiente capítulo, constituyó el impulso necesario para crear nuevos espacios de capacitación y gestión para los equipos técnicos encargados del manejo del Qhapaq Ñan, y así asegurar que este nuevo y complejo bien del Patrimonio Mundial tuviera todas las oportunidades de convertirse en un caso ejemplar en cuanto a metodologías, aprendizajes y experiencias participativas que puedan contribuir a la implementación de la conservación, gestión y uso social de un bien cultural seriado transnacional, de gran envergadura.

> Página opuesta: Pobladores de la comunidad de Huamanín en su tránsito por el tramo Huanuco Pampa - Huamachuco. Ancash, Perú © Qhapag Ñan Sede Nacional Perú

Página siguiente: (izquierda): Recorrido de autoridades comunales durante la Caminata Binacional por el Qhapag Ñan, Perú-Bolivia, 2017, Perú © Qhapag Ñan Sede Nacional Perú; (derecha): Pobladores transitando por el camino en la zona de Soledad de Tambo. Provincia Huari, Ancash, Perú © Ohapag Ñan Sede Nacional Perú











UN PROYECTO DISEÑADO PARA AFRONTAR LOS DIVERSOS RETOS **DEL SISTEMA VIAL ANDINO**

La gestión de un bien Patrimonio Mundial como el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, requiere medidas especiales y esfuerzos compartidos, puesto que se trata de un bien transnacional que se extiende a lo largo de un vasto y diverso territorio compartido por Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Antes de la inscripción del Qhapag Ñan en la Lista del Patrimonio Mundial en 2014, los equipos nacionales encargados de la gestión del sistema vial convergieron en el interés de destinar esfuerzos para el diseño de criterios comunes y de metodologías de gestión integrales que abarcaran la complejidad de este bien, pero que, al mismo tiempo, fueran aplicables y específicas. Su sistema de gestión debía dirigirse a atender las necesidades de conservación y uso sostenible presentes en el territorio, particularmente de los componentes que forman parte de este Sistema Vial Andino.

Dado que cada uno de los Estados Parte posee un marco legal distinto, y considerando que deben responder a diversos retos de conservación y gestión del patrimonio, fue preciso encontrar soluciones para avanzar en conjunto hacia el desarrollo de metodologías y sistemas de gestión que permitieran, por un lado, responder a la realidad y problemáticas locales y, por el otro, desarrollar estos sistemas a nivel regional.

Después de la inscripción del bien en la Lista del Patrimonio Mundial, se realizaron diversas consultas y reuniones técnicas especializadas entre el Centro del Patrimonio Mundial y los seis Estados Parte.²⁷ Como muestra de los acuerdos logrados, y especialmente gracias al apoyo del Fondo Fiduciario UNESCO/Japón para la Preservación del Patrimonio Mundial Cultural (JFIT, por sus siglas en inglés), en 2016 se logró diseñar el proyecto denominado Apoyo al fortalecimiento del sistema de gestión participativo del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, el cual contó con el financiamiento necesario (450.000 dólares estadounidenses) para su implementación a lo largo de los siguientes cuatro años.

El objetivo principal de este proyecto era que los seis países pudieran colaborar y trabajar en conjunto para cumplir con los requerimientos y con las recomendaciones del Comité del Patrimonio Mundial incluidas en la Decisión 38 COM 8B.43 al momento de la inscripción del bien. Reconociendo los grandes retos de gestión y conservación, las seis secretarías técnicas de los Estados Parte acordaron establecer dos áreas de acción para quiar los primeros pasos y fortalecer la sostenibilidad del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, como bien Patrimonio Mundial.

Un área de acción del proyecto estuvo orientada a fortalecer las capacidades de los equipos técnicos encargados de su protección, en diversos temas enfocados en la gestión y

conservación sostenible del *Qhapaq Ñan*. Estas actividades se desarrollaron principalmente a través de talleres participativos, y mediante la elaboración e implementación de estrategias y planes consensuados relativos a estos temas, que estuvieran, al mismo tiempo, de acuerdo con la realidad local

La segunda área estuvo dirigida al monitoreo transnacional para asegurar un adecuado seguimiento del estado de conservación del bien, de la gestión de riesgos, y la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial, manteniendo así las características de autenticidad e integridad por las cuales fue reconocido. Este objetivo principal fue abordado esencialmente a través de la creación de bases de datos interactivas y accesibles a todos los administradores de sitio en los diferentes niveles: nacional, regional o local.

Para asegurar el pleno cumplimiento de estos dos ejes de acción, se acordaron seis Resultados Esperados vinculados a los mismos, con una serie de 18 actividades que fueron distribuidas entre los seis países involucrados, según la experiencia y recursos técnicos disponibles de cada uno. Las secretarías técnicas nacionales, que pertenecen a las entidades responsables para la protección del patrimonio cultural del *Qhapag Ñan* en cada país, se encargaron de asegurar el óptimo desarrollo de cada una de las actividades. El Centro del Patrimonio Mundial y, cuando fue necesario, las Oficinas de la UNESCO situadas en Lima y en Quito proporcionaron apoyo continuo para su implementación.

²⁷ Estas discusiones se beneficiaron del apoyo del ICOMOS, quien consultó a las comisiones especializadas del Comité Internacional de Itinerarios Culturales, así como a expertos en gestión de patrimonio arqueológico, de arquitectura de tierra y a diversos expertos independientes en otros temas.

Cuadro 2. Resultados Esperados del proyecto JFIT "Apoyo al fortalecimiento del sistema de gestión participativo del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino" y los países responsables de su coordinación 29

Eje	Resultado Esperado	Descripción	Secretaría Técnica coordinadora
CAPACITACIÓN	I	Equipos nacionales y locales capacitados en conservación de estructuras de tierra y piedra del <i>Qhapaq Ñan</i>	Argentina, Ecuador
	II	Equipos locales capacitados para la implementación de planes de gestión participativa y de uso público	Perú
	III	Equipos nacionales capacitados en Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio (Heritage Impact Assessments)	Chile
MONITOREO	IV	Sistema de monitoreo del estado de conservación del bien para garantizar su integridad a largo plazo	Colombia
	V	Sistema de monitoreo y planes de gestión de riesgos para planificar y responder a diversos riesgos	Perú
	VI	Sistema de monitoreo del patrimonio cultural inmaterial asociado al <i>Qhapaq Ñan</i> para que asegure su salvaguardia	Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia

Fuente: UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial, Unidad de América Latina y el Caribe

En este capítulo, se verá con mayor detalle las experiencias de los Estados Parte para afrontar los retos ya descritos en torno a los seis resultados planteados. Cada apartado describe y da cuenta de sus actividades y logros, así como de los desafíos resultantes del trabajo conjunto realizado a lo largo de la implementación del proyecto JFIT, entre el periodo de 2017 a 2020. También, se pone en evidencia la relevancia del diálogo fluido y continuo entre los representantes de los países, y la necesidad de orientar las acciones hacia objetivos concretos, lo que permitió a los expertos nacionales intercambiar su experiencia técnica con los conocimientos de las comunidades locales.²⁸

Los resultados obtenidos son fruto de la activación del sistema transnacional de gestión propuesto en el expediente de nominación del *Qhapaq Ñan*, el cual da cuenta de una sinergia positiva y propositiva de parte del Comité Internacional y de la Secretaría Pro-Témpore del *Qhapaq Ñan*. A su vez, muestra la relevancia de la intervención de las instituciones responsables del manejo del patrimonio cultural en cada uno de los seis Estados Parte, de los especialistas colaboradores en el proyecto, y especialmente, de la implicación de diversos actores en el terreno, tales como autoridades locales, líderes comunitarios y en general los pobladores andinos vinculados con el sistema vial. Este proyecto ha significado también la realización de ejercicios de autoevaluación y acciones concretas que han abierto el *Qhapaq Ñan* a otros segmentos de la población.

Cada uno de los siguientes apartados muestra que ha sido posible enfrentar los retos identificados para la conservación y uso sostenible del patrimonio gracias a la responsabilidad asumida por los Estados Parte, quienes han designado instancias nacionales y transnacionales para su gestión, con la colaboración y mediación del Centro del Patrimonio Mundial. Cabe destacar que el esquema de trabajo que ha servido de guía para el *Qhapaq Ñan*, en términos de responder al llamado para proteger, promover y transmitir el patrimonio de manera colaborativa y consensuada entre estos seis países, y en pro de un manejo sostenible del patrimonio, podría ser replicado en otros bienes seriados o transnacionales de la Lista del Patrimonio Mundial, adaptando estos conocimientos y logros a sus propias realidades, necesidades y problemáticas.

El trabajo realizado a través de las distintas actividades planteadas en el marco del proyecto muestra, de forma concreta, ejemplos que ilustran la manera de trabajar conjuntamente, los procesos de coordinación y las acciones prácticas para contribuir al proceso de conservación de este bien, en respuesta a las recomendaciones del Comité del Patrimonio Mundial.

²⁸ Este capítulo ha contado con la valiosa colaboración de profesionales de diversas áreas temáticas de las seis secretarías técnicas del *Qhapaq Ñan*, quienes están nombrados en la lista de colaboradores al inicio de esta publicación.

²⁹ El orden original de los Resultados Esperados del proyecto ha sido adaptado en la presente publicación para una mejor comprensión de los diversos temas tratados

FORTALECIENDO LA CONSERVACIÓN DE LOS VESTIGIOS MATERIALES PRESENTES A LO LARGO DEL QHAPAQ ÑAN

La escala regional expresada en la integración territorial de seis países de América del Sur, la amplia delimitación del concepto de itinerario cultural y la unidad cosmogónica de la cultura material e inmaterial de los Andes configuran un escenario único para la conservación del patrimonio cultural. Contando con la extensa experiencia de más de una década plasmada en un contexto subregional de integración política y técnica que vincula a profesionales de diferentes disciplinas, y desde la constante construcción de una visión general de la conservación para el Qhapag Ñan, se parte de la consideración del patrimonio cultural como un recurso para el desarrollo de los pueblos, en un proceso histórico incluyente y participativo.

La extensión del itinerario cultural inscrito como Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, representa un reto enorme en el ámbito de la conservación, tanto por la extensión geográfica, como por la diversidad de las estructuras y componentes que atestiguan la autenticidad e integridad del bien. Sobre estos testimonios materiales inciden características climáticas particulares que pueden generar condiciones de deterioro al estar expuestos al intemperismo.³⁰ A ello, se suma el desgaste del propio camino por su uso, el cual sigue siendo, en muchos casos, la única vía de transporte de personas y bienes para las comunidades rurales.

La excepcional extensión del sistema vial implica que cada uno de los caminos v estructuras asociadas se encuentran emplazados en una gran diversidad de regiones y ecosistemas, algunos de muy difícil acceso, por lo que los desafíos para la conservación varían a lo largo de toda la red y en cada uno de los seis países. Las estructuras que conforman el *Qhapag Ñan*, los caminos y sus elementos anexos, tales como los muros de contención, sistemas de drenaje, así como los conjuntos arqueológicos asociados, son vestigios de capacidades y conocimientos técnicos de arquitectura e ingeniería de civilizaciones de los periodos preincaico e inca, los cuales, en ciertos casos, presentan situaciones de abandono total o parcial.

Al momento de su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, los factores de deterioro del Qhapag Ñan eran múltiples, en especial en los sitios arqueológicos asociados. El tiempo cambia las características físicas y químicas de los materiales pétreos, de los paramentos de tierra y de los morteros utilizados para la construcción de las diversas estructuras. Los cambios diarios de temperatura, con picos estacionales, generan movimientos constantes de dilatación, e influyen en el proceso de disgregación de componentes materiales, acelerado por las heladas. El agua de lluvia y el viento activan el proceso de pérdida de material y generan un deseguilibrio estructural de los caminos y los elementos arqueológicos. Muchos de los conjuntos se encuentran ubicados en plataformas niveladas de forma artificial, con muros de contención y drenajes pluviales que han perdido parte de su función, lo que provoca hundimientos o acumulación de humedad en el suelo, y merma del equilibrio de las estructuras. Los sismos frecuentes a lo largo de la

cordillera andina influven en la inestabilidad estructural, así como en pequeñas grietas y afectaciones de acabados tanto de muros como en plataformas de soporte.

En aquellas caras protegidas de la alta insolación, líquenes y musgos afectan la superficie de los materiales pétreos, mientras que en zonas húmedas o en las cabeceras de muros, la vegetación busca enraizarse en la tierra y en los morteros, generando grietas, permitiendo las filtraciones y humedades y, en último término, presionando su capacidad de soporte. Si bien hasta recientemente buena parte de estos sitios eran poco conocidos y casi inaccesibles, la apertura al turismo local, especialmente a viajeros independientes, los expone a nuevas amenazas en cuanto a su conservación.

En los caminos, la mayor parte de los factores de deterioro se deben a la falta de mantenimiento de los muros de contención, así como de los drenaies de las aguas de lluvia. generándose encharcamientos y cárcamos que propician el papel devastador de las Iluvias y pequeños manantiales. El agua es el principal elemento de afectación de los caminos, tanto de sus acabados, escalones y rampas, como de sus bordes y, a la larga, de su estabilidad. En zonas desérticas, se pueden encontrar caminos prácticamente intactos gracias a la carencia de temporadas de lluvia y precipitaciones considerables. Sin embargo, en espacios de montaña con altas pendientes o con caminos estrechos soportados por muros de contención, la falta de mantenimiento provoca el deterioro de ciertos componentes estructurales.

³⁰ El intemperismo es la desintegración o alteración de la roca en su estado o posición natural a través de procesos físicos, químicos o biológicos cuyo proceso es inducido o modificado por el aire, el agua o el clima.



Ofrenda a la Pachamama (Madre Tierrra) durante visita de campo al sitio arqueológico Graneros de la Poma en 2019, Provincia de Salta, Argentina © CulturaNacionAr

Un elemento a favor de la conservación del sistema vial es que algunos caminos se encuentran en uso v otros fueron usados hasta fechas relativamente recientes, por lo que existen conocimientos y técnicas que las comunidades locales aplican para acondicionarlos y conservarlos. En este sentido, el principal desafío vinculado a la conservación de este bien, v de los atributos que dan sustento a su valor universal excepcional, es lograr homologar los principios de actuación en el respeto por la cosmovisión andina y el conocimiento indígena, identificando distintos niveles de intervención en cada una de las zonas de protección. Como se ha mencionado, la organización social de una buena parte de la población establece una relación con el entorno basada en la dualidad y la reciprocidad. La cosmovisión andina concibe a la naturaleza (kawsay pacha) y al ser humano o a las personas (runa) de forma tal que viven relacionados e interdependientes, manteniendo un equilibrio. Por ello, un aspecto particular en la conservación del Qhapaa Ñan como bien del Patrimonio Mundial es que cualquier actividad de conservación debe tener en cuenta el significado profundo que los caminos y las estructuras asociadas tienen para las comunidades locales. Esto requiere el máximo respeto por parte de los especialistas hacia otros saberes y formas de conocimiento.

Operativamente, el reto es tanto técnico como administrativo, pues se requiere identificar, adecuar y compartir principios básicos entre las distintas instancias que componen la estructura de gestión del bien, en los planos internacional, nacional y local, teniendo en cuenta que los marcos normativos difieren en cada Estado Parte. También los recursos humanos, técnicos y económicos disponibles son diferentes entre los distintos países y regiones, y aún más los criterios de actuación y las tradiciones de trabajo respecto a la conservación que se aplican, así como las metodologías y los ámbitos de la participación comunitaria en los procesos de gestión y conservación de bienes, especialmente aquellos propios de la arqueología.

Conscientes de esta diversidad, se estableció una visión común sobre la conservación del *Ohapaa Ñan*, expresada en el expediente de nominación. Se reconoció como principio que toda acción de conservación del patrimonio material del bien debe vincularse al desarrollo sostenible local

El patrimonio cultural del Qhapag Ñan refleja la identidad ancestral de los pobladores locales, y actúa como una dinámica esencial en la reproducción de las estructuras y prácticas sociales, tanto en términos materiales como inmateriales. Por ello, las distintas actividades en el marco del proyecto JFIT, trataron de profundizar la visión ya contenida en el expediente de nominación, mediante el rescate de las diferentes formas de entender la conservación, a fin de elaborar una estrategia común que permita desarrollar las capacidades locales respetando la diversidad cultural y los marcos normativos nacionales

Actividades implementadas para la conservación de estructuras en piedra y tierra

Las actividades de conservación implementadas en el marco del provecto JFIT se orientaron tanto a la realización de talleres de conservación de los diversos tramos y sitios arqueológicos asociados, como a definir estrategias y diseñar una herramienta para la capacitación en conservación preventiva de estructuras en piedra y tierra.

Considerando los retos de conservación, las recomendaciones incluidas en la Decisión 38 COM 8B.43 del Comité del Patrimonio Mundial atienden a una de las premisas identificadas en el expediente de nominación del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, sobre el fortalecimiento de las capacidades locales para la protección del bien. Esto

requiere la identificación y registros comunes que faciliten el seguimiento del estado de conservación de caminos y estructuras arqueológicas según la diversidad de su tipología, cuyos más grandes retos se atendieron mediante el sistema de monitoreo participativo desarrollado (por discutir más adelante en otro de los apartados), y su interrelación con las condiciones geográficas y climáticas en que se encuentran emplazados. De igual importancia es el registro de las estructuras sociales, las formas de organización y la cosmovisión de las comunidades locales asociadas, así como de sus capacidades técnicas. Todo esto se establece en el marco del proyecto JFIT, que define como prioritario el fortalecimiento de las capacidades en conservación de estructuras de tierra y piedra, tanto a nivel institucional como comunitario

Los cuatro talleres de técnicas y estrategias en conservación realizados en el marco del proyecto JFIT fueron diseñados para capacitar a los equipos de gestión de los niveles nacional, provincial y local, así como a líderes comunitarios seleccionados por las propias comunidades, mediante estrategias de capacitación en sitio para la conservación de estructuras en piedra y en tierra a lo largo del *Qhapag Ñan*. La premisa fundamental para la conservación del Qhapag Ñan, sobre la cual se basaron las distintas actividades del proyecto, fue la integración de conocimientos científicos y saberes ancestrales o tradicionales, con un enfoque intercultural, generando procesos de gestión y de conservación participativa y sostenible. Así, se instó a cada secretaría técnica a contribuir en la construcción de metodologías y herramientas, que incorporen el diálogo entre técnicos y comunidades locales



Ceremonia de recibimiento y ofrendas a la tierra y al agua dirigida por representantes de las comunidades locales. Apertura del primer taller de conservación de estructuras en piedra, Alausí, Ecuador (junio, 2017) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/César García



Trabajo de campo de los equipos técnicos de los seis países en el sitio arqueológico Graneros de la Poma durante el segundo taller de conservación de estructuras en tierra, realizada en la Provincia de Salta, Argentina (mayo, 2019) © CulturaNacionAr

Para los talleres, se mantuvo una estructura similar organizada en distintas fases complementarias: clases teóricas introductorias sobre conservación en piedra y tierra, creando un espacio de intercambio de saberes entre los especialistas en conservación y los técnicos de las unidades de gestión y las comunidades locales, e implementación de los conocimientos adquiridos en forma práctica.

Los talleres de capacitación en conservación previstos en el proyecto se realizaron a lo largo de casi dos años, entre junio de 2017 y mayo de 2019. Ecuador fue el responsable de la capacitación en conservación en piedra, mientras que Argentina estuvo a cargo de los talleres relativos a la conservación en tierra. En ambos casos, fue importante contar con la coordinación de consultores especialistas en conservación con experiencia en la región Andina. Su vinculación con la región y su experiencia aplicada en sitios emblemáticos se consideró como un requisito fundamental para dictar talleres de esta índole. Cada uno de los talleres contó con la participación de aproximadamente 40 personas, incluyendo especialistas en conservación, representantes de las unidades de gestión de los seis países y miembros de las comunidades locales asociadas a los tramos correspondientes del Qhapag Ñan de Ecuador o Argentina, según el caso.

PROCESO DE CAPACITACIÓN EN CONSERVACIÓN DE ESTRUCTURAS ARQUEOLÓGICAS



Figura 7. Proceso continuo y participativo para la capacitación en conservación de estructuras arqueológicas. Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Diana Cruz y Secretaría de Cultura de la Nación de Argentina



Diálogo con referentes de la comunidad de Shuid para conocer los saberes ancestrales asociados a la conservación de los caminos, durante el taller en Alausí, Provincia de Chimborazo, Ecuador (junio, 2017) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Washington Yambay



Identificación de afectaciones y tareas de limpieza en los muros de retención durante el taller de capacitación en Alausí, Ecuador (junio, 2017) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Washington Yambay



Trabajo grupal durante el segundo taller sobre estrategias de conservación de estructuras de piedra, Quito, Ecuador (septiembre, 2018) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Omar Arregui

La Secretaría Técnica del Qhapag Ñan Ecuador realizó dos talleres de conservación de estructuras en piedra. El primero de ellos se llevó a cabo en junio de 2017 en la ciudad de Alausí, Provincia de Chimborazo.³¹ En este taller, los representantes del *Qhapaq Ñan* de los seis Estados Parte detallaron en primera instancia la situación en los procesos de conservación que vienen ejecutando, lo que permitió elaborar un diagnóstico global del estado de conservación del bien. Los participantes tuvieron la oportunidad de discutir los principios y prácticas que los técnicos, gestores de sitio y líderes comunitarios del Qhapag Ñan deben conocer con relación a los procesos de intervención en estructuras en piedra. Estos diálogos sirvieron también para entender las características técnicas de los distintos tipos de roca presentes en los tramos y sitios arqueológicos del Qhapag Ñan, y los mecanismos causantes de su degradación y deterioro que se deben a procesos naturales y antrópicos.

La participación de algunos líderes comunitarios permitió realizar un ejercicio de campo sobre conservación de estructuras en piedra, aplicando materiales orgánicos existentes en la zona, fáciles de obtener y utilizados en épocas remotas. Durante esta actividad se estableció un diálogo para conocer cómo los pueblos originarios emplearon materias primas locales en la construcción de artefactos. monumentos arqueológicos e históricos para amortiguar los agentes de deterioro que afectan el comportamiento estructural de la piedra, modificando la durabilidad y estabilidad que debería tener a través del tiempo.

En la ciudad de Quito, en septiembre de 2018, se realizó el segundo taller, concebido como un espacio de intercambio

teórico nutrido con las experiencias de trabajo adquiridas en cada uno de los países, así como con las reflexiones y sugerencias surgidas en el primer taller. De esta manera se pudo dar continuidad a las estrategias comunes para la capacitación en conservación.

Tomando en cuenta que una gran parte del Sistema Vial Andino pasa por zonas donde la materia prima utilizada por las poblaciones locales para la construcción de caminos y estructuras era de tierra y no de piedra, fue necesario desarrollar técnicas y estrategias de conservación para estas estructuras. Por tal motivo, se propuso realizar dos talleres de conservación de estructuras arqueológicas en tierra en Argentina, donde se encuentra una gran representación de éstas. El primero de los talleres se realizó en el municipio de Iglesia, ubicado en la Provincia de San Juan, en noviembre de 2018, y el segundo en Cachi, Provincia de Salta, en mayo de 2019.32

Durante las clases teóricas introductorias se presentaron las características específicas y el estado de conservación de los tramos del camino y de los sitios arqueológicos en los que se implementarían algunas técnicas de conservación preventiva, tales como los caminos recorridos en Chimborazo, Ecuador y los sitios arqueológicos de Angualasto y de Graneros de la Poma en Argentina.

Para la realización del trabajo de campo se conformaron grupos interdisciplinarios para asegurar la participación tanto de especialistas en conservación como de representantes de los equipos técnicos de cada país y representantes de las comunidades locales. Además, se propició un

En el sitio arqueológico de Angualasto, en la Provincia de San Juan, Argentina, se realizó el levantamiento planialtimétrico de algunas estructuras arqueológicas en tierra para el diagnóstico del estado de conservación. También se evaluó la efectividad de las técnicas de conservación utilizadas previamente, y finalmente se realizaron ensayos de consolidación estructural. En el sitio arqueológico Graneros de La Poma, en Salta, Argentina, además de realizar el diagnóstico del estado de conservación del sitio, los equipos técnicos y los representantes comunitarios analizaron algunas técnicas de conservación, tales como la anastilosis, para consolidar la integridad de la estructura física.

espacio de intercambio donde antropólogos y sociólogos armonizaron conocimientos científicos v técnicos de los especialistas con el saber hacer de las comunidades locales. Colectivamente, se abordaron los sistemas de manejo y uso de las técnicas constructivas ancestrales, fundamentados en su cosmovisión y sus formas de organización social. Estos elementos fueron incorporados posteriormente en la elaboración de estrategias y en la implementación de técnicas de conservación en el sistema vial.

³¹ El contenido teórico-práctico de este encuentro fue coordinado por el ingeniero Carlos Cano, profesional con una vasta experiencia en intervenciones en monumentos en piedra históricos de la ciudad del Cusco, y en sitios arqueológicos en Perú, tales como Machu Picchu, Sacsayhuamán, Pisac, Vilcaswuaman y Choquequirao, entre otros.

³² Para estos talleres, el experto a cargo fue Ricardo Morales Gamarra, quien además de su extensa experiencia en conservación de estructuras arqueológicas en tierra, es el Director del Proyecto Arqueológico Huacas de Moche situado en el norte del Perú y profesor de la Universidad Nacional de Trujillo.



Equipo de técnicos de los seis Estados Parte y representantes de la unidad local de gestión en el sitio arqueológico Angualasto, Provincia de San Juan, Argentina (noviembre, 2018) © CulturaNacionAr



Levantamiento topográfico en el sitio arqueológico de Angualasto para determinar el estado de conservación, durante el primer taller de conservación de estrucutras en tierra, Provincia de San Juan, Argentina (noviembre, 2018) © CulturaNacionAr



Equipo técnico de levantamiento de datos en el sitio arqueológico de Graneros de la Poma, durante el taller de conservación en Salta, Argentina (mayo, 2019) © CulturaNacionAr



Equipo de ténicos de los seis Estados Parte y de representantes de la unidad local de gestión al finalizar la jornada de trabajo en el sitio arqueológico Graneros de La Poma, Provincia de Salta, Argentina (mayo, 2019) © CulturaNacionAr



Pambamesa (comida ceremonial comunal) organizada por las comunidades de Shuid y Azuay al finalizar las tareas de conservación preventiva durante el taller en Alausí, Chimborazo, Ecuador (junio, 2017) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Washington Yambay

Logros compartidos y experiencias adquiridas en la conservación del *Qhapaq Ñan*

Una vez concluidos los talleres de capacitación en conservación, se compartieron las experiencias adquiridas por los grupos de trabajo, se esbozaron las conclusiones resultantes del trabajo realizado, y se definieron los pasos y compromisos a seguir. Estas actividades propiciaron la consolidación de los conocimientos en conservación de los técnicos de las unidades de gestión nacional, provincial y local, así como de los representantes seleccionados por las comunidades. En particular, el trabajo llevado a cabo con los especialistas permitió unificar el vocabulario relativo a la conservación, aclarando grados y niveles de intervención, así como visibilizar la importancia de la autenticidad e integridad de este bien, tal como se expresa en la DVUE. Asimismo, ayudó a comprender las diferentes etapas del proceso de intervención en la conservación y la relevancia de la activa participación de las comunidades en este proceso.

Los intercambios de experiencias en conservación de cada país lograron mejorar los diagnósticos, compartir conocimientos y generar alianzas para fortalecer los procesos de trabajo en cada sección del sistema vial. Lo que redundó en una serie de compromisos vinculados a la implementación de determinadas técnicas de conservación en algunos tramos y sitios, y al relevamiento de conocimientos tradicionales a lo largo del *Qhapaq Ñan*.

Por otro lado, los talleres propiciaron un diálogo intercultural entre los técnicos en conservación, los representantes de las unidades de gestión y las comunidades locales, que llevó a recolectar experiencias y técnicas de conservación tradicionales aún en uso. Como ejemplo de ello, dentro de las formas de organización tradicionales para el mantenimiento de los caminos y la limpieza de acequias, todavía se realizan prácticas a través de la minga: prestar ayuda a los demás miembros de la comunidad con el supuesto que se devolverá mas adelante, y que termina con momentos de reunión de todos. La retroalimentación entre los conocimientos científico-técnicos y el saber hacer local permitieron empoderar a las comunidades, no solamente en términos de capacidades existentes, sino también en cuanto a su participación en la toma de decisiones relacionadas con la gestión del sistema vial.

Destaca también el conocimiento de ciertos tipos de plantas que afectan los muros en piedra, y de técnicas ancestrales para consolidar muros en tierra, así como de los elementos de dualidad y reciprocidad andina que se aplican en la conservación. Respecto a esto último, resulta ilustrativa una entrevista realizada durante el primer taller en Ecuador con mujeres indígenas de las comunidades de Shuid y Azuay, adyacentes al subtramo Qhapag Ñan de Achupallas-Ingapirca donde las asistentes explicaron que, según la cosmovisión andina, existen dos tipos de piedras: las piedras macho v las piedras hembra: mientras las primeras se caracterizan por ser irregulares y sólidas, razón por la cual se usan para el solado (revestimiento de suelos) y como base para moler, las piedras hembra son más redondas y frágiles, siendo más indicadas como base para el fuego y para sentarse. Ambos tipos de piedra son utilizados en conjunto para curaciones y otros rituales. Gracias a este tipo de intercambio de conocimientos, estos saberes tradicionales locales han sido valorados y se han incorporado en las diversas estrategias y acciones de conservación que se han desarrollado, y que se implementarán en el futuro para la protección del *Qhapaq Ñan*.

A la luz del trabajo realizado, la experiencia en el marco de este proyecto ayudó a consolidar una metodología de trabajo con las comunidades centrada en la participación, y la aplicación de un enfoque intercultural, de género y generacional para concordar, homologar y validar estrategias de intervención en la conservación del bien. Otro logro resultante de los distintos talleres implementados en el marco de este proyecto fue la identificación de estrategias para llevar a cabo las capacitaciones en conservación de estructuras en piedra y tierra del *Qhapag Ñan*, respetando el conocimiento ancestral

Como parte de las estrategias de capacitación en conservación, se elaboró de manera participativa una Guía para la Capacitación en Conservación Preventiva de Estructuras Arqueológicas en Piedra y Tierra - Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, la cual integra los conocimientos científico-técnicos v el saber hacer de las comunidades locales. Esta quía técnica es entendida como una herramienta de apoyo para las capacitaciones, destinada a los equipos de las unidades de gestión y a los representantes de las comunidades. Actualmente está siendo utilizada en los seis países para fortalecer las acciones de conservación del Qhapag Ñan baio esta perspectiva.

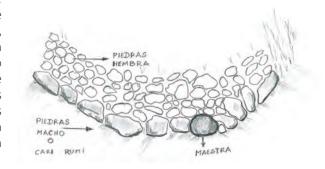


Figura 8. Tipo de armado de muro con técnica ancestral. Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/ Miguel Chávez.

Además de alcanzar los objetivos del proyecto JFIT, se logró afianzar el trabajo con las comunidades locales, impulsar las alianzas estratégicas y fortalecer la confianza mutua. Asimismo, la visión de la conservación presentada en el expediente de nominación, en la cual se destaca la importancia de la implementación de las normativas y cartas internacionales vigentes, se consolidó desde una perspectiva sustentable, integradora y pluricultural, fundamentada en la cosmovisión del *Qhapag Ñan* y en los principios del mundo andino en torno a conceptos del Buen Vivir (Sumak Kawsay y Suma Qamaña).



Figura 9. Portada de la Guía para la Capacitación en Conservación Preventiva de Estructuras Arqueológicas en Piedra y Tierra -Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino (2019). Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural de Ecuador y Secretaría de Cultura de la Nación de Argentina

2019



Equipos técnicos de los seis Estados Parte y miembros de las comunidades locales durante el primer taller de conservación de estructuras en piedra, Alausí, Ecuador (junio, 2017) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/ Washington Yambay

Visión a futuro y propuestas para dar continuidad a la conservación del Sistema Vial Andino

El proceso de aprendizaje y el trabajo realizado en el marco del proyecto JFIT para la conservación de estructuras en tierra y piedra afianzaron los conocimientos técnicos y normativos, y contribuyeron a la sostenibilidad del proceso de protección y conservación del Qhapaq Ñan, gracias a un enfoque participativo e inclusivo. Sin embargo, aún queda camino por recorrer para fortalecer las capacidades y armonizar las metodologías de trabajo entre los equipos técnicos y las comunidades locales.

Se ha visto necesario seguir reforzando los enfoques comunes para la elaboración de los planes de gestión, que reflejen los marcos normativos nacionales y las indicaciones de los acuerdos internacionales, y tomen en cuenta la realidad del *Qhapaq Ñan* en su conjunto. Para afianzar los logros obtenidos, se requiere articular los procesos de capacitación con la elaboración de los planes de gestión y conservación de sitio, bajo la supervisión y monitoreo constante de las secretarías técnicas. El trabajo de las secretarías técnicas y sus equipos es fundamental para facilitar las alianzas necesarias entre el Estado y la sociedad, seguir el rumbo marcado y promover una visión integral del patrimonio cultural, que trate lo material y lo inmaterial como ámbitos complementarios. Esta articulación es precisamente una de las mayores riquezas del Qhapaq Ñan.

Si bien, la Guía para la Capacitación en Conservación Preventiva de Estructuras Arqueológicas en Piedra y Tierra del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, busca ser una herramienta ágil para homologar algunas formas de intervención y establecer una metodología de trabajo participativa, es necesario que las comunidades se apropien los conocimientos

generados y se consoliden como representantes locales en la gestión y conservación del sistema vial. Se espera que esto lleve a mejorar su calidad de vida tanto en términos de nuevas posibilidades laborales, como formativas y de fortalecimiento de su identidad. Asimismo, para garantizar la continuidad de las estrategias identificadas, es necesario mantener actualizado el inventario de actores clave fomentando la participación de los representantes que ya están capacitados, así como generar nuevas herramientas, de orientación y aplicación, que faciliten la comprensión de los procesos de conservación e intervención.

Complementariamente, sería necesario preparar un documento sobre los saberes ancestrales y tradicionales de conservación de estructuras de tierra y piedra del Qhapaq Nan, de manera que se puedan integrar conocimientos con perspectiva intercultural en los procesos de conservación y en las estrategias de intervención, al mismo tiempo que se garantiza la permanencia y la transmisión de los conocimientos, técnicas y saberes locales de generación en generación.

El trabajo de las secretarías técnicas y sus equipos en el terreno es fundamental para facilitar las alianzas necesarias entre el Estado y la sociedad, seguir el rumbo marcado y promover una visión integral del patrimonio cultural, que trate lo material y lo inmaterial como ámbitos complementarios. Esta articulación es precisamente una de las mayores riquezas del Qhapaq Ñan.





Entrevista a Luz Pichasaca

Representante indígena de la Mancomunidad del Pueblo Cañari, Provincia de Cañar (Ecuador)

¿Qué significado tiene hoy el Qhapaq Ñan para su comunidad?

Antiguamente era un camino ancestral muy importante utilizado por nuestros antepasados antes de la llegada de los incas. En la actualidad se está tomando conciencia de la importancia de este camino, que tiene una historia milenaria y que ha perdurado en el tiempo. He visto que se están tomando las medidas necesarias para proteger el estado original del camino y de los sitios arqueológicos. Esto conlleva a mejorar la calidad de vida de las poblaciones asentadas en el área de desarrollo del *Qhapaq Ñan* como elemento fundamental de su identidad, y en donde se puede desarrollar el turismo comunitario. En el área de Cañar está tomando fuerza el trabajo de las comunidades de Sisid y Caguanapamba, siendo los actores principales del fortalecimiento del *Qhapaq Ñan*.

¿Cómo se fue involucrando su comunidad en el proceso de gestión y conservación del Qhapaq Ñan? ¿Qué rol tuvo usted en este proceso?

Nuestra implicación se debe principalmente a que parte del camino hace parte de la jurisdicción de los cantones El Tambo y Cañar. Estos sitios y caminos forman parte de mi cultura, son herencia de mis abuelos. Las comunidades del Cañar estamos involucradas para proteger nuestra cultura y vemos una oportunidad para desarrollar proyectos locales y mejorar nuestra calidad de vida. Además, en esta zona del Sistema Vial Andino realizamos turismo comunitario.

Mi rol en el proceso empieza como técnica de turismo de la Mancomunidad del Pueblo Cañari, que es una entidad supramunicipal conformada por cuatro Cantones, entre ellas Cañar y El Tambo, cuando fui convocada a participar en las capacitaciones realizadas por la Secretaría Técnica del *Qhapaq Ñan* Ecuador, y luego en el proceso para socializar a las comunidades.

¿Cuál es para ustedes la mejor manera de conservar el Qhapaq Ñan?

Implicar a las comunidades aledañas mediante sensibilización, creando una cultura de conservación y de protección, para que ellas visualicen lo importante que es este patrimonio. En los caminos que hoy no están en uso por parte de las comunidades, se puede asociar la conservación con los estudios para el uso público, ya que para muchas comunidades esos mismos caminos pueden reconvertirse en un recurso para el desarrollo económico.

Arriba: Luz Pichasaca exponiendo sobre las técnicas tradicionales de conservación del Qhapaq Ñan, durante el taller en Alausí, Ecuador (junio, 2017) © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Washington Yambay



2 CONSTRUYENDO PLANES PARTICIPATIVOS DE GESTIÓN Y USO PÚBLICO DEL QHAPAQ ÑAN

Aunque la conservación de los elementos materiales del Sistema Vial Andino es un aspecto fundamental, como es el caso para todo bien Patrimonio Mundial, el carácter social del *Qhapaq Ñan* y su importancia para las comunidades es, sin lugar a dudas, otro desafío inherente a un itinerario cultural de esta envergadura. El uso social del Patrimonio Mundial, así como la más amplia difusión de los conocimientos y experiencias que ello genera, forman parte del sentido primigenio de la Convención de 1972. La riqueza cultural o natural representada por un bien inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial se comparte con el mundo, formando de esa manera un sentido de apropiación colectiva de sus valores. Un conocimiento y admiración compartida por su aporte a la humanidad, lo que a su vez compromete a todos los países involucrados en su conservación de manera constructiva.

El uso público de un bien cultural como el *Qhapaq Ñan* puede concebirse como el conjunto de actividades, servicios e infraestructura enfocados en promover el valor universal excepcional del bien de manera conjunta con los habitantes y visitantes, con base en el uso social del patrimonio cultural.³³ Asimismo, promueve los principios de participación, respeto, responsabilidad ambiental, preservación, prevención y acceso a la información y transparencia, resaltados como valores fundamentales para la protección integral del *Qhapaq Ñan*.

Planificar de forma conjunta el uso público de un itinerario cultural es imprescindible para lograr su gestión integrada, como en el caso del *Qhapaq Ñan*, ya que su valor universal excepcional está representado integralmente en el conjunto de las aportaciones individuales de los distintos tramos inscritos. Para cada tramo, es necesario contar con información adecuada de la totalidad del bien. Esto permite a los participantes de un programa de gestión o de uso público, comprender el componente excepcional del tramo que en particular están estudiando o visitando, en relación con el todo, complejo, diverso e inseparable que constituye el sistema vial.

La planificación del uso público de cada tramo del camino o sitio arqueológico asociado debe contar con un protocolo común acordado por los seis Estados Parte, dado que se trata de un bien seriado y transfronterizo. Esto permitirá auspiciar y compartir propuestas de investigaciones científicas, sea de fuentes académicas o de financiamiento externo, así como planes de uso turístico basados en la sostenibilidad. Asimismo, permitirá reorientar ideas o propuestas que puedan poner en conflicto los intereses comunes del sitio y sus valores. La facilidad que las nuevas tecnologías de información aportan para gestionar, discutir y replantear las condiciones de cualquier propuesta de uso público entre los equipos técnicos internacionales, contribuirá a la gestión y el aprendizaje a partir de experiencias similares y a mejorar los distintos programas de uso público.

La participación de los actores locales en la planificación y gestión del uso público resulta fundamental para evitar efectos de tipo social, cultural o económico no deseados o poco acordes con los usos y costumbres locales. Esto es primordial, particularmente cuando algunos gobiernos locales pudieran tener interés en generar condiciones para inversiones en turismo, un campo económico cuyo desarrollo requiere establecer adecuadamente la capacidad de carga y determinar sus impactos resultantes. El involucramiento de las comunidades que conviven a lo largo del sistema vial es imprescindible, tanto por su derecho a participar en la gestión y disfrute del bien, como por el posible impacto de actividades externas en las zonas agrícolas y en los simbolismos y rituales de las poblaciones locales.

Por tanto, el uso público del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, se considera fundamental. El objetivo es promover acciones para atraer a los habitantes locales, a los visitantes y a otro público interesado de manera que disfruten y conozcan los valores del bien, y a la vez se fomente su conservación. Para llevar adelante esta tarea, el expediente de nominación del *Qhapaq Ñan* reconoció la necesidad de determinar una serie de reglas y principios básicos para su uso apropiado, que aseguren su conservación, ya que uno de los principales problemas que afectan a los sitios patrimoniales suele ser el uso excesivo o indiscriminado por distintos actores, entre ellos la industria turística ³⁴

³³ Elaboración propia del equipo técnico del Área de Participación Comunitaria del *Qhapaq Ñan* Sede Nacional del Perú con base en Gruber y Benayas (2002). Véase también Muñoz y Benayas. 2012. *El uso público en la Red de Parques Nacionales de España: Una propuesta de evaluación*. Madrid, La Trébere

³⁴ Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2013. *Nomination dossier for inscription on the World Heritage List: Qhapaq Ñan, Andean Road System*, Annex III, p. 140.



Caminata hacia el sitio arqueológico de Aypate, Piura, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Al respecto, antes de su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, se habían comenzado a desarrollar productos turísticos comercializables provenientes de algunas de las ciudades en proximidad del bien que, en algunos casos, no contaron con la adecuada evaluación de impactos ni con la consulta o participación de las comunidades involucradas. Esto no ha limitado el marcado interés de visitantes, empresas de turismo y algunos gobiernos locales en posicionar al *Qhapag Ñan* como destino regional. En este contexto, se vio con claridad que desarrollar planes de uso que consideraran el posible desarrollo de actividad turística era de suma importancia para la conservación, tanto del bien Patrimonio Mundial como para las formas de vida de las comunidades que viven a lo largo del Sistema Vial Andino.

Por ello, dentro del proyecto JFIT se incorporó un eje transversal: la creación de lineamientos comunes para los seis países, que sirvieran para establecer el uso sostenible del bien, y promovieran un mejor conocimiento y uso del sistema vial tomando en cuenta su valor patrimonial y sus necesidades de conservación. Este aspecto del proyecto se centró entonces en el fortalecimiento de las capacidades de los equipos nacionales y locales sobre planificación participativa para la implementación de los planes de gestión y de uso público para todos los componentes del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

Las acciones para responder a este amplio tema se enfocaron en el establecimiento de criterios, reglas y principios comunes transnacionales para promover el uso público del Qhapaq Ñan, su sostenibilidad y la de su entorno. Los objetivos se orientaron a llevar a cabo un proceso participativo donde se determinó el tipo de uso público para el sitio o tramo de camino, dentro del marco de las zonas establecidas en los planes de gestión. Tal como se señala en el expediente de nominación, existen, de manera general, tres tipos de uso a lo largo del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino: el uso comunitario; el educativo y de investigación; y el recreativo v turístico.

Respecto al diseño e implementación de las actividades del proyecto dedicadas al tema de la gestión participativa y al uso público, cabe destacar la rica experiencia resultante del trabajo realizado y de las relaciones establecidas entre los miembros del equipo técnico de las secretarías técnicas de los seis países. Otros actores que contribuyeron en este proceso fueron los representantes del Instituto de Ciencias del Patrimonio de España (INCIPIT-CSIC), de la Universidad Complutense de Madrid-España y de diversas comunidades ubicadas en el Perú, donde se llevaron a cabo la mayoría de las actividades relativas a este tema del proyecto.

El trabajo debía comprender lineamientos transnacionales para el uso público del bien, que consideraran los diferentes contextos (escenarios y actores) de las diversas secciones del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, en los seis Estados Parte. Para ello, además de las recomendaciones formuladas por la UNESCO,³⁵ se revisaron más de 43 documentos de 14 países distintos, entre ellos, planes de gestión y planes de uso público, con el fin de estudiar casos similares y aprender de sus experiencias. Con este insumo, se diseñó una quía titulada Orientaciones generales para elaborar el plan piloto de uso público del Qhapaa Ñan, Sistema Vial Andino, teniendo en cuenta en todo momento que los avances dependerían de los marcos normativos e institucionales y las posibilidades operativas de cada país.

Las seis secretarías técnicas designaron a Perú como el Estado Parte responsable de la coordinación de las diversas actividades relacionadas con este tema en el marco del proyecto JFIT, debido principalmente a que el país cuenta con amplia experiencia en trabajo comunitario y en procesos participativos para dar un uso social, en los tramos del Qhapaq Ñan y sitios arqueológicos asociados ubicados en su territorio.

³⁵ UNESCO, ICCROM, ICOMOS y UICN. 2014. Manual de referencia: Gestión del Patrimonio Mundial cultural. París. UNESCO.



Líderes comunitarios intercambiando experiencias sobre sus usos y actividades cotidianas relativas al *Qhapaq Ñan* en Áncash, Perú (septiembre, 2019) © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Inauguración del taller para la elaboración del plan piloto de gestión y uso público a cargo de los líderes de las comunidades de Chucasuyo Ccajje, Challapampa y Ayabaca, realizado en Lima, Perú (mayo, 2018) © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Participación de lideresa del Centro Poblado de Challapampa (Puno), en el taller para la elaboración del plan piloto de gestión y uso público del *Qhapaq Ñan*, Lima, Perú (mayo, 2018) © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

Actividades realizadas para impulsar la participación de las comunidades del *Qhapaq Ñan* y principales logros alcanzados

Durante el transcurso del proyecto JFIT, distintas actividades relativas al uso público fueron diseñadas. ejecutadas y evaluadas, procurando en todo momento establecer mecanismos participativos que incluyeron a líderes y representantes de las comunidades vinculadas al Qhapaq Ñan, así como a miembros de los equipos de las seis secretarías técnicas y a especialistas nacionales e internacionales.

Una de las primeras acciones para establecer los lineamientos comunes para el uso público del bien, que posteriormente se trabajarían con los demás Estados Parte, fue la realización de un taller de elaboración del plan piloto de uso público del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, realizado en mayo de 2018 en el que participaron miembros de los equipos técnicos de la Sede Nacional y del Qhapag Ñan Sede Cusco, Perú. También participaron representantes y líderes comunitarios, entre los cuales destacaron el presidente de la Ronda Campesina de la Provincia de Ayabaca (Piura), el presidente de la comunidad campesina Chucasuyo Ccajje (Puno) y la teniente gobernadora de Chucuito-Juli (Puno), cuyas intervenciones mostraron la importancia de respetar los tiempos y los mecanismos de toma de decisión de las comunidades rurales, tales como las asambleas comunales. En el marco del taller, se simuló la realización de una asamblea comunal para elaborar los acuerdos de convivencia durante los tres días del taller

Asimismo, en una dinámica de transmisión de saberes, se creó un espacio intercultural y reflexivo. Cada representante

relató su historia y experiencia como líder comunal e indígena, exponiendo las dificultades que viven cotidianamente, los testimonios de discriminación o marginalización que suelen sufrir en diversas circunstancias, y los conocimientos que poseen, los que comúnmente son ignorados en el momento de gestionar el patrimonio cultural. Estos testimonios fueron sumamente valiosos e ilustrativos para inspirar el trabajo técnico y ajustar las futuras intervenciones en la conservación, gestión y uso del Sistema Vial Andino. Al final, se estableció un intercambio técnico para promover la elaboración de los planes piloto. Además, se reflexionó sobre las orientaciones generales y los procedimientos de uso público del bien, y sobre la promoción de estrategias de gestión local participativa para la identificación de los usos pertinentes y contextualizados.

La segunda actividad realizada en el marco del proyecto fue un taller internacional para la elaboración e implementación de los planes participativos de uso público del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, llevado a cabo en Lima, Perú, durante el mes de agosto de 2018, que contó con la participación de numerosos asistentes y miembros de los equipos de las seis secretarías técnicas. Como parte de esta actividad se discutió el marco teórico y se realizaron ejercicios prácticos de cada una de las herramientas presentadas en la quía mencionada anteriormente, trabajando en grupos por país, con la finalidad de fortalecer las capacidades para la implementación de los planes participativos nacionales para el uso público del bien, y de establecer acuerdos conjuntos para la contextualización de los mismos.

Se reconoció también que los planes de uso público son herramientas de gestión que deben definir actividades de promoción conjunta del sistema vial con los habitantes y los visitantes, tomando en cuenta tanto el patrimonio cultural material como el patrimonio cultural inmaterial asociado. Se señaló así la necesidad de diferenciar a estos actores

en todo momento y por tanto distinguir las herramientas aplicables a cada uno para la intervención. Por ejemplo, con los habitantes se puede promover una gestión asociada al bien, mientras que, para los visitantes, al no encontrarse de manera permanente en el territorio, el trabajo puede ser más puntual. No obstante, con ambos grupos se deberá tener en cuenta la conservación y preservación del bien. Como resultado del taller, se logró capacitar a representantes de los seis Estados Parte en herramientas e instrumentos para la implementación de los planes participativos de uso público del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino. Además, se acordó implementar las orientaciones propuestas en la guía.

Luego de culminar el taller, los representantes de las seis secretarías técnicas viajaron a la ciudad de Puno, Perú, para participar en la IV Caminata Regional y II Caminata Internacional por el Gran Qhapaq Ñan, la cual tuvo como punto de partida el poblado de Challapampa. Posteriormente se dirigieron hacia el distrito de Pomata en Puno, cubriendo parte de la sección Sisipampa-Pomata del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino. Estas caminatas constituyen iniciativas locales que se enmarcan en el cumplimiento de los principios y orientaciones de uso público presentes en el expediente de nominación del Qhapag Ñan.

De acuerdo con los distintos encuentros y talleres realizados como parte del proyecto, los seis equipos técnicos continuaron trabajando en la implementación inicial de los planes de uso público y de otras acciones para fomentar la gestión participativa del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, labor que sigue siendo un gran reto para la mayoría de los países

La última actividad del proyecto JFIT sobre este tema fue el I Encuentro Internacional de Intercambio de Experiencias de Participación Comunitaria para la Puesta en Uso Social del Qhapaq Ñan, el cual se llevó a cabo en septiembre de 2019,





Arriba: Representantes de las comunidades de cada país, participando de un grupo focal en las instalaciones del Museo Nacional Chavín, Perú (septiembre, 2019) © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

Derecha arriba: Los integrantes de las secretarías técnicas en el taller internacional para la elaboración e implementación de los planes participativos de gestión y uso público del Qhapaq Ñan en Lima, Perú (agosto, 2018) © Edgardo Solórzano Palacín

Derecha abajo: Equipo técnico del *Qhapaq Ñan* Perú y líderes comunales asistentes al taller para la elaboración del plan piloto de gestión y uso público del *Qhapaq Ñan* en Lima, Perú (mayo, 2018) © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú





Representantes de las secretarías técnicas en la IV Caminata Regional y II Caminata Internacional por el Gran Qhapaq Ñan (agosto, 2018) © Edgardo Solórzano Palacín

en la región Áncash, Perú. Durante esta actividad, las seis secretarías técnicas hablaron sobre el trabajo realizado en los últimos tres años: compartieron sus experiencias y sus logros sobre la manera en que las comunidades se han incorporado en la gestión participativa y en el uso público del sistema vial, y sobre la promoción del uso sostenible del Qhapaq *Ñan* con las comunidades vinculadas. Posteriormente los participantes visitaron el poblado de Soledad de Tambo donde fueron recibidos con una ceremonia tradicional de agradecimiento y participaron en la limpieza del camino (naani aruy, en quechua).

Finalmente, se llevó a cabo un intercambio entre representantes de las comunidades de cada país respecto a los procesos participativos en los cuales estuvieron involucrados, reconociendo los logros y las dificultades encontradas y presentando además sus sugerencias para mejorar la gestión participativa. Miembros de los equipos técnicos de los seis países y representantes comunales tuvieron la oportunidad de presentar sus contextos por país, tanto del ámbito legal como institucional, y las líneas de acción respecto a sus vivencias en los procesos participativos.

Las distintas actividades realizadas en el marco del proyecto JFIT, centradas en la capacitación de equipos nacionales y locales para la implementación de los planes participativos de uso público, se llevaron a cabo exitosamente gracias al esfuerzo conjunto de todos los actores involucrados. Además de los dos talleres de capacitación y un encuentro internacional de intercambio de experiencias, se cuenta actualmente con una plataforma automatizada para el seguimiento de las acciones que promueven el uso público del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Dicha plataforma recoge las matrices que presenta la guía para el diseño e implementación de los planes participativos de uso público, de manera que los miembros del equipo técnico puedan reportar sus avances y, a la vez, el equipo encargado del seguimiento pueda contar con datos estadísticos.



Intercambio de opiniones en el taller internacional para la elaboración e implementación de los planes participativos de gestión y uso público del *Qhapaq Nan*, en Lima, Perú (agosto, 2018) © Edgardo Solórzano Palacín



Participantes del I Encuentro Internacional de Intercambio de Experiencias de Participación Comunitaria para la Puesta en Uso Social del *Qhapaq Ñan*, en el exterior del complejo arqueológico Chavín de Huántar (septiembre, 2019) © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

El camino por recorrer para consolidar la sostenibilidad de los procesos participativos y los aprendizajes en materia de uso público del *Qhapaq Ñan*

La puesta en uso social y la gestión participativa del *Qhapaq Ñan* es un desafío en sí mismo. Esto se debe en parte a que cada país ha avanzado en la gestión del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, según su contexto y sus propios procesos internos, cumpliendo con sus particulares marcos legales y directivas de gestión nacionales.

Este trabajo ha permitido a las seis secretarías técnicas identificar las nuevas tendencias de gestión del patrimonio cultural relacionadas con normas y directivas internacionales recientes, que hacen posible ajustar lineamientos comunes de gestión, específicamente para el uso público del bien. Asimismo, ha hecho posible reconocer las diferencias y plantear acciones de solución, así como afianzar el compromiso asumido conjuntamente para lograr los mismos resultados. La sostenibilidad de las acciones realizadas para la conservación y la gestión del bien se ha fortalecido gracias al énfasis en el enfoque participativo, en el cual las comunidades vinculadas al *Qhapaq Ñan* asumen un trabajo coordinado con los equipos técnicos para la gestión, monitoreo y transmisión del valor universal excepcional de este importante sistema vial.

El *Qhapaq Ñan* es una gran oportunidad para que los más destacados centros de estudios internacionales realicen proyectos para apoyar y documentar la puesta en uso social del patrimonio, en coordinación con las instancias de investigación en arqueología, antropología, etnología, conservación y turismo sostenible de los seis Estados Parte. El desarrollo y difusión de líneas de investigación y proyectos piloto no solo contribuirá a ampliar la información

básica para la conservación del VUE del sitio, sino también a fortalecer la capacitación académica de alto nivel de los actores locales.

Los diferentes encuentros realizados en los últimos años han puesto de manifiesto la relevancia de generar espacios para el diálogo que propicien la participación de los pobladores locales en la protección de este itinerario cultural de gran importancia patrimonial. En este sentido, se ha tomado en consideración a los futuros visitantes, con miras a contribuir a la conservación integral de cada tramo y componente del sistema vial. La realización de las distintas actividades en el marco del proyecto JFIT contó con un sistema de seguimiento de los planes participativos de uso público para los seis países, en el cual la gestión del *Qhapaq Ñan* puede integrar, de forma práctica y colaborativa, a los representantes de las comunidades asociadas con los diversos especialistas. Un enfoque que fomenta la sostenibilidad del *Qhapaq Ñan* y su puesta en valor social.

Para dar un adecuado seguimiento a estos grandes temas planteados en el proyecto JFIT, es necesario continuar con la tarea de capacitación y promover la institucionalización de procesos participativos para la gestión de los diversos tramos y sitios del sistema vial. Como se ha mencionado, una iniciativa en marcha es la plataforma automatizada para recopilar las acciones de uso público de una manera más eficiente, y así apoyar a las seis secretarías técnicas en sus esfuerzos para garantizar una gestión participativa del *Qhapaq Ñan*.

Sin duda, el uso público y la gestión participativa del *Qhapaq Ñan* implican medidas y acciones que seguirán modificándose con el tiempo, y que requieren la adaptación de las estrategias implementadas en los últimos años de trabajo conjunto. Las acciones que fomenten el uso público del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, apuntarán a promover el VUE del bien a fin de contribuir en el desarrollo de los territorios y sus poblaciones.

básica para la conservación del VUE del sitio, sino también **Cuadro 4**. Caminatas por el *Qhapaq Ñan* realizadas en la región de Puno, Perú

Año	Caminata	Instituciones y organizaciones		Número de participantes
		Nacionales	Internacionales	(aprox.)
2014	I Caminata Regional Sección Paucarcolla-Ventilla	23		117
2015	II Caminata Regional Sección Chucuito-Jayllihuaya	41		800
2017	III Caminata Regional y I Caminata Internacional (Perú-Bolivia) Sección Chucasuyo Ccajje (Capilla Huaylluni)-Juli	51	11	1 500
2018	IV Caminata Regional y II Caminata Internacional (Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina) Sección Challapampa (Juli)-Pomata	46	17	1 800
2019	V Caminata Regional y III Caminata Internacional (Perú, Bolivia y Chile) <i>Sección Laro-Nicasio</i>	75	5	3 000
Total		269		7,217

Fuente: Ministerio de Cultura del Perú, Qhapaq Ñan Sede Nacional

Integrando a los pueblos a través de las caminatas por el Gran *Qhapaq Ñan*

Desde 2014 se han organizado una serie de caminatas en las cercanías al Lago Titicaca, en la región de Puno, Perú, que aluden a la configuración peatonal del *Qhapaq Ñan* y aportan nuevos enfoques a la gestión patrimonial, mediante la puesta en uso social del bien se busca convocar a todos los actores en esta región. Esta zona en particular cuenta con nueve secciones de caminos integrantes del Sistema Vial Andino reconocidas como Patrimonio Mundial. Las caminatas anuales articulan a distintas comunidades quechuas y aymaras de la región Puno, a las que se han incorporado organizaciones del vecino Estado Plurinacional de Bolivia (2017) y, más recientemente, los representantes de las demás secretarías técnicas del *Qhapaq Ñan*.

Estas actividades tienen como finalidad promover la sostenibilidad del bien, específicamente el uso comunitario y recreativo, conforme a los principios y orientaciones del uso público surgidos desde las primeras iniciativas de nominación del *Qhapaq Ñan* a la Lista del Patrimonio Mundial. Las caminatas han logrado reivindicar la integración de los pueblos, estrechando los lazos de confianza y confraternidad entre las diversas comunidades, organizaciones e instituciones aledañas al Sistema Vial Andino, y fortaleciendo el proceso participativo para la puesta en uso social del patrimonio cultural.





Entrevista a Edgardo Solórzano Palacín

Equipo técnico de la coordinación de Participación Comunitaria del Proyecto Qhapaq Ñan Sede Nacional Ministerio de Cultura del Perú

¿Qué motivó la realización de caminatas por el Qhapaq Ñan?

La Caminata por el Gran *Qhapaq Ñan* surgió en el año 2014 con motivo de una denuncia pública por parte de una organización de la sociedad civil de la región de Puno ante el riesgo de desaparición de una parte del *Qhapaq Ñan* en la zona urbana del Alto Puno, debido a la lotización y expansión urbana. Una consecuencia positiva de este suceso, además de permitir un diálogo para atender la denuncia, fue la posibilidad de iniciar un proceso participativo con las comunidades para la organización de la I Caminata Regional por el Gran *Qhapaq Ñan* con la finalidad de dar a conocer a la población la existencia en la región de Puno de las diez secciones del Sistema Vial Andino inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial.

La difusión de las caminatas en distintos medios de comunicación y en redes sociales generó una serie de expectativas y despertó el interés en muchas instituciones y organizaciones, inclusive en algunas comunidades del Estado Plurinacional de Bolivia, quienes manifestaron su deseo de participar. Por ello, en 2017, se convocó a la III Caminata Regional, la cual se convirtió a la vez en la I Caminata Internacional (Perú-Bolivia), gracias a las coordinaciones y gestiones entre estos países vecinos.

¿En la actualidad quiénes participan en las caminatas?

La Caminata por el Gran *Qhapaq Ñan* es un espacio libre para todos los que deseen caminar, y la participación no tiene costo. Las instituciones y organizaciones que han venido participando en estos espacios de encuentro abarcan a autoridades locales y regionales de las comunidades involucradas, instituciones educativas y universidades, organizaciones juveniles, las Fuerzas Armadas de la región, representantes políticos y diversos representantes de la sociedad civil (comprendidas las asociaciones de personas con discapacidad, asociaciones campesinas y culturales, medios de comunicación, agencias de turismo y asociaciones de artesanos, entre otros).

¿En qué consiste el recorrido (qué tipo de prácticas y referencias culturales se involucran, etc.)?

Las caminatas consisten en recorrer distintas secciones del *Qhapaq Ñan* que fueron inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial, realizando diferentes actividades. Por lo general, siguen una secuencia que inicia con una ceremonia ancestral en honor a la Madre Tierra (Pachamama) y a la Madre de las Aguas (Mamacocha) a cargo de las personas indicadas de la comunidad organizadora. Luego, se muestran sus danzas, artesanía y gastronomía local. Posteriormente, los participantes intercambian y aprenden sobre sus actividades económicas y comparten cuentos y poemas en sus propios idiomas (quechua y aymara) sobre la historia y dinámicas de la comunidad.

En las áreas de descanso, las comunidades comparten la tradicional fiambrada (quqawi, en quechua), que acostumbran comer los comuneros cuando salen a sus campos de cultivos y zonas de pastoreo de ganado. Las caminatas culminan típicamente con la presentación de música, cantos y danzas.

¿Cuál es la relevancia de estos eventos para las comunidades locales?

Las caminatas contribuyen al fortalecimiento de las comunidades en su organización colectiva tradicional mediante la realización de actividades sociales y culturales de este tipo. Permiten revalorar su identidad, así como reivindicar y poner en práctica una serie de derechos individuales y colectivos.

Asimismo, promueven el uso sostenible del *Qhapaq Ñan* fortaleciendo el valor social, histórico, cultural, económico y ambiental del sistema vial para las comunidades vinculadas al *Qhapaq Ñan* en la región de Puno. Además, gracias a su amplia convocatoria y a su impacto, permiten que las comunidades den a conocer al mundo su patrimonio material e inmaterial, como parte integrante de este vasto territorio.

Si bien las caminatas se desarrollan en una región específica del *Qhapaq Ñan*, son un medio articulador, ya que el proceso que requiere su organización busca involucrar a las comunidades vecinas invitándolas

y propiciando un espacio para su participación. Las gestiones para contar con la logística necesaria crean el espacio y la oportunidad de visitar a instituciones y organizaciones diversas, con la finalidad de involucrarlas y comprometerlas en la actividad.

¿Considera que el reconocimiento del Qhapaq Ñan como Patrimonio Mundial ha facilitado o apoyado la organización de este tipo de iniciativa?

Sin lugar a dudas, el reconocimiento por la UNESCO ha impulsado aún más el desarrollo de diversos procesos participativos con las comunidades para la puesta en uso social de los tramos del *Qhapaq Ñan* inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial. En muchos casos, ha generado un compromiso institucional más fuerte, así como la búsqueda de nuevas maneras de involucrar a las comunidades y organizaciones locales para hacerlas parte activa de este gran proyecto patrimonial.

Arriba: © Edgardo Solórzano Palacín



Comuneros de la Comunidad Campesina Chucasuyo Ccajje participando durante la III Caminata Regional y I Caminata Internacional por el Gran Qhapaq Ñan (junio, 2017) © Edgardo Solórzano Palacín



Pobladores de las comunidades de la región Puno participando en la l Caminata Regional por el Gran Qhapaq Ñan (octubre, 2014) © Edgardo Solórzano Palacín



FORTALECIENDO LA CAPACITACIÓN EN EVALUACIONES DE IMPACTO SOBRE EL PATRIMONIO (EIP) PARA EL QHAPAQ ÑAN

Buena parte de los territorios andinos han guedado al margen de la explotación de recursos naturales causada por la revolución industrial y de la modernidad. Debido a la falta de tecnología y de conectividad, y al limitado acceso a la energía eléctrica y combustibles fósiles, estos territorios habían sido dejados de lado, lo que, a su vez, en buena parte protegió muchos de sus recursos naturales y culturales en espacios que hoy conforman el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. El desarrollo de nuevas tecnologías de comunicación, y de maquinaria liviana y flexible, así como de energías alternativas, aunado al apetito mundial por nuevas v más rentables fuentes minerales, ha despertado un riesgo latente en muchos entornos hasta ahora aislados. La búsqueda de nuevos y exóticos destinos turísticos se suma a esta ecuación, con sus posibles impactos físicos y culturales. Por todo ello, el diseñar metodologías de registro e instrumentos de protección y de acción preventiva temprana para eliminar o minimizar impactos negativos sobre los tramos inscritos del sistema vial es uno de los objetivos previstos por los equipos técnicos encargados de su protección.

La relación entre el desarrollo y el patrimonio cultural es por tanto compleja ya que están involucrados los seis Estados Parte que integran el *Qhapaq Ñan*, pero, al mismo tiempo, presenta oportunidades para coordinar y generar importantes acciones conjuntas. Entre los países que recorre el *Qhapaq Ñan* persisten necesidades comunes, tales como mejorar la conectividad, incentivar la producción sostenible y crear oportunidades socioeconómicas para las comunidades vinculadas con este itinerario cultural. Los diversos sitios arqueológicos y tramos que comprende el

Qhapaq Ñan son, en muchas ocasiones, territorios propicios para promover el desarrollo, aun cuando el modo de uso o el acceso no siempre coinciden con los requerimientos y con los estándares de preservación del patrimonio. En este contexto, la relación entre el patrimonio y el desarrollo presenta múltiples matices, que van desde las relaciones complementarias y mutuamente beneficiosas hasta, en el otro extremo, las situaciones que implican la toma de decisión sobre el uso del territorio, proyectos de construcción u otro tipo de inversión en vez de concentrar los esfuerzos en la conservación, dando como resultado que el patrimonio cultural sea el más afectado.

En términos del Patrimonio Mundial, la relevancia de generar Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio (EIP) [Heritage Impact Assessments (HIA)], está relacionada con el creciente reconocimiento de amenazas al valor universal excepcional (VUE). Estas amenazas se derivan particularmente de proyectos con grandes inversiones de capital, como los de infraestructura vial, las industrias productivas o iniciativas extractivas y de turismo, lo que implica al mismo tiempo cambios en la legislación o propiedad de la tierra.³⁶ En el caso del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, desde el comienzo de la preparación del expediente de nominación, se destacó la importancia de establecer lineamientos y procesos consensuados para evaluar futuros desarrollos de

alto impacto, tomando en cuenta la extensión geográfica, así como la diversidad de componentes y usos del bien inscrito. la diversidad de componentes y usos del bien inscrito.

Si bien existen diversas herramientas y metodologías de evaluaciones de impacto sobre los bienes culturales, para el caso del Patrimonio Mundial a veces pueden resultar insuficientes, particularmente cuando no incorporan una evaluación integral sobre la afectación al valor universal excepcional. Por ello, las EIP desarrolladas conforme a las orientaciones formuladas por el ICOMOS -que se mencionan más adelante- constituyen una metodología relativamente reciente, pero de gran relevancia para su adecuada realización. De ahí, la enorme importancia de fortalecer las competencias al respecto de todos los profesionales vinculados a la gestión y conservación del Patrimonio Mundial.

³⁶ Ver ICOMOS. 2016 [2011]. Orientaciones relativas a las evaluaciones de impacto sobre el patrimonio para los bienes del Patrimonio Mundial cultural. París, ICOMOS, y Veillon, R. 2014. State of Conservation of World Heritage Properties. A statistical analysis (1979-2013). París, UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial.







El Qhapaq Ñan y sus particularidades en términos de protección y prevención de impactos sobre sus valores patrimoniales

El Qhapaq Ñan, como sistema vial, incluye una diversidad de componentes, entre ellos caminos aún en uso que cumplen con su función original de medio de tránsito v comunicación con otros pueblos, pero también como espacios culturales de gran importancia en la cosmovisión de las comunidades que habitan los Andes. La existencia física del camino está profundamente vinculada a la geografía cultural, así como a las formas de entender y experimentar un territorio tan diverso, cuyas características forman parte de las bases para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial. Como se ha visto, los Andes poseen una geografía fragmentada, por lo que la subsistencia local depende de la complementariedad de recursos entre los diferentes espacios. En este contexto, se han identificado cuatro grupos principales de amenazas para la protección del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino: los proyectos de infraestructura vial, la minería, la expansión urbana y la explotación turística de gran escala.

Las rutas tradicionales del Qhapaq Ñan, en muchos casos, constituyen la única vía de comunicación e intercambio entre los poblados, por lo que las comunidades periódicamente les dan mantenimiento. La ejecución de nuevos proyectos de infraestructura vial, tales como la construcción de carreteras o vías férreas, traen como consecuencia el descuido y deterioro material del sistema vial debido a la pérdida del uso tradicional y al abandono de prácticas o saberes asociados a su mantenimiento.

En el ámbito de la minería, una importante parte del territorio donde se encuentran tramos inscritos del Ohapaa *Ñan* posee gran rigueza mineral. En determinadas zonas, existen indicios de explotación de baja escala desde el periodo prehispánico. La tendencia creciente de prácticas de explotación industrial en los territorios andinos, incluyendo caminos v sectores cercanos o vinculados al Ohapaa Ñan. ha generado la necesidad de infraestructura nueva. En este contexto, existen amenazas sobre su integridad física, relacionadas con la destrucción o abandono de caminos v sus entornos, con el flujo de poblaciones hacia los centros mineros o urbanos, y con los cambios en sus actividades económicas tradicionales, que afectan la protección de los valores materiales e inmateriales asociados al Sistema Vial Andino. Dadas las nuevas configuraciones en las relaciones sociales y su estrecho vínculo con el territorio, surge la necesidad de preservar el patrimonio y prever las alteraciones de las características que permitieron su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial.

Otra complejidad relativa a las EIP tiene que ver con la diversidad de los componentes que forman parte del bien y sus entornos, los cuales pueden ser tanto naturales como urbanos. En zonas aisladas y actualmente inhabitadas, se pueden prever amenazas que son muy distintas a aquellas que están presentes en contextos urbanos, en especial cuando se consideran posibles presiones de infraestructura y turismo.

Por otro lado, el avance urbano poco planificado puede afectar algunos tramos del Qhapaq Ñan, sea producido por la expansión de la urbanización impulsada por intereses productivos, o por ciertos tipos de explotación turística, en particular la de gran escala, con un enfoque no sostenible derivado del creciente interés mundial por la arqueología y el patrimonio cultural. Estos aspectos pueden constituir fuentes de presión sobre el bien y generar daños en su

preservación si no se proyectan y planifican acciones preventivas que incorporen visiones de corto, mediano y largo plazo, con especial énfasis en la protección del patrimonio material, junto con el adecuado respeto a las formas de vida y actividades de las poblaciones locales.

Los factores mencionados previamente son comunes a los seis países del *Qhapag Ñan*. Sin embargo, en cada caso se pueden manifestar con menor o mayor intensidad, dependiendo del territorio en donde se localicen. Aunado a esto, los marcos legales y administrativos de cada país aportan escenarios específicos, no extrapolables a otros desarrollos o realidades nacionales. Esta situación plantea un desafío adicional al momento de evaluar los impactos, y de establecer medidas preventivas y de mitigación, por ser problemáticas que dependen del contexto y de la realidad local, pero que a su vez inciden en el VUE de forma integral, dado que el *Qhapaq Ñan* es un bien vasto, seriado v transfronterizo.

> Página opuesta, izquierda arriba: Trabajo de miembros de la Secretaría Técnica de Argentina sobre valores y atributos del Qhapag Ñan que deben considerarse al momento de elaborar una EIP © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile (agosto 2017)

Página opuesta, izquierda abajo:: Sesión de trabajo durante el taller en Santiago de Chile (agosto, 2017) © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile

Página opuesta, derecha: Participantes de las seis secretarías técnicas en el taller de capacitación en Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio en Santiago de Chile (agosto, 2017) © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile





Arriba: Sesión de trabajo en el taller de capacitación en Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio en Santiago de Chile (agosto, 2017) © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile

Derecha: Los expertos internacionales Carolina Castellanos y Gamini Wijesuriya, durante el taller en Santiago de Chile (agosto, 2017) © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile

Acciones realizadas en torno a la capacitación de Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio para el Qhapaq Ñan

Considerando este conjunto de posibles amenazas y presiones al VUE del Sistema Vial Andino, en el proyecto JFIT se priorizó la capacitación de equipos nacionales con instrumentos para preparar las EIP, como respuesta a una de las recomendaciones contenidas en la Decisión 38 COM 8B.43 cuando se inscribió el *Ohapaa Ñan* en la Lista del Patrimonio Mundial. En esta recomendación, el Comité insistió en la necesidad de realizar una EIP integral para cualquier proyecto de desarrollo o de construcción significativo que pudiera tener efectos sobre algún componente del bien, con la finalidad de preservar la integridad y las características de los tramos del *Qhapaq Ñan* y los paisajes asociados.

Por ello se realizó un taller internacional de capacitación sobre las EIP en Santiago de Chile durante el mes de agosto de 2017, organizado por las autoridades nacionales chilenas, encargadas de este aspecto dentro del proyecto JFIT. Asistieron las secretarías técnicas de los seis Estados Parte que componen el *Qhapaq Ñan*, junto con especialistas en el tema de las EIP, quienes contribuyeron con sus conocimientos y experiencia a los debates teóricos del taller.³⁷ Para propiciar una mayor difusión e impacto, se invitó a representantes de instituciones, de la academia y a profesionales vinculados con la gestión y conservación del Patrimonio Mundial.

El taller se desarrolló con una metodología mixta, combinando clases de salón con actividades prácticas para elaborar tablas de valores y atributos patrimoniales, y tipificar las posibles fuentes de presión o amenazas para cada tramo y país. Los equipos técnicos basaron este trabajo en el documento *Orientaciones relativas a las evaluaciones* de impacto sobre el patrimonio para los bienes del Patrimonio Mundial cultural, elaborado por el ICOMOS en 2011, el cual constituye la quía y referente más importante para la elaboración de este tipo de estudio.³⁸

Sobre la base de este marco teórico, cada equipo nacional trabajó un caso práctico, abordando los impactos que un proyecto, real o imaginado, podría tener sobre alguno de los tramos o sitios del *Qhapag Ñan*. Este ejercicio consistió principalmente en la identificación de los atributos del bien que pueden ser afectados por diversos proyectos futuros. Además, se estudió una lista de tipos de provecto que podrían generar impactos sobre el VUE. Los resultados se sistematizaron en tablas elaboradas conjuntamente por los asistentes, lo que permitió tener una visión integral de la situación encontrada en cada país.

Complementariamente, se establecieron procesos y contenidos mínimos para realizar una EIP. Las secretarías técnicas se comprometieron a continuar la labor de sistematización de atributos, que sirva de base para la elaboración de cualquier EIP, y pueda aplicarse a iniciativas que podrían afectar significativamente el VUE del Qhapaq Ñan. Lo que, además, tiene el potencial de contribuir en la determinación de acciones de conservación y monitoreo.

En concordancia con los objetivos planteados en el proyecto JFIT, la actividad descrita permitió la capacitación de profesionales de las seis secretarías técnicas del Qhapaq *Ñan* en la metodología de EIP, materia en la que no existían competencias formales al momento de la inscripción del bien en la Lista del Patrimonio Mundial. Asimismo, como resultado de la apertura del evento al público, cerca de 60 profesionales vinculados a la gestión y conservación del Patrimonio Mundial y patrimonio cultural inmueble tuvieron oportunidad de acceder a los contenidos de las sesiones.

De igual modo, las discusiones generadas en el marco del taller hicieron posible compartir una serie de problemáticas similares. La sistematización de los posibles proyectos y amenazas (desde la expansión urbana, al crecimiento del turismo, pasando por proyectos de infraestructura y minería) con potencial impacto en los atributos y valores del *Qhapaq* Ñan, Sistema Vial Andino, constituye un primer acercamiento a esta tarea continua, fundamental para diversas acciones de conservación y gestión, y para la preparación de las EIP que se requieren.

³⁷ Los dos expertos internacionales que aportaron su conocimiento y experiencia durante el taller fueron Carolina Castellanos, especialista en conservación, restauración y gestión del patrimonio cultural, y Gamini Wijesuriya en representación del ICCROM, arquitecto y especialista en conservación y manejo de bienes del Patrimonio Mundial.

³⁸ ICOMOS. 2016 [2011]. Orientaciones relativas a las evaluaciones de impacto sobre el patrimonio para los bienes del Patrimonio Mundial cultural. París, ICOMOS.



Clausura del taller de capacitación en Evaluaciones de Impacto sobre el Patrimonio en Santiago de Chile (agosto, 2017) © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile

Desafíos para asegurar el trabajo continuo en la evaluación de posibles impactos al Sistema Vial **Andino**

Una de las principales dificultades para la sostenibilidad en la conservación y gestión del sistema vial radica en el hecho de que los proyectos de infraestructura, turísticos y otros, generalmente se insertan en un territorio regional o nacional, y por ello, es necesario generar un marco consensuado y coordinado, tanto para la elaboración de las EIP como para el establecimiento de medidas preventivas, mitigatorias o compensatorias.

Considerando el carácter transfronterizo del Qhapaq Ñan, cualquier impacto puntual podría afectar a la totalidad del bien, particularmente en lo relativo al valor universal excepcional. Dadas las diferencias de tipo legal, administrativo y técnico que existen entre los seis países que integran el Qhapag Ñan, es necesario seguir desarrollando mecanismos que permitan el flujo de información y la toma de decisiones compartidas en materias relacionadas con la afectación del bien en su conjunto.

Un gran desafío consiste en fortalecer las capacidades adquiridas en este taller, aplicando la metodología en nuevos estudios de caso y generando nuevas oportunidades de capacitación, tanto para los profesionales que participaron en el taller, como para aquellos que no tuvieron oportunidad de asistir o que se incorporaron recientemente a los equipos técnicos de cada país. Asimismo, es necesario compartir los resultados del taller, tanto a nivel de las autoridades locales v nacionales, como también de la sociedad civil directamente involucrada y/o posiblemente afectada por los proyectos que se propongan en el futuro.

Dada la importancia de contar con información actualizada de proyectos que pudieran constituir amenazas al VUE, es preciso continuar trabajando en desarrollar mecanismos para el trabajo compartido, particularmente en tres diferentes niveles: el técnico, el administrativo y el normativo. Una de las principales herramientas para facilitar esta tarea podría ser la elaboración y actualización de una base de datos compartida de proyectos e iniciativas con potencial de afectación de los valores y atributos que fundamentan el valor universal excepcional del Qhapaq Ñan.

Considerando que el tiempo es un factor fundamental al momento de plantear modificaciones en proyectos de intervención en el territorio del Qhapag Ñan, es necesario que toda iniciativa que pueda surgir y tener incidencia en el VUE del bien se identifique y estudie lo antes posible. Con el fin de prever la mayor cantidad y tipo de afectaciones, es necesario también que el relevamiento de información considere al mayor número de agentes, involucrando tanto a los técnicos como al personal asociado de las diferentes instancias: legales, administrativas, empresariales, académicas y comunitarias.

Con relación a lo anterior, es muy importante señalar la necesidad de que los marcos estratégicos de este trabajo, así como los resultados de las EIP sean orientados por los principios andinos del Buen Vivir (Sumak Kawsay y Suma Qamaña) expresados en el expediente de nominación del bien. Esto significa evaluar no solo los impactos de posibles proyectos en los componentes materiales individuales, sino también en el sistema global conformado igualmente por el patrimonio inmaterial, el entorno, las relaciones sociales y las prácticas tradicionales.

Con una perspectiva más amplia, resultaría pertinente generar intercambios con otros Estados Parte y con gestores de otros itinerarios culturales y de bienes transfronterizos,

para compartir y aprender de las experiencias obtenidas en la aplicación de estas metodologías. Las tareas derivadas de estos planteamientos que deberían implementarse comprenden estudios, trabajo de campo y capacitación tanto en los planos nacional, provincial y local, como en los proyectos colaborativos con los países que forman parte del Ohapaa Ñan, Sistema Vial Andino.



CREANDO UN SISTEMA DE MONITOREO COMÚN Y PARTICIPATIVO DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL QHAPAQ ÑAN

La comprensión del territorio que el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, recorre, como una red que integra a las diversas comunidades y sus culturas, en procesos de adaptación y transformación de los diferentes ecosistemas andinos, es expresada en un amplio inventario de soluciones tecnológicas que garantizan su articulación. Esto, a su vez, proyecta el concepto de conservación más allá de la gestión de las evidencias físicas, para integrar las manifestaciones materiales e inmateriales de las culturas de los Andes, que complementan y otorgan la singularidad universal del bien puesta en valor con su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial.

Ante el reto que suponía generar una metodología que diera cuenta de todo el proceso de conceptualización, registro, clasificación y articulación del Qhapaq Ñan, las recomendaciones del Comité del Patrimonio Mundial instan a los seis Estados Parte a trabaiar armónicamente para proteger los vestigios materiales del bien. Esta tarea no sólo debe articular las diferentes experiencias de cuidado y monitoreo del bien, sino fundamentalmente crear un sistema innovador que permita una visión común del Qhapaq Ñan y su adecuada protección. En consecuencia, se requería formular e implementar de manera conjunta un sistema de monitoreo del estado de conservación para el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, como herramienta común, integral y de amplia versatilidad, que permitiera avanzar hacia la planificación de un macro programa de conservación a escala trasnacional

La posibilidad de definir una o varias metodologías para la creación de un sistema unificado de monitoreo del estado de conservación transita por la diversidad de recursos económicos, profesionales, tecnológicos y de conocimientos con que cada país cuenta. Por ello, surgió la necesidad de encontrar elementos comunes que permitieran una interpretación regulada y consensuada de la complejidad del *Qhapaq Ñan*. Por lo que, en el proceso de formulación del Plan de Conservación del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, como parte integral del expediente de nominación, se establecieron condiciones particulares que convierten esta iniciativa en un proceso inédito.

En este contexto, durante la Primera Reunión Internacional sobre el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino* (después de su inscripción) realizada en Cusco, Perú, en septiembre de 2014, tras la revisión de algunas de las experiencias en el monitoreo del estado de conservación, se propuso y se adoptó como modelo orientador el sistema de monitoreo previsto en el Informe Periódico para todos los bienes en el marco de la Convención del Patrimonio Mundial. Aplicado al *Qhapaq Ñan* específicamente, este esquema categoriza en 14 factores y 77 variables un amplio universo de posibilidades de deterioro, de sus consecuentes impactos y de las respuestas de sus gestores.



Figura 10. Portada de la aplicación móvil *Ayllu* desarrollada para monitorear el estado de conservación del *Qhapaq Ñan* en los seis países. *Fuente*: Universidad de Nariño













Figura 11. Interfaces de la aplicación móvil Ayllu. Fuente: Universidad de Nariño

Acciones realizadas para la elaboración de un sistema de monitoreo del Qhapaq Ñan

Dentro del marco del proyecto JFIT, se consideró como prioridad la elaboración de un sistema de monitoreo del estado de conservación del bien que permitiera garantizar su integridad a largo plazo. En este sentido, se buscó atender las recomendaciones que figuran en la Decisión 38 COM 8B.43 relativas al establecimiento de dicho sistema de monitoreo mediante el desarrollo de criterios comunes para la ejecución de tareas de control, y contar así con la documentación periódica del estado de conservación de este extenso y a veces remoto bien seriado. Se tomó también en cuenta las relaciones entre sus componentes y las diferentes regiones geográficas o grados de alejamiento, para garantizar que el bien se mantenga intacto en el largo plazo.

Aunque estas actividades se desarrollaron específicamente en torno al eje transversal de implementación de un sistema de monitoreo del estado de conservación del sistema vial, también fue necesario considerar su vinculación con el monitoreo de la gestión de riesgos y del patrimonio cultural inmaterial asociado, dentro de un enfoque participativo.

El diseño, implementación y administración de una base de datos y un sistema de información para el monitoreo de los distintos factores y variables del estado de conservación del bien, de los indicadores de deterioro y de los criterios de integridad constituyó una actividad importante para el fortalecimiento del sistema de gestión participativo del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Para lograr este objetivo, la Secretaría Técnica del *Qhapag Ñan* Colombia, con el apoyo de expertos en ingeniería de sistemas de la Universidad de Nariño, lideró el desarrollo de estrategias consensuadas y el de una aplicación móvil dinámica para ser utilizada por los seis equipos técnicos responsables de la conservación del Qhapaq Ñan.

En un segundo momento, se dio paso a la implementación del sistema, que consistió en el diseño de un conjunto de interfaces de usuario para el ingreso, actualización, modificación, reporte, consulta y procesamiento de datos. Luego se efectuaron pruebas con versiones preliminares para su validación por los seis países involucrados en el Qhapag *Ñan*, y finalmente lograr establecer la versión definitiva de la aplicación móvil, que fue denominada Ayllu.³⁹

Como consecuencia, se vio necesario crear recursos didácticos, específicamente manuales y talleres de capacitación para los equipos técnicos del Qhapag Ñan, que permitieran la apropiación de la aplicación Ayllu como una herramienta para la captura de información in situ, que contribuye a la base de datos y al sistema de monitoreo del estado de conservación

En febrero de 2018 en Pasto, Colombia, se llevó a cabo un primer taller para la presentación y prueba en campo de la aplicación Ayllu. Su objetivo era lograr la adopción de una base de datos transnacional, cuya gestión se basara en un sistema colaborativo internacional de manejo independiente por cada país, pero que, a su vez, fuera de acceso común a todos los gestores de los planos nacional, regional y local del Ohapaa Ñan.

Posteriormente, en marzo de 2019, se realizó un segundo taller, igualmente en Pasto, para la implementación de los sistemas de monitoreo en el territorio, cuyo objetivo fue capacitar a los equipos técnicos en el manejo de la versión final de la aplicación Ayllu, y realizar eventuales ajustes a los datos y atributos identificados. Cada uno de los talleres tuvo una duración de tres días, y contó con la participación de 30 expertos en conservación, miembros de los equipos técnicos de los seis Estados Parte, además de los expertos en ingeniería de sistemas que trabajan con el equipo técnico de Colombia.

Finalmente, se realizó una prueba piloto de monitoreo de la integridad del bien. Para ello se utilizó la aplicación Ayllu y la base de datos en cada uno de los seis países del Qhapaq *Ñan.* También incluyó la capacitación a expertos nacionales y locales respecto al funcionamiento del sistema. Esta actividad fue ejecutada por los mismos expertos regionales, conforme al criterio de mantener un adecuado seguimiento v fortalecimiento del sistema de monitoreo de forma participativa.



Participantes en el primer taller sobre el sistema de monitoreo del estado de conservación en Pasto, Colombia © Universidad de Nariño (marzo, 2018) © Universidad de Nariño/Claudia Afanador Hernández

³⁹ En quechua, el vocablo *ayllu* significa "familia" o "comunidad" y, en este sentido, representa la sinergia de los seis países alrededor del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.





Arriba: Asistentes al primer taller sobre la elaboración del sistema de monitoreo del estado de conservación en Pasto, Colombia (febrero, 2018) © Universidad de Nariño/Gerardo Sánchez Delgado

Derecha: Prueba en campo de la aplicación *Ayllu* durante el primer taller sobre el sistema de monitoreo del estado de conservación en Pasto, Colombia (febrero, 2018) © Universidad de Nariño/Hugo Enriquez Navas

Entrevista a Edwin Orbes

Ingeniero de Sistemas del grupo de investigación Galeras.Net, Universidad de Nariño en Pasto. Colombia



¿Qué es la aplicación Ayllu y para qué sirve?

de los seis países caracterizar conservación del *Qhapaq Ñan,* de manera uniforme

y continua. Tomando como referencia las diversas experiencias y lecciones aprendidas de las secretarías técnicas del Qhapaq Ñan en los últimos años, surgió la necesidad de diseñar un instrumento para el registro sistematizado de la información sobre la evaluación del estado de conservación de los diferentes componentes del Sistema Vial Andino.

En este contexto, el equipo del *Qhapaq Ñan* Colombia y los grupos de investigación del Observatorio de Culturas Urbanas y Regionales (OCUR) y Galeras.Net de La aplicación Ayllu es un la Universidad de Nariño en Pasto asumieron el reto de recurso informático de crear un sistema de captura y gestión de la información captura de la información mediante el uso de los equipos smartphone y el in situ que permite a los desarrollo de la aplicación Ayllu. Esta aplicación es una equipos técnicos de cada uno herramienta versátil de recolección de la información, así como una base de datos que garantiza la gestión y determinar el estado de conjunta de la información recolectada sobre el estado de conservación del Qhapaq Ñan. El uso de este instrumento llevó a la conclusión de que era deseable no solo la captura uniforme de la información, sino también su organización (gráficos de tendencias, porcentajes de aparición y afectación, etc.) para su análisis conjunto.

¿Cuáles son los próximos pasos de la aplicación Avllu?

Obviamente es necesario hacer más pruebas y ajustes a la herramienta de captura y a la base de datos. El reto más importante a futuro es el diseño e integración del sistema de información geográfica (SIG) que nos permita tener rápidamente información georreferenciada de los procesos de conservación del Qhapaq Ñan, Sistema Vial





Arriba: Participantes del segundo taller sobre la elaboración del sistema de monitoreo del estado de conservación en Pasto, Colombia (marzo, 2019) © Universidad de Nariño/Diana Pastas Bustos

Derecha: Participantes en el segundo taller sobre la elaboración del sistema de monitoreo del estado de conservación en Pasto, Colombia (marzo, 2019) © Universidad de Nariño/Diana Pastas Bustos

Una estrategia de monitoreo integral: muchos aprendizajes compartidos

El desarrollo común de la aplicación Ayllu como una herramienta versátil para la captura de la información in situ asociada al estado de conservación del *Qhapag Ñan*, Sistema Vial Andino, constituye un gran aporte al monitoreo permanente de uno de los bienes de mayor escala y complejidad en la Lista del Patrimonio Mundial.

La tipificación de los factores y de su origen, así como la cuantificación de su afectación espacial y temporal, permiten una evaluación rápida de los factores negativos y capacitan para gestionarlos. Esta información es fundamental al momento de formular, de forma organizada y participativa, todas las estrategias de conservación.

En la práctica, el trabajo colectivo y multidisciplinario de los especialistas de los seis Estados Parte del Qhapaq Ñan fue el mayor aprendizaje. El proceso de trabajo colaborativo demostró que fue necesario transitar del modelo preliminar de una matriz tradicional que colectaba información, hacia el desarrollo de una aplicación integral que se ajustara a la tecnología contemporánea y a las necesidades del trabajo de campo, como sucede con Ayllu que es compatible con los equipos smartphone. Esto permite el registro de información en el terreno y su consecuente migración a una base de datos facilitando su manejo para el análisis comparativo, lo que puede ser muy útil al momento de establecer marcos comunes de gestión para la conservación del bien.

El reto que supone un sistema de monitoreo del estado de conservación que sea tanto participativo como compartido entre seis países permanece vigente, ya que esta herramienta

de diagnóstico demanda una constante evaluación y nuevos ajustes. Por ello, esta experiencia invita a los Estados Parte a dar continuidad, a través de sus equipos técnicos, a los procesos de implementación de la herramienta de captura de información, así como a la actualización y mantenimiento de la base de datos, para garantizar así la gestión común de la información.

Sin embargo, la labor conjunta no culmina aguí, debido a la necesidad de contar con recursos que permitan el desarrollo de la segunda fase del sistema de monitoreo, relativa al diseño de un Sistema de Información Geográfica (SIG). Este sistema debe lograr la geolocalización de la información capturada por la aplicación Ayllu, y posibilitar estrategias de conservación comunes basadas en el tipo y grado de deterioro de diversos componentes a lo largo del Sistema Vial Andino.

Acciones de seguimiento previstas para monitorear el estado de conservación del Qhapaq Ñan

Prever acciones para el futuro corresponde a una visión de planificación construida colectivamente, con un enfoque preventivo y colaborativo. La implementación del sistema de monitoreo del estado de conservación del Qhapag Ñan, en sus diferentes etapas, constituirá más que una herramienta para garantizar las óptimas condiciones de este sistema vial; será también un aporte conceptual y metodológico que coadyuve a la continua y uniforme recolección de información para la planeación oportuna de estrategias conjuntas de conservación. A su vez, este proceso requerirá información actualizada y realista recogida en el terreno para considerar los múltiples factores que afectan al patrimonio en este complejo sistema vial.

El sistema de monitoreo del Qhapag Ñan requiere, como parte de una cultura de planificación permanente y una vez consolidado el trabajo técnico realizado en esta primera etapa, la elaboración de agendas de seguimiento que garanticen procesos participativos en los que se considere a las comunidades locales. Asimismo, es preciso elaborar nuevas bases de datos articuladas con el SIG, que permitan dar seguimiento a todos los procesos de monitoreo necesarios para la conservación del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino

La implementación del sistema de monitoreo del estado de conservación del Qhapaq Ñan, en sus diferentes etapas, constituirá más que una herramienta para garantizar las óptimas condiciones de este sistema vial; será también un aporte conceptual y metodológico que coadyuve a la continua y uniforme recolección de información para la planeación oportuna de estrategias conjuntas de conservación.



FEFORZANDO LA GESTIÓN DE RIESGOS ANTE LAS AMENAZAS CLIMÁTICAS Y LA VULNERABILIDAD DEL PATRIMONIO DEL QHAPAQ ÑAN

Cada año aumenta el número de fenómenos naturales, desastres y situaciones de emergencia que afectan a los bienes patrimoniales en todo el mundo. Al respecto, los diversos programas y comités especializados de la UNESCO, el Centro Internacional para el Estudio de la Preservación y la Restauración de Bienes Patrimoniales (ICCROM), la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) y el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), entre otros organismos transnacionales, coinciden en señalar la importancia de dedicar esfuerzos y recursos adecuados a la gestión de riesgos⁴⁰. Es necesario fomentar la conciencia y unificar las acciones preventivas respecto a los riesgos o amenazas al patrimonio, así como hacer énfasis en la pertinencia de elaborar planes de gestión de riesgos para atender cualquier afectación al Patrimonio Mundial.

En cuanto a las afectaciones asociadas a las causas y consecuencias del cambio climático, se observa un aumento en la frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos extremos en diversas partes del planeta. La acción humana ha sido, sin lugar a dudas, un factor determinante en los impactos ambientales resultantes. Como consecuencia, existen por un lado, diversas áreas

con asentamientos y presencia cultural que experimentan lluvias frecuentes y pérdida de masa, mientras que otras se ven afectadas por prolongadas sequías y los consecuentes incendios forestales, además de los eventos sísmicos y vulcanológicos. Los numerosos desastres recientes a escala mundial demuestran, una vez más, que el patrimonio cultural es altamente vulnerable a las amenazas naturales.

Desde la lógica y la cosmovisión de las poblaciones andinas, las respuestas a los problemas de gestión del riesgo en el pasado y aún en el presente se fundan en la interacción entre los seres humanos y las deidades tutelares, donde estas últimas gobiernan los fenómenos naturales. Por lo tanto, esas relaciones tienen que desarrollarse bajo ciertos cánones de conducta, comportamiento y actitudes de respeto frente a los que operan y controlan las fuerzas de la naturaleza, aspirando al equilibrio y la sostenibilidad. La ruptura o el descuido de las reglas de reciprocidad darán como resultado un deseguilibrio funesto para la humanidad y la naturaleza en general. Actualmente, en un contexto de cambio climático y otros fenómenos, los intercambios entre los equipos técnicos nacionales y las comunidades locales del Qhapaq Ñan han mostrado la importancia de aprender del pasado para afrontar los grandes desafíos ambientales de nuestra época.

Frente a estos desafíos, y considerando la compleja geografía andina del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, es preciso tomar conciencia de las problemáticas que conlleva el riesgo de desastres y la vulnerabilidad del patrimonio. En particular si se desea mantener la excepcionalidad y autenticidad

de sus características, y hacer que el bien patrimonial sea sostenible. Por ello, es de suma importancia que el *Qhapaq Ñan*, como otros bienes del Patrimonio Mundial, cuente con un plan de gestión del riesgo de desastres. Un plan que sirva para prevenir o, como mínimo mitigar, los efectos de los desastres, reforzando la resiliencia de los bienes culturales que se están preservando; así como para promover una gestión de los riesgos en el patrimonio cultural que mejore la administración y las políticas que contribuyen a su protección.

Desafíos para la gestión de riesgos relacionados con la complejidad y las características del *Qhapaq Ñan*

Los territorios andinos donde se ubica el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, pueden considerarse un ámbito de convergencia de diferentes fenómenos naturales, tales como el denominado El Niño, que trae consigo avalanchas en la sierra y la cordillera oriental, o La Niña, responsable de inundaciones en la región costera central y norte. Muchos componentes del sistema vial se hallan en zonas sísmicas con una historia de impactos recurrentes en el medio ambiente, en la infraestructura construida y en la población. En diferentes épocas, las sociedades andinas, particularmente la inca entre los siglos XV y XVI, desarrollaron diversas respuestas y estrategias tecnológicas, políticas y religiosas para atender estos riesgos naturales.

⁴⁰ Actualmente se cuenta con diversos instrumentos y referencias internacionales vinculados a la gestión de riesgos, como el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, adoptado en la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres celebrada en Sendai, Japón (2015) que expresa la necesidad de comprender el riesgo de desastres en todas sus dimensiones (exposición, vulnerabilidad y características de las amenazas).



Evaluación de estrategias de gestión del riesgo de desastres, Parque Arqueológico de Tipón, Cusco, Perú © Ministerio de Cultura del Perú, Qhapaq Ñan-Sede Cusco (octubre, 2018)

En las cumbres de nevados y volcanes a los que los antiquos pobladores consideraban responsables de los eventos catastróficos, por ejemplo, se hacían sacrificios y ofrendas con la intención de aplacar sus exigencias. Hoy, sumado al cambio climático, al calentamiento global y a otros fenómenos, las fuerzas de la naturaleza constituyen amenazas latentes para las poblaciones y los vestigios materiales del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

El *Qhapag Ñan* se emplaza mayoritariamente sobre la Cordillera de los Andes, segunda cadena montañosa más alta del mundo y la más larga en la superficie terrestre. Esta cordillera, de acuerdo a la teoría tectónica de placas, se habría formado como consecuencia de la presión que ejercen, de un lado, la Placa Continental Sudamericana, y de otro, la Placa de Nazca, localizada en una zona de actividad sísmica y volcánica, asociada al Cinturón de Fuego del Pacífico. En esta área existe una gran variedad de climas (seco, cálido, húmedo y lluvioso), que determinan la aparición de diferentes amenazas de origen natural, como la pérdida de masa, inundaciones, huracanes e incendios forestales. 41 La implementación de un sistema de monitoreo y un plan de gestión de riesgos constituyó una prioridad dentro del proyecto JFIT, el cual respondió a una de las recomendaciones principales contenidas en la Decisión 38 COM 8B.43 cuando se inscribió el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial. En particular, el Comité enfatizó la necesidad de elaborar estrategias de preparación en caso de riesgo y de gestión de desastres en las regiones más propensas a eventos sísmicos.

El Sistema Vial Andino fue planificado y construido con la más alta tecnología de la época; su permanencia hasta nuestros días demuestra las cualidades de ingeniería, arquitectura y cultura plasmadas en esta gran obra. La gestión del riesgo de desastres fue conocida e implementada por los antiguos pobladores. Hoy es visible, por ejemplo, en la canalización de ríos para evitar la erosión de riberas, en el tratamiento de taludes con muros de contención para estabilizar laderas inestables, en las construcciones en terrenos estables, y en otras reforzadas con técnicas de ingeniería.

En la actualidad, el cambio climático está incrementando la frecuencia de los desastres originados por fenómenos hídricos y meteorológicos, tales como huracanes; inundaciones pluviales, fluviales y costeras; tormentas de nieve, granizo, polvo y electricidad; así como heladas y seguías; y ondas cálidas y gélidas. Todos estos fenómenos tienen el potencial de afectar la integridad de muchos tramos de camino y sitios arqueológicos que forman parte del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

A escala regional, cabe destacar que, si bien los conceptos de gestión de riesgos para el patrimonio cultural coinciden entre los Estados Parte involucrados en el *Qhapag Ñan*, la terminología usada en cada país es distinta. Por ello, para la realización de las actividades previstas en este proyecto, un primer desafío consistió en acordar una terminología y criterios para abordar la gestión del riesgo de desastres. Por otro lado, los sistemas de gestión en vigor en cada país son diferentes en términos de legislación, organización y procedimientos. En esto reside la importancia del taller (explicado a continuación) que se llevó a cabo con el fin de establecer lineamientos generales comunes que abarquen las diferentes fases de la gestión del riesgo de desastres en el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

⁴¹ Consejo de Defensa Suramericano-Unión de Naciones Suramericanas (CDS-UNASUR). 2015. Atlas sudamericano de mapas de riesgo de desastres causados por fenómenos naturales.

Actividades implementadas para desarrollar un sistema de monitoreo y planes de gestión de riesgos

Previo al desarrollo de este proyecto, se realizó una primera actividad de recopilación de información en cada país para reunir la normativa vigente y los antecedentes existentes sobre gestión de riesgos nacionales y regionales, así como las directrices internacionales sobre la gestión del riesgo de desastres en bienes del Patrimonio Mundial.⁴² Este trabajo tenía el objetivo de identificar las estrategias de gestión del riesgo que pudieran ser aplicables y adaptadas a las necesidades del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino. El desarrollo de las diversas actividades relativas al sistema de monitoreo y plan de gestión de riesgos para este sistema vial fue una tarea abordada por los seis Estados Parte en reuniones técnicas a lo largo de la implementación del proyecto JFIT, donde presentaron diversas propuestas sobre el tema e intercambiaron criterios de intervención conjunta.

Desde la elaboración del expediente de nominación del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, los representantes del equipo técnico del *Qhapaq Ñan* Sede Cusco, Perú, mostraron gran interés en este tema y compartieron experiencias relevantes. Como resultado, los países participantes acordaron unánimemente designar al Perú para desarrollar el tema en el marco del proyecto JFIT. Además, en dicho país existen zonas con recurrente actividad sísmica. Al respecto, cabe señalar que la región de Cusco fue afectada por dos eventos sísmicos de gran impacto, aún recordados hasta la fecha, que causaron pérdidas de vidas humanas y afectaron considerablemente al patrimonio: los terremotos de 1650 y 1950.

El equipo técnico Qhapag Ñan Sede Cusco, Perú, desarrolló durante el segundo año de trabajo conjunto en el marco del provecto JFIT la herramienta denominada Kamayug. Es una aplicación móvil que permite recoger información en campo sobre amenazas y vulnerabilidades, para diversos propósitos relacionados con la gestión del riesgo de desastres en el sistema vial. Las principales funcionalidades del Kamavug son: georreferenciar amenazas y sus características; vulnerabilidades y datos afines; y recolectar fotografías de los riesgos en tiempo real. Una vez desarrollada, la aplicación fue aprobada por los seis Estados Parte involucrados, y ahora la utilizan tanto los técnicos regionales y locales, como los representantes comunitarios.

Estas actividades confluyeron en el taller internacional que se llevó a cabo en octubre de 2018 en Cusco, Perú, con el fin de consensuar un documento de estandarización de procedimientos en las fases de preparación, respuesta y recuperación frente a desastres naturales. El mismo contó con la participación de los representantes de las secretarías técnicas y los profesionales responsables de la gestión del riesgo en los seis países involucrados en el Qhapag Ñan.

Durante el taller se impartieron clases magistrales sobre gestión del riesgo de desastres en sitios Patrimonio Mundial, por especialistas nacionales e internacionales.⁴³ Posteriormente, el equipo técnico del Perú presentó las propuestas técnicas y metodológicas para la gestión del riesgo del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino.

Durante la discusión, cada Estado Parte expuso los avances en la gestión del riesgo de desastres en sus respectivos territorios, generándose un diálogo plural y un intercambio de experiencias sumamente enriquecedor. El taller concluyó con una salida de campo para evaluar la implementación de medidas de gestión del riesgo en el Parque Arqueológico de Tipón. Este parque forma parte del tramo Cusco-Desaguadero, donde también se utilizó la aplicación Kamayuq para recolectar datos en campo.

Frente a los desafíos ambientales de nuestra época y considerando la compleja geografía andina del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, es preciso tomar conciencia de las problemáticas que conllevan el riesgo de desastres y la vulnerabilidad del patrimonio comprendido en el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino. En particular si se desea mantener la excepcionalidad y autenticidad de sus características, y asegurar que el bien patrimonial sea sostenible.

⁴² En particular, se utilizó como referencia principal el Manual de referencia: Gestión del riesgo de desastres para el Patrimonio Mundial elaborado por la UNESCO, el ICCROM, el ICOMOS y la UICN en 2014.

⁴³ Las conferencias contaron con los aportes técnicos de diversos especialistas: Christopher Marrion, consultor en gestión de riesgos y actual Vicepresidente del Comité Internacional sobre Preparación ante Riesgos (ICORP) del ICOMOS; Alberto Martorell, especialista en itinerarios culturales y Presidente del ICOMOS Perú; y Julio Rojas Bravo, miembro del Comité Científico para la Prevención y Mitigación de Desastres de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco (COCIPREDE-UNSAAC), entre otros profesionales.





Entrevista a Christopher Marrion

Vicepresidente del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios-Comité Internacional sobre Preparación ante Riesgos (ICOMOS-ICORP)

Como uno de los especialistas que facilitaron el taller internacional realizado en Cusco sobre la gestión de riesgos en el Qhapaq Ñan, ¿cuáles considera que han sido los logros más importantes en este proceso?

¿Cuál es la importancia y el significado de la gestión de riesgo de desastres a implementar el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino?

El hecho de que los seis países, con toda la diversidad de sus marcos normativos y experiencias en gestión de riesgos, hayan logrado consensuar una estrategia respecto a la preparación, respuesta y recuperación de desastres naturales es un logro impresionante y muy importante para la sostenibilidad de este bien Patrimonio Mundial.

Esta tarea implica numerosos desafíos, como el tamaño del bien en general, la variedad de estructuras, terrenos y paisajes, la lejanía de las áreas, la participación de seis países y sus respectivas comunidades, y los diversos peligros y vulnerabilidades, entre otros. Participar en este taller con personas dedicadas, extremadamente conocedoras, talentosas y altamente capacitadas ha sido una experiencia increíble y una oportunidad de aprendizaje.

El trabajo en curso es muy importante para proteger al *Qhapaq Ñan*. Tendrá repercusiones no solo en el plano local, sino, también, mundial. Es significativo, importante y está relacionado con la protección de todos los demás sitios, estructuras y objetos en la región Andina con un significado cultural e histórico, más allá de aquellos componentes reconocidos como parte de este bien del Patrimonio Mundial.

El equipo del proyecto y todas las decididas acciones en curso están estableciendo un ejemplo de lo que se puede lograr, de cómo lograrlo y de qué manera es posible proteger muchos otros bienes del Patrimonio Mundial de gran complejidad.

Arriba: Presentación de Christopher Marrion en el taller de Cusco, Perú (octubre, 2018) © Ministerio de Cultura del Perú, Qhapaq Ñan-Sede Cusco

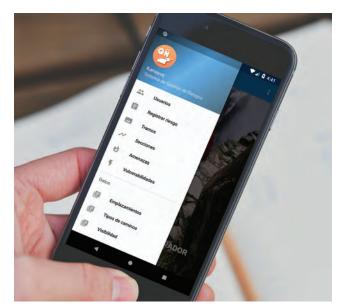


Figura 12. *Kamayuq*: aplicación móvil para el monitoreo de riesgos en el *Qhapaq Ñan*. Fuente: Ministerio de Cultura del Perú, Qhapaq Ñan-Sede Cusco



Portada del manual de usuario de la aplicación móvil *Kamayuq* para el monitoreo de riesgos en el Qhapaq Ñan. Fuente: Ministerio de Cultura del Perú, Qhapaq Ñan-Sede Cusco



Participantes en el taller internacional para consensuar estrategias y procesos para la gestión de riesgos en Cusco, Perú (octubre, 2018) © Ministerio de Cultura del Perú, Qhapaq Ñan-Sede Cusco

La sostenibilidad en gestión de riesgos: logros y desafíos

Todas las actividades realizadas antes y durante el proyecto JFIT, particularmente el taller internacional en Cusco, crearon espacios para consensuar y unificar criterios para abordar las estrategias de gestión del riesgo de desastres para la protección del Qhapaq Ñan como itinerario cultural. Los conocimientos y experiencias compartidos por los especialistas del tema de cada país facilitaron la comprensión y articulación de diferentes percepciones acerca de la gestión del riesgo de desastres, lo que fue crucial para atender las recomendaciones del Comité del Patrimonio Mundial para la implementación de la gestión de riesgos en el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino.

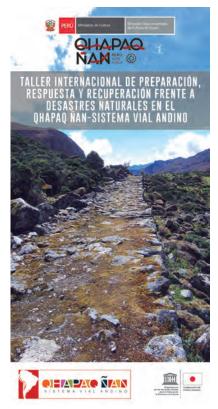
De manera conjunta, los seis Estados Parte, se comprometieron a estandarizar los procedimientos de preparación, respuesta y recuperación frente a desastres que figuran en el documento aprobado en el taller relativo a las estrategias de prevención de riesgos y manejo de desastres originados por fenómenos naturales en el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, y a la puesta en uso de la aplicación Kamayug para la evaluación y monitoreo constante de los riesgos.

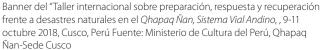
La integración de los seis Estados Parte que conforman el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, constituye un desafío inmenso, y más aún, la acción conjunta y coordinada para la gestión del riesgo de desastres. Cada Estado Parte dejó entrever la necesidad de desarrollar políticas que tomen en cuenta el patrimonio cultural, así como planes adaptados a las circunstancias nacionales y locales. Además, se considera importante continuar el fortalecimiento de capacidades para la incorporación de la gestión del riesgo de desastres en los planes de gestión y conservación del Qhapag Ñan al nivel nacional y local.

La fase de preparación frente a desastres se ha identificado como crucial. Acción que implica fortalecer el conocimiento sobre prevención de riesgos mediante la investigación, el desarrollo de criterios, la elaboración de protocolos e instrumentos y el monitoreo de los peligros que puedan afectar al bien. Otro desafío radica en la comunicación intersectorial e intercultural, así como en la integración de prácticas tradicionales o ancestrales en la preparación, respuesta y recuperación ante desastres en el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino. En la actualidad se tiene evidencia de infraestructura de ingeniería prehispánica para el control de riesgos. Algunas comunidades asociadas al sistema vial aún practican acciones que contribuyen al control de riesgos, tales como la limpieza de cauces de ríos, de canales y drenajes en época de máximas lluvias, así como al control de aguas superficiales.

Dados los retos presentes, así como la proyección del Qhapaq Ñan al futuro, es preciso tomar en cuenta el conocimiento indígena y el de las diversas comunidades locales, ya que pueden aportar importantes lecciones para adaptarse a los desafíos climáticos y ambientales. Las poblaciones locales frecuentemente actúan con previsión, en relación con los fenómenos meteorológicos como las lluvias, limpiando y consolidando los canales y drenajes para el encauzamiento de riachuelos y ríos. También, dan mantenimiento a los caminos por medio de instituciones sociales ancestrales como el ayni y la minga, labores comunales que están precedidas de ceremonias y rituales. A su vez, estas actividades contribuyen a la cohesión social y al fortalecimiento de su identidad, así como a reforzar el vínculo con su sistema vial vivo. Respecto a estas acciones de gestión de riesgos, evidentemente, habrá que seguir fortaleciendo los lazos entre los técnicos y especialistas patrimoniales y los pobladores locales, dentro de una perspectiva participativa e integral que procure distanciarse de posturas ajenas a las poblaciones tradicionales que utilizan los caminos y los sitios asociados.

Finalmente, el reto permanente de la gestión del riesgo de desastres en el Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, reside en evitar la generación de nuevos riesgos causados por acciones humanas, y si ya sucedieron, de controlarlos y mitigarlos. Asimismo, se trata de administrar los caminos para brindar seguridad y salvaguardar las vidas humanas de guienes los transitan y usan, así como de las poblaciones asociadas, conservando y protegiendo el patrimonio material.







6 MONITOREANDO Y PRESERVANDO EL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL ASOCIADO AL QHAPAQ ÑAN

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, es un itinerario cultural reconocido por su valor universal excepcional, puesto en evidencia por la permanencia de tramos del camino y sitios arqueológicos asociados. Si bien el patrimonio inmueble integra los valores y atributos que permitieron el reconocimiento de su importancia mundial y su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, buena parte de éstos también se manifiestan en las expresiones culturales inmateriales que nacieron cuando se creó el camino hace más de seis siglos. Muchas de estas expresiones se han transmitido a través de las generaciones, y se mantienen vivas en las comunidades indígenas y mestizas que siguen vinculadas al bien.

Desde que se dieron los primeros pasos hacia la inscripción del bien como Patrimonio Mundial en 2014, el proyecto del *Qhapaq Ñan* ha mostrado unas dimensiones poco convencionales y planteado por tanto una serie de retos. Entre ellos, determinar lo que significaba en el mundo andino por sus atributos, y entender cómo lo concebían las comunidades asociadas al *Qhapaq Ñan*. A la complejidad de esta tarea, se agregó la necesidad de encontrar alternativas y nuevos enfoques para monitorear el patrimonio inmaterial asociado a un bien tan vasto y complejo, que abarca múltiples ecosistemas y culturas.

Si bien la Convención del Patrimonio Mundial trata sobre la conservación de los sitios naturales y culturales, en las *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial* se establece en el criterio (vi) que para la inscripción de un bien en la Lista del Patrimonio Mundial debe "estar directa o materialmente asociado con acontecimientos o tradiciones vivas, ideas, creencias

[...] que tengan una importancia universal excepcional". El *Qhapaq Ñan* tiene, de manera evidente, significativos valores inmateriales que forman parte de las características básicas que justifican su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial.

A lo largo del proceso de elaboración del expediente de nominación, se hizo un inventario de las prácticas y expresiones de patrimonio inmaterial encontradas en los tramos de los seis países integrantes del sistema vial. Esta identificación permitió relevar cientos de manifestaciones de las comunidades que forman parte del *Qhapaq Ñan* que, en su conjunto, reflejan una cosmovisión propia que ha sido reconocida por su valor universal excepcional. Estas características han constituido un elemento esencial para el diseño participativo del sistema de gestión, y contribuyeron a la definición de los límites de cada uno de los componentes que fueron incluidos en la nominación.

El análisis de las manifestaciones inventariadas permitió establecer patrones comunes a lo largo de los seis países, conformando cuatro categorías que representan y aglutinan al conjunto de los aspectos etnográficos identificados tras el trabajo realizado en las comunidades: (1) la sacralidad y la ritualidad; (2) la conectividad y la integración; (3) los valores ancestrales; y (4) la continuidad de la memoria. Estas categorías se encuentran en constante interacción e interdependencia, y existen evidencias que indican su permanencia en el tiempo. Los miembros de las comunidades han aportado características propias y particularidades según su localidad, que dan cuenta de un proceso dinámico de continuidad y recreación histórica y, a la vez, de transmisión de la vitalidad de las poblaciones andinas en el territorio.

Una de las prioridades establecidas en el marco del proyecto JFIT, fue el desarrollo de un sistema de monitoreo del patrimonio inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan* que garantizara la vigencia y la vitalidad de los elementos identificados. Esto respondió a las recomendaciones incluidas en la Decisión 38 COM 8B.43 al momento de su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, en la cual se señalaba la necesidad de identificar los atributos de cada uno de los tramos del camino del *Qhapaq Ñan* que dan sustento a la inclusión del criterio (vi), y las implicaciones en términos de gestión del bien.

Es preciso considerar que la permanencia de lenguas, formas de vida, ideologías y cultos, técnicas productivas y constructivas, música, festejos y ofrendas, también son parte integrante de las prácticas de conservación del Sistema Vial Andino. La comprobación y registro de dichos valores durante los trabajos de campo para la elaboración del expediente de nominación permitió ratificar la aplicación del criterio (vi). De ahí que, para lograr el mantenimiento del valor universal excepcional del bien, el seguimiento y salvaguardia de dichas costumbres y manifestaciones son fundamentales para la conservación de este bien.

Aunque los métodos y propuestas de manejo del patrimonio inmaterial difieren operativamente de aquellos del patrimonio material, las metodologías inspiradas en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO de 2003 ofrecen algunas referencias e instrumentos que podrían considerarse para los procesos de monitoreo del patrimonio inmaterial presente en los distintos tramos del *Qhapaq Ñan* inscritos como parte del bien del Patrimonio Mundial.



Acto ritual de ofrenda y permiso a la Madre Tierra (Pachamama), realizado por representantes de la comunidad de Cantapa, Municipio de Laja, en el taller de La Paz, Bolivia (mayo 2017) © Ministerio de Culturas y Turismo

Desafíos para el monitoreo y la salvaguardia del patrimonio inmaterial del Qhapaq Ñan

Sin lugar a dudas uno de los desafíos más complejos para lograr la protección de este bien es el desarrollo de un sistema de monitoreo común del patrimonio cultural inmaterial asociado al *Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino*, un bien que abarca más de 30.000 kilómetros y que alberga a diversas comunidades asociadas

Un primer elemento de complejidad para cumplir con los objetivos planteados en este eje del proyecto JFIT fue acotar el universo de análisis para el monitoreo del patrimonio inmaterial asociado al *Qhapag Ñan*. Para ello fue necesario retomar las conceptualizaciones contenidas en el expediente de nominación y considerar específicamente las cuatro categorías de expresiones que representan los diferentes atributos que sustentan al criterio (vi). Otro factor fue la complejidad de aprehender y administrar algo tan dinámico y escurridizo como la cultura viva, cuya matriz simbólica está inserta en un constante proceso de cambio. Además, separar, aunque sea en términos de gestión, el componente material (los tramos de camino y sitios arqueológicos asociados) y el inmaterial, aunque en realidad no se pueden entender separadamente.

Las estructuras materiales no están separadas de las prácticas actuales de estas comunidades, tal es el caso del uso de técnicas agrícolas, métodos de construcción, así como las prácticas rituales vinculadas a estas acciones. En muchos casos, estos caminos continúan cumpliendo las funciones que les dieron origen: integración, comunicación, intercambio y flujo de bienes y conocimientos. Para los habitantes de muchas de estas comunidades, el camino, así como el entorno natural que les rodea, cobra vida en cada



Danza guerrera de legado histórico llamada Qina Qina Qina, impulsora de vitalidad para el combate. Actualmente bailada en el inicio de la siembra (Sata Qallta), y en el comienzo de la cosecha. La vestimenta y el sentir de la danza hacen referencia a sus funciones dentro el ciclo agrario © Ministerio de Culturas y Turismo

una de sus actividades. El camino es un ser más del entorno vital y forma parte importante de la manera de ver el mundo de estas poblaciones, infundiéndoles un sentimiento de identidad y de permanencia.

Un desafío adicional, en términos operativos, consistió en determinar los mecanismos para lograr la inclusión participativa de las comunidades en este proceso. Desde el inicio, se consideró que lo pobladores locales tienen el derecho de participar, criterio fundamental para la gestión del Qhapaq Ñan, según lo establecido en el expediente de nominación. Además, el conocimiento indígena y las prácticas locales son una fuente valiosa de conocimientos y aportan perspectivas diversas que enriquecen y fortalecen el trabajo de los especialistas en las tareas de elaboración e implementación del sistema de gestión.

Trabajar con las manifestaciones culturales supone un proceso de aprendizaje y de retroalimentación permanente no solo entre los seis Estados Parte sino también al interior de cada país; basado en un debate abierto y de respeto a la diversidad cultural presente en cada caso. El objetivo es lograr comprender la ancestralidad andina y crear vínculos entre el patrimonio material e inmaterial, considerando los diferentes saberes y concepciones del mundo desde la perspectiva cultural de los Andes. Un desafío, de los más particulares, fue llegar a entender al Qhapag Ñan en términos que van más allá de su gestión patrimonial: verlo como una escuela social, donde el aprendizaje es fruto de la observación y la escucha, del consenso y de la capacidad de ponerse en el lugar del otro, volviéndose así una herramienta valiosa para promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad de las comunidades. Como consecuencia, las comunidades del *Qhapaq Ñan* tejen nuevos significados en torno a los caminos prehispánicos, continuando algunas prácticas, pero, a su vez, cuestionando muchos de los principios arraigados en el enfoque patrimonialista clásico.



Trabajo participativo con la comunidad de Cantapa, Municipio de Laja, durante el taller sobre patrimonio inmaterial del Qhapaq Ñan en La Paz, Bolivia (mayo, 2017)

Ministerio de Culturas y Turismo/ Alfredo Pacheco Solares

Acciones para lograr consensos y encaminar el monitoreo del patrimonio inmaterial asociado al Qhapaq Ñan

Las actividades efectuadas en el marco del proyecto JFIT permitieron un avance paulatino y sistemático hacia la salvaguardia del patrimonio inmaterial del Sistema Vial Andino, uno de los grandes retos inherentes a este bien del Patrimonio Mundial. En los talleres internacionales dedicados a la discusión de esta temática, se alcanzaron acuerdos y se crearon herramientas operativas, mismas que fueron presentadas, mejoradas e implementadas en los sucesivos talleres

Apoyadas en sus diversas experiencias en el campo del patrimonio inmaterial a nivel comunitario y académico, las Secretarías Técnicas del Estado Plurinacional de Bolivia y de Colombia asumieron el liderazgo en este desafiante tema. Con la participación de los especialistas de los demás países, se realizaron diferentes actividades para abordar la cuestión de cómo identificar, monitorear y lograr la preservación de los diversos valores inmateriales del *Qhapag Ñan*.

En la ciudad de La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia, se realizó un taller internacional en mayo de 2017, que contó con la participación de expertos nacionales y comunidades locales, y cuyo fin fue establecer acuerdos comunes entre los Estados Parte respecto a los ejes del plan de salvaguardia de los atributos inmateriales asociados al sistema vial 44



Trabajo con la comunidad de Titijoni en el Municipio de Desaguadero, durante el taller sobre patrimonio inmaterial del Qhapag Ñan en La Paz, Bolivia (mayo 2017) © Ministerio de Culturas y Turismo/ Alfredo Pacheco Solares

En esta labor fue fundamental tomar en cuenta los marcos normativos y las experiencias en la preservación del patrimonio cultural inmaterial de cada país, y propiciar el debate en torno al contenido de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972 y la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de 2003. para identificar las herramientas más útiles y aplicables al contexto del Qhapag Ñan. Otro de los temas tratados fue la especificidad de los caminos en uso: abordado desde la óptica de los conocimientos y técnicas tradicionales de construcción y mantenimiento que realizan las comunidades, cuyos métodos y prácticas constituyen elementos clave para la conservación preventiva de estos caminos.

Al finalizar el taller de La Paz, los participantes fueron invitados a recorrer seis municipios del tramo Desaguadero-Viacha y sus respectivas comunidades, para conocer los usos y saberes asociados al bien patrimonial: Municipio Viacha (comunidad Pallina Grande), Municipio Laja (comunidad Canatpa), Municipio Tiwuanaku (comunidad Huanacollo), Municipio Taraco (comunidad Chiripa), Municipio Guaqui (museos del Lago Titicaca) y el Municipio Desaguadero (comunidad Titijoni).

Posteriormente, durante el taller internacional en Pasto. Colombia, en febrero de 2018 donde se presentaron los avances en el sistema de monitoreo del estado de conservación, las secretarías técnicas consolidaron a la vez los ejes del plan de salvaguardia del patrimonio inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan*. Además, identificaron los indicadores de monitoreo de los aspectos de este patrimonio que deberían integrarse en la base de datos Ayllu, desarrollada para el monitoreo del estado de conservación del Qhapaa Ñan.

Para fortalecer y continuar el proceso iniciado, en el segundo taller en Pasto, Colombia en marzo de 2019, los seis países acordaron una propuesta para la implementación y el manejo de la base de datos Ayllu, para el monitoreo del patrimonio cultural inmaterial asociado al Qhapag Ñan, en los distintos tramos y sitios específicos del Sistema Vial Andino

⁴⁴ Los especialistas que lideraron los aspectos teóricos del taller de La Paz fueron Mariana Rolim (Brasil), historiadora con doctorado en Patrimonio Mundial, y los antropólogos expertos en patrimonio cultural inmaterial Frida Callañaupa (Perú), Zonia Escalante (Perú), Claudia Afanador (Colombia) y Richard Mújica (Estado Plurinacional de Bolivia).



Danza de los tutiris, que representa a los jóvenes de más de 24 años que viajaban a las grandes ciudades a intercambiar alimentos; presentada por miembros de la comunidad de Andamarca, Municipio de Guaqui, Bolivia (mayo, 2017)

© Ministerio de Culturas y Turismo/ Alfredo Pacheco Solares







Entrevista a Willy Condori

Representante del Concejo de la Comunidad Resguardo, Tramo Desaguadero-Viacha (Estado Plurinacional de Bolivia)¹⁹

Desde su perspectiva, ¿cómo entienden las comunidades y pueblos indígenas el significado del Qhapaq Ñan en la actualidad?

El *Qhapaq Ñan* es una clara muestra de que seguimos vigentes, con nuestra manera particular de existir y de interrelacionarnos con nuestro entorno, con nuestra sabiduría, nuestros usos y costumbres a veces distintos de comunidad a comunidad, pero con la misma esencia. El *Qhapaq Ñan* representa un símbolo ancestral de unidad entre nuestras comunidades y pueblos indígenas con sus territorios y culturas, es una manifestación de intercambio de saberes y de tradiciones culturales, mercancías y de comunicación.

Significa una reafirmación del compromiso de hermandad y apoyo mutuo entre los seis países del *Qhapaq Ñan* y la comunidad internacional organizada por preservar nuestro legado, para nosotros mismos y para el mundo.

45 El Concejo de Resguardo es una instancia que forma parte de la organización Suyo Ingavi de Markas, Ayllus y Comunidades (SIMACO) que representa a todas las autoridades de la Provincia Ingavi, lugar en el cual se encuentra el tramo del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, en el Estado Plurinacional de Bolivia. El Concejo de Resguardo, entre sus principales tareas, tiene el rol de llevar adelante la protección y cuidado de este patrimonio a través de acciones integrales.

Además, constituye una nueva oportunidad para fortalecer los lazos de amistad con países hermanos, desarrollando proyectos estratégicos de integración sociocultural en nuestra región, los cuales se concretarán en la medida en que se cumpla con los objetivos y compromisos planteados.

También, el sistema vial es un recurso estratégico para desarrollar las potencialidades turísticas de cada sector que lo integra, cuyo efecto será, sin duda, la mejora de la capacidad económica de las comunidades y pueblos indígenas que abracen este tipo de emprendimiento.

¿Cómo participa su comunidad en la preservación de su patrimonio inmaterial?

Desde siempre hemos realizado esta tarea, sin proponérnoslo. Nuestro patrimonio inmaterial nos ha acompañado a lo largo de nuestra existencia, ya sea como participantes independientes en nuestra comunidad, o como autoridades originarias con deberes y obligaciones hacia ella. Guiados por nuestro taqi sarawi (en aymara alude a nuestros usos y procedimientos propios, el camino de sabiduría) nunca hemos relegado su práctica y difusión: desde nuestra ritualidad y tradiciones, hasta las expresiones vivas como festividades y danzas, heredadas de los ancestros y transmitidas a los descendientes, de padres a hijos.

Mantenemos vivo nuestro patrimonio, lo que nos define como comunidad y como pueblo, al promover nuestras tradiciones orales de conocimientos y saberes ancestrales, nuestras artes folclóricas, diferentes danzas características de cada comunidad, saberes y técnicas relativos a la artesanía (como los tejidos, alfarería, etc.) y la gastronomía, así como nuestras diversas prácticas relativas a la naturaleza, y saberes y técnicas relativas al cultivo.

A pesar de la realización de estas actividades propias, es necesario reforzarlas con la cualificación y capacitación para los miembros en las comunidades, y con otras estrategias y medios modernos actuales, así como alentar el intercambio de experiencias a lo largo del *Ohapaa Ñan*.

Arriba: Willy Condori, representante del Concejo de la Comunidad Resguardo © Ministerio de Culturas y Turismo/ Alfredo Pacheco Solares



Caminata de monitoreo al Qhapaq Ñan – Bolivia, con autoridades gubernamentales, municipales y originarias, donde se demostró el estado de conservación del camino y sus atributos inmateriales © Ministerio de Culturas y Turismo/ Alfredo Pacheco Solares

Los logros y aprendizajes en el monitoreo del patrimonio inmaterial del Sistema Vial Andino

En su conjunto, los tres talleres permitieron una reflexión profunda sobre el patrimonio cultural inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan*, incluyendo los atributos que lo componen y el alcance de su gestión y monitoreo.

A nivel conceptual, una conclusión resultante de los talleres fue la decisión de seguir utilizando las normas y marcos teóricos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972, y tomar como guía los atributos inmateriales que dan sustento a la Declaración de Valor Universal Excepcional, su integridad y autenticidad. En este sentido, el patrimonio cultural inmaterial está también vinculado con la gestión y conservación, ya que solamente a través del diálogo intercultural con las comunidades locales y la inclusión de la cosmovisión andina en la gestión, se puede lograr la conservación de este bien y aportar sostenibilidad al proyecto.

Además, para identificar los ejes del plan de salvaguardia y las variables de monitoreo que integrarían la base de datos, se realizó una lectura atenta de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de 2003 y de los instrumentos que proporciona. A partir de lo anterior, se elaboró el programa de acción para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan*, identificando cuatro ejes de acción (numerados en quechua), cada uno con sus acciones e indicadores de monitoreo específicos.

Cuadro 3. Principales ejes y objetivos del 'Programa de acción para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan*

Eje	Objetivo
Huk (uno)	Fortalecer el conocimiento del patrimonio cultural inmaterial asociado al <i>Qhapaq Ñan</i>
Iskay (dos)	Proteger el patrimonio cultural inmaterial de las comunidades del <i>Qhapaq Ñan</i>
Kinsa (tres)	Fomentar procesos de trasmisión formal y no formal del patrimonio cultural inmaterial
Tawa (cuatro)	Comunicar los atributos que sustentan el Valor Universal Excepcional en lo que respecta a los elementos identificados como patrimonio cultural inmaterial asociado al <i>Qhapaq Ñan</i>

Fuente: Universidad de Nariño

Este programa de acción partió de la necesidad de registrar, identificar, promover e implementar acciones para la valorización del patrimonio cultural inmaterial de las comunidades asociadas al Qhapaq Ñan. Asimismo, apuntó al reconocimiento del Sistema Vial Andino como elemento de identidad para las comunidades vinculadas al bien, lo que se ve reflejado en prácticas, expresiones culturales y habilidades tradicionales que se transmiten de generación en generación, infundiéndoles un sentimiento de identidad y de permanencia, y contribuyendo a la vitalidad, la fortaleza y el bienestar de las comunidades.

Respecto al alcance del programa de acción, cabe aclarar que el objetivo no era la formulación de un plan de salvaguardia para cada una de las innumerables prácticas culturales y saberes tradicionales identificados a lo largo del sistema vial, sino velar por la preservación de los atributos que dan sustento al criterio (vi) de la Declaración de Valor Universal Excepcional. Para esto, se ha planteado continuar monitoreando las acciones que se llevan a cabo para identificar, registrar, proteger, promover y comunicar el patrimonio cultural inmaterial asociado al *Qhapaq Ñan*, tanto por los equipos técnicos locales y regionales, como por las instituciones que tienen a su cargo el cuidado del patrimonio

cultural inmaterial en cada país. En este proceso se considera indispensable involucrar a las comunidades locales para que conozcan los resultados de este monitoreo y participen en la toma de decisiones que lleven a la implementación de las acciones necesarias para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial asociado al Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

Los ejes de acción y sus respectivos indicadores de monitoreo identificados se incorporarán en la base de datos y en la aplicación *Ayllu* para facilitar el monitoreo de las acciones en torno a la preservación del patrimonio cultural inmaterial. Además, se decidió que este tipo de monitoreo debe realizarse de forma cruzada con el monitoreo del estado de conservación del bien, tomando en cuenta el "saber hacer" de las comunidades para la conservación de caminos prehispánicos. Este criterio requiere que algunos elementos del patrimonio inmaterial sean monitoreados a través de los factores y variables de conservación propuestos en el proceso del Informe Periódico de la Convención del Patrimonio Mundial, que ya fueron incluidos en la aplicación Ayllu y en la base de datos de conservación.

Los talleres efectuados ayudaron a identificar un marco de acción común orientado a entender la salvaguardia de forma integral, sostenible y endógena, sin buscar establecer una forma "pura" o "primigenia" de patrimonio cultural inmaterial, sino apoyar el desarrollo local de las comunidades, los usos tradicionales de los caminos prehispánicos y, al mismo tiempo, promover la continuidad de los conocimientos transmitidos oralmente respecto a la conservación y la cosmovisión andina. Este aprendizaje fundamental, ubicado en un contexto de fuerte globalización económica y cultural, pone de manifiesto que la sabiduría y la riqueza cultural de las comunidades asociadas son herramientas clave para el desarrollo local y el fortalecimiento de la identidad cultural.



Desafíos para la sostenibilidad de los logros en el monitoreo y la salvaguardia del valor inmaterial del Sistema Vial Andino

Un gran reto a futuro respecto al monitoreo y la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial asociado al Qhapag Ñan será la implementación de las herramientas desarrolladas incorporando a los diferentes actores territoriales (gobernanzas, municipalidades y autoridades regionales o locales), lo que garantizará su apropiación y el empoderamiento de las comunidades. Esto requerirá la validación de dichas herramientas en el campo con las comunidades locales con el fin de utilizar los resultados arrojados para realizar un análisis de la situación y para que las comunidades tomen las medidas necesarias para la salvaguardia del patrimonio inmaterial asociado al Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Al mismo tiempo, se considera importante mantener un diálogo fluido entre los seis países para compartir experiencias y generar procesos de retroalimentación, indispensables a la hora de considerar los diferentes tramos y sitios como una unidad dentro del sistema vial

Como se ha mencionado, durante la elaboración del expediente de nominación se realizó un registro de prácticas y expresiones de patrimonio cultural inmaterial. Este relevamiento se realizó con un enfoque comunitario, mediante una ficha de registro consensuada por los Estados Parte, con la participación de los pobladores locales. Una vez definido el programa de acción común, el desafío para lograr la sostenibilidad de esta propuesta consiste en involucrar de manera efectiva a las comunidades en el monitoreo de los elementos del patrimonio cultural inmaterial que les atañen, así como generar alianzas con otros organismos del

Estado a cargo del patrimonio cultural inmaterial en cada país, quienes son los responsables de establecer las políticas de salvaguardia a nivel nacional y de aplicarlas. Para ello, es necesario seguir fortaleciendo el trabajo de planificación participativa que se ha estado realizando en cada país con las unidades de gestión local, así como profundizar el diálogo intercultural en la gestión de este bien, todo lo cual permitirá garantizar la preservación del patrimonio cultural inmaterial, de forma integral y conjunta, en el ámbito regional.

Con relación a lo anterior, si bien existe un glosario de términos del patrimonio cultural inmaterial asociado al Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, que fue elaborado durante el proceso de nominación, 46 aún falta un largo camino para la armonización de conceptos teóricos que converjan en un lenguaje compartido en el trabajo de los seis países, por lo que se considera todo un desafío el difundir y arraigar la conceptualización teórica, así como la terminología especializada, entre los diferentes actores que integran el Qhapaq Ñan. Este amplio espectro abarca desde los equipos técnicos nacionales y locales, pasando por los niveles regionales y municipales de gestión pública, hasta las propias comunidades. Lo que requiere la armonización de contenidos no solamente entre los técnicos y especialistas, quienes son mayoritariamente funcionarios públicos, consultores y expertos, sino también entre los diferentes marcos normativos de los seis Estados Parte

El trabajo conjunto realizado a lo largo de este proyecto permitió reafirmar una visión común en un tema tan complejo y multidimensional como es el patrimonio inmaterial asociado al *Qhapag Ñan*. Los acuerdos resultantes

fueron la base para la formulación del diseño global, y de los obietivos, acciones e indicadores, de la base de datos para el monitoreo de estos valores, así como para los aspectos materiales del estado de conservación y la gestión de riesgos. Sin embargo, a futuro será necesario promover estos debates dentro de cada país, a nivel provincial y local, v con las comunidades locales, para ir consolidando la visión de conjunto en la salvaguardia del patrimonio inmaterial presente en el sistema vial.

El criterio (vi) para la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial le da sentido al carácter contemporáneo del Qhapaq Ñan. Sin duda alguna, el manejo de este aspecto de la nominación y estos últimos años de trabajo pueden considerarse como un aporte mayor para la futura implementación de la Convención del Patrimonio Mundial para bienes que integran importantes aspectos inmateriales.

> Página opuesta: Danza Tutiri Wayle de la época precolombina que representa la elaboración del Ch'uño y el intercambio de productos entre la región del Altiplano y los Yungas, considerada como una expresión cultural destinada a los jóvenes solteros © Ministerio de Culturas y Turismo/ Alfredo Pacheco Solares

⁴⁶ Mújica, R. 2012. Glosario de Manifestaciones y Atributos Culturales Inmateriales *Qhapaq Ñan-*Sistema Vial Andino. Proyecto *Qhapaq Ñan*. Sistema Vial Andino, Equipo Qhapaq Ñan Bolivia. Disponible en: https:// www.academia.edu/36515022/GLOSARIO_de_Manifestaciones_y_ Atributos_Culturales_Inmateriales_Qhapaq_Ñan_Sistema_Vial_Andino.



CUATRO AÑOS DE TRABAJO COLABORATIVO, ABRIENDO EL CAMINO PARA EL FUTURO DEL *QHAPAQ ÑAN*

Sin duda, el haber alcanzado la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial para el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, ha significado un gran reconocimiento y el hito más relevante dentro de las acciones de cooperación, intercambio de conocimiento, labores técnicas y formulación de políticas culturales compartidas por los seis Estados Parte que lo integran.

Posteriormente, y con el apoyo financiero del JFIT, la implementación del proyecto Apoyo al fortalecimiento del sistema de gestión participativo del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, ha sentado las bases del trabajo para fortalecer el sistema de gestión transnacional y definir estrategias y acciones conjuntas para garantizar el valor universal excepcional de este bien patrimonial, con todos sus desafíos y particularidades.

Este proyecto, implementado a lo largo de cuatro años de colaboración, permitió llevar a cabo una serie de actividades que han venido atendiendo las necesidades de formación existentes de los equipos técnicos nacionales y locales para la conservación física de los diversos sitios y caminos del *Qhapaq Ñan*, plasmadas en intervenciones de gestión participativa y uso público, y en la evaluación de posibles proyectos de desarrollo. Asimismo, permitió fortalecer el trabajo de seguimiento de diversos temas relacionados con el estado de conservación, la gestión de riesgos y la salvaguardia del patrimonio inmaterial en cuestión, integrando en todo ello el conocimiento de los habitantes que forman parte de este vasto sistema vial.

No obstante los múltiples logros ilustrados en este capítulo, al llegar al término del proyecto es importante señalar que para responder a estos retos se requiere continuidad, y una permanente y constante acción conjunta. Contribuir a la sostenibilidad del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, implica garantizar la preservación de sus atributos y características forjados en el pasado. Al mismo tiempo, requiere no perder de vista sus condiciones, la realidad de su entorno y su estado actual de conservación, así como mantener el objetivo de velar por que este legado se transmita a las futuras generaciones.

En este sentido, considerando la sostenibilidad del bien, y con la intención de inspirar nuevas acciones e iniciativas, el siguiente capítulo contempla diversos aspectos que atañen a este complejo y rico bien del Patrimonio Mundial, de tal forma que estas cuestiones clave para la gestión del *Qhapaq Ñan*, se consideren en el marco de los grandes retos de la Convención del Patrimonio Mundial hoy en día, y dentro de la realidad andina. Como ha quedado de manifiesto en las labores de los especialistas, estos esfuerzos se llevan a cabo de manera que los diversos actores del territorio puedan ver reflejadas sus formas de vida, junto con las nuevas maneras de pensar y convivir en los Andes, tal como lo hicieron sus antepasados, a fin de generar una simbiosis entre lo monumental y lo patrimonial, lo político, lo técnico, lo geográfico y lo comunitario.

Página opuesta: Participantes en el primer taller sobre el monitoreo del patrimonio cultural inmaterial del *Qhapaq Ñan* en Pasto, Colombia: foto tomada frente a un mural elaborado en homenaje a las comunidades indígenas que habitan el Departamento de Nariño (febrero, 2018) © Universidad de Nariño/Jonny Rosero





UN ITINERARIO CULTURAL VIGENTE QUE TRASCIENDE FRONTERAS Y CONECTA MEMORIAS VIVAS



Sitio arqueológico de Tarmatambo: ejemplo de parada en el itinerario cultural, Junín, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

Dado que los itinerarios culturales son una de las categorías de valoración y manejo patrimonial incorporadas recientemente en los procesos de la Convención, como respuesta a la natural evolución de la interpretación social del patrimonio, sus retos de gestión son múltiples y complejos. La categoría patrimonial precedente, la de los paisajes culturales, ya evidenció las complejas relaciones entre los requerimientos de los ecosistemas, las necesidades y tecnologías de las culturas productivas y el patrimonio inmaterial asociado. Esta complejidad se vuelve exponencial en los itinerarios culturales, los cuales generalmente se caracterizan por ser un bien seriado, compuesto por varios lugares de valor patrimonial, y que pueden estar dispersos en un territorio de gran extensión, a veces de carácter transfronterizo. 47

Si un conjunto de bienes inmuebles de valor patrimonial, provenientes de una etapa cultural excepcional de la humanidad, se encuentra en entornos de diversas características geográficas, repartido de forma discontinua en una amplia extensión del territorio, y además cuenta con interpretaciones y costumbres localmente diferenciadas, así como con distintos instrumentos legales y administrativos, resulta un itinerario cultural sumamente complejo de gestionar. El Qhapaq Ñan cuenta con 137 tramos de camino, con 308 sitios arqueológicos patrimoniales asociados, repartidos a lo largo de 6.000

⁴⁷ Sanz, N. 2004. *Tejiendo los lazos de un legado. Qhapaq Ñan - Camino* Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal, Lima, Representación de la UNESCO en Perú. p. 33.



Tramo del *Qhapaq Ñan* cerca del poblado de Tinko, Perú © SA Expeditions/Nick Stanziano*

kilómetros, 48 que se ubican desde el nivel del mar hasta sobrepasar los 5.000 metros de altura, dentro de un territorio administrado por seis países; en consecuencia, los retos que se han superado durante más de una década de gestión del Qhapaq Ñan pueden considerarse como un inmenso logro.

Dados estos parámetros, la identificación de los componentes patrimoniales más presentes es un reto por lo que se refiere a sus características físico-materiales como funcionales. Estos elementos contienen los atributos reconocibles que sustentan su valor universal excepcional (VUE), como su denominación en cada una de las lenguas vivas y modismos del habla local que quedó incorporada en el proceso de registro del itinerario cultural. Cada componente seriado del bien contiene y aporta valiosos testimonios que permiten inferir la transmisión de constantes culturales, identificadas como atributos específicos del bien cultural. En cambio, las variables detectadas por la morfología, los materiales y las técnicas presentes en el sistema vial, así como los usos locales, hacen altamente compleja la definición de marcadores culturales uniformes. Un catálogo de estos bienes materiales y de sus valores es el primer gran reto a la hora de conceptualizar y definir la categoría de un itinerario cultural.

El concepto de itinerario como metodología de valoración y conservación patrimonial fue desarrollado por el ICOMOS a partir de 2003 y, desde entonces, ha sido impulsado por la UNESCO atendiendo a los criterios establecidos en la Convención del Patrimonio Mundial. El camino de peregrinación a Santiago de Compostela en España es un primer ejemplo de itinerario reconocido en Europa en el

siglo XIII.⁴⁹ Esta ruta contó con la primera documentación de un itinerario conocido, el Códice Calixtino. En el libro V, Liber Preregrinationis, 50 se presenta un detallado relato de la ruta: oratorios y templos, lugares de alojamiento y comida, así como avisos de peligros y salteadores. Esto facilitaba a los miles de peregrinos europeos la posibilidad de viajar sin mayores sobresaltos conociendo las ventajas y las dificultades que se pueden presentar a lo largo del camino.

En América Latina, la lectura patrimonial de amplios territorios tendría como primer resultado la validación de paisajes culturales a lo largo de rutas históricas, como fue el caso de la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial de la Quebrada de Humahuaca en Argentina, en 2003, la cual sigue el itinerario de un camino inca en la zona, que fue reforzado por el ferrocarril en el siglo XIX. En 2010 el Camino Real de Tierra Adentro en México, se inscribió bajo esta misma categoría.

La Carta de Itinerarios Culturales del ICOMOS deja claramente establecida la importancia del territorio y el paisaje en la determinación y lectura de una ruta cultural. El entorno territorial, ya sea natural o cultural, urbano o rural, enmarca al itinerario cultural, le proporciona un particular contexto, caracterizado por elementos y valores tanto de naturaleza física como inmaterial, y es fundamental para la comprensión, conservación y disfrute del mismo. Los diversos paisajes, con sus rasgos distintivos propios en las diferentes zonas, regiones y comarcas, contribuyen

a caracterizar las distintas secciones del conjunto del itinerario, enriqueciéndolo con su diversidad. La relación con la naturaleza se hace especialmente sensible en aquellos tramos donde la presencia del paisaje forja el carácter local.

En el tema de sostenibilidad ambiental, se atienden las orientaciones de las Naciones Unidas que adopta en 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible "a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia".⁵¹ Entre los 17 ODS que plantea la Agenda, el 14 y 15 refieren a la conservación de los ecosistemas y la diversidad biológica en el mundo. El *Qhapag Ñan* incluye en su inscripción paisajes que integran elementos culturales en contextos naturales de gran importancia nacional e internacional. El Parque Arqueológico de Ragchi (Perú), el Parque Nacional y Área Natural Madidi (Estado Plurinacional de Bolivia) y la Reserva Provincial de Flora y Fauna Los Andes, los Parques Nacionales San Guillermo y Aconquija y la Reserva de Biosfera de las Yungas (Argentina) son algunos ejemplos de la relación directa que existe entre áreas naturales y bienes de patrimonio cultural, cuya conservación beneficia a ambos componentes. La Convención del Patrimonio Mundial ha reconocido este tipo de zonas protegidas como paisajes culturales desde 1992, diferenciándolos en paisajes relictos y paisajes continuos, ambos identificables también a lo largo del sistema vial. Por tanto, es importante dar seguimiento de manera conjunta a los proyectos de gestión de bienes del Patrimonio Mundial que se encuentran compartiendo espacios culturales y naturales, tal como se hace en los sitios de categoría mixta, en particular aquellos donde los ODS pueden ser impulsados y monitoreados conjuntamente.

⁴⁹ El itinerario cultural Camino de Santiago de Compostela (España) fue inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial en 1993 bajo los criterios (ii), (iv) y (vi), y luego extendido y renombrado en 2015 como Caminos de Santiago de Compostela: Camino francés y Caminos del Norte de España. Más información está disponible en la siguiente página web del Centro del Patrimonio Mundial: http://whc.unesco.org/en/list/669.

⁵⁰ Xacopedia. 2015 [c. siglo XII]. Codex Calixtinus. Bolanda. https://xacopedia.com/Codex_Calixtinus.

⁴⁸ UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial. 2019. Statement of Outstanding Universal Value: Qhapaq Ñan, Andean Road System. Recuperado de https:// whc.unesco.org/en/list/1459.

⁵¹ Noticias ONU. 2019. La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Noticias ONU. 25 septiembre 2015. https://news.un.org/es/story/2015/09/1340191



Misiones jesuíticas de los guaraníes: bien del Patrimonio Mundial seriado y transfronterizo, Argentina y Brasil © Ko Hon Chiu Vincent



Sección inicial de la Ruta de la Seda: red de rutas del corredor Chang'an-Tianshan © Conservation Institution of the Site of Yar City

Los itinerarios culturales, al agrupar múltiples sitios conectados por un vínculo histórico y cultural, también se presentan, en la mayoría de los casos, como bienes seriados. En este sentido, representan la totalidad de las relaciones funcionales del itinerario como una unidad conceptual, de manera que, independientemente de su distancia y discontinuidad espacial, pueden ser interpretados como parte integral de un sistema y como un sitio en sí mismo. En esta clase de bienes patrimoniales, y aún más los inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, los componentes deben demostrar vínculos sociales, culturales o funcionales, considerando el manejo y las propiedades de los componentes como un conjunto, a fin de evitar una fragmentación excesiva del bien.

Tal como se establece en las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, aspectos cruciales de la gestión tales como la diversidad cultural y la participación de los distintos actores sociales deben considerase dentro de una perspectiva de interculturalidad, donde la ciudadanía juega un papel primordial por su dimensión ética y política. Cada uno de los componentes que integran un bien seriado contribuyen a su valor universal excepcional (VUE), y ello debe quedar claramente especificado en el expediente de nominación.⁵² En todos los bienes patrimoniales, "la interculturalidad, en función del patrimonio compartido, tiene diferentes visiones según sean las culturas que las valoran y ello debe ser reconocido. La base de la interculturalidad es el desarrollo de la identidad y la pertenencia étnica".53 Un papel más activo y comprometido de los distintos actores sociales permite

lograr un adecuado monitoreo, atención, conservación e interpretación participativa de los componentes materiales donde este valor se expresa y reconoce.

Las Misiones Jesuíticas de los Guaraníes en Argentina y Brasil, así como la Ruta de la Seda en China, Kazajistán y Kirguistán, entre otros, son ejemplos de inscripciones de bienes seriados en la Lista del Patrimonio Mundial que tienen la particularidad, junto con el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, de ser itinerarios culturales transfronterizos. Estos bienes interconectan diferentes culturas y tradiciones, y evidencian una manera particular de ocupar el territorio que las vincula al resto de los componentes a través de interacciones sociales, políticas y económicas.

En todos estos casos, en muy distintos contextos culturales, una ruta implica un itinerario con tiempos y paradas específicas, que constituyen los eslabones fundamentales del recorrido y son los elementos tangibles que dan evidencia física de su existencia. En el caso del Qhapaq Nan, estos bienes inmuebles a veces son fácilmente identificables en todo el sistema vial, mientras que en otros, por su antigüedad, o por tratarse de recorridos marítimos, o encontrarse en zonas desérticas o selváticas, es más complejo establecer sus huellas físicas. Los itinerarios culturales no son, por tanto, simples vías históricas de comunicación que incluyen o conecten diversos elementos patrimoniales, sino singulares fenómenos históricos que no pueden crearse con la imaginación o el simple deseo de establecer y listar conjuntos asociativos de bienes culturales que posean rasgos comunes.

⁵² UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial. 2019. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. París, UNESCO, p. 38.

⁵³ De Roja, D. 2004. Tejiendo los lazos de un legado. Qhapaq Ñan - Camino Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal. Lima, Representación de la UNESCO en Perú, p. 54.

El Sistema Vial Andino como Patrimonio Mundial: el resultado de un aprendizaje acumulativo en el territorio de los Andes

La categoría patrimonial de itinerario cultural ofrece una nueva alternativa para la interpretación y la conservación de la herencia patrimonial colectiva contemporánea. Es un concepto complejo, conformado por un discurso unitario de valores patrimoniales, validado por diversos atributos y paisajes dispersos que le dan especificidad a cada caso. Y al mismo tiempo, abre nuevas oportunidades y plantea arduos retos de protección y gestión.

Los retos en la conservación de los bienes inmuebles han evolucionado significativamente en los últimos 50 años. Al principio se comenzó con el bien patrimonial aislado, el espacio natural, los sitios arqueológicos o las edificaciones históricas, y continuó con la conservación de conjuntos urbanos o rurales, con amplias áreas de amortiguamiento. Luego surgieron los conceptos de centros históricos y poblados tradicionales, con amplias zonas protegidas, donde equilibrar la conservación del bien y el ser lugares habitados, representaron y, aún representan, retos complejos. Poco después, la necesidad de definir conceptualmente la protección de los entornos de los monumentos se elevó a una escala mayor. Del territorio protegido se dio paso a la gestión de los jardines y los paisajes culturales, donde la geomorfología de una amplia demarcación, la vegetación autóctona e incorporada, su antropomorfización histórica y su dinamismo productivo deben ser administrados en complejas unidades de manejo, con legislaciones superpuestas y donde participan múltiples actores públicos y privados cuya opinión debe ser escuchada y atendida. Sin embargo, ninguna de las categorías previas es tan desafiante en cuanto a su formulación y gestión como la de un itinerario cultural y aún más cuando se trata de un bien patrimonial de una escala y diversidad como las del Qhapag Ñan.

En la estructuración de series de atributos tangibles se puede incluir a los bienes edificados que corresponden a varias de las tipologías, pero es el territorio, el paisaje, el recorrido, lo que caracteriza a cada sector del itinerario cultural. Estos elementos han conjugado regularmente diversas funciones sociales en su devenir histórico, aunque, generalmente, una de ellas es la más evidente y representativa. Así, por ejemplo, una ruta comercial se asocia con frecuencia a festividades religiosas, o una ruta de control administrativo de un estado buscará, ante todo, la interconexión de las capitales regionales y las zonas productivas.

El análisis de estas dinámicas conforma la valoración patrimonial del Sistema Vial Andino, un bien definido a partir de conjuntos dispersos, de componentes patrimoniales segmentados y dispuestos en inmensos territorios, con una unidad asociada a un discurso de valores compartidos. Ello obliga a coordinar su conservación y gestión con múltiples sectores de la población, con las comunidades locales y las diversas autoridades; en un marco de múltiples regulaciones. y de lenguas y visiones del mundo heterogéneas. El reto de su gestión se vuelve mayor cuando el bien patrimonial, en su unidad, traspasa fronteras internacionales, incrementando su complejidad.

A nivel local, es necesario definir las áreas de amortiquamiento de los diferentes tramos y sitios arqueológicos que forman parte del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Con este fin, las curvas de nivel naturales a lo largo del camino se utilizaron como referencia, permitiendo una clara definición de sus límites, los que quedaron expresados en mapas de protección. Dada la complejidad del registro requerido y la necesidad de coordinar la protección de cada sitio con

las comunidades y las autoridades nacionales y locales, se tuvo que tomar en cuenta: los aspectos paisajísticos y las características geográficas, la evidencia de sitios arqueológicos asociados, las fuentes históricas, la tradición de usos y costumbres, los riesgos naturales y antrópicos, las fuentes de presión externa, y las legislaciones nacionales y regionales, entre otros aspectos.

Para un bien como el *Qhapaq Ñan*, es necesario aceptar la revisión y actualización de las zonas de amortiguamiento con un sentido único y compartido de su objeto debido al grado de complejidad, a los múltiples actores sociales involucrados, y a la diversidad de leyes y reglamentos. Además, es preciso elaborar colaborativamente un marco de trabajo metodológico y argumentativo compartido por los seis países. Antes de proponer una enorme expansión de los límites de amortiquación de los compontes, se exploran otros mecanismos de protección de las áreas, asumiendo criterios como las capacidades de los gobiernos locales, las áreas naturales protegidas, los suelos con reglamentación o las zonas de producción agrícola sustentable, así como los usos y la vinculación de los pobladores locales y de las comunidades en torno al sistema vial.

Estos desafíos múltiples se transforman en una oportunidad al permitir el intercambio de experiencias. Ofrecen posibilidades para explorar nuevos criterios de conservación e intervención, así como para comprender la estrecha interrelación del patrimonio material con las prácticas ancestrales de vida v la ritualidad de las comunidades que conviven con el Qhapag Ñan. De igual forma, obligan a identificar los múltiples riesgos que amenazan el patrimonio y las formas de mitigar sus impactos, así como a estudiar las oportunidades de desarrollo sostenible y de mejora de la calidad de vida de las comunidades, objetivo que debería ser central en toda acción patrimonial.

El itinerario cultural hoy denominado el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, representa una oportunidad única de aplicar, en un vasto territorio, los conceptos básicos contenidos en el espíritu de la Convención del Patrimonio Natural y Cultural de la UNESCO de 1972. Con esta propuesta de interpretación del patrimonio se restablece la interrelación de las culturas ancestrales con aquellas que prevalecen en los diferentes territorios andinos que recorre el Qhapaq *Ñan*. El origen y el destino de un camino no siempre es fácil de determinar; como se explica en la Carta de Itinerarios Culturales del ICOMOS, aprobada en Quebec en 2008, cuando los itinerarios culturales apenas empezaban a conceptualizarse como categoría del Patrimonio Mundial. La complejidad de la definición de los límites del bien patrimonial siempre es un reto, pues se trata de crear artificialmente una sección delimitada a partir de una continuidad cultural territorialmente muy amplia. El valor del conjunto compartido debe extraerse de una interpretación superior del patrimonio, propia de esa ruta, ya que su valor es más grande que la suma de los elementos que lo integran y es el que, en última instancia, establece la significación patrimonial del bien como unidad. 54

La protección del Sistema Vial Andino: un esfuerzo de cooperación internacional y transfronteriza

La tarea primordial que estos seis países enfrentan es la conservación del valor universal excepcional de un sistema de bienes arqueológicos y el fortalecimiento de su relación con las comunidades que habitan en su entorno. En esta labor, los seis Estados Parte involucrados han aportado su

54 ICOMOS, 2008, ICOMOS Charter on Cultural Routes, Adoptada en la XVIa Asamblea General del ICOMOS, 4 de octubre de 2008. Quebec.

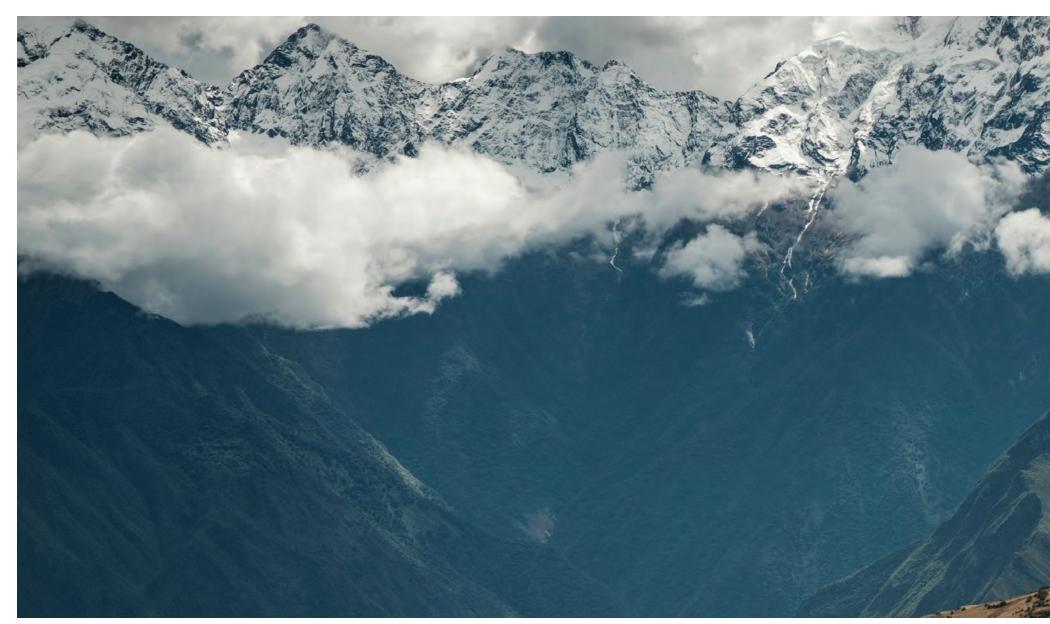
experiencia técnica en programas de conservación y han demostrado su voluntad política de trabajar juntos. Un bien patrimonial de esta dimensión, muy probablemente, sería imposible que fuera manejado por un solo Estado, no sólo por la cuestión de ser propiedad transfronteriza, sino por los complejos mecanismos y niveles de gestión que su conservación implica, así como por las distintas políticas y estructuras normativas que rigen a los diferentes territorios. Se busca la protección, difusión e integración pluricultural de 137 tramos de camino con un total de 616 kilómetros. que incluyen 308 sitios arqueológicos, distribuidos a lo largo de 6.000 kilómetros que presentan una dimensión temporal de la ocupación de un territorio, marcando al mismo tiempo el origen individual de cada componente.

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, plantea el desafío de velar exitosamente por su autenticidad e integridad mediante el trabajo armonioso entre los seis países, en una iniciativa que articula no sólo las diferentes experiencias en conservación, sino que fundamentalmente innova un sistema de gestión: construido a partir de una visión común del valor universal excepcional del bien, con la participación activa de las comunidades que comparten ese espacio.

La colaboración internacional resultante se caracteriza por un aprendizaje continuo en las dinámicas de gestión de un bien patrimonial compartido de estas características, con múltiples componentes diferenciales, cuya suma de valores constituye un caso de estudio en sí mismo. Lograr la permanencia y el apoyo político y financiero de este conjunto multinacional de instituciones es un reto que deberán sortear los seis países, como va han venido haciendo en los últimos años. La responsabilidad técnica de la gestión se ejerce mediante la implementación y seguimiento de los programas de monitoreo del estado de conservación, de los riesgos y del patrimonio cultural inmaterial. En los procesos de protección de este bien complejo y diverso, ahora cuenta con el apoyo de especialistas adecuadamente capacitados y con las comunidades asociadas.

De igual manera que en el trabajo internacional, los equipos técnicos nacionales y los representantes comunitarios han conjugado sus esfuerzos para lograr la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, lo cual significa que, más allá de cumplir con requisitos teóricos, técnicos y prácticos para este reconocimiento, se ha buscado potenciar la conservación y apropiación del patrimonio local por las poblaciones que recorre el Qhapag Ñan, revalorando y fortaleciendo su cultura, así como estrechando los vínculos que existen entre

La cooperación internacional ha sido otro factor fundamental para esta iniciativa desde sus inicios en 2002. Cabe destacar el apoyo brindado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) en la preparación del expediente de nominación, y por organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el plan de acción regional para el Qhapag Ñan y otras iniciativas; así como el proyecto Apoyo al fortalecimiento del sistema de gestión participativo del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino auspiciado por el Gobierno de Japón, que reforzó los procesos de monitoreo y capacitación en distintos temas de conservación y gestión. Este último, como se ha ilustrado en la presente publicación, ha permitido espacios de encuentro y capacitación de suma importancia para velar por el futuro de este bien único del Patrimonio Mundial, y fortalecer una conservación sostenible coordinada, participativa, eficaz y dinámica, orientada hacia la preservación de los vestigios tanto materiales como inmateriales.



La cordillera de Vilcabamba vista desde el camino que cruza encima de la localidad de Cachora, región de Apurímac, Perú © SA Expeditions/Kevin Floerke*





El Qhapaq Ñan: ejemplo de buenas prácticas en cooperación internacional

Alfredo Conti

Docente de la Universidad Nacional de La Plata, Argentina y experto del ICOMOS Internacional

Cooperar: Obrar con otros para la consecución de un fin común. La cooperación internacional constituye un aspecto básico de la Convención del Patrimonio Mundial; se la menciona como un mecanismo orientado a secundar a los Estados Parte en los procesos de identificación, protección, conservación y legado a las generaciones futuras del patrimonio cultural y natural. Por su parte, las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial establecen, en su Anexo 3, que las rutas patrimoniales ofrecen un "marco privilegiado para el entendimiento mutuo, para un enfoque plural de la historia y una cultura de paz"; su "significado cultural proviene de los intercambios y del diálogo multidimensional a través de países o regiones".

El *Qhapaq Ñan* se erige como una de las grandes proezas de la humanidad: una red de caminos que enlaza, a lo largo de la cordillera más extensa del planeta, regiones, paisajes, climas y culturas diversos; un sistema de comunicación construido a través de siglos con los aportes de diferentes culturas que poblaron la región Andina y que sirvió para el tránsito de personas y bienes, pero también de creencias, ideas y conocimientos.

La inscripción del *Qhapaq Ñan* en la Lista del Patrimonio Mundial es un ejemplo de las mejores prácticas en lo concerniente a la cooperación internacional en varios sentidos. Por una parte, seis países de América del Sur trabajaron arduamente en conjunto durante más de una década para llegar a la nominación, en torno a investigaciones que permitieran identificar y seleccionar los componentes de la serie y su contribución al valor universal excepcional del bien. La labor conjunta no concluyó con la inscripción, sino que, más bien, dio inicio a una nueva etapa de cooperación, orientada, entre otros aspectos, a la gestión coordinada, a la implementación de tecnologías de avanzada para el monitoreo y el manejo de riesgos, y al establecimiento de pautas para el uso público y el aprovechamiento sostenible de los componentes del bien seriado.

Si bien existen aspectos que han facilitado, en comparación con otros itinerarios culturales del mundo, la labor cooperativa, como el idioma común o la contigüidad territorial, cabe resaltar que los seis Estados Parte han privilegiado una iniciativa conjunta que superara sus intereses individuales, priorizando de este modo la oportunidad de integración regional y la valorización y protección conjunta de este importante legado, que une sus historias y su identidad cultural.

Hay un aspecto que merece ser destacado especialmente: la cooperación, tanto en las etapas previas a la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial como en las posteriores, incluyó la participación de una amplia gama de actores sociales, entre ellos las comunidades directamente vinculadas a los sitios han tenido un papel fundamental; sus saberes ancestrales, transmitidos durante siglos de generación en generación, han alimentado y complementado el trabajo de los expertos. En este sentido, el bien constituye, a la vez, un modelo de integración de saberes y prácticas de gestión, que puede erigirse en ejemplo para casos similares.

En síntesis, el camino recorrido desde que surgió la idea de nominar el *Qhapaq Ñan*, Sistema Vial Andino, como bien Patrimonio Mundial, ha permitido cumplir con algunos objetivos fundamentales de la Convención: alentar la cooperación internacional, generar un espacio de trabajo conjunto, compartir conocimientos, saberes y habilidades y fundar una cultura de paz y entendimiento mutuo a través de resaltar los elementos comunes, así como las diferencias y matices. Una importante lección aprendida a la vez que transferible dentro y más allá de la región.



MÁS ALLÁ DE LA MONUMENTALIDAD: LA VITALIDAD DEL **PATRIMONIO INMATERIAL**

Los atributos que fundamentan el valor universal excepcional de cada uno de los componentes de un sitio patrimonial se han desarrollado a través de los años, a veces de siglos o incluso milenios, como parte de un sistema dinámico de relaciones históricas, representado por los bienes culturales materiales asociados a su existencia. En el *Qhapaq Ñan*, esta presencia se confirma con la permanencia de valiosos elementos tangibles, mayoritariamente de carácter arqueológico, que actúan como certificación física de su existencia; obras que cumplían funciones esenciales en el sistema vial en el momento de su expansión histórica en el siglo XVI. Han transcurrido más de cinco siglos desde el periodo de máximo apogeo de esta extraordinaria vía de conexión continental destinada al traslado e intercambio de personas, bienes e ideas, donde se hacía despliegue de la unidad dual ser humano-naturaleza.

A lo largo de lo que fuera una arteria vital de dimensión continental, siquen existiendo diversas comunidades que perpetúan una concepción del mundo, y expresiones culturales inmateriales, heredadas y transmitidas por siglos, de generación en generación, cuya continuidad cultural da sentido al conjunto de tramos del camino que hoy aparecen como desconectados. En el Qhapaq Ñan, esta continuidad logra no sólo una valoración local, sino que proporciona la posibilidad cierta de un proceso de conservación y gestión participativa del bien.

Los testimonios materiales de un bien patrimonial contienen los atributos que dan evidencia tangible de un capítulo de la historia de la humanidad, contribuyendo cada uno a la comprensión de la excepcionalidad de un sitio. Estos

marcadores materiales son referentes indispensables en los criterios de la Convención y de la nominación de un bien a la Lista del Patrimonio Mundial, por lo que velar por su autenticidad e integridad es un requisito previo a toda actividad de conservación. Cuando en un itinerario cultural se comprueba la presencia de rutas definidas, y de obras construidas para lograr una comunicación segura y estable, éstas se convierten en el marcador primario de la valoración v por ende de los esfuerzos de conservación.

En el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, los extensos caminos construidos durante varios siglos para los seres humanos y animales de carga les permitieron vivir juntos y dominar una desafiante geografía que, a su vez, era su mayor riqueza. Sorteando múltiples variaciones morfológicas y empleando técnicas de construcción tales como los puentes, las canalizaciones, los muros y contrafuertes, el sistema vial vinculaba los conjuntos construidos con sus distintas funciones asociadas. Hoy, estos vestigios materiales permanecen como sitios arqueológicos que albergan una amplia variedad de actividades y configuran su unicidad: postas, almacenes y graneros, residencias, conjuntos administrativos y centros religiosos. Forman parte indisociable de la múltiple y diversa materialidad del camino, y contribuyen a la excepcionalidad e integridad del bien.

Desde el inicio del proceso de nominación del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, uno de los retos más complejos era el de denominar y catalogar estos remanentes arqueológicos. Aunque eran reconocibles en su lectura genérica, cada uno de ellos aportaba información diferenciada en sus materiales v sistemas constructivos, así como en su dimensión, su

estética v su relación con otros componentes v con el propio camino. La convicción de estar en presencia de un coniunto concebido con fines similares, pero a la vez con múltiples particularidades, es una de las fortalezas del Qhapaq Ñan, tanto como objeto de estudio que como vía de comunicación y transmisión cultural en sí misma. El camino no existiría sin postas y marcadores, lugares de descanso, almacenaje v suministro, representados por obras como los tambos, kallankas y golgas, junto con múltiples construcciones defensivas aunadas a innumerables poblados con estructuras agrícolas, de canalización y manejo de fuentes de aqua y andenes de cultivo.

Asimismo, los sitios remanentes de minería, salares, lugares de culto y santuarios, le dan un carácter particular a los caminos que conectan con los santuarios de altura, ubicados en los puntos más elevados de las montañas andinas. Los puntos nodales del camino eran los núcleos poblados y las capitales regionales, centros de poder religioso, político y militar, así como espacios generadores de cultura y tradiciones, que aún hoy son portadores del flujo vital del espíritu y de los conocimientos inmateriales, que enriquecen el legado y constituyen en conjunto el valor integral del *Qhapag Ñan*.

La presencia de valiosos elementos tangibles del sistema vial se complementa con expresiones culturales inmateriales, que sobreviven hasta hoy. Estas manifestaciones se mantuvieron vigentes durante siglos, fueron transformándose, y hoy contribuyen al sentido y significado del *Qhapaq Ñan*, y a cada uno de sus tramos en particular. Los elementos inmateriales del itinerario cultural y su relación con las evidencias materiales del camino fueron detallados cuidadosamente



Alegoría musical con instrumento andino en Puno, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

en el expediente, y reconocidos en la Declaración de Valor Universal Excepcional bajo el criterio (vi) para la inscripción de un bien en la Lista del Patrimonio Mundial. En algunos casos, el camino mismo continúa siendo el exponente de una tradición integrada al bien cultural en su función básica: comunicar y trasladarse. Un ejemplo excepcional es la tecnología heredada en los puentes colgantes, testimonios esenciales de la necesidad de atravesar los numerosos ríos v precipicios a lo largo del camino, hoy desaparecidos casi en su totalidad

El ejemplo de valoración, difusión y gestión del puente Q'eswachaka es uno de los resultados tangibles del reconocimiento social de la herencia del Qhapag Ñan. Diversos organismos de cada país han tomado medidas para conservar el patrimonio material en relación con los valores locales y la salvaguardia de tradiciones, técnicas, sistemas de gestión tradicional, fiestas, ritos, costumbres, así como componentes del territorio (ríos, montañas, cuevas, lagunas), humanizados e incorporados como parte de los valores inmateriales heredados, e indicadores del carácter y el espíritu del lugar. A ello se suma la relación, compleja y complementaria, entre las diversas comunidades en la construcción de una lectura del camino andino, como vector de convivencia.

Las lenguas indígenas aún empleadas a lo largo del sistema vial, en este caso el guechua y el aymara, destacan como indicadores vivos y medios de transmisión de conceptos, valores, conocimiento del medio y de técnicas de reproducción de bienes agrícolas y artesanales, así como de dinámicas de la vida social. La *minga*, los mercados abiertos y las fiestas son aún algunas de las tradiciones ancestrales con mayor vitalidad y peso económico a lo largo del Qhapaq *Ñan.* Todas ellas fundamentales como dinámicas de gestión colectiva y que deben ser integradas en los planes de manejo de los sitios.

En el trabajo que se llevó a cabo desde 2005, con el estudio en campo de las distintas secciones factibles de ser integradas en una nominación seriada del Patrimonio Mundial, los países identificaron las dinámicas y atributos inmateriales de cada uno de aquellos sectores valiosos del Qhapaq Ñan, lo que respaldó la inclusión del criterio (vi), con base en la información obtenida a través de las hojas de registro orales y etnográficas definidas por los equipos técnicos. En cuanto a las expresiones y tradiciones la información está organizada por categorías: carácter sagrado y ritual, conectividad e integración, y valores ancestrales de carácter sagrado y simbólico, todos ellos asociados a la estructura de valores comunitarios. Los vastos resultados de la investigación se encuentran registrados en fichas técnicas, incluidos los mapas temáticos etnográficos elaborados, y se encuentran disponibles en los bancos de datos de los equipos técnicos de los Estados Parte.⁵⁵ No hay camino que no haya dejado una herencia cultural inmaterial que influya en la cultura vigente, independientemente de su permanencia y vitalidad como parte del Sistema Vial Andino.

Identificar, valorar y salvaguardar el patrimonio inmaterial reconocido es sin duda uno de los retos más difíciles para la gestión del *Qhapag Ñan*. Requiere ante todo un compromiso de participación de las propias comunidades, sin el concurso de las cuales sería prácticamente imposible hacerlo. El patrimonio inmaterial está sujeto a la evolución y al cambio que la propia sociedad imprime, por lo que se busca "salvaguardarlo", no "conservarlo". Ello implica que los mitos, conocimientos y expresiones culturales son valorados y conocidos por toda la comunidad, mientras que nuevas prácticas, técnicas, materiales y conocimientos se incorporan favorablemente, sin poner en riesgo la permanencia de

este patrimonio transmitido de generación en generación. Este seguimiento y evaluación de las nuevas prácticas requiere una atención particular cuando la expresión cultural tradicional se despliega en dinámicas comerciales, especialmente en el turismo.

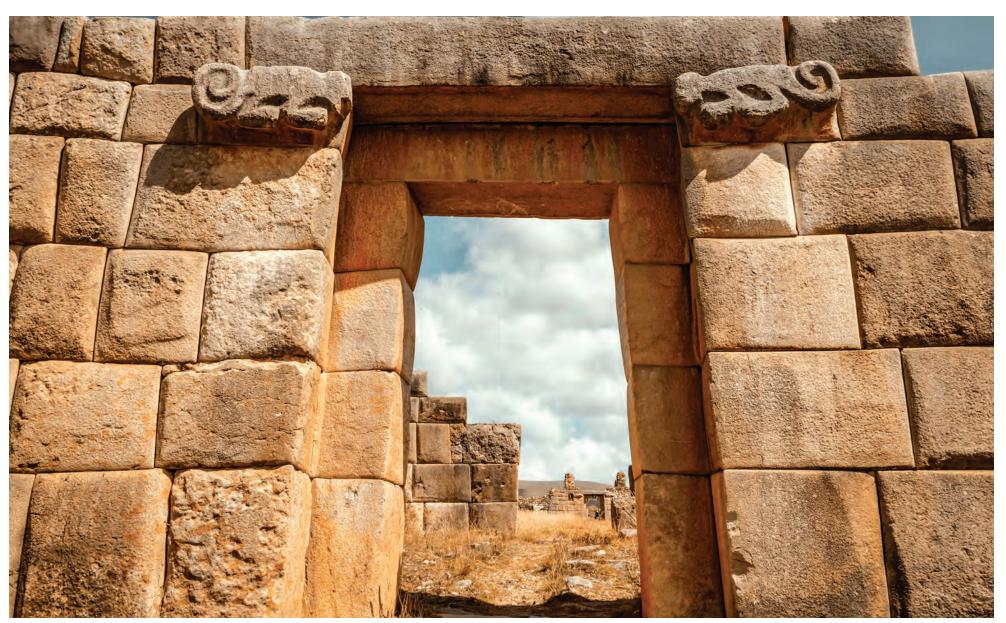


Caminata binacional en la sección Sisipampa-Pomata. Puno © José Luis Matos

⁵⁵ Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2017. State of Conservation Report submitted for examination by the World Heritage Committee: Qhapag Ñan, Andean Road System. https://whc.unesco.org/en/soc/3717



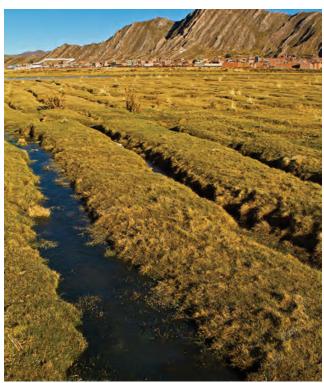
Poblador de la localidad de Huaritambo, Ancash, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Portada en piedra en el sitio arqueológico de Huánuco Pampa, Huanuco, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú







Página opuesta: Vista panorámica del Complejo Arqueológico de Ingapirca y el paisaje natural andino que lo rodea, Ecuador © Uwe-Bergwitz/ iStock/ via Getty Images*

Derecha: *Qolqas* (instalaciones de almacenamiento) de Zapahuira. Subtramo Putre-Zapahuira, región de Arica y Parinacota, Chile © Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile/Jorge López Orozco

Arriba: Surcos de irrigación, conocidos como camellones o *waru waru*, Bolivia © Proyecto QÑ-Bolivia





Arriba: Vista de la cumbre nevada del volcán Llullaillaco, Salta, Argentina © Bernardo Cornejo Maltz

Derecha: Vista del Complejo Arqueológico de Chinchero, Cusco, Perú © SL_ Photography/ iStock/ Getty Images*

Página opuesta: Acopio de forraje de ganado en la pampa altiplánica boliviana © Proyecto QÑ-Bolivia





El puente colgante Q'eswachaka: un ejemplo destacable del patrimonio inmaterial del . Qhapaq Ñan

El Q'eswachaka, situado en la región de Cusco, Perú, es el único puente colgante del Qhapaq Ñan que se renueva anualmente desde la época inca. De los numerosos puentes que conectaban, y siguen conectando, las poblaciones a lo largo del sistema vial, el puente Q'eswachaka es considerado uno de los más espectaculares y singulares. Con un largo de casi 30 metros, conecta ambos lados del río Apurímac, y está construido con enormes sogas de la fibra vegetal local ichu trenzadas meticulosamente (pasto natural del altiplano andino).

En el marco de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO de 2003, los conocimientos, técnicas y rituales vinculados a la renovación anual del puente Q'eswachaka fueron inscritos en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad en 2013.⁵⁶ La reposición cíclica del puente colgante de Q'eswachaka no corresponde a una materialidad pétrea (como la mayor parte de los componentes del Qhapaq Ñan), sino a un objeto técnico resultado de un complejo ritual y un profundo conocimiento de las dinámicas de fuerzas y de las capacidades de resistencia de los materiales que se requieren para su tejido y su estabilidad. Al mismo tiempo, es un destacado testimonio de patrimonio inmaterial que refuerza los lazos comunales, ya que se requiere la participación comunitaria y el conocimiento ancestral para completar la titánica tarea de su renovación y construcción periódica. Esta labor se realiza por las comunidades campesinas quechua-hablantes de Huinchiri, Chaupibanda, Choccayhua y Ccollana Quehue, en un marco de concepciones andinas y prácticas de ritualidad, intercambio y reciprocidad de gran contenido simbólico, que trasciende la va inmensa muestra material que representa el propio puente.



Preparación de la fibra vegetal ichu para la renovación del puente Q'eswachaca © SA Expeditions/Christian Declerca*

⁵⁶ Más información está disponible en la siguiente página web de la Convención de 2003: https://ich.unesco.org/es/RL/conocimientostecnicas-y-rituales-vinculados-a-la-renovacion-anual-del-puentegeswachaka-00594?RL=00594.



LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA, SUSTENTO DE LA VALORIZACIÓN Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

La participación comunitaria en los procesos de conservación y gestión del patrimonio, tema que ahora es comúnmente aceptado e incluso considerado indispensable en la gestión de un bien cultural, no siempre fue reconocida en el pasado. Si se analiza el texto de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972, la comunidad receptora, aquella que convive con el bien, no estaba incluida en los criterios de valoración, selección o manejo de los bienes patrimoniales. A partir de la llamada de atención internacional realizada por la Carta de Burra adoptada por ICOMOS Australia en 1979, que surge de la propia experiencia de gestión de ese país, la comunidad internacional toma conciencia de la complejidad de la valoración intercultural del patrimonio y, por ende, de su gestión.

Ese criterio fue entonces incorporado por el Comité del Patrimonio Mundial, enfatizando que, en materia de conservación del patrimonio cultural, la responsabilidad para su manejo recae en primer lugar sobre la comunidad que lo ha generado. Las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial señalaron esto en sus posteriores revisiones, y hasta el momento presente se ha venido enfatizando la participación activa de aquellas comunidades vinculadas al bien, desde que éste es incorporado en la lista indicativa.⁵⁷ Es de destacar la importancia de contar con la participación de la comunidad desde las primeras acciones de una nominación y, por supuesto, asegurar su participación durante todo el proceso

de gestión. Especial valoración se hace de aquellas prácticas de gestión que tradicionalmente se han aplicado en el uso y conservación del bien patrimonial.

Comprender la dinámica relación de valoración y gestión entre lo material y lo inmaterial es central en los itinerarios culturales, va que la transmisión de valores culturales es lo que permitió su conformación y lo que hoy sustenta la nominación. Por lo que, en esta categoría, como en otras, los acuerdos deben tomarse con la aprobación de las comunidades locales mediante una adecuada investigación participativa, una posterior consulta y la difusión de dichos valores inmateriales en los diferentes niveles v ámbitos de protección del bien. Este planteamiento contribuye al logro de una gestión sustentable de la herencia inmaterial y su relación con los atributos materiales que definen el bien protegido.

En la propuesta del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, la participación comunitaria fue asumida como uno de los criterios base del proceso de nominación, el cual permeó en todos los estudios técnicos realizados desde un inicio. Se consideró fundamental la apropiación de la iniciativa por parte de la comunidad y su aporte, tanto para la preservación del patrimonio construido, como para lograr la sostenibilidad del territorio asociado al bien. Desde los esfuerzos iniciales dedicados a la futura nominación, se exploraron los distintos mecanismos que permitieran una adecuada colaboración comunitaria en la definición y delimitación del camino, así como en la identificación de los valores del bien.

Esta práctica participativa se adoptó durante el proceso de identificación de los tramos por nominar y de sus áreas de protección, así como en las reuniones sostenidas en algunas comunidades específicas con diversos actores locales para compartir la información y dialogar sobre las oportunidades y riesgos de ingresar en la Lista del Patrimonio Mundial. En este sentido, cabe destacar el aporte de los técnicos y especialistas de los equipos nacionales del Qhapag Ñan, quienes dedicaron tiempo y esfuerzo para trascender la orientación monumentalista y adoptar, a través de este nuevo proyecto, un enfoque contemporáneo con un punto de vista integral y participativo. En esta labor, los antropólogos y sociólogos participantes aportaron distintas iniciativas para la elaboración de información etnográfica que figura en el expediente de nominación, así como propuestas para la futura gestión y protección del Sistema Vial Andino

Las estructuras de gobierno tradicionales, las prácticas consuetudinarias, la religión y los rituales, al igual que la lengua, pueden ser factores de cohesión y de rescate de prácticas ancestrales. Aunque, si no se gestionan adecuadamente, pueden suscitar tensión entre las distintas comunidades. A lo largo del *Qhapag Ñan*, las lenguas ancestrales son pieza clave de su conservación: no solo permiten entender la relación vital de la comunidad con su entorno, presente en la toponimia local, sino también en los nombres de los componentes del camino, de los materiales que lo conforman y de las técnicas, de las plantas y animales, del momento anual de siembra y cosecha, es decir, del ciclo de la vida en los territorios andinos

⁵⁷ UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial. 2019. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. París, UNESCO, párrafos 12 y 64.

La velocidad actual de los cambios sociales, particularmente en los últimos decenios, tanto de costumbres como de valores, incluyendo las prácticas de culto, influyen en muchos ámbitos territoriales donde, hasta hace poco, había sido difícil para los usos y valores culturales externos entrar. A través de nuevas vías de comunicación como la radio, el teléfono v. en los últimos tiempos, las redes digitales, estos cambios han generado nuevas formas de consumo y de intercambio. Asimismo, han llegado programas de desarrollo y nuevas posiciones políticas, que sin duda inciden en las nuevas prácticas de uso y valoración de bienes ancestrales que hace poco han comenzado a desarrollarse. Esto subraya la necesidad de contar con información sociodemográfica permanentemente actualizada de cada sección del Sistema Vial Andino, lo cual es esencial en el diseño de los procesos de conservación y gestión.

Además, sería conveniente poder conocer y analizar de forma constante las tensiones que surjan entre los valores tradicionales locales y los nuevos pensamientos y técnicas que se vayan incorporando. Asimismo, es necesario apoyar los procesos que los seis Estados Parte y sus correspondientes equipos técnicos están implementando para animar a las poblaciones a diseñar sus propios programas de puesta en valor de los tramos a partir de propuestas colectivas. Entre estas actividades, destacan varios ejemplos interesantes: los programas de participación comunitaria donde se toman decisiones para la conservación y participación en asambleas comunales representativas y formalmente registradas; las caminatas locales, regionales e internacionales; la práctica deportiva contemporánea de carreras de chasquis (mensajeros) que se realizan entre algunos tramos del camino; así como el diseño y edición de material educativo infantil en las lenguas locales.

De igual manera, debe prestarse atención a las valoraciones e interpretaciones del bien desde la perspectiva de la población quechua y aymara-hablante. También, es importante identificar el soporte conceptual, toponímico y descriptivo de los atributos y tradiciones del Qhapaq *Ñan*, pues es preciso recordar que en muchas zonas hay población mestiza y criolla, que es mayoritaria en algunas de las secciones. En el entorno del *Qhapag Ñan*, los ecosistemas andinos presentan una estrecha relación con las actividades humanas de las poblaciones asociadas. Por ello, todo proceso de gestión debe quiarse por los principios del Sumak Kawsay y Suma Qamaña, como se establece en el expediente de nominación la visión del Buen Vivir: una relación armoniosa entre los componentes socioeconómicos, la naturaleza y los aspectos culturales vinculados al patrimonio inmaterial y las tradiciones locales. La gestión del bien está orientada por estos conceptos y debería contribuir al aumento sostenido de la calidad de vida de los grupos sociales asociados con el bien, mediante estrategias que contemplen los usos económicos compatibles con la preservación de valores tangibles e intangibles en cada uno de los tramos inscritos.

La conservación patrimonial puede y debería ser inclusiva de lecturas alternativas de los atributos de valor de tal manera que pueda coexistir con otras ideas e interpretaciones, sin pérdida de su autenticidad e integridad. Aquí se encuentra nuevamente un área de oportunidad para estudios e investigaciones sobre el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, y su valor excepcional.

Un caso donde existe la posibilidad de varias lecturas culturales del bien es, por ejemplo, el de las apachetas, marcadores sagrados de camino, elaborados apilando piedras por los viajeros a lo largo del camino, usadas como forma de culto al lugar de paso y como expresiones simbólicas de comunicación. Estas aglomeraciones de piedras de carácter sagrado, de construcción anónima

colectiva, son elementos que evidencian la permanente ocupación del camino y el tránsito a través del sistema vial. En este caso, al ser una práctica que perdura entre las comunidades y usuarios del camino, obliga a jerarquizar lo que se busca conservar, sea la práctica simbólica de los caminantes al depositar su ofrenda, o los restos arqueológicos de apachetas que aún conservan un valor histórico particular.

Los contenidos intangibles vivos de un itinerario cultural son fundamentales para comprender el sentido del bien y de los valores patrimoniales, muchos de ellos de carácter asociativo. Como se puede apreciar en el caso del *Qhapaq Ñan*, los aspectos materiales se relacionan siempre con otros valores de naturaleza intangible que los explican y complementan.

En 2002, la UNESCO creó el programa Sistemas de Conocimientos Locales e Indígenas (LINKS, por sus siglas en inglés) en el cual los conocimientos locales e indígenas son reconocidos como un componente integral de un complejo en el que naturaleza y cultura interactúan, y desde el cual los elementos como el lenguaje, los sistemas de clasificación v las prácticas relativas al uso de recursos, las interacciones sociales, los rituales y la espiritualidad están continuamente generándose. Con este programa, la UNESCO busca promover la transmisión del conocimiento intergeneracional a través de proyectos importantes para el desarrollo humano. El LINKS reconoce el valor que existe en el conocimiento que salvaguardan las comunidades indígenas y locales; valora la importancia de las tradiciones orales y la vitalidad de las culturas indígenas en la transmisión de sus conocimientos, así como el importante papel que juegan las mujeres en esta transmisión y como sostén de sus comunidades. A partir de sus conocimientos propios, los pueblos indígenas pueden hacer una contribución sustantiva al logro de los ODS mediante, por ejemplo, la participación de las comunidades

en el monitoreo, diagnóstico y manejo de la biodiversidad; o buscando mitigar los efectos del cambio climático y responder a los que ya se manifiestan en sus comunidades: la marginación, los riesgos ambientales y la vulnerabilidad.

Esta práctica de lectura intercultural realizada durante la elaboración del expediente de nominación del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, mediante talleres y encuentros técnicos, se reactivó durante los trabajos realizados en el proyecto auspiciado por el JFIT. Destacan los trabajos de identificación de criterios de conservación e intervención, así como de criterios de riesgos. También se ve reflejada en los trabajos de campo de las secretarías técnicas de los distintos países, como en los procesos de conservación, en los programas para identificar acciones orientadas al turismo y en las actividades educativas para poblaciones locales. Esto corrobora el hecho de que no hay posibilidades de conservación de los atributos patrimoniales que soportan el valor universal excepcional de un bien sin el trabajo conjunto de los actores locales o la participación de las comunidades, ya que su lectura cultural del bien y su capacidad de trabajo colectivo son de vital importancia, así como las orientaciones técnicas y los criterios internacionales de conservación: un proceso permanente y complementario.



Apachetas (marcadores de camino de piedras) en el tramo Incahuasi-Lasana, Alto Loa, en el desierto de Atacama, Chile © Consejo de Monumentos Nacionales/UTQÑ-Chile

La participación de las mujeres en la conservación y gestión del Qhapaq Ñan

Sara Beatriz Guardia

Directora de la Cátedra UNESCO Patrimonio Cultural y Turismo Sostenible, Universidad de San Martín de Porres (Lima, Perú)

En la salvaguardia y protección del *Qhapaq Ñan*, Sistema Vial Andino, cobra particular importancia el factor identitario y de preservación del patrimonio cultural por las comunidades locales y pueblos indígenas. En la labor de gestión de este itinerario cultural, la presencia y participación de las mujeres promueven la equidad en la comunidad y consolidan su cohesión social y cultural. A su vez, esta presencia permite que se conserven y transmitan valores ancestrales a pesar del paso del tiempo y la marginalización. En el contexto andino, marginalización se refiere a la discriminación y pobreza que sufren personas o grupos -comprendidas las mujeres- que no pueden acceder a varios ámbitos de la sociedad, dando como resultado un cierto grado de desigualdad y una eventual ruptura del sistema social.

El entorno cultural andino en el cual se inserta el *Qhapaq Ñan* está formado por sociedades cuya organización socioeconómica descansa sobre la base de los conceptos de reciprocidad, dualidad y redistribución. Según esta cosmovisión, existe una noción donde la tierra y el cielo conforman un único espacio dentro del cual residen todos los seres, de forma tal que las deidades masculinas y las femeninas asumieron distintas funciones: las masculinas relacionadas con los fenómenos naturales, y

las femeninas con la vida y los alimentos. Este aspecto sigue teniendo expresión en el Sistema Vial Andino, a través de un conjunto de caminos, sitios arqueológicos y otros componentes que vinculan centros productivos, administrativos y ceremoniales.

En este contexto, la relación de las mujeres con el patrimonio inmaterial, en particular, cumple un importante rol en la difusión y preservación de los valores de la comunidad, de su historia y de su cultura. En gran parte del territorio andino, las mujeres son las que preparan los alimentos, se encargan del cuidado de los hijos, y, muchas veces incluso de sus campos de cultivo y de la crianza de animales; y también han desarrollado un amplio conocimiento de plantas medicinales. Ellas son las que han preservado el idioma quechua y aymara, han mantenido la tradición oral, los relatos, mitos y leyendas, así como la danza, los cantos religiosos, y los relacionados con la siembra y la cosecha de alimentos. El papel que ha jugado la mujer en la transmisión de la cultura es fundamental, especialmente si se considera su legado respecto al patrimonio inmaterial y a los contenidos simbólicos que forman parte del Qhapaq Ñan.

Asimismo, destaca su presencia en la evolución del arte textil, que sigue teniendo una importante expresión artística en las culturas de la región Andina. En épocas pasadas, los hombres y las mujeres aprendieron desde la infancia a tejer y a hilar mantos, tapices, túnicas, tocados y ofrendas para ceremonias religiosas y entierros. Sin embargo, con el tiempo, y sobre todo después de la conquista española, el arte textil se convirtió en una tarea de mujeres, quienes a través de sus tejidos vinculan el pasado con el presente, además de contribuir al desarrollo de sus comunidades dado el valor comercial que ha generado esta artesanía. Todos estos aspectos convierten a las mujeres en actores clave en la protección y salvaguardia del patrimonio cultural, y en impulsoras del desarrollo local, permitiéndoles valorar su identidad y haciendo posible reivindicar derechos individuales y colectivos.

Este importante rol de las mujeres en la protección y transmisión del patrimonio cultural va más allá del ámbito inmaterial. Es igualmente importante reconocer su participación en diversos aspectos vinculados al uso público, así como a la conservación y gestión de este itinerario cultural, desde su rol preeminente en las caminatas regionales e internacionales, su participación en las asambleas comunitarias, su función en los comités

de protección de sitios y en el emprendimiento, hasta su participación en grupos artesanales y de interpretación turística de diversos sitios recorridos por los visitantes.

En este sentido, sería importante incluir una perspectiva de género transversal anclada en la cosmovisión andina, así como también impulsar, de forma estratégica, estudios relacionados con las mujeres en los talleres organizados por los equipos técnicos del Qhapaq Ñan, orientados a un acceso a la capacitación a fin de seguir promoviendo su participación en diversos aspectos de la protección del Sistema Vial Andino.

género y patrimonio es la participación de las mujeres andinas en la protección del territorio. Por ejemplo, las migraciones hacia espacios urbanos de los maridos y hombres jóvenes, quienes por lo general son los que dejan las fincas y salen a buscar trabajo fuera de sus comunidades, han generado nuevos roles para las mujeres en entornos rurales, dejándolas a ellas a cargo, y comenzando así a convertirse paulatinamente en las guardianas del patrimonio.

Asimismo, y desde un punto de vista institucional, pero igualmente de gran importancia, cabe señalar el papel destacado de mujeres especialistas en patrimonio quienes han jugado un rol fundamental dentro de las secretarías técnicas nacionales para lograr la inscripción del Qhapaq Ñan en la Lista de Patrimonio Mundial, así como aquellas que actualmente se desempeñan como altas autoridades y funcionarios que forman parte del proyecto.

Para la óptima sostenibilidad del Sistema Vial Andino, resulta fundamental que las mujeres, como también otros grupos que pudieran considerarse tradicionalmente Otra cuestión muy importante en la relación entre marginados, tales como los jóvenes, los ancianos y las personas con necesidades especiales, sean invitados a participar, y sean tomados en cuenta activamente en la definición de políticas de uso público y en las labores de gestión y conservación necesarias para un itinerario cultural de esta índole. La sostenibilidad de un bien transfronterizo de esta magnitud y características solo podrá alcanzarse y garantizarse verdaderamente en el presente y en el futuro mediante la participación incluyente de todos los actores concernidos.



Kintu ceremonial de ofrenda a la Mamacocha, Puno, Qhapag Ñan Perú © José Luis Matos



Mujeres con su multicolor vestuario tradicional en Puno, Perú © José Luis Matos



Actividades en el mercado de Pisac, región de Cusco, Perú © Aarin Shapiro



OPORTUNIDADES Y RETOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE EN EL CONTEXTO SOCIAL DEL QHAPAQ ÑAN

Uno de los principios centrales de la conservación patrimonial es lograr que las acciones que se lleven a cabo sobre el bien cultural afirmen la permanencia de sus valores, de autenticidad e integridad. Igualmente, su inserción en un uso social sostenible debería contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades que conviven con él. Por lo tanto, es un reto equilibrar las presiones sociales, económicas e incluso políticas que inciden sobre el patrimonio. Buena parte de ellas están relacionadas con los intentos de incorporar los elementos patrimoniales en usos y prácticas contemporáneas de consumo, así como de alcanzar el desarrollo, a través de su uso mercantil. En vez de una actitud pasiva ante estos retos, existe una valiosa oportunidad de considerar los bienes patrimoniales dentro de un proceso dinámico anclado en el desarrollo sostenible, entendido como aquel que permite el uso social y económico del capital natural, social o patrimonial, con un enfoque que garantice su integridad y la posibilidad de uso por las siguientes generaciones.

El Qhapag Ñan conserva vivas fuertes tradiciones culturales que se remontan a siglos anteriores al periodo de la colonización hispánica del territorio andino. La visión del mundo de los pobladores indígenas de buena parte de este territorio, en particular su derecho a la lengua como memoria y transmisión de dichos valores y de sus formas de vida, está protegida por la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas adoptada por la Asamblea General en septiembre de 2007. Allí se reconoció la necesidad de respetar y promover los derechos intrínsecos de los pueblos indígenas, que derivan de sus estructuras

políticas, económicas y sociales; y de sus culturas, tradiciones espirituales, historia y filosofía, especialmente los derechos a sus tierras, territorios y recursos.

Es, entonces, en el ámbito del desarrollo sostenible donde el *Qhapag Ñan* tiene la oportunidad de convertirse en un espacio proactivo de trabajo social y económico, dada su amplitud territorial a lo largo de seis países, su diversidad, su compleja configuración de componentes, así como su vinculación con las comunidades andinas indígenas y mestizas. Programas como la lucha contra la pobreza y el hambre, salud y bienestar, igualdad de género y educación de calidad, agua limpia y saneamiento, energías asequibles y no contaminantes, reducción de las desigualdades, producción y consumo responsables, comunidades sostenibles, acción por el cambio climático, así como asegurar la vida de ecosistemas terrestres y marinos, corresponden a algunos de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que hoy impulsan las Naciones Unidas en la Agenda 2030, con el apoyo de sus Estados Miembros. Estos objetivos cruzan transversalmente los programas previstos en el Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, y dan sentido y fundamento a las propuestas para su protección y valorización patrimonial.58

1 FIN DE LA POBREZA

58 El potencial que tiene el Patrimonio Mundial para aportar a los ODS se encuentra identificado en el Programa y Presupuesto aprobado por la Conferencia General de la UNESCO para 2018-2021. Disponible en el siguiente enlace: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000261648.

Figura 12. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas vinculados al programa de trabaio para la protección y valorización del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino © Naciones Unidas, Objectivos de desarrollo sostenible

⁶ AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO 8 TRABAJO DECENTE **∢=**> Ö 13 ACCIÓN POR EL CLIMA 17 ALIANZAS PARA LOS OBJETIVOS OBJETIV S DE DESARROLLO SOSTENIBLE





Arriba: Actividades en la escuela Qhapaq Ñan en la localidad de San Pedro, Colombia © Universidad de Nariño/ Alejandra Catalina Zúñiga Afanador

Derecha: Celebración del Inti Raymi, una de las festividades más importante de los pueblos andinos originarios, en Saraguro, Ecuador © Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Ecuador/Iovana Jaramillo Los ODS 1 y 2 de la Agenda 2030 destacan la necesidad de plantear estrategias con el fin de eliminar la pobreza mundial y el hambre para no dejar a nadie rezagado. Es un tema complejo que comienza por hacer más rentable la producción agrícola, pecuaria y artesanal de poblados de diversa escala, y por asegurar la distribución y la venta de los productos. También se ha explorado otras opciones como la producción artesanal de bienes de consumo. La experiencia piloto peruana con el proyecto Maras (2001-2002), en un poblado quechua en la ruta entre Cusco y Ollantaytambo, demostró la factibilidad de reintroducir dinámicas artesanales en la producción de nuevos objetos destinados a mercados externos relacionados con el turismo, con tal éxito que fue relanzada en 2018. Otro proyecto notable es el lanzado en Huaycán de Cieneguilla para dar nuevo impulso a actividades artesanales y fortalecer las capacidades en peletería, tallado en piedra y madera, y la actividad textil (tejido y bordado) dentro de un proyecto de investigación y puesta en uso social del patrimonio. Asimismo, destacan las intervenciones interministeriales coordinadas en el tramo Achupallas-Ingapirca en el sur de Ecuador, para dinamizar rutas y comunidades alrededor del *Qhapaq Ñan*, con miras a brindar servicios a los visitantes.

Algunas acciones educativas relativas al ODS 4 llevadas a cabo por los seis países miembros han explorado nuevos enfoques en la investigación de caminos arqueológicos y realizado publicaciones didácticas y seminarios internacionales sobre este y otros diversos temas, con resultados interesantes que han convocado a diversos actores. Sus actividades también han considerado brindar un mayor acceso a la educación infantil y la difusión de programas a adultos mayores, entre otros grupos de población, para fomentar el conocimiento del Sistema Vial Andino. Si bien las Naciones Unidas plantean en el ODS 5 que "la igualdad entre los géneros no es solo un derecho humano fundamental, sino la base necesaria

para conseguir un mundo pacífico, próspero y sostenible",59 ello sólo puede ser logrado con un cambio en los patrones culturales que redefina los roles sociales, pues la noción de dualidad está muy arraigada en la interpretación conceptual y funcional de la visión ancestral del mundo andino.

La inversión en infraestructura de comunicación en el mundo andino ha sido considerada como una constante para el desarrollo territorial. En los dos últimos siglos la continuidad norte-sur de la estrecha línea costera del Pacífico, así como los valles centrales entre los ramales de la cordillera, permitieron facilidades de transporte de bienes de consumo y costumbres, a diferencia del tránsito esteoeste del subcontinente, con océano, sierra y selva. Las presiones comerciales del siglo XXI han llevado a priorizar las vías de comunicación expeditas que conecten los puertos del Atlántico, con los nodos productivos agrícolas y mineros andinos, y estos a su vez, con los puertos del Pacífico. Estas propuestas pueden tener un impacto significativo en algunas secciones del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, y afectar la integridad visual de los paisajes y componentes del bien patrimonial. Igualmente, limitaciones económicas que habían incidido en el poco desarrollo de vías de comunicación, afectaron a muchos sectores en los altos Andes y en las llanuras de la zona selvática, los cuales habían quedado fuera de los intereses de las empresas de explotaciones mineras e hidroeléctricas del siglo XX.

Hoy esta situación ha cambiado, al abrirse nuevos accesos, y pone en riesgo áreas que hasta ahora carecían de interés para realizar grandes obras e inversiones de capital. Todo ello demanda una intervención adecuada y oportuna a fin de dar respuestas apropiadas de preservación, mitigación y resiliencia a los cambios.

La generación de energías limpias tal y como se enuncia en el ODS 7 es sin duda una prioridad para los países de la zona. Desde el siglo XIX, muchas fuentes de agua de las montañas fueron atrapadas para generar hidroeléctricas, rompiendo así la continuidad ecológica de algunos valles andinos. Hoy el desarrollo de proyectos de generación de energía eólica o solar puede advertirse ya en muchas zonas que atraviesa el *Qhapag Ñan.* Gracias a la oportunidad que ofrece la zona por su alta insolación anual en desiertos y altiplanos, así como por las fuertes corrientes de viento resultantes de la compleja orografía. Estas infraestructuras de generación eléctrica que, en principio, pueden considerarse inversiones amigables ante el cambio climático, por otro lado representan impactos visuales y culturales al valor patrimonial material e inmaterial del Sistema Vial Andino, especialmente si se comprende el concepto sagrado de las montañas en el mundo andino. A lo que se agregan las líneas de trasmisión eléctrica (torres metálicas y cables), que deberán atravesar el paisaje para llevar la energía producida a las ciudades.

El interés minero en varias regiones del *Qhapag Ñan* ha sido una constante en algunas zonas andinas desde le época prehispánica, evidente por los remanentes de operaciones mineras incaicas como la presencia de oro, plata, cobre y turquesa, entre otros, consecuencia de la actividad volcánica del cinturón de fuego. En varios tramos del Qhapag Ñan, hoy en día se conservan actividades como la minería tradicional, generalmente de pequeña escala. En estos casos, en los tramos donde existe interés de exploración y explotación minera, es de suma importancia contar con planes de impacto y de gestión adaptados a las condiciones productivas locales. En este sentido, el Comité del Patrimonio Mundial y los mismos Estados Parte del Qhapaq Ñan han reconocido en distintas ocasiones que la minería industrial y, en particular, aquella a cielo abierto, son incompatibles con los valores de un bien del Patrimonio Mundial, y en este caso, con los valores tangibles e inmateriales que sustentan el valor universal excepcional del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino.

⁵⁹ Naciones Unidas. 2019. Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. https://www.un.org/sustainabledevelopment/ es/gender-equality/



Artesanías elaboradas a mano en la comunidad de Purpuja, Puno, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Artesano alfarero transmitiendo conocimientos y destrezas a las nuevas generaciones en Puno, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

Por su parte, el objetivo número 11 de los ODS hace referencia a la creación de ciudades y comunidades sostenibles, mejorando el acceso a servicios básicos y vivienda, reduciendo el impacto negativo de la urbanización, protegiendo y reconociendo el patrimonio natural y cultural del mundo. Para el ICOMOS, los espacios rurales son importantes, porque su "cohesión v valor son reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, prehistórico, histórico, estético o sociocultural".60 En el espacio trasfronterizo que atraviesa el Qhapaq Ñan, se ubican ciudades ya inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial, tales como Quito (Ecuador), Cuenca (Ecuador) y Cusco (Perú). Estos centros urbanos, cuyos VUE se reconocen individualmente y se refuerzan con la inscripción del Qhapaq Ñan, añaden a la vez importantes evidencias de la herencia patrimonial ancestral del mundo andino, así como trayectorias ya recorridas en términos de experiencias de gestión de sitios históricos y patrimoniales.

Turismo sostenible que refleja aspiraciones y desafíos locales

Como se ha detallado anteriormente, los atributos materiales que respaldan el valor universal excepcional del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, aunados a la espectacularidad y singularidad de sus paisajes, son vistos como una oportunidad que debe incluirse en los programas de desarrollo local. Una de las alternativas más inmediatas se orienta al turismo, lo que despierta expectativas en las autoridades locales y en el capital privado. Es indudable el importante rol del turismo en la vitalidad económica de muchas localidades, así como su impacto en las economías nacionales de muchos países

de América Latina y el Caribe, y en otras regiones. Esta no es una presión particular o exclusiva del *Qhapaq Ñan*, dado que, todo reconocimiento internacional de un bien como patrimonio cultural suscita el interés turístico nacional e internacional.

Si bien la oportunidad del desarrollo turístico no puede considerarse como un asunto negativo per se, no es lo mismo cuando la actividad se desarrolla en un destino donde la población o la infraestructura no están preparadas para la recepción de visitantes, o si éstos, por su número y falta de conciencia respecto a la fragilidad del destino, realizan la visita de manera inapropiada y sin considerar los riesgos relacionados con los flujos de visitantes, la época del año y el exceso en la capacidad de carga, entre otros múltiples factores. Lo que puede traducirse en impactos en la estructura social, que afectan las costumbres y la vida diaria de los pobladores; las condiciones de conservación y autenticidad del bien; y provocan saturación de los espacios y servicios públicos, así como modificación del mercado inmobiliario. Se trata de un tema delicado que obliga a un trabajo conjunto entre los profesionales del turismo y de la conservación, junto con las autoridades y los pobladores.

Ya en 1999 el ICOMOS, en la Carta de México sobre la gestión del turismo en los sitios patrimoniales,⁶¹ asumía que el turismo puede tener la capacidad de actuar como factor económico, siempre que su objetivo principal sea el comunicar al visitante el significado del bien patrimonial y la corresponsabilidad de conservarlo. Se asume en el documento que esta actividad puede atraer recursos que ayuden a financiar acciones de conservación, así como generar beneficios a las comunidades propiciando la valorización del sitio y motivando a su conservación.

En el *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, el tema del turismo fue considerado y abordado cuidadosamente a lo largo del proceso de nominación. Las distintas experiencias de los Estados Parte se analizaron en talleres con la participación de autoridades nacionales y, muy particularmente, de representantes de las comunidades locales. En muy pocos de los tramos analizados existían ejemplos de interacción equilibrada entre los atractivos turísticos y las comunidades, exceptuando quizás el impacto positivo en el comercio artesanal. Sin embargo, era evidente la falta de preparación de las comunidades para relacionarse con el turismo, brindar servicios adecuados y obtener ingresos dignos generados por estos intercambios.

Una de las oportunidades de desarrollo presentes en el *Qhapaq Ñan*, analizada desde la primera ocasión de encuentro de algunos de los países del grupo de trabajo en Montevideo en 2002, fue la de impulsar el turismo cultural, ya que se consideraba que el vínculo entre éste y el Patrimonio Mundial ofrecía una oportunidad de gran potencial positivo. En ese momento, el referente principal de turismo de la región era el producto ya desarrollado del Camino Inca entre Ollantaytambo y Machu Picchu. Este modelo ha sido ampliamente evaluado desde entonces, detectándose afectaciones por su manejo no sostenible debido a la sobrecarga de visitantes, cuyas consecuencias eran basura, contaminación de cursos de agua, sobrepastoreo, y una falta de relación con el desarrollo de las comunidades locales, así como la generación de reivindicaciones por la propiedad de las zonas recorridas y los accesos al sitio.

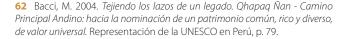
Es importante entender que el turismo se ha vuelto un fenómeno complejo con diversos aspectos que presentan retos al querer aprovechar el atractivo de los sitios, al mismo tiempo que manejarlos adecuadamente, para no deteriorar su significado ni las características físicas y naturales del bien patrimonial.

⁶⁰ UNESCO. 1976. Recomendación relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea. Actas de la Conferencia General, 19a reunión, Nairobi.

⁶¹ ICOMOS. 1999. International Cultural Tourism Charter: Managing Tourism at Places of Heritage Significance. Adoptada por el ICOMOS en la Xlla Asamblea General, México.

Por su ubicación geográfica, la mayor parte de los tramos del Sistema Vial Andino no cuentan con facilidades de acceso vehicular, y mucho menos con instalaciones de alojamiento o servicios para el turismo regular. Uno de los conflictos revelados en los últimos años, debido al atractivo de los sitios que por su lejanía dificultan el acceso a visitantes y turistas, es el uso de motocicletas. Esto se ha documentado en estudios detallados, que muestran el impacto notable de las motos en los acabados del camino, en los muros de soporte y en las canalizaciones de agua que sirven para proteger el camino de la erosión, y particularmente, en el trazado mismo de los caminos. La dificultad de acceso también ha fomentado el uso de motos por algunos comerciantes, incluso por habitantes jóvenes, que utilizan los remanentes del camino original para su circulación, afectando sus características materiales, y generando al mismo tiempo impacto sonoro, contaminación y afectaciones al suelo. De ahí que, en la práctica, el uso peatonal es la única posibilidad viable de recorrer los tramos aislados del *Qhapaq Ñan* y a establecer la capacidad de carga y que se abran al turismo, lo que ayudará a restringir el número de visitantes en cada sector, considerando criterios de conservación y sostenibilidad.

Como se había reconocido incluso antes de la nominación del *Qhapaq Ñan* a la Lista del Patrimonio Mundial, el desarrollo del turismo a lo largo del Sistema Vial Andino se tiene que planificar con base en las demás actividades ya existentes en las distintas poblaciones locales, con el fin de complementarlas positivamente y contribuir a las economías locales.⁶² Durante los talleres efectuados para la elaboración del expediente de nominación, particularmente en los ciclos de consulta con las comunidades asociadas, se determinó que la oportunidad de desarrollo de productos turísticos no podía partir de un criterio único.





Sección del camino sobre el Paso Choquetacarpo (caminata y ruta ancestral de Choquequirao a Machu Picchu) Cusco, Perú © SA Expeditions/Kevin Floerke*



Venta de productos artesanales en parada turística, Paisaje de La Raya, Puno, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú

Dependía de cada caso y ante todo del interés de los habitantes, luego de una evaluación y comprensión conjunta entre los pobladores, las autoridades locales y los promotores, de los posibles impactos, positivos y negativos, así como del grado de integración de la comunidad en el manejo de la propuesta.

El transporte de visitantes es una de las limitaciones para el turismo masivo, al tiempo que una oportunidad para el desarrollo de programas turísticos sostenibles. La distancia entre los tramos y sitios protegidos y las ciudades más cercanas que actúan como centros de servicio, junto con el limitado desarrollo de vialidades adecuadas para transportes con alta capacidad de pasajeros y los retos topográficos de la zona son, en sí mismos un límite natural a la explotación del turismo de masas en la mayoría de los casos a lo largo del *Qhapaq Ñan.* Por lo que se sugiere el desarrollo de productos turísticos de bajo impacto, numéricamente limitados en cuanto a participantes y con bajo impacto debido a su traslado a pie o con apoyo de animales de carga. Un recorrido así permitiría a los visitantes contar con suficiente tiempo para comprender su impacto en el medioambiente y en las condiciones de vida de las comunidades.

Algunas instancias internacionales, conjuntamente con grupos o autoridades locales, ya están explorando enfoques sobre turismo cultural del Qhapaq Ñan con participación comunitaria. Las experiencias de Salta, Argentina, con el BID, y las del Estado Plurinacional de Bolivia, Ecuador y Perú con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)⁶³ con fondos de la Agencia Italiana de Cooperación para el Desarrollo, pueden servir como modelos para integrar una oferta turística de tipo comunitario.

63 Más información sobre este proyecto está disponible en la siguiente página web del PNUD: https://www.pe.undp.org/content/peru/es/ home/projects/desarrollo-de-capacidades-locales-para-la-promociondel-turismo-.html

Estas iniciativas se basan en los recursos patrimoniales materiales e inmateriales, y están orientadas a la creación de rutas donde existan alternativas económicas sostenibles y alineadas a las costumbres y tradiciones locales, así como a las actividades productivas actuales y ancestrales, tomando en consideración los conceptos del Buen Vivir. Desde este enfoque resulta interesante descubrir cómo las poblaciones, desde su cotidianeidad y su presencia contemporánea en el territorio, pueden hacer su propia aportación a la conservación del Qhapaq Ñan.

El uso de las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) para acceder a datos que permitan la construcción gradual de conjuntos comunitarios de atención y servicios turísticos ofrece una excelente oportunidad de estudio. La recolección y difusión de datos sobre actividades y productos turísticos, que incluya un mapeo de las distintas comunidades involucradas, puede servir para promover oportunidades de visita y dar información sobre distintos sitios de interés turístico, así como fomentar el uso de las nuevas tecnologías por parte de las comunidades concernidas, como mecanismo de participación social.⁶⁴

Al analizar de cerca las prácticas de turismo comunitario, se observa que existe gran interés de parte de los pobladores locales, sean mestizos o indígenas, de encontrar nuevas formas de diversificar sus economías, así como nuevos espacios para fortalecer su propia identidad y asumir el manejo de los recursos locales y del territorio. El turismo se presenta así como una importante actividad que se vincula a otras formas de usar e interpretar el patrimonio y que puede significar una gran oportunidad para el desarrollo local sostenible v para contribuir al Buen Vivir comunitario, dentro de parámetros competitivos, bien informados y de calidad.

Sin embargo, es importante que estas iniciativas se desarrollen con una adecuada preparación e información de los actores locales, y se tomen medidas para regular la ocupación e inversión en el territorio y para propiciar alianzas público-privadas. Asimismo, como en todos los bienes del Patrimonio Mundial, los proyectos de turismo sostenible deben respetar las acciones y políticas de conservación y gestión para garantizar y contribuir a su valor universal excepcional. Estos proyectos podrían ser una interesante forma de responder tanto a la demanda internacional de viajar para conocer sitios patrimoniales reconocidos por la UNESCO, como a las expectativas de los pobladores locales y sus autoridades, quienes perciben el valor de su patrimonio y las nuevas posibilidades para los espacios y prácticas culturales que ahora han adquirido una relevancia mundial.

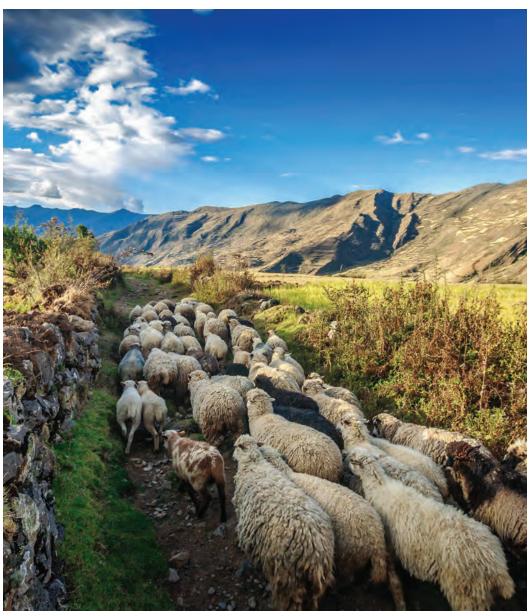
El atractivo que presenta el Qhapaq Ñan para el desarrollo del turismo responde a las altas expectativas generadas en las comunidades locales y entre diversos actores; esto debido al desarrollo de productos de turismo cultural en bienes del Patrimonio Mundial relacionados con las culturas andinas, tales como Tiwanaku (Estado Plurinacional de Bolivia). Cuenca y Quito (Ecuador), así como Cusco y Machu Picchu (Perú), entre otros que atraen flujos de visitantes locales y extranjeros. También, a partir de ejemplos exitosos se pueden proponer opciones alternativas que eviten, en los tramos protegidos, productos turísticos con visitas masivas y, más bien, sigan las lógicas del propio sistema vial, tomando en cuenta las rutas del *Qhapaq Ñan*. Por tanto, las comunidades son las llamadas a participar en un proceso paulatino de interacción con los operadores turísticos y con empresas responsables, que les permita, sin poner en riesgo sus valores y modos de vida, recibir el mayor y más equitativo beneficio de las actividades productivas propuestas por los diferentes programas de desarrollo. El objetivo de este planteamiento es fomentar las dinámicas de conservación sostenible del sitio, mediante una difusión educativa, integrada al entorno, así como a través de la lectura apropiada y compartida de sus valores patrimoniales.

⁶⁴ Iriarte, E. 2004. Tejiendo los lazos de un legado. Qhapag Ñan - Camino Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal. Representación de la UNESCO en Perú, p. 94.



Travesía de llamas y comunidades por un tramo del Qhapaq Ñan en Tanta, Perú © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú





Tramo Huánuco Pampa- Huamachuco. Camino aledaño al sitio arqueológico de Soledad de Tambo, Huari, Ancash © Qhapaq Ñan Sede Nacional Perú



Domo de la iglesia de La Compañía, Quito, Ecuador © Fotos593/Shutterstock.com*



Vista de la Basílica del Voto Nacional, centro histórico de Quito, Ecuador © Kath Watson/Shutterstock.com*



CONCLUSIONES Y EL CAMINO HACIA EL FUTURO DEL QHAPAQ ÑAN

El camino andino, como visión integral y continua, desapareció rápidamente, en gran parte pocas décadas después de la llegada de los españoles a América del Sur. Una nueva concepción de uso económico, productivo y administrativo del territorio transformó el camino existente, para permitir el paso de caballos y carretas, mientras otras vías se abandonaban. Poco más tarde el antes transitado camino era sólo un conjunto fragmentario de secciones, al menos si se atiene a lo que el cronista español Pedro Cieza de León admiró y comentó sobre el estado del mismo, el cual describió en 1553: "daré noticia del gran camino que los Incas mandaron hacer por mitad de ellos el cual, aunque por muchos lugares está ya desbaratado y deshecho da muestra de la grande cosa que fue, y del poder de los que lo mandaron hacer".65 Luego siguieron las carreteras que fueros trazadas sobre los caminos, cuyas piedras fueron usadas en construcciones y muros separadores de parcelas, mientras buena parte de su memoria quedaba borrada por los desarrollos urbanos y viales del siglo XX.

Por su parte, los tramos remotos del Qhapaq Ñan, al igual que muchas otras estructuras patrimoniales antiquas, se siguieron utilizando por las comunidades indígenas, mestizas y criollas que permanecieron allí, o por aquellas que se instalaron en esos remotos parajes. Gracias a estas poblaciones, y al uso cotidiano de estos caminos, muchos tramos lograron conservarse para ser hoy herencia de la humanidad. Para algunas ciudades cercanas al *Qhapag* Nan, el tan llamado Camino Inca no era más que un mito,

un difuso recorrido polvoriento salpicado de algunas ruinas arqueológicas, valoradas solo por especialistas, quienes cámara en mano, aparecían intermitentemente por esos territorios. El proceso de nominación del Sistema Vial Andino a la Lista del Patrimonio Mundial permitió demostrar que muchos de sus valores, la integridad y la autenticidad del bien, aún subsisten a pesar de un largo periodo en el cual se dio poca importancia al registro y protección de un bien patrimonial de esta naturaleza, quizás debido al interés excesivo por el patrimonio monumental. Sin embargo, cuando el conocimiento y uso del camino se centró en las comunidades, esto permitió que siga vivo y bien preservado.

La inscripción del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial en 2014 fue la concreción de un largo esfuerzo colectivo entre autoridades locales y nacionales; universidades y grupos de investigación; y múltiples especialistas; con la activa participación de grupos culturales y de las comunidades. Lo que permitió construir un discurso unitario de carácter continental, que valora los itinerarios culturales como espacios para consolidar la paz y promover el desarrollo sostenible. Este trabajo se sigue realizando en forma colaborativa, en un extenso territorio rico en historia y sitios arqueológicos, fortaleciendo así la herencia cultural almacenada en la memoria comunitaria, compartida por muchos habitantes, a pesar de las distintas transformaciones de los últimos dos siglos.

La nominación del bien planteó retos de diversas dimensiones, en particular los relativos a la complejidad de las estructuras gubernamentales y los sistemas legislativos, así como la dispersión del conocimiento del camino. Sin embargo, los seis Estados Parte apostaron con éxito al rescate patrimonial y a la construcción de un modelo de gestión no menos complejo que el camino mismo. La oportunidad de conformar redes técnicas y diplomáticas internacionales ha dado sus frutos, permitiendo conocer y conservar las evidencias materiales culturales y las diversas expresiones inmateriales de un itinerario cultural excepcional que resume siglos de antropomorfización de uno de los sistemas montañosos más largos, complejos y activos del planeta.

El Qhapag Ñan también debe ser apreciado como un espacio donde las lenguas vivas dan sentido al proceso de valorización patrimonial. El aymara y el quechua fungieron como base de comunicación y de visión del mundo antiquo, incorporando palabras y giros de frases de otras lenguas autóctonas y luego del español. Es así como el trabajo continuo de gestión desarrollado por los seis países cobra sentido: sobre una herencia común que los une y explorando los retos que presenta el siglo XXI para el desarrollo de las comunidades indígenas y criollas que lo habitan, el camino se ha convertido en un ejemplo de experiencias aplicadas de interés mundial. La presencia de toponimia en lengua indígena a lo largo del extenso territorio que atraviesa el Qhapaq Ñan, así como los cultivos y mercados, los pueblos y ciudades de la región, son muestra de una relación armónica y compleja entre los seres humanos y su hábitat natural. El trabajo de campo de años recientes permitió identificar muchos elementos comunes del discurso cultural, poniendo de manifiesto que el vínculo identitario relacionado con el camino va más allá de los testimonios materiales que lo constituven.

⁶⁵ De León, Pedro Cieza, 2005 [1553], Crónica del Perú, El Señorío de los Incas. Lima, Fundación Biblioteca Ayacucho, p. 220.



Encuentro comunal cerca del sitio arqueológico de Moray, Cusco, Perú © Aarin Shapiro



El valor universal excepcional representado por el *Qhapaa* Ñan, Sistema Vial Andino, como un bien patrimonial presentado por seis Estados Parte, sirve para ratificar que la idea planteada en el texto de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de 1972, hace casi 50 años, permanece vigente en el siglo XXI. El patrimonio cuenta con la fuerza social para gestar relaciones de colaboración internacional que van más allá de las coyunturas políticas de un determinado momento histórico. La inscripción del Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, en la Lista del Patrimonio Mundial, además de promover la conservación de la evidencia material e inmaterial, memoria de las culturas que lo desarrollaron, valora los logros de una concurrencia armónica entre las comunidades, los gobiernos y actores regionales, los seis Estados Parte y el apoyo internacional.

El trabajo de intercambio y sensibilización con las comunidades, los encuentros técnicos y los talleres desarrollados en estos últimos años han permitido identificar la importancia de conocer, comprender y asociar a los procesos de conservación y gestión las formas de vida tradicionales asociadas al Qhapaq Ñan, como un factor positivo para su lectura patrimonial, que además ofrece posibilidades de garantizar la permanencia de la autenticidad e integridad de sus atributos. La concepción comunitaria de la vida y la relación con la naturaleza resumidas en los principios Sumak Kawsay y Suma Qamaña sustentan el manejo social y material del Sistema Vial Andino. En los documentos y protocolos de gestión se propone un proceso de conservación con una visión sostenible, que asegure un beneficio social cierto, o Buen Vivir, en las poblaciones asociadas al sitio. Retomando estos valores sociales en el manejo del bien no sólo se logra conservar el conocimiento tradicional inherente al Qhapag Ñan y su uso, sino extenderlo a la conservación del patrimonio cultural y natural que lo rodea.

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, es un bien que, a pesar de su extensión, ha dado pie a una interacción proactiva de diversos grupos de personas en espacios profesionales y técnicos muy diversos. El carácter transfronterizo del bien implica analizar una amplia variedad de situaciones sociales y políticas, además de patrimoniales, que sirven de paraguas ante las diferencias.

Esta iniciativa ejemplar de cooperación intergubernamental en el ámbito de la protección del patrimonio cultural plasmada en el proyecto Qhapaq Ñan muestra la estrecha alineación de los objetivos de la Convención del Patrimonio Mundial con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Proporciona un espacio multinacional para intercambiar conocimientos, aplicar y validar programas de reducción de la pobreza, promover el desarrollo, la inclusión y la igualdad de género, fomentar la participación de las mujeres y niñas en la conservación, así como para la valorización, transmisión y protección de los conocimientos indígenas de producción, la protección del medio ambiente y el respeto a la naturaleza.

El conjunto de tramos del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, inscritos como itinerario cultural en la Lista del Patrimonio Mundial permite reconocer en la suma de sus partes la totalidad de su histórica grandeza. Aún hoy es posible identificar a lo largo del camino, desde las alturas del Aconcagua en el sur hasta el cruce de Rumichaca en el norte.

Desde el Santuario de Pachacamac en el Pacífico hasta las alturas del Titicaca, el amplio catálogo de vestigios materiales y elementos inmateriales que atestiguan su existencia y y su magnitud. El Qhapag Ñan, Sistema Vial Andino, representa así un patrimonio ancestral de valores vivos, y un escenario para explorar un desarrollo sostenible en búsqueda de una mayor cooperación regional y una equidad social mundialmente compartida.



BIBLIOGRAFÍA

- Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2017. State of Conservation Report submitted for examination by the World Heritage Committee: Qhapaq Ñan, Andean Road System. Recuperado de https://whc.unesco.org/en/soc/3717
- Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. 2013. *Nomination dossier for inscription on the World Heritage List: Qhapaq Ñan, Andean Road System*. Recuperado de http://whc.unesco.org/en/list/1459/documents/
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2006. El Qhapaq Ñan Camino Principal Andino: plan de acción regional para un proceso de integración y cooperación. Lima, Representación de UNESCO en Perú.
- Comité del Patrimonio Mundial. 2014. *Decisión 38 COM 8B.43*: *Qhapaq Ñan, Andean Road System*. Recuperado de http://whc.unesco.org/en/decisions/6129
- Consejo de Defensa Suramericano-Unión de Naciones Suramericanas (CDS-UNASUR). 2015. Atlas sudamericano de mapas de riesgo de desastres causados por fenómenos naturales. Lima, Dirección Ejecutiva de la Delegación Peruana ante el CDS-UNASUR. Recuperado de http://tramite.ingemmet.gob.pe/ BusquedaGeodoc/images/biblioteca/Amb-189.pdf
- De León, Pedro Cieza. 2005 [1553]. *Crónica del Perú. El Señorío de los Incas*. Lima, Fundación Biblioteca Ayacucho.
- Guamán Poma de Ayala, F. 1992 [1615]. *Nueva crónica y buen gobierno*. México D.F., Siglo XXI.
- Guamán Poma de Ayala, F. 1993 [1615] *Nueva Crónica y Buen Gobierno, Tomo II: pp. 812-813 [Fol. 983-984]*. Lima: Fondo de Cultura Económica.
- Hornberger, E. y Hornberger, N. 2013. *Diccionario Trilingüe, Quechua de Cusco: Qhiswa, English, Castellano.* 4a ed. Cusco, Centro Bartolomé de Las Casas.
- Hyslop, J. 1984. The Inka Road System. Nueva York: Academic Press.

- ICOMOS. 1999. International Cultural Tourism Charter: Managing Tourism at Places of Heritage Significance. Adoptada en la XIIa Asamblea General de ICOMOS, México.
- . 2008. ICOMOS Charter for the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites. Adoptada en la XVIa Asamblea General de ICOMOS, Quebec.
- _____. 2008. ICOMOS *Charter on Cultural Routes*. Adoptada en la XVIa Asamblea General de ICOMOS, Quebec.
- _____. 2016 [2011]. Orientaciones relativas a las evaluaciones de impacto sobre el patrimonio para los bienes del patrimonio mundial cultural. París, ICOMOS.
- Lajo, J. 2006. *Qhapaq Ñan: La Ruta Inka de Sabiduría*. 2a ed. Quito, Abya Yala.
- Mújica, R. 2012. Glosario de Manifestaciones y Atributos Culturales Inmateriales Qhapaq Ñan-Sistema Vial Andino. Proyecto Qhapaq Ñan-Sistema Vial Andino, Equipo Qhapaq Ñan-Bolivia. Recuperado de https://www.academia.edu/36515022/GLOSARIO_de_Manifestaciones_y_Atributos_Culturales_Inmateriales_Qhapaq_Ñan_Sistema_Vial_Andino
- Muñoz y Benayas. 2012. El uso público en la Red de Parques Nacionales de España: Una propuesta de evaluación. Madrid, La Trébere.
- Naciones Unidas. 2019. Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. *Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas*. Recuperado de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/genderequality/
- Noticias ONU. 2019. La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. *Noticias ONU*. 25 septiembre 2015. Recuperado de https://news.un.org/es/ story/2015/09/1340191
- Representación de la UNESCO en Perú. 2004. *Tejiendo los lazos de un legado. Qhapaq Ñan Camino Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal*. Coordinado por Sanz, N. y Caraballo Perichi, C. Lima, UNESCO.

- Rostworowski, M. 2014. *Historia del Tawantinsuyu*. 2a ed. Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- UNESCO. 1976. Recomendación relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea. Actas de la Conferencia General. 19a reunión. Nairobi.
- UNESCO. 2018. 39 C/5 Approved programme and budget 2018-2019: first biennium of the 2018-2021 quadrennium. Recuperado de https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000261648
- UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial. 2019. Statement of Outstanding Universal Value: Qhapaq Ñan, Andean Road System. Recuperado de https://whc.unesco.org/en/list/1459
- _____. 2019. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. París, UNESCO.
- UNESCO, ICCROM, ICOMOS y UICN. 2014. Manual de referencia: Gestión del riesgo de desastres para el Patrimonio Mundial. París, UNESCO.
- _____. 2014. Manual de referencia: Gestión del Patrimonio Mundial cultural. París. UNESCO.
- UNISDIR (Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres). 2015. *Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres*, 2015-2030. Ginebra, UNISDIR.
- Veillon, R. 2014. State of Conservation of World Heritage Properties. A statistical analysis (1979-2013). París, UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial. Recuperado de https://whc.unesco.org/ document/134872
- World Wildlife Fund. 2019. Western South America: Northwest Colombia to southern Ecuador. Recuperado de https://www.worldwildlife.org/ecoregions/nt0145
- Xacopedia. 2015 [c. siglo XII]. *Codex Calixtinus*. Bolanda. Recuperado de https://xacopedia.com/Codex_Calixtinus
- Zuidema, R.T y Hooykaas, E. 1964. *The Ceque System of Cuzco: The Social Organization of the Capital of the Inca*. Leiden, Brill.

Lectura Complementaria

Fuentes institucionales

- Bolaños, M., y Coque, J. 2014. Qhapag Ñan, patrimonio vivo de la América prehispánica. Patrimonio Cultural Inmaterial. Revista del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Vol. 13, pp. 11-14. Recuperado de https://issuu.com/inpc/docs/pci13
- Chirinos, R. 2016. Qhapaq Ñan itinerario cultural inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, retos y perspectivas. Ministerio de Cultura del Perú, Repositorio Institucional, Proyecto Qhapag Nan. Recuperado de http://repositorio.cultura.gob.pe/handle/ CULTURA/330
- Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. 2015. Qhapaq Ñan: El Sistema Vial Andino y los Incas en el Norte de Chile. Santiago, Consejo de Monumentos Nacionales. Recuperado de https://www. monumentos.gob.cl/sites/default/files/articles-55450_doc_ pdf.pdf
- Espinosa, R. 2002. La Gran Ruta Inca, El Capag Ñan. 1ª ed. PETROPERÚ. Lima, Editora Argentina.
- EUROPARC-España. 2005. Manual sobre conceptos de uso público en los espacios naturales protegidos. Madrid, Fundación Fernando González Bernáldez.
- Ministerio de Cultura del Perú, Proyecto Qhapag Ñan-Sede Nacional. 2011. Qhapaq Ñan, el Camino Inca. Libro fotográfico. Lima, Ministerio de Cultura. Recuperado de https://ghapagnan. cultura.pe/publicaciones/qhapaq-%c3%b1-el-camino-inca
- 2013-2019. Cuadernos del Qhapag Ñan, Vol. 1-6. Lima, Ministerio de Cultura del Perú. Recuperado de https://ghapagnan.cultura.pe/publicaciones
- . 2016. Guía de identificación y registro del Qhapag Ñan. 2ª ed. Lima, Ministerio de Cultura del Perú. Recuperado de https://ghapagnan.cultura.pe/publicaciones/gu%C3%ADade-identificaci%C3%B3n-y-registro-del-ghapag-%C3%B1-2016

- . 2017. Nuevas tendencias en el estudio de los caminos. Editado por Chacaltana, S., Arkush, E. v Marcone, G. Lima, Ministerio de Cultura del Perú. Recuperado de https://ghapagnan.cultura.pe/ sites/default/files/mi/archivo/Nuevas%20tendencias.pdf
- ____. 2018. Camino Al Titicaca: Tramo La Raya-Desaguadero. Lima, Ministerio de Cultura del Perú. Recuperado de https://ghapagnan.cultura.pe/sites/default/files/mi/archivo/ Libro%20Puno%20OÑ%20final.pdf
- ____. 2018. Cristóbal Vaca de Castro, Ordenanzas de Tambos (Cusco, 1543). Lima, Ministerio de Cultura del Perú. Recuperado de https://ghapagnan.cultura.pe/sites/default/files/mi/archivo/ Ordenanzas%20de%20Tambos.pdf
- . 2019. Guía metodológica de conservación 1: materiales de construcción y morteros. Lima, Ministerio de Cultura y Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de https://ghapagnan.cultura.pe/publicaciones/gu%C3%ADametodol%C3%B3gica-de-conservaci%C3%B3n-1
- Ministerio de Culturas y Turismo de Bolivia. 2018. Ohapaa Ñan: Caminos de integración. La Paz, Ministerio de Culturas y Turismo. Recuperado de https://www.aics.gov.it/wp-content/ uploads/2019/07/LibroQhapacN%CC%83an_webcompresso.pdf
- Recharte, J. 2007. La Gran Ruta Inca (GRI) y el uso sostenible de la biodiversidad en los países de la Región Andina: Explorando experiencias y potencialidades. Lima, Secretaría General de la Comunidad Andina. Recuperado de http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/OtrosTemas/ MedioAmbiente/libro_GRAN_RUTA_INCA.pdf
- Sanz, N. 2012. Qhapag Ñan, Camino del desarrollo andino. En Cultura y Desarrollo, No. 7. La Habana, Oficina Regional de la UNESCO de Cultura para América Latina y el Caribe.
- Schoolmeester, T., Johansen, K.S., Alfthan, B., Baker, E., Hesping, M. y Verbist, K. 2018. Atlas de Glaciares y Aguas Andinos. El impacto del retroceso de los glaciares sobre los recursos hídricos. Paris y Ardenal, UNESCO y Grid-Ardenal. Recuperado de https://unescodoc.unesco.org/ark:/48223/ pf0000266209

- Smithsonian Museum of the American Indian. El Gran Camino Inka: Construyendo un Imperio. Smithsonian Institute. Recuperado de https://americanindian.si.edu/caminoinka/ inkauniverse/inkaroadexpansion/road-integration.html
- Swiss Federal Office of Culture, Cultural Heritage and Historic Monuments. 2010. UNESCO World Heritage: Serial Properties and Nominations. Reporte final de la Reunión Internacional de Expertos sobre el Patrimonio Mundial y Bienes y Nominaciones Seriados. Ittingen, Suiza, 25 - 27 febrero 2010. Bern, Swiss Federal Office of Culture. Recuperado de https://whc.unesco.org/en/ events/1097/
- UNESCO. 1972. Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural v Natural. Conferencia General de la UNESCO. Paris.
- UNESCO. 2003. Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Conferencia General de la UNESCO. Paris.
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). 2015. Transboundary conservation: a systematic and integrated approach. Gland, UICN. Recuperado de https://portals.iucn.org/ library/node/45173
- Zevallos, J. 2016. El Qhapaq Ñan y el Proceso de Apropiación Social del Patrimonio Cultural Aypate. Ministerio de Cultura del Perú, Repositorio Institucional, Proyecto Qhapag Ñan. Recuperado de http://repositorio.cultura.gob.pe/handle/CULTURA/320

Artículos y libros académicos

- Autores varios. 2017. Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino, Vol. 22, No. 1 y 2.
- Chirinos, R. y Borba, L. 2014. Qhapaq Ñan, Patrimonio Vivo. *Arqueología y Sociedad*, No. 28, pp. 159-176. https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/ Arqueo/article/view/12249/10956
- Covey, A. y Alconini, S. (eds). 2018. *The Oxford Handbook of the Incas*. Nueva York, Oxford University Press.
- D'Altroy, T. 2014. The Incas. 2a ed. Oxford, Blackwell Publishing.
- Hyslop, J. 2016. Asentamientos Planificados Inka. Lima, PETROPERÚ.
- _____. 2017. Qhapaq Ñan: El Sistema Vial Inkaico. Lima, PETROPERÚ.
- Inostroza, L. et al. 2019. Asentamientos andinos en el norte de Chile. Qhapaq Ñan y el paisaje cultural. *Bitácora Urbano Territorial*, Vol. 29, No. 1, pp. 199-206. http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v29n1/0124-7913-biut-29-01-199.pdf
- Julien, C. The Chinchaysuyu Road and the Definition of an Inca Imperial Landscape. 2012. En S. Alcock, J. Bodel y R. Talbert (eds.), Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World. The Ancient World: Comparative Histories. New York, Wiley-Blackwell.
- Kendall, A. y Rodríguez, A. 2009. *Desarrollo y Perspectivas de los Sistemas de Andenerías en los Andes Centrales del Perú*. Cusco, Institut français d'etudes andines.
- Marcone, G. 2019. Superando las Dicotomías: El Qhapaq Ñan como ejemplo del patrimonio como proceso social. *Chungara Revista de Antropología Chilena*, Vol. 51, No. 3, pp. 457-469. Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/pdf/chungara/v51n3/0717-7356-chungara-02001.pdf
- Marcone, G. y Ruiz, R. 2014. Qhapaq Ñan: el reto del uso social del patrimonio cultural. *QueHacer* 195, Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo (DESCO), pp. 114-121. Recuperado de http://www.desco.org.pe/recursos/sites/indice/861/3738. pdf.

- Martín, S. 2018. Nuevos aportes al conocimiento del Qhapaq Ñan: detección y registro del camino inca más ancho al sur del Kollasuyu (Chilecito, La Rioja, Argentina). Arqueología Iberoamericana S2, pp. 19-22. Recuperado de http://www.laiesken.net/arqueologia/archivo/2018/S204_en
- Mattos, R. 2015. El Qhapaq Ñan del Tawantinsuyu: Reflexiones sobre su significado político y social en el presente andino. *Revista de Antropología del Museo de Entre Ríos*, Vol. 1, No. 1, pp. 12-20. Recuperado de http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/antropmuser/article/view/6513
- Matos, R. y Barreiro, J. (eds.). 2015. *The Great Inka Road. Engineering an Empire.* Washington, D.C. y Nueva York, Smithsonian Books. Recuperado de https://www.smithsonianbooks.com/store/history/great-inka-road-engineering-empire/
- Michel, M. y Ballivián, J. 2013. El Qhapaq Ñan y la integración de la provincia Charka. En A. M. Presta (ed.), *Aportes multidisciplinarios al estudio de los colectivos étnicos Surandinos. Reflexiones sobre Qaraqara-Charka tres años después.* La Paz, Instituto Francés de Estudios Andinos y Plural Editores, pp. 231-243.
- Naranjo Toro, M., Trujillo, C. A., Lomas Tapia, R. y Cruz Góngora, F. 2016. Qhapaq Ñan Sistema Vial Andino: Patrimonio Vivo - Integración Metodológica Comunitaria. Carchi-Ecuador. 2ª ed. Universidad Técnica del Norte. Ibarra, Editorial Universitaria. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/322886631_ Qhapaq_Nan_Sistema_Vial_Andino_Patrimonio_Vivo_ Integracion_Metodologica_Comunitaria
- Rendón, M. 2017. *Reconstruyendo el Qhapaq Ñan en Ecuador y Perú*. Tesis de Doctorado. Quito, FLACSO. Recuperado de http://hdl.handle.net/10469/11883
- Solórzano, E. 2017. Generación de mecanismos de protección con gobiernos locales para la puesta en uso social del Qhapaq Ñan-Perú. Ponencia presentada en el 2do Congreso Latinoamericano de Gestión Cultural (Cali, Colombia) 18-20 de octubre de 2017. Recuperado de http://observatoriocultural.udgvirtual.udg. mx/repositorio/bitstream/handle/123456789/603/CLGC241. pdf?sequence=1

- Zuidema, R.T. 1991. *La Civilización Inca en el Cuzco*. México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- _____. 2015. Códigos del Tiempo. Espacios rituales en el Mundo Andino. Lima: Apus Graph Ediciones.

Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino:Nuevos esfuerzos en favor de su conservación sostenible

El *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, bien inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2014, es hoy en día un ejemplo importante de cooperación internacional. Una cooperación fruto del constante esfuerzo de los seis países involucrados en la protección del bien: Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Este vasto y diverso sistema de caminos cuya máxima expresión se alcanzó en la época incaica recorre casi toda la región Andina y refuerza sin la menor duda la identidad cultural de las comunidades que se despliegan a lo largo de su ruta, transcendiendo así fronteras nacionales y aportando un legado significativo para toda la humanidad.

La presente publicación muestra no sólo las características singulares de este itinerario cultural transfronterizo, único a nivel mundial por su extensión y contemporaneidad, sino también las complejidades y desafíos que su protección y gestión sostenible imponen a los países involucrados. La experiencia de la gestión compartida del *Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino*, se presenta como una contribución de gran valor para abordar los retos que implica una óptima aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial en el siglo XXI.

Elaborada con base en los aportes de especialistas en patrimonio cultural de la región de América Latina, la publicación expone los resultados del trabajo conjunto de autoridades y especialistas nacionales de los países participantes, mostrando ejemplos de la activa participación de las comunidades locales. El apoyo proporcionado en los últimos años por el Fondo Fiduciario UNESCO/Japón para la Preservación del Patrimonio Mundial Cultural ha permitido avanzar de manera efectiva en el marco de estos esfuerzos, logrando resultados exitosos que han contribuido a que los países estén mejor dotados para enfrentar los desafíos relacionados con la conservación sostenible de este patrimonio de la humanidad.



Para más información, contactar: UNESCO Centro del Patrimonio Mundial 7, place de Fontenoy 75352 París CEDEX 07, Francia Correo: c.moreno-triana@unesco.org Sitio web: https://whc.unesco.org/en



