


La larga duración de los caminos andinos y la dimensión local de la infraestructura en la creación de la región Piura, Perú


Giancarlo Marcone Flores

 <https://orcid.org/0000-0003-0271-0324>

Universidad de Ingeniería y Tecnología

gmarcone@utec.edu.pe

Andrea Gonzales Lombardi

 <https://orcid.org/0000-0002-9946-8185>

Universidad Continental

agonzalesl@continental.edu.pe

RESUMEN

La red de caminos prehispánicos utilizados por los incas se ha propuesto como el resultado de un proyecto político dirigido por ellos, aunque basado en experiencias anteriores. En esta narrativa, la red vial fue producto de la planificación estatal inca y tenía principalmente un fin administrativo. Esta interpretación es influyente y se usa para sostener la narrativa del Estado peruano moderno que aprende de las lecciones del pasado y es heredero del proyecto político inca. Sin embargo, varios autores argumentan que esta interpretación simplifica el complejo y gradual desarrollo de la red, que involucró a diversos actores más allá de las instituciones políticas centralizadas, reclamando la necesidad de identificar la agencia de las comunidades locales. En este contexto, la revaloración de los caminos prehispánicos puede generar dominación o ser un mecanismo de integración y reestructuración social que promueva las identidades locales. Este artículo utiliza los conceptos de ruta y trazo para analizar las redes viales en la región de Piura, proporcionando una perspectiva regional a largo plazo. Cuestiona las narrativas dominantes centradas en los incas, destacando la importancia local de los caminos y demostrando la continuidad de la infraestructura, arraigada en experiencias diarias que trascienden el control estatal.

Palabras clave: *Caminos prehispánicos, Continuidad regional, Qhapaq Ñan, Región Piura, Ruta y trazo*



The Long-Durée of the Andean Roads and the Local Dimension of Infrastructure in the Construction of the Piura Region in Peru

ABSTRACT

The network of pre-Hispanic roads used by the Incas has been proposed as the result of a political project directed by them, although based on earlier experiences. In this narrative, the road network was a product of Inca state planning and primarily served an administrative purpose. This state-centered interpretation of the Inca road network remains influential and is used to support the modern Peruvian state's narrative, which learns from the lessons of the past and considers itself the heir to the Inca political project. However, several authors argue that this interpretation oversimplifies the complex and gradual development of the network, which involved various actors beyond centralized political institutions, claiming the need to identify the agency of local communities. In this context, the revaluation of pre-Hispanic roads can either generate domination or be a mechanism of integration and social restructuring that promotes local identities. This article uses the concepts of route and layout to analyze the road networks in the Piura region, providing a long-term regional perspective. It challenges the dominant Inca-centered narratives by highlighting the local importance of the roads and demonstrating the continuity of the infrastructure, rooted in daily experiences that transcend state control.

Keywords: Prehispanic roads, Regional continuity, Qhapaq Ñan, Piura región, Route and trace

INTRODUCCIÓN

A inicios de la década de 2000, parcialmente ligado al establecimiento del proyecto Qhapaq Ñan, uno de sus principales propulsores, el ilustre arqueólogo peruano Luis Guillermo Lumbreras caracterizaba a la red de caminos prehispánicos que los incas utilizaban como el resultado de un proyecto político dirigido por el Estado. Este proyecto vial, si bien estaba basado en experiencias anteriores, respondía a la planificación y autoría del Estado inca. Esta red vial tenía principalmente un fin administrativo clave para el advenimiento de una suerte de Pax Incaica quebrada por la llega de los españoles:

La red permitía trasladarse de un lado a otro por caminos bien trazados y servidos; los pueblos de la sierra recibían con prontitud los productos del mar y llegaban a los valles costeros finas maderas y plumas de la Amazonía. El camino hacía posible que los incas administraran desde el Cusco territorio ubicado a miles de kilómetros. Por él enviaban chasquis o mensajeros a los confines de su Imperio; recibían los beneficios del tributo o el trabajo itinerante y desplazaban a sus ejércitos (Lumbreras, 2006).

Casi 20 años después, esta postura basada principalmente en fuentes etnohistóricas (Kolata, 2023) sigue siendo popular en algunos sectores de la academia y de los gestores culturales ligados al estudio de los caminos prehispánicos:

Cuando los españoles llegaron al Perú en 1532, ingresaron a un territorio de más de 4 400 kilómetros de largo, cruzado por una compleja red vial, que permitía el desplazamiento a través de caminos bien trazados, por donde circulaban trajinantes y bienes con rapidez y seguridad. Gracias a ello, los pueblos de todos los extremos del país recibían con prontitud los recursos requeridos para su bienestar. Asimismo, los incas disponían oportunamente de noticias y medios que hacían posible una eficiente gestión estatal en ese inmenso territorio, y permitían administrar el trabajo y la producción de regiones alejadas en decenas, centenas e incluso millares de kilómetros de la ciudad del Cusco, capital del Imperio (Lumbreras *et al.*, 2020, p. 17).

Sin negar la dimensión administrativa de la red de caminos ni la importancia del Qhapaq Ñan como herramienta de poder y gobierno inca, varios autores (Garrido, 2016; Wilkinson, 2019; Marcone, 2020, 2020b; Chacaltana-Cortez *et al.*, 2024) argumentan que esta interpretación puede simplificar un proceso largo, diverso y gradual, que involucra la participación activa de múltiples actores más allá de las instituciones políticamente centralizadas. Esta perspectiva, aunque reconoce la profundidad histórica y regional de los caminos, enfatiza la influencia de las autoridades políticas centralizadas en el diseño y mantenimiento de la red, descuidando la agencia de las personas que interactúan diariamente con los caminos. La importancia de lo local se subordina a la grandeza de un proyecto político unificador, o se considera como evidencia de proyectos políticos anteriores, como los wari o chimú.

Esta narrativa, centrada en el poder y el proyecto unificador inca es crucial, al menos en Perú, para fortalecer el papel del Estado moderno al presentar los proyectos políticos unificadores como modelos a seguir y minimizar los aspectos locales de la infraestructura. Este discurso puede influir en la relación actual de las carreteras con las comunidades, legitimando el control estatal como algo natural y consuetudinario, y destacando el carácter unificador del proyecto político que sirve como ejemplo para la construcción de un Estado nación moderno. Sin embargo, para lograr esto es necesario romper con el pasado. La evidencia de caminos, canales y terrazas del pasado debe «naturalizarse», eliminando su contenido local para evitar que sea reclamado por las comunidades. La separación entre lo prehispánico y lo colonial permite una identificación con el pasado incaico mientras niega la identidad indígena o local contemporánea (Ganger, 2009; Moliené, 2004).

Por ejemplo, el nombre *qhapaq ñan* se refería en tiempos prehispánicos al camino troncal de la sierra y significa «camino del señor». El hecho de extender este nombre a toda la red refuerza nuestra perspectiva centrada en el Estado. Sin embargo, el cambio de nombre a «camino andino» en lugar de «camino inca» para presentarlo a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) refleja la negativa de algunos actores a reconocerse como herederos de este imperio y la posibilidad de cuestionar esta narrativa de la Pax Incaica.

En este contexto, vemos que la revaloración de los caminos prehispánicos puede generar dominación y aumentar las diferencias sociales o puede ser un mecanismo de integración y reestructuración social que promueva la revalorización de las identidades locales. Para resolverlo, tenemos que cuestionar los discursos

dominantes de visiones inca céntricas del pasado prehispánico. En este artículo, utilizando los conceptos de ruta y trazo, analizamos los caminos y redes viales conocidos en la región Piura, buscando proporcionar una perspectiva regional con una visión de larga duración que: i) cuestione la narrativa de los caminos prehispánicos principalmente como instrumentos de poder inca, mostrando su importancia en lo local; y ii) demostrar la continuidad de la infraestructura que, debido a sus raíces locales en la experiencia diaria, trasciende y sobrevive a los Estados.

Infraestructura más allá del proyecto político inca

El reconocimiento de la variabilidad de actores y relaciones dentro de la infraestructura ha sido ampliamente aceptado (Anand, 2015; Smith, 2016; Wilkinson, 2019). Negar esta multiplicidad favoreciendo discursos que enfatizan el rol de las entidades centralizadas convierte a la infraestructura, especialmente a los caminos, en instrumentos del Estado y su poder (Larkin, 2013; Anand *et al.*, 2018; Wilkinson, 2019).

Desde la antropología y otras ciencias sociales hay un creciente consenso en reconocer que la infraestructura no es neutral y suele asociarse con el progreso, la modernidad y el avance de políticas centralizadas (Dalakoglou & Harvey, 2012; Kallianos *et al.*, 2022). Esta asociación puede generar o reforzar diferencias sociales y reproducir modelos de exclusión (Kallianos *et al.*, 2022), promoviendo una visión de las naciones desde la centralidad del Estado, en lugar de desde las prácticas diarias de las personas.

Los Estados y otras estructuras centralizadas de poder intentan apropiarse de la infraestructura, no solo para adaptarla a sus necesidades, tecnologías e ideologías, sino también para borrar o ignorar su carácter local (Harvey & Knox, 2015). Esto prioriza una visión de corto plazo que ignora la multiplicidad de actores que interactúan con la infraestructura diariamente, legitimando su uso y fomentando nuevos contenidos culturales (Ashmore, 2005; Smith, 2016).

Los caminos, al igual que las terrazas y los canales, reflejan la larga historia de relaciones sociales nacidas de las interacciones y necesidades de las personas (Snead *et al.*, 2011; Larkin, 2013; Ruiz *et al.*, 2015). En el caso de los caminos prehispánicos andinos, la perspectiva que prioriza su papel como instrumento del poder estatal inca corre el riesgo de invisibilizar el rol de las poblaciones locales en su establecimiento, mantenimiento y uso hasta el día de hoy (Garrido, 2016; Marcone, 2020; Lavado *et al.*, 2021). Se necesita un diálogo entre instituciones y actores para materializar la infraestructura como caminos y redes viales (Smith,

2016). En la realidad, los caminos tienen diferentes significados construidos en el uso cotidiano que las entidades centralizadas no pueden prever ni controlar (Larkin, 2013; Anand, 2015; Smith, 2016; Prieto, 2020). Esto obliga a una negociación permanente, donde los Estados intentan mantener el control sobre la infraestructura priorizando el conocimiento y la tecnología.

Pensar en la infraestructura únicamente como resultado de una política centralizada estatal o como una dicotomía entre infraestructura centralizada y local simplifica su papel en la larga trayectoria histórica de influencia sobre el paisaje. Es necesario entender y conceptualizar el surgimiento de los caminos modernos como una materialización constante de una larga trayectoria de negociaciones. Este discurso puede influenciar la relación actual de las carreteras con las comunidades, tratando de legitimar el control estatal como algo natural. Resaltar el proyecto político unificador inca para la construcción de un Estado nación moderno es relevante, pero también es necesario reconocer la necesidad de romper con este paradigma.

La larga trayectoria de la infraestructura

La historia oficial del Perú ha priorizado las rupturas en lugar de las continuidades. En una secuencia marcada por un carácter evolutivo pronunciado, la historia oficial describe un pasado prehispánico interrumpido por la llegada de los españoles. Este marco de ruptura permite —simultáneamente— una identificación con el pasado incaico mientras niega la identidad indígena o local contemporánea (Méndez, 1996). Todo es nuevo y todo responde a las voluntades centralizadas del momento, comenzando un nuevo ciclo. La llegada de los conquistadores españoles se entiende como el factor exógeno que trajo consigo cambios en la naturaleza y forma de las relaciones sociales, políticas y económicas en la región, generando una nueva realidad insertada en los sistemas coloniales occidentales. En esta narrativa, la cultura original fue virtualmente reemplazada por una cultura más moderna, dejando el periodo prehispánico meramente como un vestigio de la grandeza pasada que no sobrevivió al choque cultural (De la Cadena, 2000; Molinié, 2004, 2021). Esta narrativa está cambiando por nuevas ideas de autenticidad arraigadas localmente, pero insertadas globalmente, y desafiando en su núcleo las narrativas tradicionales del Estado nación (Molinié, 2021).

Con tonos menos dramáticos, pero aún encarnando las ideas de ruptura que favorecen las perspectivas de las élites y autoridades centralizadas, estas mismas nociones de quiebre se proyectan sobre los procesos que siguieron al fin de la

presencia española directa en América. Un nuevo proceso exógeno trajo consigo transformaciones culturales y sociales significativas, donde el peninsular se retira para dar paso al criollo, quien finalmente es entendido como el habitante legítimo de este territorio, heredero de los incas, pero también hijo de la modernidad y Occidente (Gänger, 2009; Marcone, 2011).

Estas ideas de quiebre favorecen las miradas desde las élites y autoridades centralizadas, y son proyectadas tanto para el pasado prehispánico como para los procesos que siguieron al fin de la presencia directa de España en América. En el caso de las experiencias prehispánicas, la formación de caminos se reconstruye desde los Estados centralizados como wari o chimú, donde el Qhapaq Ñan y el Estado inca se vuelven el ejemplo excelso de esta idea (Hyslop, 1984; Lumbreras *et al.*, 2020).

Paradójicamente, el camino es quizás el mejor contraejemplo de estos planteamientos. La ruta original de este camino inca fue construida sobre rutas anteriores (Lumbreras *et al.*, 2020) y a su vez sirvió de base para el desarrollo de las posteriores obras viales, coloniales y republicanas (Marcone, 2020). Los contenidos locales de estas rutas sobrevivieron parcialmente a los incas. Al caer los centros administrativos imperiales incas luego del colapso del Tahuantinsuyo, algunas de las funciones estatales del camino como enlace entre los centros administrativos y tambos desaparecen, pero las poblaciones locales siguieron usándolo, por lo que el camino continuó teniendo una relativa vigencia. Sobre estos ejes de movimiento o rutas se desarrollaron los sistemas viales posteriores, sentando así las bases para la construcción de las dinámicas actuales de interacción y comunicación que afectan al Perú moderno (Lavado *et al.*, 2021).

Caminos: Los cambios de trazos y el mantenimiento de las rutas

De acuerdo con Dalakoglou y Harvey:

De hecho, las etnografías de caminos permiten al etnógrafo desentrañar las prácticas e imaginarios que funcionan a través de las escalas, por ende, a través de características sociológicas tradicionales: desde la materialidad a los sujetos humanos, del Estado a la sociedad y de allí a los individuos (2012, p. 460; traducción propia).

Como sostiene la cita, los caminos son improntas que deja la acción de la gente y estudiarlos nos permite acercarnos al entendimiento de las dinámicas sociales de los diversos actores, así como sus complejas negociaciones, en varias escalas sociales que involucra su construcción, uso y mantenimiento.

En una simplificación con fines analíticos de la complejidad de los elementos de un camino podemos establecer al menos dos dimensiones dentro de cada uno: el trazo y la ruta. El trazo es entendido como la manera en que se construye el camino una vez que una ruta es definida. Si bien es claro que estos son dos elementos intrínsecamente relacionados, las rutas se determinan también en función a la posibilidad de trazarlas y la elección de un trazo u otro es fruto de la ruta que sigue. Es posible definir algunas características ligadas a uno u otro de estos elementos, que además nos dan información diferenciada sobre la planificación del camino y lo que conecta con su proceso de construcción o trazado.

El trazo es, en esencia, dinámico y se encuentra en permanente transformación ya sea por cambios tecnológicos o económicos que facilitan y posibilitan determinados tipos de materiales, forma del camino o tipo de vehículo. Si bien va a responder a un canon constructivo, no es necesariamente rígido. Inclusive, una misma sociedad puede variar las características de los trazos de sus caminos adecuándolos a determinadas particularidades locales, sociales y ambientales. Así, una misma sociedad puede construir simultáneamente caminos que varían en forma, tecnología y monumentalidad (Ruiz *et al.*, 2015). Esta capacidad de rápida transformación hace que el trazo sea más sensible a intereses económicos o políticos mediatos. Sus transformaciones rápidas permiten fomentar narrativas de modernidad y progreso, generar nuevos discursos y en muchos casos convertirse en sí mismo en un símbolo de poder (Ruiz *et al.*, 2015). Enfocarse en los cambios del trazo de los caminos nos puede ayudar a entender cambios sociales rápidos, así como identificar mejor las voluntades centralizadas.

El segundo elemento propuesto en nuestro análisis es la ruta, es decir: qué puntos/poblaciones son unidas por el camino, por dónde pasa este camino —en zonas particularmente restringidas o estrechas como en el caso de Perú son de particular importancia los pasos o abras—, y, qué actores o grupos sociales articula. A diferencia del trazo que nos informa de los cambios a corto plazo, los cambios de las rutas nos informan de la larga y permanente construcción del territorio. Las rutas no son decisiones aleatorias o administrativas aisladas tomadas solo por las elites o gobernantes de turno, sino que responden a necesidades cambiantes y/o permanentes de los grupos involucrados en una suerte de «diálogo contencioso» (Smith, 2016, p. 2). Su cambio o abandono tiene un impacto en la gente y en sus relaciones. Por este motivo, en principio asumimos que el cambio de una ruta sucederá solo cuando el mantenimiento de la ruta anterior carece de sentido por haber perdido sus contenidos simbólicos, económicos y culturales,

o cuando los potenciales beneficios de establecer una nueva superan el costo de la resistencia de los diversos actores a este cambio.

Bajo esta idea, la permanencia de una ruta puede reflejar tres cosas que no son excluyentes entre sí: a) una fuerte influencia del entorno en la planificación de la ruta, donde las características geográficas no dejan demasiado espacio para variaciones; b) una larga tradición cultural acumulativa de rutas a través del tiempo (Ruiz *et al.*, 2015) que complica la variación de caminos que están muy fuertemente legitimados por la población; o, c) una relativa similitud entre las cosmovisiones, sistemas y/o ideologías estatales que no justificarían la inversión en un cambio (Marccone, 2020). Por otro lado, los cambios de rutas solo serían justificables cuando estos caminos: a) pierden su uso cotidiano y/o su significado a nivel local, o b) si es explícita e inequívocamente necesario transformar estas rutas para el establecimiento de nuevos sistemas e ideologías estatales, intereses privados de algunos grupos de poder, o debido al surgimiento de nuevas cosmovisiones del paisaje y el territorio. En estos casos, el carácter local de la ruta se minimiza y oculta intencionalmente, de manera que el cambio encuentre menos resistencia. Sin embargo, este cambio es, sin lugar a dudas, una inversión costosa en muchos niveles incluso hasta el día de hoy.

RUTAS Y CAMINOS EN LA REGIÓN PIURA

En este trabajo analizaremos las continuidades y cambios en los caminos en la depresión de Huancabamba, específicamente en la región Piura, para comprender su papel en la construcción del paisaje regional hasta la actualidad. Por su ubicación, al interior de la depresión de Huancabamba, Piura es una región muy diversa que abarca desiertos, serranías, mesetas, páramos, bosques de neblina y también porciones de selva alta. La evidencia paleontológica y arqueológica del tránsito entre la Amazonía y la costa permite ver que el establecimiento de rutas transversales y su posterior formalización en caminos fueron centrales para la definición de las interacciones de personas y sociedades tanto al interior de la región como al exterior. Estos movimientos en el eje este-oeste definieron las tempranas interacciones entre los grupos al interior de la depresión de Huancabamba y, posteriormente, vincularon la región con proyectos expansivos estatales desde el sur.

Las rutas que definen el territorio y el paisaje

La sierra piurana abarca la porción de la cordillera de los Andes con menor altitud en América del Sur y en ella se encuentra una meseta, con elevado potencial agrícola para el cultivo de tubérculos y otros productos altoandinos, rodeada de estribaciones andinas y cuencas hidrográficas. Desde esta meseta y otros puntos de la sierra piurana, como la quebrada de Shumaya, parten fértiles corredores naturales definidos por los cauces de ríos, quebradas transversales y estribaciones andinas que facilitan el paso de la Amazonía a la costa, en contraste con las zonas limítrofes al norte y sur de la depresión de Huancabamba (Ver Figura 1).

Los corredores naturales facilitaron el establecimiento de rutas de comunicación que son rastreables hasta los tiempos de cazadores-recolectores y a la domesticación de animales y plantas (Cárdenas & Milla-Villena, 1980; Martínez, 2011). Con el paso del tiempo, algunas de estas rutas se consolidaron como caminos vinculados a establecimientos permanentes ocupados por grupos complejamente organizados, que además extendieron sus interacciones con regiones aledañas. Este es el caso de Portachuelo de Culucán (Ayabaca), ubicado en la ruta transversal que vincula el bosque seco con el bosque de neblina a lo largo del río Quiróz y que data del Periodo Intermedio Temprano (100-700 d.C.), pero luego fue incorporado a la red de caminos incas conectando los centros de Poechos y Aypate. Los registros coloniales y republicanos de rutas de correo, comerciantes y exploradores evidencian que estas rutas se mantuvieron vigentes en el contexto de la expansión del Imperio español y durante los inicios de la república (Zavala, 1993 [1847]; Raimondi citado en Santillana, 1989; Scott 1894). Por ejemplo, Diego de Palomino en 1549 registra en un mapa las rutas de penetración desde Huancabamba, en el sur de la sierra piurana, hacia la Amazonía en su expedición de conquista de los Bracamoros. Tres siglos después, en 1894, Scott recorre la costa y sierra de Piura en busca de una ruta para el establecimiento de un ferrocarril que permita extraer los recursos de la región y comercializarlos desde el Marañón-Amazonas hasta Europa.

El movimiento intrarregional en la depresión de Huancabamba, tanto longitudinal como transversal, alcanzó su máximo apogeo con la sociedad vicús (siglo I-VII d.C.) tanto en la sierra como en la costa. Esto se expresó en un complejo desarrollo metalúrgico e iconográfico, como se observa en los similares materiales recuperados de Callingará (Frias) en la sierra y Loma Negra en el Alto Piura. Una lectura integral de estos hallazgos dispersos en la región de Piura sugeriría que estamos ante una entidad sociopolítica que se desplegó tanto en la sierra como en el Alto Piura y que además mantuvo estrecho contacto con el sur del Ecuador y la Amazonía (Clasby & Nesbitt, 2021).

Figura 1. Vista general de la meseta andina en la sierra de Piura



Nota: Se observan las estribaciones andinas que la flanquean por el oeste y que descienden hacia el Alto Piura. El trazo anaranjado muestra el registro del Qhapaq Ñan en los tramos longitudinales de la sierra y la cuenca media, así como una ruta transversal que los une.

Fuente: SIGDA, Ministerio de Cultura del Perú (<https://sigda.cultura.gob.pe>).

A partir del 1300 d.C., con la llegada de los Estados expansivos del sur (chimú e inca) al área piurana de la depresión de Huancabamba, se formalizaron rutas longitudinales que intersecaron las rutas transversales y consolidaron una red estatal. Consecuentemente, se crearon nodos que permitieron la conexión y movilidad interregional, incluso a nivel pan andino. Este fue el caso del camino longitudinal entre las cuencas medias de los valles de Tumbes, Piura y el norte

de Lambayeque. Dicho camino constituyó un puerto en el Alto Piura para los recursos que descendían desde la sierra de Piura y ascendían por el despoblado de Sechura. Por ejemplo, la sal y pescados como el tollo y la caballa eran llevados desde el litoral hacia la cuenca media y sierra piurana. Este manejo regional de los recursos contribuyó con la consolidación de prácticas macrorregionales de subsistencia. Esta red caminera transversal fue reutilizada en tiempos coloniales para el sustento de las ciudades españolas establecidas en la región. Por ejemplo, Salinas de Loyola (1885 [1571]) registra el abundante consumo de tollo por parte de los españoles en el asentamiento colonial de Piura [La Vieja] en Morropón, Alto Piura. Incluso, este camino fue articulado a una red imperial de rutas transatlánticas en las que circularon elementos esenciales de la dieta mediterránea como el aceite de oliva y el vino.

Tradicionalmente, las investigaciones en la región, particularmente en el Alto Piura (Hocquenghem, 1998), plantean que la aparición de caminos formales se debe principalmente a la intervención de los Estados foráneos que llegaron a la zona a partir del siglo xv. Sin embargo, es claro para nosotros que grupos locales, como los vicús durante el Periodo Intermedio Temprano, ya habían desarrollado fuertes redes de movimiento e intercambio transversal y longitudinal de alcance regional en la depresión de Huancabamba. Otro caso para el Periodo Inicial (1800-800 a.C.) es el del centro monumental de Ñañañique investigado por Guffroy (1989), quien sugiere que dicho centro integró a dos sistemas de caminos: uno en el eje norte-sur y otro en el eje oeste-este de los caminos transversales locales (p. 203). Esta temprana confluencia de rutas habría sido subyacente a todo el proceso histórico de la región Piura, con variaciones en los nodos de jerarquía de rutas que reflejaban la visión del territorio por parte de la entidad expansiva condicionada por las formaciones locales. En este proceso se crea una red de caminos contenida en paisajes naturales y que conecta porciones de paisajes sagrados (como los cerros Pilán, Vicús y Aypate) y culturales (Alto Piura, la meseta andina, por ejemplo).

Caminos estatales/ imperiales prehispánicos

Entre los siglos xi y xv d.C., con la sucesiva llegada de los Estados expansivos sicán, chimú e inca a la región, aparecen asentamientos administrativos vinculados a los caminos longitudinales del piedemonte como Pabur, El Ala y Piura [La Vieja], respectivamente. Las rutas longitudinales habrían servido directamente a los proyectos estatales y fueron formalizadas en las redes camineras estatales

suprarregionales para incrementar la capacidad de flujo de bienes y personas. Pabur Viejo y El Ala estuvieron ligados a la presencia sicán y chimú como sitios claves en los intercambios de objetos suntuarios y fueron incorporados a un camino longitudinal que conectaba con el valle de Lambayeque a través de Olmos. Además, El Ala permitió la administración de los sistemas de irrigación de los bolsones agrícolas del Alto Piura. No se observan transformaciones en los asentamientos locales vinculados a este periodo que se concentran en la margen derecha del río Piura.

En contraste, el área de ocupación local en la margen derecha muestra transformaciones luego de la llegada inca. Piura [La Vieja], el asentamiento local de mayor monumentalidad registrado, es transformado en el centro provincial inca que administró el Alto Piura (Gonzales, 2021). Además, el camino longitudinal que atravesaba este sitio y lo conectaba con los caminos transversales es incorporado a la red imperial inca, articulándolo con Cabeza de Vaca (Tumbes) por el norte y con Tambo Real y La Viña (Lambayeque) por el sur. Así, Piura [La Vieja], al ubicarse en la confluencia del camino inca con caminos transversales se convierte en un nodo de interacción entre grupos locales y el Imperio inca. Los caminos definidos en ambas márgenes del río Piura por los sicán/chimú y los incas continuaron funcionando como ejes de articulación de haciendas y pueblos durante siglo XIX (ver Figura 2). En particular, el camino de la margen izquierda cobró importancia pues atravesaba el centro productivo de las haciendas y estuvo bajo el cuidado de la inversión privada a manos de los hacendados. Posteriormente, durante la construcción de la antigua carretera Panamericana en el siglo XX se siguió un trazo paralelo al camino prehispánico de la margen izquierda para conectar Piura y Lambayeque.

Paralelamente, en los caminos transversales, como en los de las quebradas de Yaptera (Bats, 1991) y Shumaya (Astuhuamán, 2008) se concentran muchos sitios menores de origen local. Estos cambios en las ocupaciones en los sitios del Alto Piura en relación con los caminos longitudinales y transversales transformaron la jerarquía de asentamientos en el marco de las nuevas relaciones de poder interregionales. Los caminos longitudinales son copados por los Estados y priorizan el flujo de bienes suntuosos. En tanto, el movimiento y significación local se acentúa en los caminos transversales manteniendo uso e importancia regional. Sin embargo, en el eje transversal este-oeste algunos caminos fueron seleccionados e intervenidos a nivel de trazo o ruta por los Estados expansivos y se incorporaron a las redes estatales/imperiales para facilitar el manejo administrativo y la conexión entre centros de importancia. Además del camino trasversal

Figura 2. Vista del camino inca longitudinal que recorre la cuenca media del valle del río Piura (trazo anaranjado)



Nota: Este tramo conecta Lambayeque con el Alto Piura y luego continúa hacia Tumbes, vinculando los centros incas de La Viña, Piura [La Vieja] y Cabeza de Vaca. En la parte superior derecha se observa un camino transversal que asciende hacia la sierra de Piura, al sur de la meseta andina.

Fuente: SIGDA, Ministerio de Cultura del Perú. Disponible en <https://sigda.cultura.gob.pe>

paralelo al río Quiróz, mencionado previamente, se observa el caso de la ruta Piura-Jaén que fue utilizada en el Periodo Colonial para penetrar y controlar la Amazonía; y que luego se transformó en la ruta oficial de correo durante el siglo XIX. En contraste, otros caminos transversales permanecieron en la esfera regional, como los casos de Cascajal y Shumaya.

Esta red caminera chimú/inca permitió la administración de los territorios y se basó en la distribución de las redes de caminos locales, constituyó la base sobre la cual se establecieron los territorios españoles del siglo XVI. Con el advenimiento de la república, los linderos de las comunidades, haciendas, distritos y provincias utilizaron los caminos prehispánicos como referentes.

El advenimiento de la colonia y el inicio de la república

La entrada de los españoles al Tawantinsuyu utilizó también los caminos que habían sido incorporados a la red imperial inca. Por ejemplo, la ruta seguida por Hernando de Soto para subir desde el piedemonte piurano hacia la sierra se produjo a través de un camino local que conectaba Piura [La Vieja], Choco y Caxas. Con la asimilación a la red inca, este camino transversal se formalizó con la colocación de calzada empedrada delimitada por muros de contención y una serie de depósitos en Piura [La Vieja], Franco, Piscán y Caxas (Ramírez, 1966). Además, los sitios ubicados a los extremos del tramo fueron transformados en centros administrativos provinciales: Piura [La Vieja] para el Alto Piura y Caxas para la sierra.

Piura [La Vieja] luego se convirtió en la primera ciudad española, ubicada privilegiadamente sobre el camino longitudinal de la cuenca media. Recién en 1578 Piura se trasladada al litoral, estableciéndose temporalmente en Paita hasta 1588 cuando, por razones ambientales y políticas —como constantes asedios de corsarios—, se traslada a su ubicación actual (Astuhumán, 2016). Estos traslados de la capital piurana, sumados al establecimiento de otras ciudades y puertos en el eje costero (Trujillo, Zaña, Callao y Lima), disminuyen la intensidad del uso del camino de la cuenca media en Piura en favorecimiento de una ruta vinculada a las ciudades costeras y sus puertos. La nueva ubicación de la ciudad de Piura implicó repensar sus conexiones intra e interregionales a través de los sistemas longitudinales y transversales de caminos. En cuanto al eje norte-sur, la ubicación equidistante entre el mar y el piedemonte de Piura llevó al establecimiento de una nueva ruta a través del despoblado de Sechura.

El nuevo camino del despoblado de Sechura refleja las estrategias de la Corona española por reorganizar el territorio de acuerdo con los intereses de su proyecto colonial. El camino longitudinal de la sierra de Piura, de tanta importancia para los incas, pierde jerarquía y se reduce a una ruta regional. Así, el camino del despoblado de Sechura se torna en la ruta de mayor importancia pues los bienes debían circular y ser extraídos más fácilmente hacia la metrópoli a través del mar. Esto refleja el cambio en la dinámica de poder de un imperio de orígenes serranos a un conjunto de ciudades dependientes de una metrópoli en ultramar. Por otro lado, los caminos transversales permanecen como rutas de comercio local con eventual traslado de bienes procedentes de la metrópoli y eventuales rutas para incursiones militares (Figura 3) (Requena, 1778; Scott, 1894; Zavala, 1993 [1847]).

Figura 3. Detalle del mapa elaborado por Francisco Requena (1778)

Nota: Resaltada en amarillo originalmente, se observa la ruta transversal de penetración desde el puerto de Paita hacia el río Marañón que el autor del mapa recomienda por ser propicia para la incursión del ejército realista en el contexto de la expedición contra los portugueses. Observar que esta ruta coincide con el trazo del camino inca desde la cuenca media hacia la Amazonía.

Fuente: Requena (1778).

Esta ruta colonial, a través del despoblado de Sechura hacia Chiclayo, se mantuvo vigente como eje longitudinal (Figura 4). El camino de la cuenca media fue llamado camino de rodeo. Así lo registran los ingenieros que recorrían Piura para elaborar estudios de infraestructura vial:

De las dos rutas que se dirigen al Departamento de Lambayeque, ambas van a terminar a la Provincia del mismo nombre. La una, atravesando en línea recta el inmenso despoblado de Sechura, va a salir al pueblo de Mórrope, y la otra orillando este mismo despoblado por el sudeste a dar con los distritos de Olmos y Motupe, la cual lleva el nombre de camino del rodeo (Moreno, 1890, p. 66).

Figura 4. Detalle del mapa elaborado por Francisco Requena (1778)



Nota: Resaltado en rojo por los autores, se marca el trazo realizado por Requena del camino que recorre el despoblado de Sechura y conecta Lambayeque con Piura.

Fuente: Requena (1778).

La ruta por el despoblado de Sechura a Chiclayo fue posteriormente retomada para definir el trazo de la nueva carretera Panamericana en la década de 1990 por

Bayóvar. La ruta del rodeo actualmente es utilizada para el ingreso a la Amazonía como parte de la carretera Interoceánica Norte.

Se observa entonces que hay una transformación en la jerarquía de caminos luego de la llegada española, pero es paulatina y no significa el abandono de los caminos, aunque sí una reorganización de los flujos de personas y bienes. De este proceso resultan tres caminos longitudinales (sierra-cuenca media-despoblado) que son fruto tanto de las continuidades como de las transformaciones introducidas por el nuevo régimen en acción. Con el inicio de la república, los caminos transversales fueron registrados e incorporados a las propuestas de construcción de infraestructura ferroviaria a la Amazonía para la explotación y traslado de recursos como la madera, oro y petróleo (Cuerpo de ingenieros, 1874). El objetivo de estas rutas era facilitar la extracción de recursos hacia Europa para la venta; sin embargo, estos proyectos no se concretaron.

En la actualidad, algunas de las carreteras transversales construidas en el marco de la modernización de la infraestructura vial en Piura siguen estas rutas antiguas. Por ejemplo, el recorrido desde Paita a Jaén registrado en el siglo XVIII es parte de la actual carretera de penetración a la Amazonía vía Olmos (IRSA-Norte), que recorre Paita-Piura-Olmos-Jaén-Moyobamba-Tarapoto-Yurimaguas a lo largo de 1007 km.

Con la progresiva construcción del sistema de carreteras nacional en el siglo XX, continuó la tendencia de los caminos longitudinales a concentrar el flujo de bienes y servicios. En Piura, esto se observa en la construcción del ferrocarril Paita-Piura-Catacaos que fue destruido durante la guerra con Chile. Como hemos visto, las vías principales republicanas como la misma Panamericana se construyeron siguiendo la ruta de las vías coloniales. Las rutas transversales, que no han sido intervenidas en su infraestructura por el actual Estado, aún se mantienen pero su ámbito de influencia es mayoritariamente local.

DISCUSIÓN

La región de Piura se forma por la larga interacción e intersección de rutas transversales y de caminos longitudinales. Algunas de estas rutas tienen una larga duración y persistencia. Las rutas longitudinales permitieron la conexión intrarregional y facilitaron la movilidad de sociedades antes de la presencia de los Estados expansivos del sur en la depresión de Huancabamba. Las transversales priorizan circuitos internos e intercambio de corto o mediano alcance.

Aún es una tarea pendiente expandir el registro de las trazas de estos caminos y de sus asentamientos afiliados. Sin embargo, la recurrencia en la ubicación de sitios arqueológicos y ciudades coloniales en puntos clave para el tránsito entre la Amazonía y la costa evidencia que el proceso histórico-cultural regional estuvo condicionado por la formalización de rutas estratégicas longitudinales y transversales en el territorio. Coyunturalmente, algunas de estas rutas toman importancia para la comunicación y el movimiento interregional y, posiblemente, la movilización de bienes suntuarios, mientras que otras mantienen su relevancia local y funciones de intercambio más cotidiano.

Este arreglo de rutas transversales y longitudinales inicialmente es mantenido por los conquistadores españoles hasta que adaptan sus propios fines políticos y sociales. No sorprende que los cambios se ven más marcados y con mayor rapidez en las rutas que habían sido cooptadas por los Estados previamente, mientras que las rutas de carácter más local, con menos intervención «estatal» o centralizada, pierden protagonismo pero mantienen su funcionamiento hasta hoy.

CONCLUSIONES

Los caminos prehispánicos en el Perú han sido, a nivel de discurso, secuestrados de su dimensión local para permitir relacionar el proyecto político inca con un proyecto político contemporáneo nacional e internacional (Sanz, 2007; Kania, 2019). Este secuestro trae como consecuencia invisibilizar la larga duración de los caminos y su influencia en la creación del territorio peruano. Esta narrativa facilita perder de vista el componente local de la infraestructura, promoviendo visiones centralistas donde los caminos son considerados frutos de la modernidad y no el resultado de una larga historia de interacción entre personas.

En el presente artículo, al analizar las rutas que siguen los caminos y redes viales en la región Piura, podemos entender y reconstruir de manera preliminar la larga trayectoria del desarrollo de las mayores rutas de la región. Esto evidencia que estos caminos no pueden ser comprendidos solo como parte de un proyecto político inca, sino que son principalmente el resultado de una intrincada relación de procesos locales de larga duración que se entrelazan con procesos supraregionales en una dinámica que es en principio rastreable hasta nuestros días. Reanalizar estas dimensiones locales y regionales de los caminos prehispánicos nos permite cuestionar el discurso centralista y las visiones imperantes del pasado, revalorizando el rol local en la creación de las formaciones políticas.

Finalmente, el presente artículo trata de impulsar la idea de que el análisis de la infraestructura, desde una perspectiva de larga trayectoria, es un camino para devolver a la infraestructura la dimensión local y cotidiana. En el caso del análisis de los caminos en el Perú, busca reconciliar la idea de modernidad con nuestro pasado, superando la nostalgia prehispánica y la idealización del proyecto político inca, y recuperando visiones más abiertas de nuestra diversidad.

REFERENCIAS

- Anand, N. (2015). Leaky States: Water Audits, Ignorance, and the Politics of Infrastructure. *Public Culture*, 27(2), 305-330. <https://doi.org/10.1215/08992363-2841880>
- Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (2018). *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press.
- Ashmore, W. (2005). Lived Experiences of Space, Time and Cosmovision. *Cambridge Archaeological Journal*, 25(1), 293-297. <https://doi.org/10.1017/S0959774314001152>
- Astuhumán, C. (2008). The Organization of the Inca Provinces within the Highlands of Piura, Northern Peru. [Tesis de doctorado, University College London].
- Astuhumán, C. (2016). Fundación, esplendor y colapso de la iglesia de San Miguel de Piura (1534-1578), primer templo del Perú. *Boletín de Arqueología PUCP*, 21, 39-56. <https://doi.org/10.18800/boletindeferqueologiapucp.201602.003>
- Bats, J. C. (1991). Ruptures et continuité culturelles dans la basse vallée du Yapatara: approche typologique formalisée d'un matériel céramique récolté en prospection. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 20(2), 349-380. <https://doi.org/10.3406/bifea.1991.1040>
- Cárdenas, M., & Milla-Villena, C. (1980). El desierto de Sechura en la arqueología peruana. *Revista de la Universidad Católica*, 8(31), 107-117. https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/49226/desierto_sechura_mercedes_cardenas.pdf
- Chacaltana-Cortez, S., Mogrovejo, D., & Moralejo, R. A. (2024). Un imperio en movimiento: género, movilidad femenina y acllas en el Tahuantinsuyo (1400 - 1532 d. C.). *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 55, 3-33. <https://doi.org/10.7440/antipoda55.2024.01>
- Clasby, R., & Nesbitt, J. (Eds.). (2021). *The Archaeology of the Upper Amazon: Complexity and Interaction in the Andean Tropical Forest*. University Press of Florida.
- Cuerpo de ingenieros. (1874). *Anales del Cuerpo de ingenieros del Perú. Tomo primero. Cuerpo de ingenieros y arquitectos del Estado*. Imprenta del Estado. <https://>

books.google.com.pe/books?id=h284AQAAMAAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false

- Dalakoglou, D., & Harvey, P. (2012). Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)mobility. *Mobilities*, 7(4), 459-465. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>
- De la Cadena, M. (2000). *Indigenous Mestizos: The Politics of Race and Culture in Cuzco, Peru, 1919-1991*. Duke University Press.
- Gänger, S. (2009). *Estas reliquias de mis antepasados...: saber y poder en la historia de la arqueología peruana en el siglo 19* [Ponencia]. xxviii International Congress of the Latin American Studies Association, Rio de Janeiro, Brasil.
- Garrido, F. (2016). Rethinking Imperial Infrastructure: A Bottom-up Perspective on the Inca Road. *Journal of Anthropological Archaeology*, 43, 94-109. <https://doi.org/10.1016/j.jaa.2016.06.001>
- Gonzales Lombardi, A. (2021). Piura: un centro administrativo bajo sucesivos dominios imperiales. En G. Marcone (Ed.), *Un imperio, múltiples espacios; Perspectiva y balance de los análisis espaciales en arqueología inca* (pp. 13-33). Ministerio de Cultura.
- Guffroy, J. (1989). Un centro ceremonial formativo en el Alto Piura. *Bulletin de l'Institut Francais d'Etudes Andines*, 18(2), 161-207. <https://doi.org/10.3406/bifea.1990.1012>
- Harvey, P., & Knox, H. (2015). *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Cornell University Press.
- Hocquenghem, A. M. (1998). *Para vencer la muerte; Piura y Tumbes – Raíces en el bosque seco y en la selva alta, horizontes en el Pacífico y en la Amazonía*. CNRS / IFEA.
- Hyslop, J. (1984). *The Inka Road System*. Orlando.
- Kallianos, Y., Dunlap, A., & Dalakoglou, D. (2022). Introducing Infrastructural Harm: Rethinking Moral Entanglements, Spatio-temporal Dynamics, and Resistance(s). *Globalizations*, 20(6), 829-848. <https://doi.org/10.1080/14747731.2022.2153493>
- Kania, M. (2019). Qhapaq Ñan: Patrimonio de los pueblos indígenas como instrumento de la política de integración interamericana. *Anuario Latinoamericano–Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*, (7). <http://doi.org/10.17951/al.2019.7.231-255>
- Kolata, A. (2023). *El poder de los incas. La organización social, económica, religiosa y política de un imperio*. Colección Estudios Andinos, Tomo 33. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Lavado, P., Franco, A. P., & Galiani, S. (2021). Nota sobre los efectos de largo plazo del Camino Inca. *Moneda*, 188, 14-18. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Revista-Moneda/moneda-188/moneda-188-03.pdf>
- Lumbreras, L. G. (19 de marzo de 2006). Qhapaq Ñan, El gran camino Inca. *Catedra Qhapaq Ñan*. <https://qhapaq-nan.blogspot.com/2006/03/luis-guillermo-lumbreras-qhapaq-el.html>
- Lumbreras, L. G., Tarragó, M., & Castro, V. (2020). *Qhapaq Ñan: Sistema Vial Andino*. Ministerio de Cultura del Perú. <https://qhapaqnan.cultura.pe/sites/default/files/mi/archivo/QHAPAQNANSISTEMAVIALANDINO.pdf>
- Marcone, G. (2011). Más Inca que los Incas. Mirando la obra de Tello en su contexto actual. *Cuaderno de investigación del archivo Tello*, 8, 11-16. <https://cedoc.sisbib.unmsm.edu.pe/biblioteca-digital/revistas/cuadernos-de-investigacion-del-archivo-tello/8>
- Marcone, G. (2020). Por las rutas del Qhapaq Ñan: el rol de los caminos en la construcción de la historia y territorio peruano. *Chungará*, 52(3), 411-425. <http://doi.org/10.4067/S0717-73562020005001902>
- Marcone, G. (2020b). Cambiando las escalas temporal y espacial en el estudio de los Incas y del Qhapaq Ñan: el impacto de pensar en términos de territorio y paisaje. En G. Marcone (Ed.), *Un imperio, múltiples espacios* (pp. 161-174). Ministerio de Cultura del Perú. <https://qhapaqnan.cultura.pe/sites/default/files/mi/archivo/UnImperioMultiplesEspacios.pdf>
- Martínez, J. (2011). Los mamíferos contemporáneos de los primeros cazadores recolectores en el noroeste del Perú. *Evidencia ancestral*, (3), 74-81. https://www.researchgate.net/publication/342883323_Los_mamiferos_contemporaneos_de_los_primeros_cazadores_recolectores_en_el_noroeste_del_Peru
- Méndez, C. (1996). Incas sí, indios no: Notes on Peruvian Creole Nationalism and its Contemporary Crisis. *Journal of Latin American Studies*, 28(1), 197-225. <https://doi.org/10.1017/S0022216X00012682>
- Molinié, A. (2004). The Resurrection of the Inca: The Role of Indian Representations in the Invention of the Peruvian Nation. *History and Anthropology*, 15(3), 233-250. <https://doi.org/10.1080/0275720042000257467>
- Molinié, A. (2021). Hacia el indio global: nuevas identidades en América Latina. El caso peruano. En B. Tejarina (Ed.), *Identidad, conflicto y cambio en las sociedades contemporáneas: ensayos en honor de Alfonso Pérez-Agote Poveda* (pp. 73-88). Centro de Investigaciones Sociológicas.

- Moreno, F. (1890). *Apuntes para una memoria sobre el departamento de Piura*. Imprenta de F. Masías y Ca. https://books.google.com.pe/books/about/Apuntes_para_una_memoria_sobre_el_depart.html?id=wFRKAAAAYAAJ&redir_esc=y
- Prieto, F. (2020). Reseña de The promise of Infrastructure, de Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hanna Appel. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 23(1), 292-297. <http://doi.org/10.17151/rasv.2021.23.1.14>
- Ramírez, J. (1966). *Huancabamba. Su historia, su geografía, su folklore*. Imprenta del Ministerio de Hacienda y Comercio.
- Requena, F. (1778). *Mapa que comprehende la mayor parte del distrito de la audiencia de Quito, y los corregimientos con que confina...* Biblioteca Virtual de Defensa, Ministerio de Defensa, Gobierno de España. <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=99639>
- Ruiz, R., Rodríguez, F., & Coronado, J. (2015). Exploring Landscapes Through Modern Roads: Historic Transport Corridors in Spain. *Landscapes*, 16(1), 44-62. <http://doi.org/10.1179/1466203515Z.00000000040>
- Salinas de Loyola, J. (1885 [1571]). Relación de la ciudad de San Miguel de Piura. En M. Jiménez de la Espada (Ed.), *Relaciones Geográficas de Indias. Perú, tomo 2* (pp. 235-245). Tipografía de Manuel G. Hernández.
- Santillana, T. (1989). *Los viajes de Raimondi*. Occidental Petroleum Corporation of Peru.
- Sanz, N. (2007). Qhapaq Ñan a Continental Cultural Route. *World Heritage*, 45, 45-50.
- Scott, S. M. (3 de noviembre de 1894). From the Sea to the Amazon; Fourth Paper. *The Evening Post*, p. 12.
- Smith, L. M. (2016). Urban Infrastructure as Materialized Consensus. *World Archaeology*, 48(1), 164-178. <http://doi.org/10.1080/00438243.2015.1124804>
- Snead, J. E., Erickson, C. L., & Darling, J. A. (Eds.). (2011). *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective, vol. 1*. University of Pennsylvania Press.
- Wilkinson, D. (2019). Infrastructure and Anequality: An archaeology of the Inka Road Through the Amaybamba Cloud Forests. *Journal of Social Archaeology*, 19(1), 27-46. <http://doi.org/10.1177/1469605318822551>
- Zavala, M. (1993 [1847]). *Caminos y pueblos de la antigüedad: Piura 1847*. Ed. M. Seminario. Cámara de Comercio y Producción de Piura.