

Vías ancestrales: Arquitectura de la integración en América precolombina. Alianzas entre la investigación y la gestión del patrimonio arqueológico.

Josep Ligorred (FAUADY) e Inés Gordillo (UBA)

A la Memoria del entrañable maestro Dr. Edward B. Kurjack, quien con sus andanzas y reflexiones nos enseñó que “los mayas no construyeron para no enlodarse los pies”.

Introducción

Las vías de circulación y comunicación son componentes críticos del paisaje social. En el mundo precolombino, como en el presente, integran lugares, personas y cosas, poniendo en marcha la dinámica sociocultural que, según sea el caso, adquiere distinta dimensión, complejidad y escala geográfica.

Los caminos están en todas partes, y proporcionan un medio empírico sorprendente para abordar el movimiento de personas a través del territorio. En algún sentido, circular, moverse, trasladarse a través de un paisaje es un proceso de compromiso que lleva a reafirmar relaciones con ciertos puntos de referencia en el espacio y con todo el complejo de significados asociados con ellos.

El objetivo de este trabajo es considerar el papel de la circulación en la construcción de paisajes culturales en el pasado americano, evaluando la reclamación actual de su entidad material y conceptual así como las líneas de acción dentro de la gestión patrimonial de rutas e itinerarios culturales que estimulen al diálogo intercultural, al desarrollo sustentable y al turismo cultural de las distintas regiones. Para ello, focalizamos la atención en dos conjuntos viales notables del mundo prehispánico: el *Qhapaq Ñan* de los Andes y los *sacbeo'ob* del Mayab.

Los *sacbeo'ob*¹ en las tierras bajas mayas

En las tierras bajas mayas del norte de Yucatán uno de los principales rasgos distintivos del patrón de asentamiento son los llamados *sacbeo'ob*, calzadas o caminos de piedra artificiales (Figura 1).

Diego de Landa, en el siglo XVI, mencionó un segmento de camino que unía a la antigua ciudad de *Tihó* con las ruinas de Izamal, a 65 kilómetros hacia el este, “...y hay señales hoy en día de haber habido una muy hermosa calzada de los unos a los otros” (Landa 1966:109). En esta ruta de oriente, está ampliamente documentado precisamente el *sacbé* de 32 kilómetros que va de Izamal a Aké (Maldonado, 1979; 1979a). El mismo fraile relata también una ceremonia relacionada con los *sacbeo'ob* cuando escribe:

“los caminantes llevaban en sus caminos incienso y un platillo en que quemarlo, y así, por la noche, do quiera que llegaban, erigían tres piedras pequeñas y ponían en ellas sendos pocos del incienso y poníanles delante otras tres piedras llanas las cuales echaban el incienso, rogando al dios que llaman Ekchuah los volviese con bien a sus casas; y esto lo hacían cada noche hasta ser vueltos a sus casas donde

¹ *Sacbeo'ob*. Palabra del idioma maya yucateco cuya etimología procede de los vocablos [*sac*]: blanco y [*bé*]: camino = “camino blanco”. En arqueología, se denominan así a los caminos o calzadas prehispánicos.

no faltaba quien por ellos hiciese otro tanto y aún más (Landa 1996:48).

En 1688, López Cogolludo declaró que:

"hay restos de carreteras pavimentadas que atraviesan todo este reino y dicen que terminaban en el este a orillas del mar...para que puedan llegar a Cozumel a cumplir sus promesas, ofrecer sus sacrificios, pedir ayuda para sus necesidades, y para la equivocada adoración de sus falsos dioses" (en Tozzer, 1941:109).

Casi dos siglos después, en 1883, Charnay señaló que había encontrado "rastros de un camino de cemento, desde Izamal hasta el mar, enfrente de la isla de Cozumel" (en Mathews 2006:4).

En 1930 Bennet, empleando ya técnicas arqueológicas realiza sondeos en el sacbé de Yaxuná a Cobá, y Villa Rojas en 1934 menciona entre las costumbres de los habitantes de la zona que todavía utilizaban ese *sacbé*.

Los *sacbeo'ob* fueron obras públicas realizadas con el mismo sistema constructivo que los mayas antiguos utilizaron para nivelar la topografía del terreno y cimentar sus viviendas, palacios o templos. Se trata de dos muros de contención paralelos, careadas en su vista exterior, cuyo núcleo se rellenaba con capas de piedras de distintos tamaños, grandes al fondo y grava y gravilla hasta la superficie, donde llevaban una gruesa capa de estuco aplanado. Las alturas varían dependiendo de los desniveles del terreno natural, aunque en promedio llegan a alcanzar un metro.

Maldonado (1979, 1979a) considera que los sistemas de *sacbeo'ob* en el contexto arqueológico reflejan la culminación de los sistemas sociales de desarrollo regional. En el "Atlas arqueológico del estado de Yucatán", Garza y Kurjack (1980) subrayan entre las principales formas de los patrones de asentamiento a las "calzadas internas" y las "calzadas intersitios".

Describen las primeras como "bien elaboradas calles que unen plataformas con edificios prominentes", y las consideran "evidencia de la fuerte interacción que una vez tuvo lugar entre los seres humanos que ocuparon distintos complejos arquitectónicos", y opinan que su construcción "obedecía al reconocimiento de una relación especialmente estrecha entre dos o más grupos sociales dentro de un sitio" (Garza y Kurjack 1980:54). Las calzadas internas son "elementos que dan unidad a los complejos arquitectónicos" y que "posiblemente señalan fuertes relaciones entre las sedes o residencias de las familias rectoras", "como prolongaciones de plataformas para unificar dos complejos de estructuras". Desde un análisis del diseño urbano, los *sacbeo'ob* internos son "los ejes" de las antiguas ciudades mayas, con ejemplos que varían desde "comunidades simples" como el caso de Labná, o de "forma más compleja con múltiples caminos y agrupaciones arquitectónicas" como los casos de Dzibilchaltún o Cobá (Garza y Kurjack 1980:70). La longitud de las calzadas internas varía en relación a la extensión y forma de cada asentamiento. Los *sacbeo'ob* que son propiamente los "ejes" del diseño urbano de las antiguas ciudades suelen mantener trayectorias este-oeste, como es el caso de Dzibilchaltún (Figura 2), y/o norte-sur, como en el caso de Sayil, por ejemplo. Estas calzadas internas son de entre 5 y 12 metros de ancho

Por otra parte, para estos mismos autores, las "calzadas intersitios" conectan coaliciones de asentamientos que "parecen haber sido las comunidades centrales de varios estados, y reflejan sistemas de organización política regionales, en donde el contraste en los tamaños de los asentamientos que enlazan sugiere un control de asentamientos "colosales" sobre sus vecinos más pequeños, lo cual sugirió formas de gobierno centralizado para el período Clásico (Kurjack

y Andrews V 1976). Con base precisamente en los sitios bajo el área de influencia de cada uno de esos *sacbeo'ob* intersitios los autores establecieron “una jerarquía de asentamientos con cuatro rangos” (Garza y Kurjack 1980:62) que hasta la fecha sigue siendo referente obligado en los estudios de patrón de asentamiento en el norte de Yucatán. “El uso de calzadas para ligar componentes de la comunidad y la estructuración regional sugieren que las formas de integración territorial fueron réplicas de las que enlazan a los miembros del mismo asentamiento” (Garza y Kurjack 1980:83). En los trayectos de estas calzadas se encuentran otros asentamientos de distintos tamaños y envergaduras, así como numerosos conjuntos arquitectónicos relacionados directamente con ellas; el estudio de Carrasco (1993) sobre el *sacbé* Uxmal-Nohpat-Kabah es ejemplo de otras posibilidades de estudios regionales:

“La presencia en el trayecto del sacbé de estructuras arquitectónicas a manera de pilonos que marcan los límites territoriales, tanto en Nohpat como en Uxmal, y que claramente funcionaron como retenes fronterizos, así como la ausencia de asentamiento en el espacio que los separa nos inducen a pensar que se dio una dependencia de Nohpat hacia Uxmal, sino que más bien debieron existir acuerdos políticos que obligaban a los gobernantes de ambos territorios a respetar los intereses y la integridad de su vecino... A diferencia el sacbé que comunica a Nohpat con Kabah no presenta pilonos o retenes fronterizos. La existencia de asentamiento humano casi continuo en su trayecto y el espacio geográfico los separa nos muestra que las relaciones políticas entre ambos territorios eran beligerantes, siendo el uso del sacbé una vía de comunicación más expedita...” (Carrasco 1993: 211).

Otro ejemplo de *sacbeo'ob* lo encontramos en el sitio arqueológico de Xoclán (Figura 3), en la ciudad de Mérida. En Xoclán, un parque arqueoecológico de la ciudad de Mérida, el *sacbé* mide 12 metros de ancho, conservado todavía en un trayecto de más de 240 m de longitud. Es uno de los rasgos más significativos del asentamiento y constituye un acceso principal al sitio, o también su salida. En la parte más alta del *sacbé*, unos 70 metros antes de que remate por el poniente, en la escalera o rampa de acceso a la Plataforma del conjunto palaciego, pasa frente a una estructura que conocemos con el apodo de “la garita”, cuyo eje está precisamente orientado hacia la pirámide principal del conjunto. Según nuestros estudios (Ligorred 2009) este antiguo camino maya pudo haber conectado las construcciones del conjunto palaciego de Xoclán con el centro de la antigua ciudad de T'Hó, la Mérida ancestral (Figura 4).

Al igual que en caso de los *sacbeo'ob* internos, las calzadas intersitios suelen mantener trayectorias este-oeste, como es el caso del camino de 32 km que unió las ciudad de Izamal con la de Aké, el de Cansahcab a Ucí de 18 km, o el de 100 km que enlazó a Cobá con Yaxuná, y/o norte-sur, como en el caso de Izamal a Kantunil, de 14 km, por ejemplo. Hay que señalar, pero, que en el caso del *sacbé* de Uxmal a Kabah, de 18 km en los valles del Puuc, la trayectoria es noroeste-sureste. En el caso de las calzadas intersitios el ancho suele ser similar al de las calzadas internas, aunque en algunos casos llega a alcanzar casi los 20 m de ancho.

Maldonado (1995) señala que las dimensiones de los sitios rectores y los *sacbeo'ob* intersitios son evidencia de hegemonía regional, y usa estos indicadores para marcar el inicio de la formación de estados locales, que culminan “con la jefatura total de cada uno de esos sitios mayores en su región” (ibídem: 73). En el norte de la península de Yucatán, el autor identifica los casos de Cobá, al oriente; Izamal y Ucí, al centro, y Uxmal, más al suroeste.

Desde esa perspectiva (Maldonado 1995), confirmar que el *sacbé* de Xoclán forma parte de un posible sistema de calzadas en T'Hó, además de otras consideraciones acerca de relaciones jerárquicas o alianzas estratégicas, nos ayudarían a enmarcar el desarrollo político de esta antigua ciudad dentro del panorama del norte de Yucatán. Que no los hubiera plantearía nuevas preguntas relacionadas con los procesos de cambio social y de la organización política de T'Hó (Ligorred 2010).

Para Ochoa (1994), en sus estudios de patrón de asentamiento en las tierras bajas mayas del sur los *sacbeo'ob* “a veces conformaban redes bastante complejas, ocasionalmente atravesando terrenos pantanosos y lagunas”, y recuerda que “el uso que parecen haber tenido esos caminos fue el de ser transitados por personajes de alto rango que, según ciertas representaciones, en algunos casos eran llevados en literas” (Ochoa 1994:6). Para otros autores como Navarrete, Con y Martínez (1979), en sus observaciones en Cobá, consideran que su utilidad respondía más a criterios de orden económico que religioso, y para ellos “fueron primordialmente construidos con un fin menos suntuoso y más práctico”.

Según Schwacke (2000) los *sacbeo'ob* son rasgos de arquitectura pública, con implicaciones simbólicas, políticas, sociales y económicas, y que definen la conexión entre el paisaje social y natural formando una red física de unión entre antiguas ciudades mayas.

En gran medida, el estudio de los *sacbeo'ob* permite reconstruir los antiguos sistemas políticos y económicos, la escala concreta de las comunicaciones, y las representaciones simbólicas de la visión del mundo y la cosmología, constituyendo como una evidencia de suma importancia para delinear el sistema regional de caminos que conectaban las esferas de interacción en la península de Yucatán (Mathews 2006:3-4).

Los *sacbeo'ob* tienen un carácter doméstico relacionado con las plataformas habitacionales asociadas a los caminos y que en los caminos había altares donde se realizaban rituales, considera que los caminos tienen un uso multifuncional, y que su función principal era la de comunicación e integración del sitio (Uriarte 2003).

Ortiz (2009), en su tesis acerca del *sacbé* de Dzibilchaltún, señala que “los *sacbeo'ob* son espacios donde se conjuntaron una multiplicidad de acciones y actividades relacionadas al poder” y que “funciona para el concepto de intimidad y usos del espacio como un dispositivo señalador de la red de intimidad y circulación de la población” (Ortiz 2009:37). Para esta misma autora “los caminos... son espacios en el ambiente público que conectan los lugares recónditos, como un medio físico de integración social”. En su caso de estudio, observa como los habitantes de Dzibilchaltún paulatinamente restringieron el acceso a la Plaza Sur, con el propósito de aislar las viviendas de la Plaza Sur del resto de la comunidad, y para ella, esta modificación ofrece “una visión de los entresijos de poder relacionados con el control de los caminos y el acceso a los espacios privilegiados” y a su vez, “nos hablan de una necesidad de interacción e integración, de privacidad, intimidad, y una circulación de bienes y agentes” (Ortiz 2009:134).

La gestión patrimonial de los *sacbeo'ob*

Los *sacbeo'ob* mayas del norte de Yucatán, con excepción de algunas calzadas internas en sitios abiertos al público por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), como en los casos de Dzibilchaltún, Cobá, Labná y Oxkintok, o pequeños transectos de las calzadas intersitios en Kabah, Izamal o Yaxuná, no se han mantenido en función desde su abandono a finales del Clásico, a pesar de la relevancia que tuvieron en su momento en la esfera de la organización política de los mayas antiguos, y de la importancia para entender el paisaje arqueológico de la península de Yucatán.

Chichén Itzá y Uxmal, son las dos antiguas ciudades mayas monumentales que se encuentran en la Lista de Patrimonio Mundial. A pesar de contar con magníficos ejemplos de *sacbeo'ob* en su puesta en valor no se han considerado todavía las posibilidades de su activación.

El sitio arqueológico de Chichen Itzá, forma parte desde 1988 de la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO y fue nombrado en 2007 como una de las Siete Maravillas del Mundo Contemporáneo. La singularidad de su sistema de calzadas internas es de gran singularidad para entender tanto la historia dinámica de la ciudad como la misma traza urbana (Ligorred 2013:169). Pero además, Chichén Itzá está íntimamente ligado con asentamientos costeros, como el antiguo puerto de Isla Cerritos, un importante centro del sistema portuario de los comerciantes mayas antiguos.

La Ciudad Prehispánica de Uxmal fue incluida en la misma Lista de la UNESCO en 1996. Uxmal es el destino principal de "La Ruta *Puuc*", circuito turístico que incluye, además de Uxmal, a los sitios arqueológicos de Kabah, Sayil, Xlapak, Labná y las Grutas de Loltún, ampliado en la última década al sitio de Oxkintok, y las Grutas de Calcehtok.

A pesar de los recorridos y registros arqueológicos pormenorizados de los 18 km del *sacbé* que une a Uxmal con Kabah (Carrasco 1993), y de que en el Plan de manejo del Parque Estatal Kabah (2004), decretado desde 1993, se contempla, dentro de los programas de investigación arqueológica y de turismo, la puesta en valor del sector de esta calzada que forma parte de la antigua ciudad como acceso para los visitantes. A pesar de lo anterior, no ha habido acciones puntuales para la restauración y activación de ese *sacbé*.

En la actualidad esta Ruta de sitios arqueológicos representan un atractivo turístico más del estado de Yucatán ya que estos sitios se encuentran cercanos y comunicados entre sí por vialidades. Esto ayuda a que los visitantes puedan acudir a este conjunto de sitios arqueológicos en un plan de salida debido a su enlace y corta distancia. De la misma forma, podemos apreciar que los demás sitios arqueológicos ubicados al norte, oriente y suroeste en Yucatán se encuentra retirados uno de otro lo que representa una problemática para la creación de rutas turísticas entrelazadas (Ligorred 2013:169).

En el programa de trabajo 2007-2012 de la Dirección de Patrimonio Mundial del INAH, en lo que respecta al Patrimonio Mundial y Turismo Cultural se señala que "se encargará de dar seguimiento, generar acuerdos con las autoridades federales, estatales y municipales responsables del resguardo de los sitios mexicanos declarados Patrimonio Mundial por la UNESCO"².

A pesar de ello, en términos generales observamos que las acciones en este sentido, como podrían manifestarse a través de programas educativos como Patrimonio, Patrimonio Mundial y Turismo Sostenible o el programa de Gente protegiendo Lugares Patrimonio Mundial, impulsados por la UNESCO, no han sido impulsados en los municipios donde se encuentran Chichen y Uxmal y ni siquiera en las comunidades más cercanas a estos sitios, a pesar de que en el discurso se mencionan reiteradamente la creación de nuevos planes y proyectos para impulsar el turismo sustentable y la apropiación comunitaria en torno a Chichén Itzá (Ligorred 2013:114).

Otro caso lo representa el sitio de Dzibilchaltún, que además es Parque Nacional desde una de las primeras áreas naturales protegidas de México, y donde uno de sus *sacbeo'ob* internos es el principal eje de la antigua ciudad. El sector Este del *sacbé* que va desde la Plaza Central del sitio, junto al cenote, hasta el grupo del Templo de los Siete Muñecos, fue excavado en los años noventa y es quizás hoy en día la calzada cuya activación es más evidente debido a que durante los equinoccios es recorrida al amanecer por gran número de vecinos de la ciudad de

² <http://www.patrimonio-mexico.inah.gob.mx/index.php>

Mérida y visitantes nacionales y extranjeros para observar el fenómeno astronómico al amanecer.

No queremos omitir el caso del *sacbé* registrado en el Parque Arqueoecológico de Xoclán, en la ciudad de Mérida. En el Plan estratégico del proyecto emprendido en Xoclán, es un reto la integración urbana de los vestigios arqueológicos a la ciudad actual. La meta es recuperar los espacios arquitectónicos de Xoclán, para devolver a la ciudad parte de su historia y del abolengo de su imagen maya, y ofrecerle a la ciudadanía un espacio público con áreas didácticas y de esparcimiento. Estos espacios, además de iluminar sobre la historia maya de Mérida, permitirán, a través de un programa paralelo para el estudio y protección de la vegetación que los rodea, y de reforestación cuidadosa, que el entorno permanezca como un importante pulmón de la ciudad del siglo XXI (Ligorred 2009:155-156). En este contexto de gestión técnica integral del patrimonio arqueológico la valoración del *sacbé* tiene un especial significado.

El *Qhapaq Ñan*

Los caminos del *Tawantinsuyu* -Imperio Inca- constituyeron la red vial más extensa de América precolombina, desarrollada través de los actuales territorios de varios países andinos: desde el sur de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina (figura 5). Esta red caminera, centralizada en la capital del imperio, que permitió la integración de tan distantes y variadas regiones, estuvo vertebrada por un camino principal, el *Qhapaq Ñan*³, y enlazó los cuatro suyus del imperio: *Chinchaysuyu*, *Collasuyu*, *Antisuyu* y *Contisuyu*, hacia el norte, sur, este y oeste, respectivamente. Su trama superaba los 23.000 (Hyslop 1992), alcanzó toda su magnitud durante el período inca en el siglo XV. Los incas incorporaron trazados anteriores que se fueron realizando a lo largo de más de 2000 años y generaron un verdadero sistema vial articulado, organizando, ampliando y mejorando su funcionamiento e infraestructura.

El camino principal es longitudinal, en un eje norte-sur, paralelo a la cordillera, pero la red se integra con ejes transversales que van hacia el oriente y occidente, generando un circuito articulado que no deja punto del territorio sin acceso al *Qhapaq Ñan*. Desde toda el imperio se podía ir a cualquier parte, con sólo llegar al camino principal (Lumbreras 2006).

Según Martínez (2009) esta red de caminos puede ser considerada el mayor monumento precolombino, no solo por su extensión, sino también por su rol y significado en varias dimensiones de la vida y de la cosmovisión andina. Así, el sistema vial incaico reflejaría una determinada "categorización del espacio y la sociedad" (Sanhueza, 2002), una expresión concreta de su cosmovisión, basada en la cuatripartición del mundo, y entorno a estos ejes se ordenaba y organizaba el territorio (Sánchez Acuña y Marchant Santiago 2008).

Por esos caminos circulaban ejércitos, *mitimaes* (poblaciones desterradas), *chasquis* (mensajeros o emisarios del imperio), llamas, bienes y recursos de distintas procedencias, como las cumbres, los valles, la puna, la costa y las yungas orientales. De esta manera, facilitó el manejo de los diferentes pisos ecológicos permitiendo el aprovechamiento de los una variedad de recursos naturales provenientes de distintas franjas altitudinales. Además, a través de ellos también se accedía a espacios rituales de suma trascendencia en la vida social y espiritual del mundo andino.

³ Voz quechua que significa "gran camino".

Para su funcionamiento, y según las geografías locales que atravesaba, esta red de circulación, se construyeron puentes (fijos, colgantes o flotantes) (figura 6), tambos (albergues y los centros de aprovisionamiento) regularmente distribuidos a largo de los caminos, *chasquiwasis* (refugios para mensajeros imperiales), maquetas para orientar, terraplenes, escaleras, rampas, calzadas de distinta medida y materiales (figura 7), muros de contención, canales de drenaje, etc. También conectaba centros urbanos de magnitud, pucarás o fortalezas y permitía el acceso santuarios de altura (figura 8).

Así, este tejido caminero se suma e integra a la excepcional construcción del paisaje andino, caracterizado por un conjunto de componentes organizados. En las sierras resulta notable el ingenioso sistema de andenería que modela las pronunciadas pendientes transformándolas en espacios altamente productivos. Pero estos escenarios varían según la región. Por ello, camino y paisaje son inseparables y están en permanente transformación a través del espacio. El camino es parte del paisaje, y permite ingresar en la lógica y ordenamiento territorial del espacio andino.

Paralelamente, hay que considerar también que se trata de un paisaje percibido como mítico y simbólico, donde la tierra y las montañas adquieren rol protagónico. Esto se presenta a lo largo de toda la tradición andina y permite hablar de una geografía sagrada que condiciona el manejo del espacio, adquiriendo un peso notable en su estructuración (Vitry 2007).

Cabe señalar que esta red vial permitió también la movilización de las tropas de Pizarro en su conquista y destrucción del imperio inca. Por referencias etnohistóricas, son conocidos los comentarios elogiosos de los cronistas acerca de las cualidades constructivas y dimensiones de esta red vial. En 1553, en la Primera Parte de la *Crónica del Perú*, Pedro Cieza de León expresa:

“Creo yo que, desde que ay memoria de gentes, no se ha leído de tanta grandeza como tuvo este camino, hecho por valles hondos y por sierras altas, por montes de nieve, por tremendales de agua, por peña viva y junto a ríos furiosos; por estas partes iba llano y empedrado, por las laderas bien sacado, por las sierras desechado, por las peñas socavado, por junto a los ríos sus paredes, entre nieves con escalones y descansos; por todas partes limpio, barrido, descombrado, lleno de aposentos, de depósitos de tesoros, de templos del Sol, de postas que había en este camino. ¡Oh! ¿Qué grandeza se puede decir de Alexandro ni de ninguno de los poderosos que el mundo mandaron que tal camino hiciesen ni levantasen el proveimiento que en él había...”

Esta red vial ha llegado a la actualidad con diferentes estados de conservación. Esto depende, por un lado, de las formas de construcción y materiales locales empleados y, por el otro, de los procesos de ocupación que tuvieron lugar a partir de la colonia y especialmente en el siglo XX.

Los caminos de esta red mantienen por tramos su trazado y estructura funcional. En esos casos, forman parte del mundo cotidiano rural de los andes, permitiendo integrar prácticas tradicionales, alimentar mitos, recrear paisajes cargados de gran simbolismo y de recursos únicos (figura 9), atravesando una gran variedad de ambientes y grupos sociales.

La gestión patrimonial del Qhapaq Ñan

Es posible considerar al *Qhapaq Ñan* bajo dos conceptos definidos dentro del campo del patrimonio cultural: el de itinerario cultural y el de paisaje cultural.

Se lo considera el gran itinerario cultural andino que atraviesa una diversidad de paisajes culturales a lo largo de su recorrido; en consecuencia, es al mismo tiempo itinerario y paisaje cultural (Martínez 2009). Como itinerario cultural expresa la gran expansión político-militar del *Tawantinsuyu* (Lumbreras, 2004), y se materializa en evidencias arqueológicas y paisajes articulados por el camino. Presenta una dimensión panandina, trascendiendo las fronteras políticas actuales para situarse en escenarios internacionales. El propósito de este itinerario se orienta a encontrar modelos de integración política para salvaguardar el patrimonio natural y cultural que muestra las relaciones que se establecieron durante el período inca y pre-inca y revelaría los elementos culturales, sociales y económicos que ponen de manifiesto una continuidad cultural en los Andes actualmente (Sanz, 2007).

Siguiendo a Martínez, para entender la real dimensión y posibilidades de gestión patrimonial que ofrece el *Qhapaq Ñan*, el concepto de itinerario necesita articularse con el de paisaje cultural. Al relacionar ambos conceptos podemos comprenderlo en dos planos: como escenario panandino, que involucra a seis países actuales, donde el concepto de itinerario cultural aborda la esencia misma del camino desde una visión de conjunto, que atraviesa los diferentes ámbitos de gestión posible, internacional, nacional, regional y local. Paralelamente el escenario regional y local que enfoca los paisajes construidos históricamente y que se mantienen conectados por las rutas del *Qhapaq Ñan*.

“Para su investigación, preservación y conservación se precisa recurrir a las herramientas conceptuales y metodológicas propias de los paisajes y también de un marco normativo adecuado para enfocar una gestión en la que el territorio y el patrimonio no formen parte de concepciones diferenciadas cuando no antagónicas”
(Martínez 2009: 33)

El proyecto patrimonial del *Qhapaq Ñan* se inició en el año 2002 a través de una instancia de integración entre los países de Argentina, Perú, Bolivia, Chile, Colombia y Ecuador. Tiene el objetivo principal de investigar, reconocer el valor patrimonial y conservar el *Qhapaq Ñan* a través del trabajo conjunto de los Estados Nacionales, Provinciales y las Comunidades locales.

Desde ese momento se realizaron numerosas reuniones internacionales de expertos sobre el proceso de nominación del *Qhapaq Ñan* como Patrimonio Mundial. Finalmente, en junio del corriente año, en la 38ª reunión del Comité del Patrimonio Mundial que se desarrolló en Doha (Qatar), este sistema vial andino, herencia territorial de la cultura inca que comparten seis naciones, fue reconocido en la categoría Itinerario Cultural. La iniciativa de tales países se convirtió en un compromiso sin precedentes a nivel mundial ya que nunca antes un grupo de naciones había presentado ante la UNESCO un expediente conjunto con un patrimonio compartido, con la disposición de trabajar juntas por esa riqueza. En ese sentido:

“...al redescubrir el Qhapaq Ñan arqueológico, los investigadores de nuestros países han encontrado la posibilidad de retomar los viejos nudos y con la ayuda de etnólogos, geógrafos y otros especialistas en el estudio de la humanidad, provocar de nuevo los contactos entre los pueblos de este inmenso territorio y, con un nuevo proyecto, armar a los pueblos con las rutas de los abuelos. Se trata de poner en valor social un patrimonio que es susceptible de ser recuperado, no sólo en términos

de favorecer una reconciliación de los pueblos andinos con su cordillera y sus diversidades, sino también en la de reabrir los rumbos perdidos que, en nuestro tiempo, deben significar la recuperación de las complementariedades perdidas y la posibilidad de incentivar los nuevos flujos del turismo, que moviliza gentes y recursos.” (Lumbreras 2006: 13)

Reflexiones finales

A partir de lo expuesto, coincidimos en que la gestión sobre estos paisajes culturales a intervenir, debería apuntar a reforzar y/o ampliar las bases económicas de los grupos locales y regionales, contribuir a fortalecer sus identidades promoviendo el respeto por el patrimonio y permitir nuevos usos del territorio a partir de las necesidades y decisiones locales respecto a la propia organización de cada paisaje. Para ello, es fundamental acceder a ese plano de intersección ineludible entre la investigación básica y la gestión del patrimonio arqueológico, sustancial en la construcción de memorias colectivas que enlazan activa y significativamente pasado y presente.

Cabe mencionar finalmente que pese a los siglos transcurridos desde la llegada de los españoles al continente, muchos tramos de estos caminos han sobrevivido en distintos ámbitos, en las dos áreas que hemos considerados. Hoy constituyen un legado patrimonial de gran importancia para nosotros y las generaciones futuras. Consideramos que es posible activar senderos y caminos como parte de itinerarios culturales, para recrear y recuperar las relaciones dentro y entre paisajes sociales, ambientes y recursos diversos. En algunos lugares de los andes esa situación es, de hecho, una realidad.

Dentro de los estudios sobre paisajes y patrimonio, el examen de los caminos como lugares profundamente asociados con el espacio vivido -con el habitar- proporciona un alto potencial de análisis y gestión. A través de su trazado, construcción, rol y funciones asociadas, la percepción del espacio puede ser una forma de priorizar o resaltar determinadas relaciones sociales y políticas.

Consideramos que la arqueología del paisaje (Criado 1999) y la antropología del movimiento (Snead, Erickson & Andrew Darling 2009) constituyen el marco conceptual y metodológico para abordar e interpretar el trazado de rutas, caminos o senderos generado por un grupo humano. Desde esta perspectiva, no sólo es posible un acercamiento a la producción física de los espacios, sino también a lo que ellos trasuntan en términos de realidades imaginarias, prácticas concretas y representaciones sociales.

La arquitectura de la circulación genera lugares diferenciados mediante dispositivos materiales y conceptuales que resultan cruciales para la formación social de la existencia individual y colectiva. Por su propia naturaleza material-espacial son, además, componentes vertebrales del registro arqueológico, constituyéndose como un dato inigualable para la investigación, comprensión y valoración social e identitaria del patrimonio arqueológico.

La gestión técnica integral para la activación de los *sacbeo'ob* mayas en Yucatán y del *Qhapac Ñan* en los Andes, y otros caminos prehispánicos del continente, realizada desde la convergencia de intereses de la investigación y conservación del patrimonio, del desarrollo sostenido de las comunidades a escala local y regional y de la recreación de los paisajes culturales, además del rescate de esas vías ancestrales contribuirá a la construcción de la memoria colectiva de las culturas americanas en el siglo XXI.

Bibliografía.

BENNET, R.R.1930. The Ancient Maya Causeway in Yucatán. Reprinted from Indian notes, vol.VII, no.3. Museum of the American Indian, Heye Foundation, New York.

CARRASCO, R. 1993. "Formación sociopolítica en el Puuc: el *sacbé* Uxmal-Nohpat-Kabah". En *Perspectivas antropológicas en el mundo maya* (Ligorred, F. y J. Iglesias, coords.). Pp. 199-212. Sociedad Española de Estudios Mayas. Madrid.

CRIADO BOADO, F. 1999. Del terreno al espacio: Planteamientos y perspectivas de la Arqueología del Paisaje. CAPA 6, pp. 1-82.

HYSLOP, J. 1992. *Qhapaq Ñan. El Sistema Vial Inkaico*. Instituto Andino de Estudios Arqueológicos - Petróleos del Perú, Lima.

LIGORRED, J. 2009. *La gestión municipal del patrimonio arqueológico en Mérida, Yucatán (México)*. Tesis para optar al Título de Maestría en Ciencias Antropológicas con especialidad en Arqueología. Universidad Autónoma de Yucatán. Facultad de Ciencias Antropológicas. Mérida, Yucatán. México.

2010. "T'Hó, la Mérida ancestral: centro de un paisaje humanizado". En *Memorias del VI Coloquio Pedro Bosch Gimpera. Lugar, Espacio y Paisaje en Arqueología: Mesoamérica y otras Áreas Culturales*. Edith Ortíz (editora). IIA-UNAM. México.

2013. *La gestión de los sitios arqueológicos en las áreas urbanas del estado de Yucatán (México)*. Tesis del Doctorado en Gestión de la Cultura y el Patrimonio. Facultad de Geografía e Historia a la Universitat de Barcelona. Catalunya.

LUMBRERAS, L. 2006. Presentación. En: *El Qhapaq Ñan - Camino Principal Andino. Plan de Acción Regional para un proceso de integración y cooperación*. Banco Interamericano de Desarrollo, Preparada por la Representación de UNESCO en Perú, pp. 11-18.

MALDONADO, R. 1979. "Izamal-Aké, Ucí-Cansahcab, sistemas prehispánicos del norte de Yucatán". En *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán* 36 33-44. Mérida, Yucatán.

1979a "Los *sacbeo'ob* de Izamal-Ake y Uci-Cansacab en el noroeste de Yucatán". En *Antropología e Historia* 27, pp. 23-29. Boletín del INAH, México.

1995. "Los Sistemas de Caminos del Norte de Yucatán". En *Seis ensayos sobre Antiguos Patrones de Asentamiento en el Área Maya*, Ernesto Vargas, editor, págs. 68-92. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

MARTÍNEZ, G. 2009. Qhapaq Ñan: El Camino Inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos. *Ería*, 78-79 (2009), pp. 21-38.

MATHEWS, J. 2006. *El Largo y Sinuoso Camino: Sacbé Maya Regional, Península de Yucatán, México*. Informe de la FAMSI. <http://www.famsi.org/reports/98027es/98027esMathews01.pdf>

NAVARRETE, C., M.J. CON y A. MARTÍNEZ. 1979. Observaciones Arqueológicas en Cobá, Quintana Roo. Centro de Estudios Mayas, UNAM, México.

ORTIZ RUIZ, MARIA SOLEDAD. 2009. *El sacbé 3: su contexto e integración en Dzibilchaltún, Yucatán, México*. Tesis para optar al título de Licenciado en Arqueología. Facultad de Ciencias Antropológicas (UADY). Mérida, Yucatán, México. [http://www.academia.edu/1338589/Sacbe_3 su contexto e integracion en Dzibilchaltun Yucatan](http://www.academia.edu/1338589/Sacbe_3_su_contexto_e_integracion_en_Dzibilchaltun_Yucatan)

SÁNCHEZ ACUÑA, R. y C. MARCHANT SANTIAGO, 2008. Un "camino largo" en Sudamérica. Una oportunidad de desarrollo económico y natural sostenible. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. XIII, nº 777, [http://www.ub.es/geocrit/b3w-777.htm].

SANHUEZA, C. 2002. En busca del gran mentiroso: relatos orales, demarcaciones territoriales. El Camino del Inca en el Despoblado de Atacama. *Revista de Historia Indígena* 6: 97-129, Universidad de Chile, Santiago.

SANZ, N. 2007. Qhapaq Ñan. A continental cultural route. *World Heritage*, nº 45, pp. 44-50.

SCHWAKE, S.A. 2000. *On the Road: Excavations along the Maya Sacbé at X-ual-canil, Cayo District, Belize*. Tesis de Maestría inédita. Facultad de Artes y Ciencias, Trent University. Peterborough, Canadá.

SNEAD, J. E.; ERICKSON, C. L. & J. ANDREW DARLING (edit.) 2009. *Landscapes of Movement. Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*. University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology, Philadelphia.

UNESCO. 2008. *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención de Patrimonio Mundial*. Comité Intergubernamental de Protección del Patrimonio Mundial cultural y Natural. Centro del Patrimonio Mundial. París.

URIARTE, A.J. 2003. *Estructuras asociadas a los Sacbeob 2 y 5 de Dzibilchaltún, Yucatán, México*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Ciencias Antropológicas, UADY. Mérida, Yucatán.

VILLA ROJAS, A.1934. The Yaxuná-Cobá Causeway. Contributions to American Archaeology, vol. 2, no.9. Carnegie Institution of Washington. Washington, D.C.

VITRY, C. 2007. Caminos rituales y montañas sagradas. Estudio de la vialidad inka en el nevado de Chañi, Argentina. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, vol. 12, nº 2, pp. 69-84.

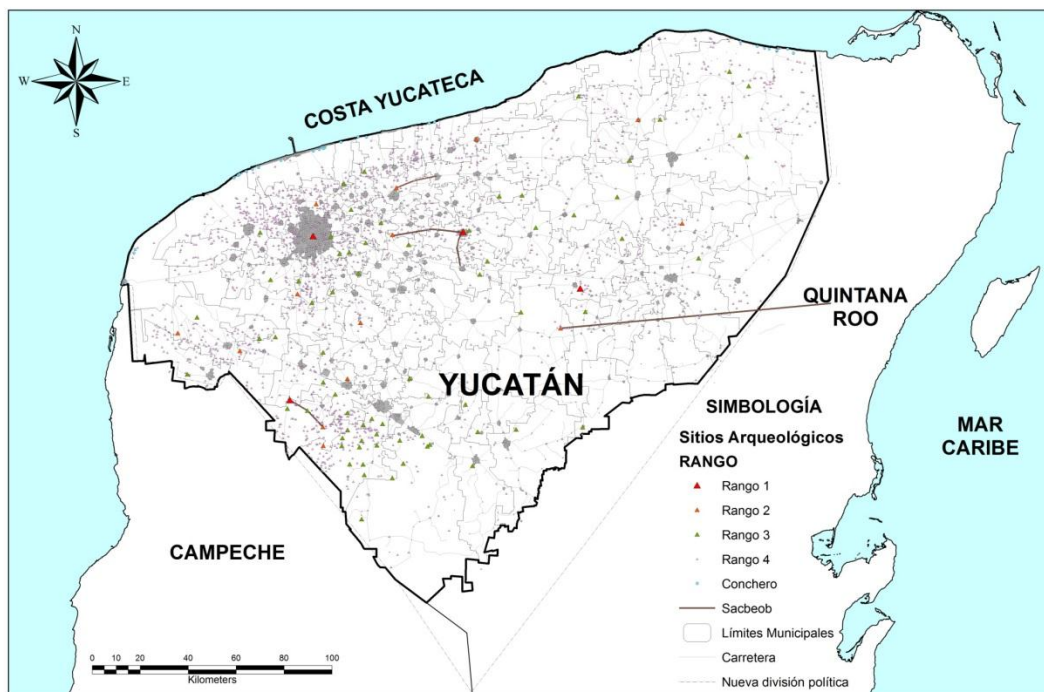


Figura 1. Mapa de los sitios arqueológicos del estado de Yucatán clasificados según Rango (Fuentes utilizadas: sitios arqueológicos registrados en Garza, S. y Kurjack, E.B. *Atlas arqueológico del estado de Yucatán*. INAH. 1980. Robles, F. y A. Andrews. Proyecto Costayuc. 2000. y Walter R. T. Witschey and Clifford T. Brown, *The Electronic Atlas of Ancient Maya Sites* Updated 01/31/2010 -<http://mayagis.smv.org/>- y registro del Departamento de Patrimonio Arqueológico del municipio de Mérida 2010) (Instrumentación SIG: Josep Ligorred Perramon. FAUADY).

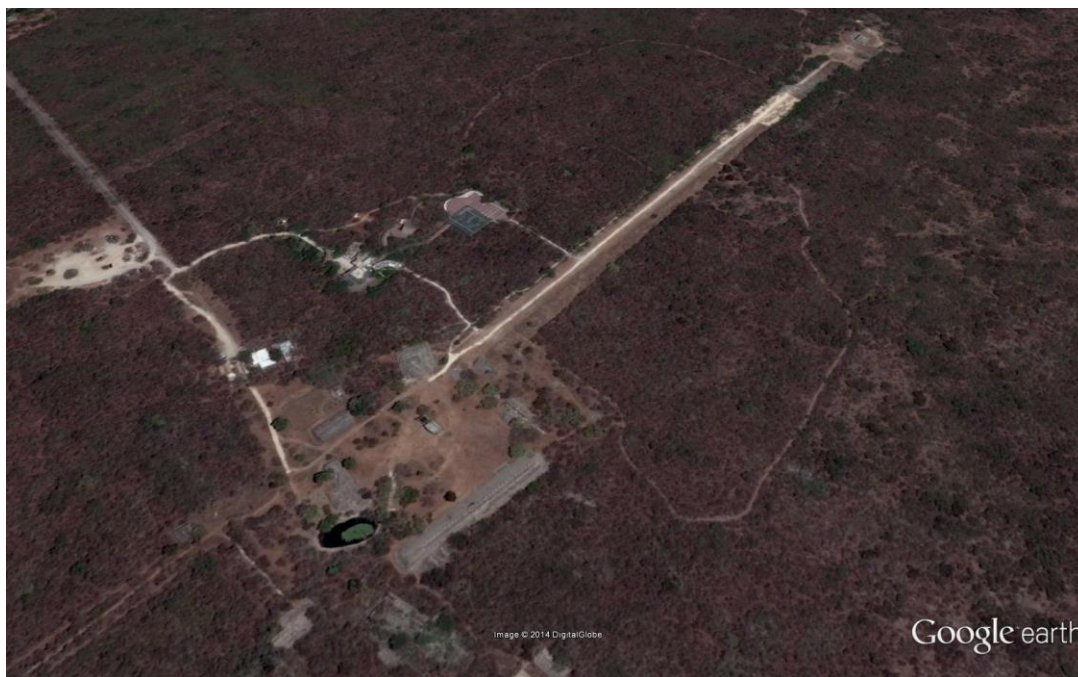


Figura 2. Vista satelital del centro de Dzibilchaltún con el sacbé 1 hacia el Templo de los Siete Muñecos.



Figura 3. Vista general del sacbé de Xoclán en la ciudad de Mérida.

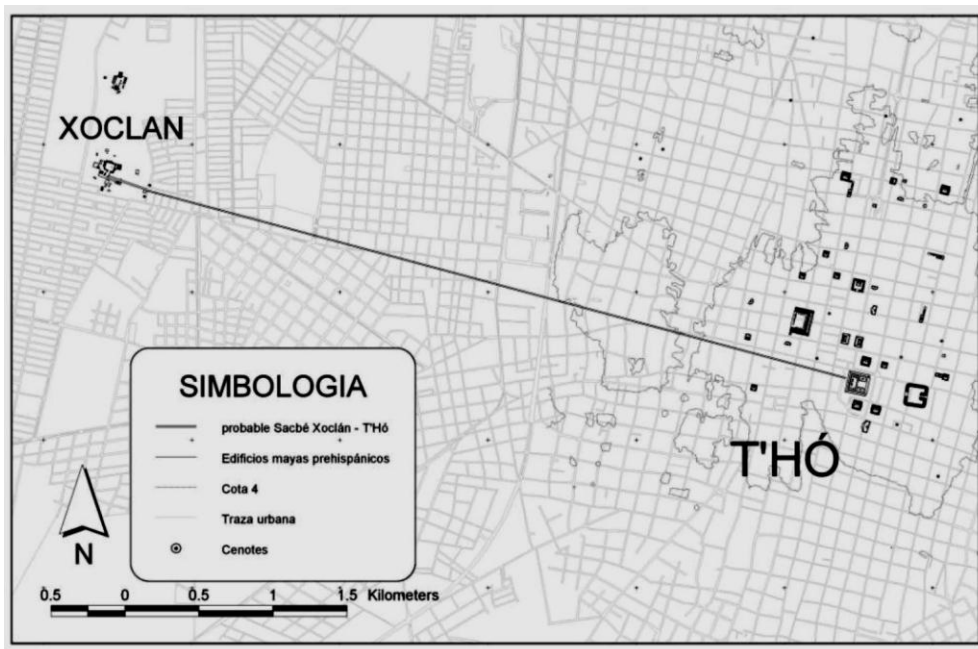


Figura 4. La posible trayectoria del sacbé de Xoclán.



Figura 5: Trazado general del Qhapaq Ñan (tomado de: *El Qhapaq Ñan - Camino Principal Andino. Plan de Acción Regional para un proceso de integración y cooperación*, BIP, 2006:15)

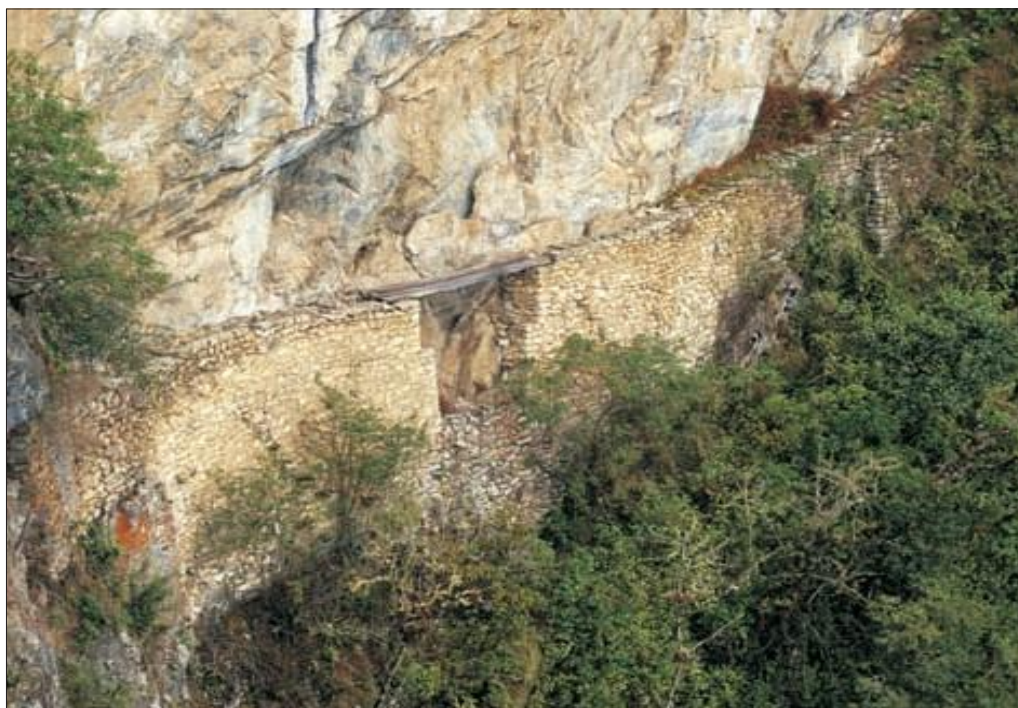


Figura 6: Puente inca cercano a Machu Picchu, Cusco, Perú (Foto: J. Vidal - V. Zapater, tomada Martínez 2009).



Figura 7: Parte del camino en su último tramo de acceso al Santuario de Pachacamac en Lima (Foto: Timoteo Guijarro, tomada Martínez 2009).



Figura 8: El *Apu* Volcán Llullaillaco (Salta, Argentina). Esta sección de camino ceremonial alto andino empieza en un tambo incaico y sube hacia la cumbre, pasando por otros sitios, para culminaren el adoratorio de altura donde se descubrieron los Niños del Llullaillaco, ritualmente sacrificados.



Figura 9: El puente de Q'eshwachaca (región de Cusco, Perú) se reconstruye anualmente con la Participación de las comunidades de la zona. Año tras año, se reproducen técnicas y ceremonias de origen puramente andino.