

## El Proyecto Qhapaq Ñan y el registro del Sistema Vial Inca

El caso del Tramo del camino Inca: Huaraz – Casma



*Lic. Alfredo Bar Esquivel  
Arqueólogo del Área de Identificación, Registro e  
Investigación  
Proyecto Qhapaq Ñan – Sede Nacional  
Ministerio de Cultura*

Desde su creación el Proyecto Qhapaq Ñan ha venido realizando una serie de actividades relacionadas con la identificación y registro de la vasta red de caminos arqueológicos que conforman la red vial Inca, para ello ha venido implementando y renovando constantemente

tanto su equipamiento tecnológico como la metodología de las prospecciones o reconocimientos de campo, lo cual ha conllevado a mejoras en la calidad del registro de los diversos tramos identificados hasta el momento.

Sin embargo, debe resaltarse que el proceso de identificación de un camino arqueológico, para su inclusión o registro como parte de la red vial Inca, parte de la búsqueda bibliográfica que permita reconocer su continuidad en el tiempo y su asociación a los diversos sitios arqueológicos que forman parte del bien estructurado sistema de control político y administrativo Inca, tales como centros administrativos, tambos o chasquiwasis.

Es así que una primera acción a realizar es la revisión de las diversas fuentes documentales que hagan mención de tramos o recorridos específicos que indiquen la existencia de un camino arqueológico. Entre las fuentes que mencionan los diversos caminos Inca, tenemos por ejemplo: las “crónicas” que narran el proceso de conquista del Tawantinsuyu, las “ordenanzas” que se refieren a las tareas de mantenimiento de los antiguos caminos y reparación de puentes y las “visitas” que realizan los diversos funcionarios políticos y eclesiásticos durante la Colonia, todos dando cuenta de los diversos pueblos recorridos y de como están conectados entre sí por la red vial Inca o Qhapaq Ñan, o bien por caminos que se desprenden de este.

Para el caso específico del tramo de camino Huaraz – Casma, (Recorrido en campo el año 2008), se tuvieron algunas dificultades durante la revisión de las fuentes documentarias mencionadas, ya que a ese momento no se encontraron referencias específicas de este camino en ellas, por lo cual se hizo necesario consultar otra serie de documentos que complementasen la base bibliográfica; así se tuvo que recurrir a la relación de viajes hechos por ilustres investigadores como Antonio Raimondi y Ernst Middendorf quienes recorren este camino en los años 1865 y 1886 respectivamente y tratan del mismo en sus obras publicadas años después señalando que esta ruta es uno de los cuatro pasos principales que conectan los caminos entre las ciudades y pueblos del departamento de Ancash durante los inicios de la República.

El registro de este camino se hizo necesario entonces dada su importancia histórica y geográfica pues su trazo se da entre extensas quebradas que constituyen un corredor natural entre la costa y sierra que fue aprovechado desde épocas tempranas permitiendo la comunicación de los pueblos asentados en estas regiones y favoreciendo el intercambio de diversos productos económicos agrícolas y otros entre estos (probablemente desde el P Periodo Formativo) por lo cual luego es incorporado al Qhapaq Ñan durante la expansión del Imperio Inca; primero durante las guerras de conquista llevadas a cabo por Túpac Inca Yupanqui, para anexar los territorios del reino Chimú y posteriormente para unir los centros administrativos Inca asentados tanto en Casma y Huaraz <sup>1</sup>.

Al devenir la época colonial, este camino fue perdiéndose en el olvido debido a la indiferencia de los encomenderos por mantener las vías, puentes y tambos que se encontraban en el territorio de su administración (Vaca de Castro: 1543/1909); sin embargo pudo mantenerse como una vía o camino de herradura de regular importancia durante inicios de la República e incluso continuando su uso social hasta la actualidad. Precisamente la utilidad vial del camino se ve reflejada en la expresión de Eduardo Paz Soldán quien, durante los trabajos de reconocimiento para la construcción de la red vial de carreteras durante el gobierno de Augusto B. Leguía, refiere que este camino “es uno de más tráfico” (Paz Soldán: 1907).

Ya en la actualidad el investigador José Sotelo Mejía denomina al tramo Huaraz – Casma como: “Camino del mullu” proponiendo que esta ruta era seguida “por los peregrinos que iban desde la costa de Casma hacia el Templo de Chavín de Huántar llevando el preciado molusco consigo” (Sótelo, 2006:11). Esta hipótesis es efectuada luego de participar en el reconocimiento del camino acompañando a la delegación del Instituto Nacional de Cultura (INC) – Ancash, que en el año 2006 realiza una primera propuesta de registro descriptivo y fotográfico del mismo, identificando y recorriendo los siguientes tramos: Huaraz - Punta de Callán, Punta de Callán - Yupash, Yupash - Chacchán, Pampa Colorada - Buena Vista y Buena Vista - Sechín. Los tramos que identifican presentan evidencias tangibles del camino, que en su extensión aproximada de 100 Km, va adaptándose a la topografía del terreno mostrando variantes de construcción y emplazamiento.



Segmento empedrado del camino  
Inca en el tramo Huaraz – Casma

---

<sup>1</sup> En su contexto geográfico este camino vinculaba entonces dos asentamientos de importancia regional tales como la llacta de Huaraz, sede del reino de los Huaylas y el Tambo de Casma, sitio administrativo Inca asentado sobre el antiguo centro administrativo Chimú de Manchan.

El primer registro técnico de este tramo de camino fue realizado por los arqueólogos Gerald Zubiaga y Moisés Ríos el año 2003, como parte de actividades del Proyecto Qhapaq Ñan, en aquella oportunidad se registraron los subtramos de costa en Pampa Piedra labrada, Cerro Sechín, Pampa Colorada, y Pariacoto - Cajamarquilla, aunque este último subtramo es en verdad una variante del camino que sale de Pariacoto y se dirige hacia el pueblo de Olleros en el callejón de Huaylas.

Para el año 2008, una vez revisadas todas las fuentes bibliográficas que permitieron sustentar la inclusión de este camino dentro de la gran red vial Inca, se dio el reconocimiento y registro de campo para lo cual se establecieron ítems de registro como:

Ubicación del punto de inicio físico actual del tramo general, ubicación de coordenadas UTM en los puntos de quiebre o cambio direccional del camino y en puntos de interés que resalten la evidencia arquitectónica original del camino (considerando la presencia de escalinatas, puentes, muros de contención y otros), puntos de afectación por obras urbanas o agrícolas, así como los puntos de ingreso y salida de los actuales poblados que se ubican a lo largo de su trazo hasta llegar al punto final que evidencia su extensión física total.

Durante el reconocimiento de campo incluso, pudo contrastarse la variación toponímica existente en la fuente bibliográfica y las cartas nacionales producidas por el IGN lo cual permitió un mejor conocimiento de la connotación geográfica y productiva del tramo dando como resultado la división del camino en 5 subtramos los cuales fueron denominados como:

- Subtramo, Urpay – Tinco
- Subtramo, Tinco – Tambo
- Subtramo, Tambo – Pariacoto
- Subtramo, Pariacoto – Santa Isabel
- Subtramo, Santa Isabel – Casablanca

Esta subdivisión no contemplaba el recorrido de secciones ya reconocidas en los años anteriores por otros equipos de campo a fin de no duplicar los datos de prospección. Dentro de los subtramos mencionados se tienen aún secciones de camino muy bien conservadas que mantienen su originalidad arquitectónica, tal es el caso del subtramo Urpay – Tinco en el que se registra una calzada empedrada en regular estado de conservación que asciende hacia el abra de Callán Punta y cuenta con un sistema de drenaje que evidencia los esfuerzos de ingeniería por mantener el buen estado del camino en zonas de alta humedad y el subtramo Tinco – Tambo, el cual presenta una calzada en plataforma que es fácilmente distinguible entre las localidades de Uchupampa y Tambo (Esta sección de camino ha sido afectado por el desborde del río Pira).

*Registro del camino Inca en el subtramo Urpay – Tinco.  
Sección empedrada que asciende desde Acopampa  
Alta hacia el abra de Callan Punta.*





*Sección de camino en plataforma que se emplaza en la margen derecha del río Pira entre las localidades de Uchupampa y Tambo en el subtramo Tinco – Tambo.*

Todo el registro de campo fue documentado fotográficamente a fin de contrastar la evidencia hallada con aquella que se tiene para los caminos reconocidos actualmente como parte de la red vial Inca, como es el caso de los caminos que forman parte del Qhapaq Ñan entre Huánuco Pampa y Huamachuco en la sierra y el camino “Xauxa – Pachacamac” que comunica la sierra con la costa central en las actuales regiones de Junín y Lima.

En general, el Tramo Huaraz – Casma puede recorrerse en la actualidad gracias a su fácil acceso y aunque su estado de conservación es malo casi en toda su extensión, ya que más del 67.18 % del trazo original del camino ha desaparecido o ha sido alterado por trabajos de rehabilitación de vías, la ampliación de la frontera agrícola y el avance urbano que conlleva también a pérdida de los sitios asociados a su trazo, los subtramos registrados el año 2008 cuentan con secciones perfectamente conservadas que permiten apreciar una magnífica obra de ingeniería que sorteó obstáculos naturales desde el sofocante desierto de la costa hasta los fríos pasos de la cordillera.



*Sección de camino despejado y delimitado por muros que se proyecta por Pampa Colorada hacia Casma (Registrado por el Qhapaq Ñan en la temporada de campo 2003).*

## BIBLIOGRAFÍA DE INTERÉS

**Agurto Calvo, Santiago;** 1987 – Estudios acerca de la construcción, arquitectura y planeamientos incas, 295 p. Lima: Cámara Peruana de la Construcción.

**Alba Herrera C. Augusto;** 1996 – HUARAS – Historia de un pueblo en transformación. 387 p. Ediciones El Inca. Caraz

**Cieza de León, Pedro;**

1995 (1553) – Crónica del Perú, Primera Parte. 354 p. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Academia Nacional de Historia. Lima.

1996 (1553) – Crónica del Perú, Segunda Parte. 238 p. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Academia Nacional de Historia. Lima.

**Dávalos y Lissón, Pedro;** 1919 – Vías de comunicación. En: La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente. Tomo 1. Nuestra Actualidad. 369 – 400 p. Pedro Dávalos Lissón. Editor. Librería e Imprenta Gil. Lima

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

**Hyslop, John;** 1992 – Qhapaq Ñan. El sistema vial incaico 298 p. Lima: Instituto de Estudios Arqueológicos-INDEA. Petróleos del Perú. Lima

**Middendorf, Ernst W;** 1974 – Perú, Observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años. Tomo III La Sierra. 472 p. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima

**Moreyra y Paz Soldán, Carlos;** 1907 – Las comunicaciones y los transportes en el Perú. En: Perú en cifras 1944 – 1945. 377 – 413 p. Dirección General de vías de comunicación. Lima

**Paz Soldán, Eduardo;** 1907 – Caminos en el departamento de Ancash. Casma á Huarás. En: Informes y Memorias, Vol. IX N° 11 238 – 245 p. Lima

**Raimondi, Antonio;**

1942 – Notas de viaje para su obra “El Perú” 1º Volumen. 431 p. Publicado por el Ing. Alberto Jochamowitz. Editorial Torres Aguirre S. A. Lima

1943 – Notas de viaje para su obra “El Perú” 2º Volumen. 161 p. Publicado por el Ing. Alberto Jochamowitz. Editorial Torres Aguirre S. A. Lima

**Regal, Alberto;** 1936 – Los caminos del Inca en el Antiguo Perú. 187 p. Sanmartí y Cía. S. A. Lima

**Sotelo Mejía, José;** 2006 – Del camino del mullu al Qhapaq Ñan. En: Integración cultural ancashina N° 3, 11-12 Boletín del Instituto Nacional de Cultura, Ancash – Huaraz

**Strube Erdman, León;** 1963 – Viabilidad Imperial de los Incas. 250 p. Serie Histórica N° XXXIII Instituto de Estudios Americanistas, Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades. Córdoba

**Tello, Julio C;** 1956 – Arqueología del valle de Casma. Culturas: Chavín, Santa o Huaylas Yunga y Sub Chimú. Informe de los trabajos de exploración arqueológica al Marañón de 1937. 344 p. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima

**Vaca de Castro, Cristóbal;** 1909 – Ordenanzas de Tambos. Distancias de unos a otros, modo de cargar los indios y obligaciones de las justicias hechas en la ciudad del Cuzco en 31 de mayo de 1543. En: Revista Histórica: Órgano del Instituto Histórico del Perú. Tomo III Trimestre IV 427 – 492 p. Lima

.