

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL DE ARQUEOLOGIA E
HISTORIA



TESIS PARA OPTAR EL TITULO DE LICENCIADO EN ARQUEOLOGIA

Reconocimiento arqueológico del camino prehispánico Wari, tramo cuenca de Pacaicasa-valle de Huanta.

TESIS PARA OPTAR EL TITULO DE LICENCIADO EN ARQUEOLOGIA
PRESENTADO POR EL BACHILLER

Raúl Andrés, ROCA OCHOA

ASESOR

Julio Ernesto, VALDEZ CARDENAS

AYACUCHO – PERU

2019

INDICE

INDICE.....	2
PRESENTACION	4
RECONOCIMIENTO.....	5
INTRODUCCIÓN	6
CAPITULO I.....	9
1.1 Ubicación del área de estudio.....	9
1.2 Medio Ambiente	11
1.3 Ecología.....	11
1.4 Topografía.....	13
1.5 Hidrología.....	13
1.6 Antecedentes	14
1.7 Terminología y conceptualización	19
CAPITULO II.....	23
2.1 Metodología y Técnicas.....	23
2.2 Identificación y registro del camino	27
CAPITULO III.....	59
3.1 Metodologías y Técnicas	59
3.2 Elaboración de mapas y figuras.....	60
3.3 Material cultural asociado.....	61
CAPITULO IV.....	68
4.1 Discusión:.....	68
4.2 Conclusiones	75
4.3 Recomendación.....	77
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	78
TABLA DE ILUSTRACIONES	87

A mi madre, quien con esfuerzo y bondad ha dado todo por mí.

PRESENTACION

El presente trabajo de investigación arqueológica, se describe un tramo del camino prehispánico en la parte norte del departamento de Ayacucho, específicamente se proyecta desde la antigua ciudad de Wari, pasando por la actual localidad de Pacaycasa, por el centro poblado de La Vega, hasta el valle de Huanta; donde lo mostramos, al margen del deterioro que ha sufrido en su infraestructura el sistema vial, en algunos tramos que va en todo su recorrido, por la existencia de trochas carrozables, campos de cultivos y asentamientos urbanos; aún podemos identificar en algunos lugares entre el tramo que va al norte de la localidad de la Vega, que va paralelo río abajo por la margen izquierda de la cuenca del río Ayahuarcuna, hasta Rumichaca, y la comunidad de Quechua, la presencia original de una infraestructura vial que todavía preserva en toda su dimensión arquitectónica.

Por tal motivo este tramo del sistema vial, se constituye en poseedora de abundante información de las técnicas constructivas, de cómo el hombre a la accidentada geografía adaptó una red vial monumental para su época, solamente utilizando elementos rústicos como las piedras.

En ese sentido, el camino prehispánico se constituye una de las vías más representativas, por la que este trabajo hacemos un reconocimiento detallado de las características de la infraestructura vial, utilizando láminas, dibujos de corte, fotografías, acompañado de información etnohistórica como oral que enriquezca la información de la investigación.

Por tanto, presentamos a la Comisión Evaluadora de docentes de la especialidad de Arqueología, de la Facultad de Ciencias Sociales, de esta casa de estudios, para que consideren propicio mi sustentación conducente a optar el título de Licenciado en Arqueología.

RECONOCIMIENTO

Mi gratitud y agradecimiento infinito a la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga, mi alma mater, mediante la Facultad de Ciencias Sociales, la Escuela Profesional de Arqueología e Historia, que en cuyos recintos adquirí los conocimientos académicos necesarios para mi formación profesional.

Al arqueólogo Ernesto Valdez Cárdenas, por haberme sugerido trabajar el camino prehispánico, llamado "Camino Wari". Mi reconocimiento por su amistad, consejos, orientaciones, opiniones y críticas, y por valioso tiempo de asesoramiento.

Al Dr. José Alberto Ochatoma Paravicino y a la profesora Martha Cabrera Romero por sus consejos, enseñanzas, conocimientos y orientaciones brindadas durante los años de mi trayectoria estudiantil; de igual modo al profesor Cirilo Vivanco Pomacanchari y al profesor Ismael Pérez Calderón por su incondicional apoyo y aliento para la culminación del presente trabajo.

Mi sincero y eterno reconocimiento a mi madre y mis hermanos, quienes me alentaron constantemente para la culminación de este proyecto.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación titulado “Reconocimiento Arqueológico del Camino Wari, cuenca: de Pacaycasa-Huanta”, constituye un estudio de reconocimiento de uno de las vías más importantes de un camino prehispánico ubicado en la cuenca del río Warpa, región de Ayacucho, en las inmediaciones y en la parte norte de la antigua ciudad prehispánica de Wari.

De allí la importancia de llevar a cabo un trabajo de reconocimiento, de un camino prehispánico muy representativo en esta zona que, según las referencias buscadas, no existe ninguna información histórica en publicaciones de tiempos coloniales como republicanas, salvo los trabajos muy recientes de las primeras décadas del siglo XX. Motivación suficiente para emprender un estudio de reconocimiento del camino que fue ignorado por mucho tiempo, curiosamente en las inmediaciones de la antigua ciudad de Wari.

Es un trabajo de reconocimiento, de un camino que en la actualidad atraviesa un abandono total, motivo por el cual está en desuso, cubierta de arbustos y malezas, situación que, en algunos tramos, imposible su reconocimiento íntegro.

Una de las dificultades que uno enfrenta es que el camino se encuentra cubierta de árboles, cactus, magües y malezas, dificultando su cabal reconocimiento; a esto se suma, que este camino pasa por zonas accidentadas, sobre un terreno de mucha pendiente, paralelo a una quebrada, es limitante hacer un reconocimiento completo.

Una de las ventajas, es un camino inédito, sin temor a equivocarnos, una de las mejores infraestructuras viales de esta zona, que serpentea desde la antigua ciudad de Wari hacia el valle hondo del río Warpa.

El presente trabajo, ha contado con la permanente participación de mi asesor el Arqueólogo Julio Ernesto, Valdez Cárdenas, como también del estudiante de arqueología Miguel Ángel Liza, Lic. Jhonny Richard Olarte Sulca, Carlos Mancilla Rojas quienes en mis reiteradas visitas de reconocimientos compartieron apreciaciones y sus sugerencias.

Objetivo General:

- Realizar un reconocimiento arqueológico del camino prehispánico Wari.

Objetivos Específicos:

- Describir el medio geográfico del entorno del camino Wari.
- Identificar los sitios arqueológicos que estén asociados directa o indirectamente a la red vial.
- Identificar los diferentes aspectos de la infraestructura vial que presenta dicho camino entre el tramo Wari – valle de Huanta.
- Representar los diversos tramos más característicos de la estructura arquitectónica del camino inca.

Para lograr estos objetivos, se trabajó teniendo como referencia la hipótesis inicialmente planteada para esta investigación, donde este camino prehispánico forma parte del complejo sistema vial Wari de Horizonte Medio, cuyos fines fueron para articular economías productivas, en este caso para controlar al valle de Huanta, razón por la que existen muchos sitios arqueológicos del periodo Wari, tal como lo reportan las investigaciones preliminares. Una razón suficiente, por la que los cronistas, a la llegada de los españoles, no logran dar ningún reporte de esta red vial, debido que está en aquel entonces estaba abandonado. Además, en la construcción de esta infraestructura vial se ha utilizado ciertos conocimientos técnicos de una sociedad compleja, propio de una organización estatal.

Para ello se ha empezado con la etapa inicial de trabajo de gabinete, orientada principalmente a la recopilación y análisis de información bibliográfica y cartográfica del tramo a recorrer. En segundo lugar, una etapa de trabajo de campo en el tramo ciudad de Wari-Pacaycasa-La Vega-Valle de Huanta. La tercera etapa es un trabajo de interpretación, orientada al análisis de la información recogida en campo.

De manera general la tesis comprende cuatro capítulos detallados a continuación:

El capítulo I, trata los aspectos generales como la ubicación del área de estudio, medio ambiente, ecología, topografía, hidrología, antecedentes, por último, terminología y conceptualización.

El capítulo II, este capítulo refiere al I trabajo de campo el cual se detalla metodología y técnicas, identificación y registro del camino y asentamientos de relación cultural.

El capítulo III; en Esta parte detalla el trabajo en gabinete, metodología y técnicas, elaboración de mapas y figuras, finalmente el material cultural asociado a los tramos de la red vial Wari.

El capítulo IV, En definitivo generaliza los datos trabajados en los tres primeros capítulos. Se realiza la discusión: acercamiento a la red vial Wari, conclusiones de acuerdo a las evidencias arqueológicas halladas, recomendación, referencias bibliográficas y como último los planos correspondientes el recorrido de la red vial.

El desarrollo de esta toda esta labor es fruto de una investigación arqueológica, de consiguiente, sea una contribuya para el desarrollo de la arqueología regional y sirva de referencia para posteriores trabajos. Siento que dejo falencias, dudas y vacíos en este tema, lo cual espero que sean corroboradas o descartadas por futuras investigaciones.

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1 Ubicación del área de estudio

El camino prehispánico se ubica en el departamento de Ayacucho, sierra centro sur de los Andes Centrales y valle de Ayacucho; arqueológicamente dentro del Área Central Andina (Lumbreras, 1981). El valle se encuentra en la zona definida como Bosque Seco Montano Bajo (Tosi, 1960) o región Quechua (Pulgar, 1996). Políticamente, el departamento limita por el norte con el departamento de Junín, por el este, con Cusco y Apurímac, por el sur, con Arequipa y por el oeste, con Huancavelica e Ica. La ciudad de Huanta se ubica a una altitud de 2 627 m.s.n.m. La provincia de Huanta está ubicada en el extremo noroccidental del departamento de Ayacucho, enmarcado por los ríos Cachimayo, Warpa, Mantaro, Apurimac y el río Ene; políticamente queda enmarcado por el norte con la provincia de Satipo (Junín), por el sur con la provincia de Huamanga, por el este con las provincias de La Mar (Ayacucho) y Convención (Cuzco), y por el oeste con las provincias de Huancavelica, Angares, Acobamaba, Churcampa y Tayacaja.

El camino objeto de este estudio en el presente trabajo, se prolonga desde la antigua ciudad arqueológica de Wari hacia la provincia de Huanta, en su recorrido pasa por el distrito de Pacaycasa pertenece a Huanta ubicado dentro de la provincia de Huamanga, por las inmediaciones del centro poblado de La Vega, dentro del territorio del distrito de Huamanguilla, luego por los territorios del distrito de Iguain y para luego descender hacia el valle de Huanta. Todo esto, en la margen derecha de la amplia cuenca hidrográfica del río Warpa.

En su recorrido específico (Fig. 1) el camino prehispánico Wari, nace de la ciudad de Wari que está ubicado a 2 702 m.s.n.m., y desciende hacia la quebrada de Pacaycasa, donde se encuentra el río Ocopa a 2 504 m.s.n.m., y hacia la actual ciudad de Pacaycasa que está a 2 524 m.s.n.m., y pasa por la cuenca del río Puckqoc, para subir por el poblado de Qonchopata, se levanta por las inmediaciones del sitio arqueológico denominado Tablapampa, en dirección al centro poblado de La Vega ubicado a 2 950 m.s.n.m. dentro de la jurisdicción del distrito de Huamanguilla, para luego bajar por el lugar denominado Sirinachayoq que está a 2 726 m.s.n.m. a la margen izquierda del río Ayahuarcuna, por las estribaciones norte y este del cerro

Allkowillka, hacia el lugar denominado Rumichaca, que está a 2 530 m.s.n.m., para luego elevarse hacia el lugar denominado Qechua, que está a 2 629 m.s.n.m. dentro del centro poblado de Pantaq, dentro de la jurisdicción del distrito de Iguain, donde las evidencias del camino prehispánico quedaron alterados y fueron destruidos con los campos de cultivo y la construcción de la carretera que une al centro poblado de Pantaq con la comunidad de Paqueq. En esta zona, en las inmediaciones de Pantaq, en la pendiente oeste del cerro Alaw, a 2 591 m.s.n.m. reaparecen las estructuras del camino prehispánico, en el cual la superficie inclinada del terreno fue acondicionada para crear la plataforma suficiente, con muros de contención de doble hilera. De esta forma los rastros de este camino desaparecen en las inmediaciones de la comunidad de Paqueq, justamente donde empieza el valle de Huanta, y donde están las comunidades de Paqueq, Maynay, Huansa, Quinrapa, existiendo varios sitios arqueológicos de la época Wari, y en particularmente el sitio arqueológico Wari de Azángaro.

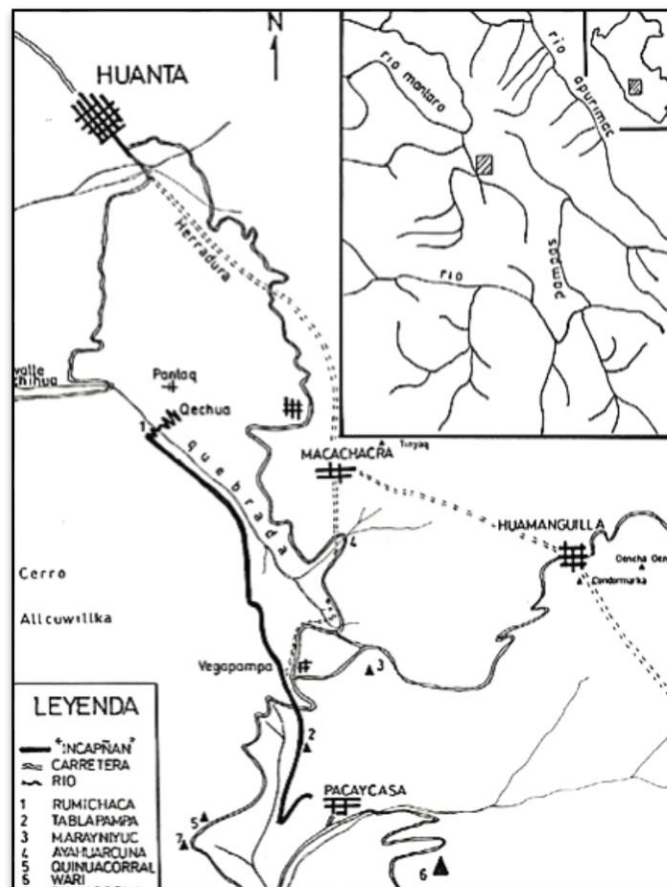


Fig 1: Plano de ubicación. (Fuente: E. Valdez, 2003)

1.2 Medio Ambiente

El medio ambiente por donde recorre el camino Wari, se proyecta dentro de la tradicionalmente llamada “*región Quechua, según Pulgar Vidal, es la región que se eleva entre los 2 300 y los 3 500 m. s.n.m.*” (Pulgar, 1996: 81). Este tramo de camino prehispánico que recorre desde la antigua ciudad Wari hasta el valle de Huanta, oscila en su recorrido, entre las altitudes que van desde los 2 500 hasta los 2 900 m.s.n.m., y en este recorrido, pasa por diversas zonas topográficas y ecológicamente presentan características particulares.

1.3 Ecología

El camino prehispánico, si bien se proyecta dentro de la región Quechua, en su recorrido pasa por diversos ecosistemas en el término utilizado por Van Dalen (2008), y/o zonas de vida en términos de Holdridge (1979), que, por razones de carácter edáfico, pedología, declive de terreno, humedad atmosférica y de suelo, al margen de estar dentro de la región Quechua, presenta diversa configuración en el aspecto de flora, fauna y clima.

El primer ecosistema o zonas de vida, se presenta en tres tramos, para empezar está desde el camino prehispánico Wari que se origina en la misma ciudad prehispánica del mismo nombre, que baja hacia la quebrada de Pacaycasa; y el segundo tramo que nace desde la quebrada de Pacaycasa hasta las alturas de Rumichaca, donde está el sitio denominado Qechua; y por último el tercer tramo que va desde la comunidad de Pantaq hasta el río Qanqana, inmediaciones de la comunidad de Paqueq, y las estribaciones oeste del cerro Alaw. Todas estas zonas por donde pasa el camino prehispánico, presentan un ecosistema o zona de vida, que se caracterizan por ser un terreno árido, suelo de composición de tufo volcánica, propio donde crecen las plantas de secano como las xerófilas, cactáceas, donde podemos encontrar las cabuyas o el magüey en sus diferentes variedades (Agave americano), cabuya azul (*Forofa andina*); angú Kuchma (*Opuntia Sp.*), tuna (*Opuntia Ficus*), algarrobos (*Propopis chilensis*), pusuquychikcas (*Opuntiatunicata*), tankar kichka (*Durantha dombeyana*), sankay kicka (*Trichocereus peruvianus*), tara (*Caesalpinia spinoza*), molle (*Schinus molle*), la retama (*Spartium junceum*), el maguey (*Agave americana*), etc. Y en cuanto a la fauna silvestre encontramos el zorro andino (*Desieganculpacus*), zorrino (*Conepatus rex*), lajartijas (*Psammmodromus*

Hispanicus), langosta (*Caelifera*), el cernícalo (*Falco spaverius*), perdiz (*Noproctaapentlandu*), colibrí (*Colibrí coruscans*) entre otros.

Como parte de la agricultura extensiva, particularmente en las inmediaciones de Tablapampa, comunidad de La Vega, en las cercanías de la comunidad de Paqueq, se practica la agricultura de secano como la quinua (*Chinopodium quinoa*), linaza (*Linum usitatissimum*), trigo (*Triticum. spp*), arveja (*Pisum sativum*), garbanzo (*Cicer arietinum*) y en lo que corresponde a ganadería abunda la extensiva de caprino (*Capra aegagrus hircus*), el ganado vacuno (*Bos taurus*).

En el segundo ecosistema, o zonas de vida, encontramos fundamentalmente en las profundidades de las quebradas o valles transversales que se presentan en el camino prehispánico. En este medio tenemos en primer lugar el tramo al fondo de la quebrada de Pacaycasa y otros tramos en el pequeño valle de Pantaq; y por último en el propio valle de Huanta. Debido a la presencia de fuentes de agua relativamente permanentes, en los campos de cultivo, se siembran plantaciones de la tara (*Caes alpina Spinoza*), el pacay (*Inga edulis*), los paltos (*Persea americana*), guayaba (*Psidium guayava*), níspero (*Mespelus germania*), eucalipto (*eucaliptus globulus*), lúcuma (*Pouteria lúcuma*), guinda (*Prunus serótina*) chirimoya (*Annona cherimolia*). Y productos de sembrío como el maíz (*Zea mays*), quinua (*Chenopodium quinoa*), frijoles (*Phaseolus vulgaris*), trigo (*Triticumsp*), pallares (*Phaseolus lunatus*), achira (*Canna edulis*); algunos tubérculos, zanahoria (*Caucus carota*), papa (*Solanum tuberosum*), camote (*Ipomoea batatas*), arracacha (*arracacia xanthorhiza*), llacón (*Smallanthus sochifolius*) y cebolla. También se presencia frutos como la granadilla (*Passiflora ligularis*), tumbo (*Passiflora mollissima*), papaya (*Carica papaya*), usun o metahuayo (*Caryodendron orinocense*), aguaymanto (*Physalis peruviana*), calabaza (*Cucurbita ficifolia*), zapallo (*Cucurbita máxima*), caigua (*Cyclantheria pedata*), cisiliana o chayote (*Sechium edule*), y plantas aromáticas como el cedrón, manzanilla, hinojo, etc. En cuanto a la flora silvestre se registró plantas de molle (*Schinus molle*), el mague (*Agave americana*) y la retama (*Spartium junceum*).

También está presente los animales de la ganadería como la vaca (*Bos taurus*), oveja (*Ovis aries*), cabra (*Capra aegagrus hircus*), caballo (*Equus caballus*) y el porcino (*Sus scrofa domesticus*), cuy (*Cavia Parcellus*) y aves de corral como las gallinas (*Gallus domesticus*), pavos (*Meleagris gallopavo mexicana*) y patos (*Anas platyrhynchos domesticus*) (Brak, 2003)

1.4 Topografía

El camino prehispánico, objeto del presente trabajo, al igual que todo camino andino, se configura sobre una topografía accidentada. De tal forma, desde su origen desde la ciudad Wari (2 700 m.s.n.m), el camino baja hacia la quebrada de Pacaycasa, luego para subir por una explanada árida de tufo volcánico hasta el lugar denominado La Vega, para luego dirigirse hacia el norte para penetrar a la margen izquierda de la quebrada de Ayahuarcuna, y pasar sobre un terreno de fuerte pendiente, que se declina de sur a norte en las faldas del cerro Allkuwillka hasta llegar a la quebrada donde existe el puente de Rumichaca sobre el río Ayahuarcuna que está a 2 530 m.s.n.m., para luego, de allí seguir cuesta arriba hasta el lugar denominado Qechua, sobre un terreno de suave declive, proyectarse a la comunidad de Paqueq, pasando por las faldas del cerro Alaw, y por las inmediaciones de la comunidad de Paqueq de 2 600 m.s.n.m. encontramos las evidencias del sistema vial, que se pierde al ingresar al valle de Huanta.

1.5 Hidrología

El camino prehispánico, que es objeto de estudio del presente trabajo, se encuentra dentro y en la margen derecha de la cuenca hidrográfica conformada por el río Warpa aquí, surca el camino de sur hacia el norte, transmontando algunas quebradas, como la quebrada formada por el río Ocopa donde está la actual ciudad de Pacaycasa, y que cuyas aguas nacen desde las alturas de Apacheta, de las inmediaciones de la parte alta de la pampa de Ayacucho (Quinua). El río Ayahuarcuna o llamado más abajo con el nombre de río Chiwa, que son tributarias o afluentes del río Cachimayo, que cuyas aguas discurren desde las lagunas de Qanaccocha y Peruaqocha, desde las alturas de Huamanguilla. El río Cachimayo, después de recolectar estas aguas, más al norte, confluye con el río Urubamba que discurre desde la margen izquierda, para formar el río Warpa. El río Warpa más al norte es el afluente al río Mantaro.

Dentro de esta cuenca, por la margen derecha pasa el camino prehispánico, y trasmonta por la quebrada de Ocopa y la quebrada de Ayahuarcuna, que cuyas aguas bajan desde las altas cumbres del Razuwillka, para ser afluentes del río Cachimayo, cuyos caudales de sus aguas estacionales aumentan en temporadas de lluvia entre los meses de diciembre a marzo.

La cumbre de Razuwillka, topográficamente hablando, es la elevación más alta de la región. Está ubicada dentro de la cadena de los andes centrales del Perú. Y como es natural, Razuwillka, se constituye en un Divortium Acuarium (Alva S/F: 423) entre la cuenca del río Warpa (Provincia de Huanta) y la del Torobamba (Provincia de La Mar).

1.6 Antecedentes

Dentro de la historia prehispánica andina, en la época del Horizonte Medio, por los años 580 d. c. según Isbell (1980); 550 d.C. Menzel (1968); y 600 d. C. según Lumbreras (1969), en la cuenca del río Warpa, que queda en la parte norte del departamento de Ayacucho, ha emergido la sociedad llamada Wari (Lumbreras, 1974; González, 1992) cultura que llegó a tener su principal urbe en el sitio denominado Wari, y de ahí, llegó a influenciar a la mayor parte del territorio andino, abarcando por el norte hasta el departamento de Lambayeque, Cajamarca y por el sur Arequipa, Cuzco y Moquegua, áreas sobre la que dejó evidencias, para los especialistas sería testimonio de una política imperial.

La capital arqueológica de Wari, cuya ubicación está en la sierra centro sur del Perú, está en la parte norte de la actual ciudad de Huamanga, a unos 25 kilómetros de la ciudad, a una altitud de 2 600 a 3 000 m.s.n.m., según algunas estimaciones mencionadas por (Bonavia, 1991), en su máximo apogeo habría llegado a tener una población numerosa entre 50,000 a 100,000 personas. Según (Patterson y Browman, 1972) y que según (Isbell, 1985), la ciudad Wari en su máximo apogeo llegó albergar unos 10,000 y 21,000 habitantes o 35,000 a 70,000 habitantes (Bonavia, 1989). Y como centro de un sistema mayor, que contaba con una numerosa población, necesitaba estar articulado con diferentes espacios geográficos que eran por ende centros económicos.

En tal sentido, tuvieron que implementar a la ciudad de Wari el sistema de abastecimiento de recursos hídricos, según las investigaciones hechas construyeron canales de abastecimiento conducidas desde la parte alta, tomada de la laguna Yanaqocha de Razuwillka, (Valdez y Valdez,1989). Y como también, en lo que corresponde al sistema vial propiamente Wari, no existe alguna duda que el estado Wari implementó con toda seguridad infraestructuras viales que permitan tener acceso y conexión con los centros administrativos, para así abastecer de recursos

para la gran urbe de la ciudad Wari. Por ende, muchos investigadores reconocen que *“aunque hoy se sabe que muchos de ellos existieron desde antes; la arqueología moderna ha mostrado que los incas caminaban sobre las huellas de Wari o de otras organizaciones políticas, anteriores o sometidas al Tawantinsuyo”* (Pease, 1992:29).

Por otro lado, Luis Millones menciona que *“en términos políticos la deuda del Tahuantinsuyo con los waris es vasta. Heredaron de ellos parte del sistema vial, la organización de varias formas de trabajo forzado (probablemente mitimaes)”* (Millones, 1998: 32).

De tal manera, indudablemente, que durante el periodo Wari, el tratamiento que dieron a los sistemas viales, fue posiblemente similar a lo que después vino haciendo en la sociedad Inka, Tal como dice John Hyslop *“El imperio inkaico o del Tawantinsuyu, fue el último y principal de una larga sucesión de culturas nativas altamente desarrolladas que surgieron en el área andina de Sudamérica. Antes que él, grandes culturas como Chavín (1200-400 a. C.), Moche (100-800 d. C.), Nasca (100-800 a. C.), Tiwanaku (200-800 a. C.), Wari (700-1100 a. C.) y Chimú (1100-1470 d.C.), para mencionar solo algunos, habían ejercido su influencia sobre extensiones considerables de los Andes Centrales”* (Hyslop, 1992: 29).

Sobre el camino Incaico José Canziani menciona que *“el sistema del camino inca incorporó otros caminos preexistentes, como también que sacó partido de los caminos desarrollados por otras sociedades andinas contemporáneas”* (Canziani, 2009: 502).

De tal forma, *“Algunos caminos Inka pueden ser considerados ni totalmente “Inka” o ni “camino, ya que varios de ellos en los Andes fueron construidos por pueblos preincaicos y luego integrados a la red Inka, mientras que otros evidentemente incaicos pueden no ser considerados como tales de acuerdo a los conceptos de “camino” del siglo XX.”* (Hyslop, 1992:32).

Para el caso específico de esta zona, y en particular sobre este tramo del camino que se presenta en este trabajo, no se ha encontrado ninguna información etnohistórica, salvo informaciones sobre otras vías en las inmediaciones de este camino, que nos presenta el cronista Pedro Cieza de León, que en 1548 llega a estas zonas y registra, bajo los siguientes términos *“Pasando este río de Parcos está el aposento de Azángaro, repartimiento que es de Diego Gavilán, de donde se va por el*

real camino hasta llegar a la ciudad de San Juan de la Victoria de Huamanga” (Cieza, 1973:205). Igualmente, (Vaca de Castro, 1908:445) también da referencia sobre el “camino real”, que comunicó la Villa de San Juan de la Victoria con la “ciudad de los Reyes”, pasando por el repartimiento de Diego Gavilán. Finalmente, Guamán Poma en un informe acerca de una lista de puentes a lo largo de tal camino, menciona a un puente de Crisneras (crizneja), que se encontraba en “Sangaro” (Azángaro) (Guamán Poma, 1956:267). Así mismo (Cobo, 1990 [1653]:231-232) menciona que criznejas fue el nombre empleado por los españoles para los puentes colgantes o de suspensión (Citado por Valdez y Valdez 2003:12-15).

Algunos de los estudiosos describen brevemente sobre los caminos prehispánicos en mencionados en sus diarios, Cosme Bueno (Valcárcel, 1951); en los años de 1862 (Raimondi, 1945); (Orbegoso, 1834); (Blanco, 1834) y Aurelio Miro Quesada, por los años de 1947 se refiere a este tramo del camino entre Huanta y Ayacucho, (Consejo Nacional de la Universidad Peruana, 1974:414), José Ruiz Fowler en 1924 ya decía y resaltaba este tramo de Ayahuarcuna (Consejo Nacional de la Universidad Peruana, 1974).

En los años 20 del siglo XX, Miguel Cárdenas, *“bajo el seudónimo de Michael Kintore Tonki, se ocupa del camino que surca por el valle de Huanta, pero tampoco menciona sobre este tramo en particular”* (Cárdenas, 1983:110). Por los años de 1970, Alberto Regal, cuando trata sobre los puentes prehispánicos, da escasa información preliminar, sobre un puente llamado Rumichaca. Menciona la existencia de un puente *“Rumichaca sobre el río Pongora, en el camino de Huanta a Huamanga, puente formado por una sola piedra, de unos 3.00 m. de largo”* (Regal, 1972:329), que al parecer se refiere al puente de Rumichaca que existe en este tramo, pero él sostiene de la existencia de este sobre el río Pongora, que naturalmente no existe ningún puente de piedra sobre Pongora; pero vale considerar, tal como el mismo autor lo manifiesta en otras de sus publicaciones que *“el presente trabajo tiene las características de la labor de gabinete, pues ha sido redactado solo a base de bibliografía; por consiguiente debe de adolecer de errores, provenientes de la mala interpretación, por el autor, de las fuentes consultadas”* (Regal, 2009:15). También encontramos, los trabajos preliminares recientes presentados por Lidio Valdez y Ernesto Valdez, que mencionan *“Desde Pacaycasa, lugar situado en las inmediaciones de Huari, asciende un amplio camino hacia Pampa Vega. En esta*

localidad el camino se bifurca: un brazo se dirige por Ayawarkuna, Macachacra, Huayhuas y Huanta en dirección al valle del Mantaro (como ya se señaló, éste debió haber sido el camino recorrido por Cieza de León y utilizado, posteriormente, durante la colonia y la república); la otra ramificación es aquella que pasa por las faldas del cerro Allkowillka y, luego de cruzar el puente Rumichaca, sube hacia Pantac. Cerca ahí, se encuentra el sitio de Machu Orco, asociado a la época Huari y, por lo tanto, el camino podría datar también, de esta época. Desde Machu Orco es posible que continúe hacia el fondo del valle, donde se encuentran varios sitios Huari, como Azangaro” (E. Valdez y L. Valdez, 2000) y (E. Valdez, 2003:12-15).

Respecto al camino que viene desde Pacaycasa, Ricardo Espinoza menciona que *“se trata de un camino con bordes a cada lado, pero de piedras levantadas, como si se limpiara un terreno y se señalizara con las piedras extraídas” (Espinoza, 2006:157).*

Todo esto sobre el camino prehispánico que articula la ciudad de Wari con el valle de Huanta, en el 2009 los trabajos de Cardelus y Guijarro, que al ocuparse del camino Inka, sobre el tramo Huanta-Ayacucho, menciona *“que los huaris desarrollaron una red de caminos que abarcaba al menos hasta Cajamarca, al norte, y Cuzco y Arequipa, al sur, mientras que en la costa tenía conexiones con los valles de Lima, Pisco, Ica y Nasca. El sistema caminero fue reutilizado e incorporado a la gran red de caminos del Capac Ñan” (Cardelus y Guijarro, 2009: 266).*

Pero tampoco no hace referencia a esta red vial en particular. Pero de manera general de toda el área andina, sobre los caminos Inka si existe abundante información, tales como los presentados por (Fray Martín de Murúa, 2001:358), y como lo refuerza (Espinoza, 1987), donde señala que los Inkas implementaron vías de acceso a diferentes ecosistemas, espacios económicos como geográficos, tal como los Wari, en tiempos anteriores hicieron lo mismo. *“Los caminos exhibían algunas técnicas inconfundibles... ofrecían diversas perspectivas según la orografía y ecología por donde pasaban: angostos senderos en las abruptas quebradas y al borde de precipicios, con escalones de piedra en las empinadas cuestas...Su ancho, en las pampas, alcanzaba hasta seis metros” (Espinoza, 1987:388-391).*

Respecto a los puentes *“ríos, quebradas y otros géneros de hondonadas vencían los gracias a varias tipologías de puentes, para lo cual dominaban una*

ponderable tecnología” (Espinoza, 1987: 395).

Los caminos estaban ligados a tambos (Espinoza, 1987); (Pease, 1992). Naturalmente, como en los tiempos de los Inkas, esta obra de ingeniería, considerada por José Canziani fue *“un portento de la ingeniería universal” que fueron construidos por especialistas, ya que en estos tiempos, como en los tiempos Inka, había la existencia de “arquitectos, ingenieros y otros especialistas a cargo de la construcción de las edificaciones que se ejecutaban en distantes establecimientos, o de la ejecución de distintas obras públicas, entre las que se incluía el desarrollo del propio camino”* (Canziani, 2009:500).

Entre los cronistas, los caminos andinos no fueron ignorados, ya el Fray Martín de Murúa admiraba y plasmaba bajo los siguientes términos *“Estos caminos, juntamente con los puentes, acequias y calzadas en los lugares lagunosos y dificultosos de pasar, tenían sumo cuidado”* (Murúa, 2001:358). Igualmente, respecto a los caminos Inka Garcilaso de la Vega, señala que *“a cada cuarto de legua cuatro o seis indios mozos y ligeros, los cuales estaban en dos chozas para repararse de las inclemencias del cielo”* (Garcilaso, 1973: 132). Y para Felipe Guamán poma de Ayala *“Cada camino real tenía para su cuidado sus respectivos...conservándose los caminos bien arreglados, limpios y cuidados...para facilitar el tránsito”* (Guamán Poma, 1956:266-267).

Igualmente, para tener acceso a diferentes espacios económicos que pudieron proveer de los varios recursos, implementaron sistemas viales que articulen con la gran urbe Wari. Como menciona Canziani, *“que el estado Wari articuló su red de establecimientos mediante caminos, ya que sus ciudades estaban directamente asociadas a estos”* (Canziani, 2009:502). Motivo por la que implementaron como en los tiempos del incanato, como lo menciona Waldemar Espinoza *“que los caminos eran de propiedad estatal, única y exclusivamente al servicio del poder: 1º su función consistía en facilitar el rápido y fácil servicio traslado de los guerreros que iban a conquistar, reprimir y a contener invasiones extranjeras. 2º para que los chaskis pudieran movilizarse con agilidad, presteza y sin estorbos conduciendo los mensajes y noticias que interesaban al gobierno. 3º Para que los mitayos-cargueros pudieran caminar sin problemas transportando los productos generados por los mitayos-productores a las colcas de las llactas regionales y al Cusco mismo. Y 4º para que cualquier funcionario o administrados estatal, incluido el sapainca, pudiera trasladarse*

cuantas veces quisieran a cumplir sus roles” (Espinoza, 1987:391). Con cuyos fines implementaron acceso a diferentes ecosistemas, espacios económicos como geográficos. Y dentro de este sistema, en los tiempos de los Wari, jugó un rol importante el valle de Huanta, espacio en que se ha registrado la presencia de muchos sitios Wari (Valdez, 2003). Y este camino objeto del presente trabajo, con mucha seguridad, fue una de las vías que articuló a la capital Wari con el valle de Huanta; y por qué no suponer, esta fue la que articuló con toda la región norte, que abarca hasta Cajamarca. Todo esto, por la grandeza que presenta en su construcción esta red vial.

1.7 Terminología y conceptualización

El estudio de los caminos tiene mucha importancia en la arqueología, y en particularmente en la región andina, permite entender como fue el movimiento en épocas prehispánicas. Así existen primeros estudios sobre los caminos, como los de (Pease, 1992); (Uhle, 1969); (Millones, 1998); (Hyslop, 1992); (Espinoza, 1987 y 2006); (Canziani, 2009) quienes consideran que los Inkas usaron las vías de las sociedades pretéritas, como el caso de los Wari. Pero para el caso específico de esta zona, y en particular sobre este tramo del camino que se presentado en este trabajo, no se encontró ninguna información etnohistórica en los escritos de (Cieza, 1973); (Vaca de Castro, 1908); (Guamán Poma, 1956); (Cobo, 1990 [1653]:231-232) citado por E. Valdez y L. Valdez, 2003:12-15). De igual modo con Cosme Bueno, citado por Valcárcel (1951); (Raimondi, 1945); (Orbegoso, 1834 y Blanco, 1834 citado en Consejo Nacional de la Universidad Peruana, 1974); José Ruiz Fowler (Consejo Nacional de la Universidad Peruana, 1974). Situación como en los años 20 del siglo XX (Cárdenas, 1983). Recién en los años de 1970, Alberto Regal, proporciona escasa información preliminar, sobre un puente llamado Rumichaca (Regal, 1972 y 2009), similar caso ocurre con los trabajos de Cardelus y Guijarro (2009). Hasta que más tarde (E. Valdez y L. Valdez, 2000) y (E. Valdez, 2003) dan una información novedosa sobre el caso específico.

Así, en el quehacer de la arqueología, específicamente en el estudio de los caminos, es usual utilizar algunas categorías, todo esto para su mejor comprensión:

- **Arqueología del Paisaje**, es un enfoque que parte bajo la premisa de que existe una estrecha interrelación entre los procesos sociales con el medio o

contexto geográfico-ecológico; en otros aspectos, intentan recrear los paisajes sociales creados tras la intervención humana sobre los paisajes naturales (Moragón, 2007), y que es una estrategia de investigación que estudia el quehacer humano dentro de un espacio físico, que crea un paisaje cultural (Criado, 1999) o es el estudio del espacio arqueológico en su dimensión ambiental (Burrillo, 1998).

- **Camino**, en su sentido amplio, es una “superficie hollada por donde se transita habitualmente”. En un sentido más restringido, es una “vía que se construye para transitar” (Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan) (2016).
- **Prospección**, consiste en un estudio previo del relieve de la región, de su hidrografía, del mapa geológico, del clima (Laming-Emperaire, 1984)
- **Prospección Arqueológica**, para Luis G. Lumbreras, es la búsqueda sistemática de los restos arqueológicos y el punto de partida de la investigación, que es el proceso exploratorio, donde se trata de identificar las unidades físicas que denuncien algún tipo de actividad social, que permite disponer del máximo de los detalles del área (Lumbreras, 1981).
- **Rampas** Taludes o superficies inclinadas que enlazan dos superficies que se encuentran a diferente nivel (Ware y Beatty 1981: 124). Pueden ser de diversos materiales y, en ocasiones, pueden tener uno o más descansos en medio.
- **Reconocimiento Arqueológico**, para este caso, comprende la descripción de la red vial, medición de tramo, elaboración de mapas topográficos o croquis de estructuras, y registros fotográficos (Ravines, 1989).
- **Red vial**, en algunos pasajes de este trabajo, denominamos al camino como red vial, entendiendo que este camino formó parte de un sistema mayor, donde los caminos están interconectados. En otros términos, esta red se refiere a la infraestructura, al conjunto de caminos interconectados, a puentes, a pontones, a vados y a túneles, por ello Katharina Schreiber define un sistema formal de caminos como aquel que fue establecido y mantenido por un estado, en el que se incorporaron caminos existentes o se construyeron nuevos, o ambas alternativas, para emplearlo con fines

políticos. *“Ciertamente, todas las unidades políticas hicieron uso de caminos, pero no todas tuvieron sistemas formales”* (Schreiber, 1991: 243).

Considerando estas categorías, en este trabajo se presenta los resultados de una investigación de reconocimiento arqueológico llevado a cabo en el camino prehispánico, llamado camino Wari, que se proyectado desde la antigua ciudad Wari, que pasa por la localidad de Pacaycasa, La Vega, hasta el valle de Huanta.

De tal modo se utiliza algunos conceptos de índole geográfica, como:

- **Afluencia**, cuando un río secundario vierte sus aguas en otro río mayor (Alva, s/f: 422).
- **Biotipo**, la interacción de factores geológicos y geográficos en determinados espacios o áreas físicas forma un “biotopo”. La suma de los seres vivos que habitan este biotopo es la “biocenosis” o “comunidad biótica”. La interacción de la biocenosis con el biotopo da como resultado el “ecosistema”. El ecosistema es la asociación del biotopo más la biocenosis. Así, los organismos vivos y su ambiente inerte están inseparablemente ligados y actúan recíprocamente entre sí. La distribución geográfica de las formas de vida, y con ellas las especies de animales y plantas de vida, está determinada por la distribución geográfica de los hábitats. Los biotopos y biocenosis son combinaciones fijas de hábitats y/o formas de vida y poseen, asimismo, una distribución geográfica fija. Brack (2003) define a la región o paisaje natural como un ecosistema especial, denominando a sus componentes como bioregión (abióticos) y bioma (bióticos). El ecólogo Odum señala sobre los ecosistemas que *“los organismos vivos y su ambiente inerte (abiótico) están inseparablemente ligados y actúan recíprocamente entre sí”* (Odum citado por Van Dalem. 2008:97-98-99). *“¿Qué es entonces la zona de vida, sino un conjunto de ámbitos específicos de los factores climáticos principales? Esta puede imaginarse como un grupo de asociaciones, relacionadas entre sí a través de los efectos de la temperatura, la precipitación y la humedad. Tales factores dejan un sello característico en cada zona de vida, no importa que está comprenda un grupo diverso de asociaciones. Los anteriores es cierto para la vegetación natural, las comunidades vegetales secundarias, las actividades de la vida animal y las actividades culturales del hombre”* (Holdridge 1979:10-11).
- **Cauce**, es la cavidad por donde discurre las aguas del río. (Alva, s/ f 419).

- **Confluencia**, es la unión de dos o más ríos del mismo caudal se unen (Alva, s/f: 423).
- **Cuenca**, es aquella región territorial que es irrigada por un sistema fluvial (Alva, s/f: 424).
- **Divortium Acuarium**, es la divisoria de las aguas, que es originado por la presencia de cadena de montañas. Generando que los ríos se dividan en diferentes direcciones. Los andes constituyen una gran divisoria de aguas, desde la cual descienden aguas hacia el Pacífico y otras al Atlántico (Alva S/F: 423).
- **Drenes** Conductos que sirven para el recojo y evacuación de agua. Un canal es de drenaje y no de riego cuando sirve para dar salida al exceso de agua o humedad. También se les denominan alcantarillas de drenaje (Hyslop 1992: 216)
- **Medios de trabajo**, son todos los objetos de que se sirve el hombre para actuar los objetos de trabajo y transformarlos. Por eso los caminos son, al igual los canales, los almacenes, edificios, etc., son medios de trabajo. Todo esto, asociado con los instrumentos de producción, forma los llamados medios de producción (Manual de Economía Política URSS, 1960).
- **Valle**, es definida como depresión alargada ocupada en su base por un río, y presenta inclinación hacia el mar o a una cuenca colectora (Monkhouse, 1978), en el presente caso correspondería al río Warpa que confluye en la cuenca colectora del Mantaro.

CAPITULO II

TRABAJO DE CAMPO

2.1 Metodología y Técnicas

Entendiendo que la metodología es el camino a recorrer para alcanzar un objetivo, en este caso, nos permitirá conocer la verdadera dimensión de esta red vial. Nos trazamos hacer la prospección respectiva, en un recorrido desde la antigua ciudad imperial de Wari hasta el valle de Huanta, hasta donde desaparece la infraestructura de dicha red vial.

Para este objetivo, acompañado del asesor, se ha recorrido en diversas oportunidades, dentro de esta actividad aplicamos la prospección arqueológica, que consiste en una búsqueda sistemática de los sitios arqueológicos en una determinada área geográfica, que a la vez, involucra una serie de actividades metodológicas que permitiendo registrar dichos sitios de manera adecuada, además todo esto, fortalecido por otras metodologías como el de la arqueología del paisaje, que consiste en que la red vial se adapta y modifica el terreno, se orienta a un destino preestablecido.

En todo esto se aplica la metodología:

Deductivo, entender la explicación de los fenómenos a partir de aspectos generales hacia las particulares; mejor dicho, de lo general a lo específico. Donde utilizando las referencias de la arqueología del espacio, el camino es asociado al sitio arqueológico de la ciudad prehispánica de Wari.

Inductivo, entender los fenómenos desde los aspectos particulares a los generales, lo que se denomina la generalización. Donde teniendo en cuenta sus particularidades de esta red vial, podemos diferenciar con otros caminos.

Comparativo, consiste en la búsqueda de las características similares, que se llama recurrencia y asociación del objeto de estudio, que anteriormente habrían sido estudiados.

Por técnica se entiende como un conjunto de acciones secuenciadas que se enmarcarlas en un método, es decir, que son los pasos técnicos empleados en el reconocimiento de la red vial, previamente teniendo un conocimiento de fuentes.

Por técnica se entiende como un conjunto de acciones secuenciadas enmarcado en un método, es decir, que son los pasos técnicos que se emplean en reconocimiento la red vial, previamente con conocimiento de las fuentes documentales históricos,

como crónicas, documentos históricos, testimonios de viajeros de los siglos XIX, en segundo lugar, la literatura arqueológica regional, buscando la información geográfica, geológico, climatológico, faunístico como florístico del entorno geográfico, como también la información etnohistórica del tramo a recorrer, del sistema vial prehispánico.

Fue necesario el reconocimiento por medio de la Carta Nacional, esta técnica nos permitió identificar las diferentes formas del relieve e hidrografía, así como la topografía del terreno; Igualmente se acudió al sistema de Google Earth, que nos permitió tener información de validez, donde nos facilitaba informando altitud del tramo vial, con las coordenadas geográficas, topografía de terreno, cuencas hidrográficas, etc.

Teniendo una previa información general, en las salidas al campo, se ha contrastado y descrito en primer lugar el escenario geográfico, geológico, topográfico, ecológico que involucra su flora y la fauna, por todo el tramo que recorre el camino prehispánico o el llamado camino Wari, que surca desde la ciudad antigua de Wari hasta las inmediaciones del valle de Huanta.

Paralelo a esto, se lleva a cabo el trabajo prospectivo, que consiste en el uso el GPS, logrando trazar el direccionamiento del sistema vial, que permite ubicar los sitios o tramos más importantes; con la cámara fotográfica se hizo el registro correspondiente, de las fotos se consiguió dibujar, bajo un “dibujo reconstructivo o de recreación” de los principales tramos más relevantes, utilizando winchas se medió el ancho de algunos partes del camino, de igual manera los muros de contención, muros laterales, desfuegos de las alcantarillas, las alturas de los puentes, etc. Igualmente aprovechando algunas zonas erosionadas de la plataforma de la red vial, se ha realizó el dibujo de corte del camino.

Paralelo al trabajo de campo, se realizaba el análisis de la información recopilada, en la elaboración de mapas, planos, elaboración del informe final y el archivo fotográfico, tal como sugiere Ccente y Roman (2006), en la elaboración de los dibujos de recreación utilizando las fotografías.

Para todo esto se ha venido utilizando materiales de escritorio, como papel cansón, tintas Rotring, puntas Rotring, para la elaboración de los planos, en el sistema de Auto Cad, se acudió al servicio de un especialista en la materia.

Para elaborar del plano geo referenciado, se contó con la participación del Lic. Jhonny Olarte Sulca, quien hizo un levantamiento topográfico al detalle, estableciendo dos puntos base con coordenadas UTM. con estos puntos geo referenciados se tiene en capas, se hace procesos de gabinete usando el Mapsure, en el block de notas se crea en el software CSV.excel. En el sistema se puede exportar a un cuadro de AutoCAD, configurando en el Civil la zona en este caso la 18 L, de donde se importa al Civilcad 3D y se importa al Google Map por último al Google Earth.

Previa estas implementaciones preliminares, se procedió con el trabajo de campo, trabajo de prospección y reconocimiento; consistió en el recorrido por la red vial prehispánica para determinar la relación del tiempo de recorrido con el espacio, luego para identificar los trechos más representativos, registrar los puntos UTM con GPS, registro fotográfico y dibujo de planta, corte y perfil, de los sectores más representativos de la infraestructura vial, como la calzada que puede ser de tierra o roca madre; identificar la arquitectura de borde, como talud, muros de sostenimiento de la plataforma, muros laterales, alineamiento de piedras, canales de drenaje, que son medidos, descritos, fotografiados y ubicados mediante GPS; todo esto destacando los materiales y técnicas constructivas del sistema vial. Así mismo la recopilación de datos en los pobladores del entorno de la red vial, identificación del espacio geográfico in situ, como, por ejemplo: zonas de vida, altitud, clima, relieve, suelo, vegetación, centros poblados, topografía, cuencas, actividades económicas, etc., por donde circunda la red vial.

La información recuperada durante el trabajo de campo, fue sometida a un análisis comparativo, inductivo y deductivo, con toda la bibliografía pertinente que trata sobre temas relacionados a caminos prehispánicos, de tal naturaleza se ha interpretado.

La infraestructura del camino Wari, es una vía que se adapta al medio ambiente circundante; donde la relación entre terreno y las técnicas de construcción guardan una dependencia muy particular. Así como sostiene Hyslop para el caso de los caminos Inka, *“la ingeniería esta siempre íntimamente relacionada al medio ambiente”* (Hyslop, 1992:59). En este tramo se ha logrado identificar varias formas de técnicas constructivas del sistema vial adaptados a la topografía del terreno, que parafraseando la admiración que tuvo (Cieza, 1553). *“Una de las cosas de que yo más me admiré, contemplando y notando las cosas de este reino, fue pensar cómo y*

de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y soberbios como por el vemos y que fuerzas de hombres bastaron a los hacer y con qué herramientas e instrumentos pudieron allanar los montes y quebrantar las peñas, para hacerlos tan anchos y buenos como están; porque me aparece que si el Emperador quisiese mandar hacer otro camino real, como el que va de Quito al Cuzco o sale del Cuzco para ir a Chile, ciertamente creo, con todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres lo pudiesen hacer si no fuese con la orden tan grande que para ello los Waris mandaron que hubiese” (Citado por Glave, 1989:123).

El llamado camino Wari; fue producto de una construcción planificada, donde se articuló un excelente conocimiento de terreno, disponibilidad de mano de obra, los materiales de construcción y la aplicación de un adecuado conocimiento de técnicas constructivas, que obviamente estuvieron dirigidos por especialistas, que eran parte de en una organización estatal.

Los constructores de esta red vial tuvieron un conocimiento preciso de la topografía del terreno, así lograron planificar sobre una topografía accidentada, los trazos de un camino más funcional. Solo de esta manera se puede explicar, como esta red vial pudo adaptarse a un terreno que ofrece un relieve accidentado, lograron crear plataformas artificiales en algunos casos con varios niveles escalonados, plataformas que presentan acueductos artificiales sobre quebradas por donde discurren las aguas en temporadas de lluvias, caminos serpenteantes que surcan cuesta arriba para ganar las alturas, puentes líticos sobre profundas quebradas para cruzar los ríos, y muros laterales que delimitan el rumbo de los caminos.

La consolidación de esta red vial significó algunas etapas constructivas: como el trazado, que implicó el conocimiento de terreno; la cimentación, que significó la remoción del suelo y la adaptación al terreno de los muros de contención que dan origen a la plataforma del camino, con la participación de especialistas; la pavimentación es la parte donde se da la forma y la parte decorativa del camino, donde se selecciona de materiales; el drenaje, es la etapa donde se implementa la construcción de los sistemas de drenaje, en las zonas de quebradas donde en ciertas temporadas fluye agua; y el mantenimiento, que consiste en un proyecto supra familiar. Y por lo tanto fue un proyecto, más que familiar, un proyecto de carácter estatal, que tuvo la capacidad de movilizar a decenas de mano de obra.

2.2 Identificación y registro del camino

A continuación, se presenta la descripción de las diferentes características del camino:

a) Segmentos del camino señalizados con hileras de piedras verticalmente puestas en ambos lados.

Este tipo de camino, los vamos a encontrar en el tramo que existe en las inmediaciones de la localidad de Pacaycasa hasta los alrededores de la localidad de La Vega. Sobre la explanada donde se presenta el sitio de Tablapampa (Fig. 2; pág.: 30) en un terreno plano de contextura eriaza y rocosa; el camino este con 5 m. de ancho y toma una orientación de sur a norte, donde en ambos extremos de la vía tiene una continuidad de piedras verticalmente plantadas en el suelo, que están en forma alineada, como señal de frontera limítrofe (Figs. 2 - 7).

Estas hileras de piedras verticalmente plantadas a ambos costados del camino, que en otros tiempos le dieron un carácter señorial a este Qhapaq Ñan, actualmente están siendo destruidas, en muchos de sus tramos, por maquinaria pesada utilizado para crear accesos a las áreas de cultivo, de la quinua y otros, que en estos últimos años han sido promocionados por el gobierno central.



Fig 2: Sitio arqueológico Wari de Tablapampa (Imagen de Google Earth 2016)



Fig 3: Imagen fotográfica del camino Wari en Tablapampa – Tramo 1.



Fig 4: Fotografía del camino Wari en Tablapampa – Tramo 2. Vista tomada de oeste a este



Fig 5: Fotografía del camino Wari de Tablapampa, donde se aprecia piedras verticalmente plantadas que delimitan el camino prehispánico Wari.



Fig 6: Fotografía del camino Wari de Tablapampa. Hileras de piedras de uno de sus márgenes, el otro fue destruido por la maquinaria pesada.

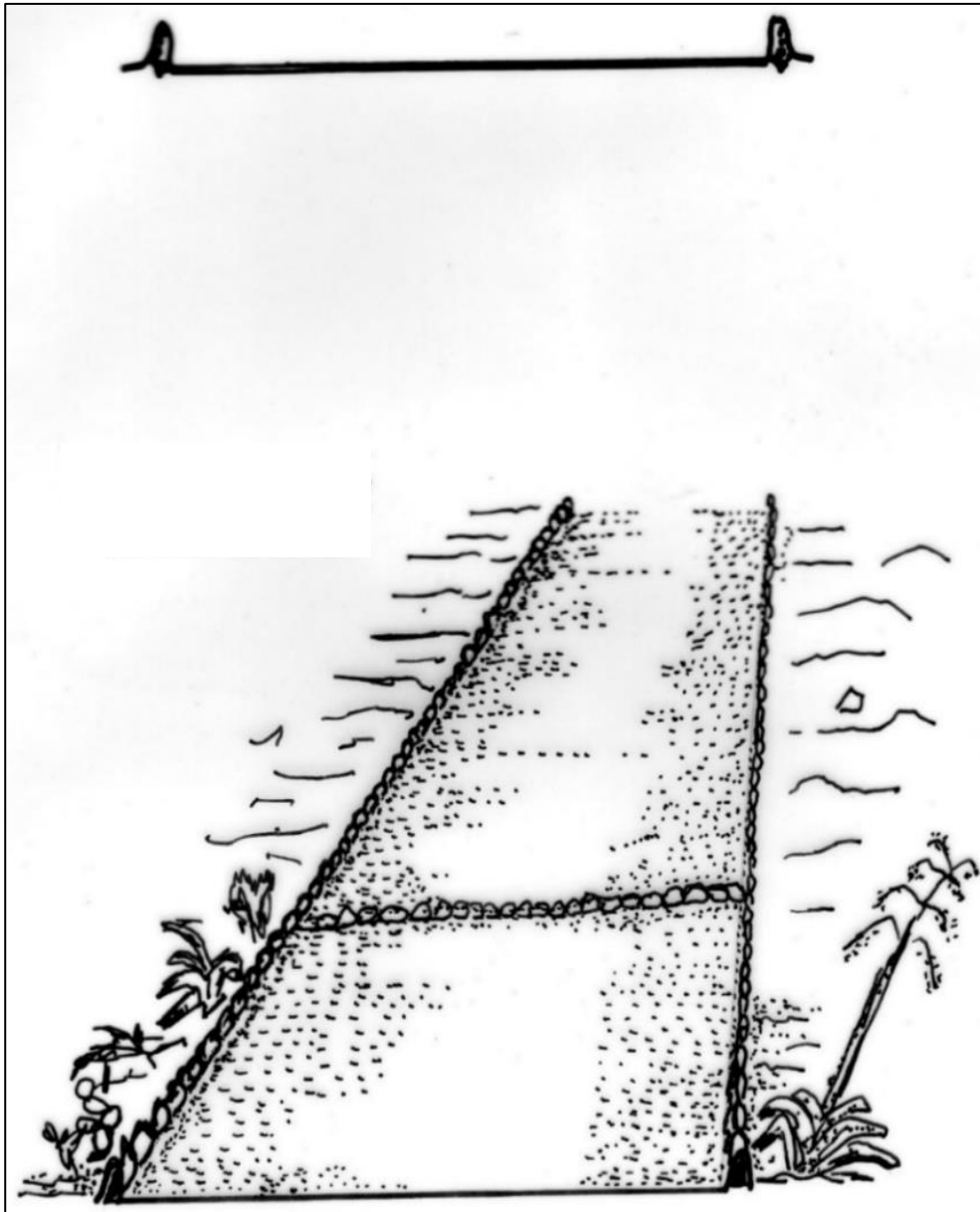


Fig 7: Croquis de planta y corte del camino Wari en Tablapampa.

b) Segmentos que pasan por las faldas de suaves pendientes, donde se ha picado la roca madre para crear la plataforma del camino.

Este tipo de caminos se ha logrado identificar sobre terrenos rocosos de suave pendiente, existentes en las faldas del cerro Allkowillka, cerca de la quebrada del Ayahuarcuna hasta el lugar llamado Sirinachayuq. Aquí sobre un terreno rocoso de suave pendiente, se ha desgastado la roca madre para crear la plataforma, de aproximadamente de 2 metros de ancho, de la infraestructura vial (Figs. 8 - 11). Este camino no presenta muro de contención alguno.



Fig 8: Fotografía del camino Wari en las faldas del cerro Allkowillka, al lado izquierdo del río Chiwa

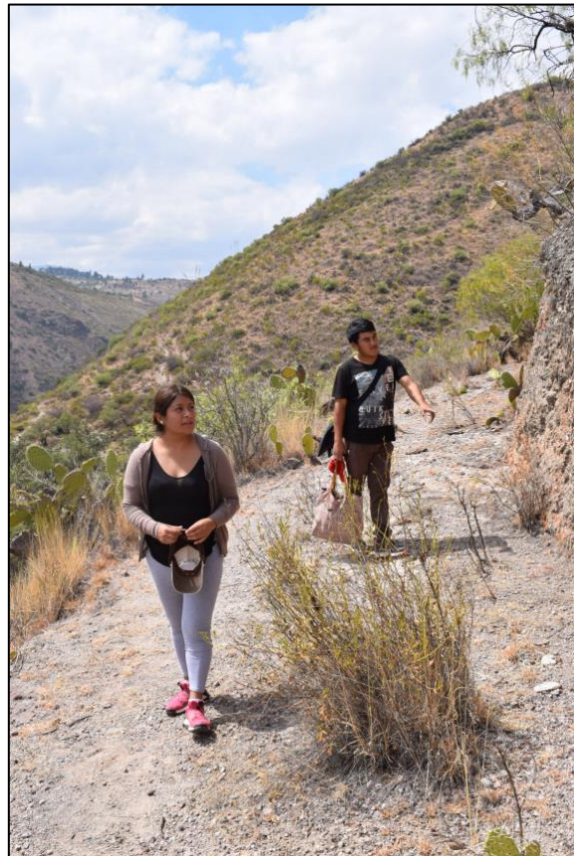


Fig 9: Fotografía del camino Wari donde es visible que la roca madre fue picada para habilitar el camino.



Fig 10: Fotografía de la roca que fue picada para crear la plataforma en las inmediaciones de la quebrada de Ayahuarqua.

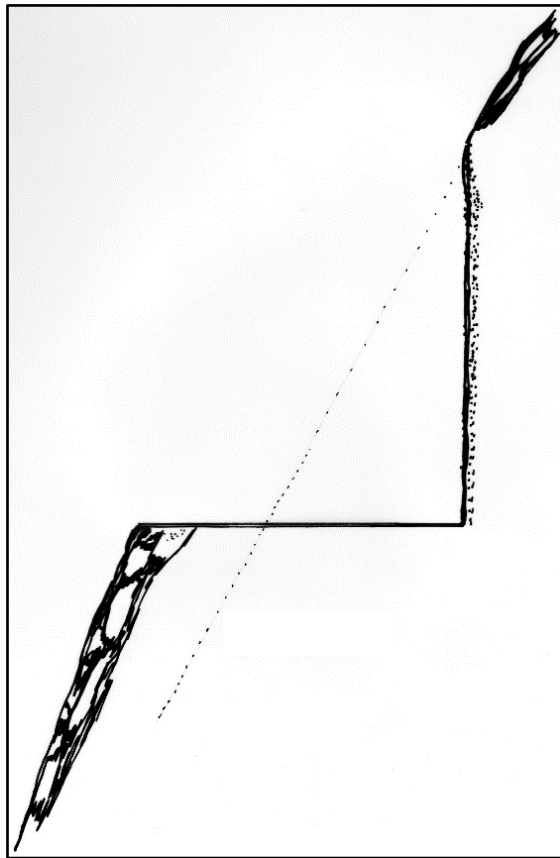


Fig 11: Croquis de corte del camino Wari en Sirinachayoc.

c) Segmentos que pasan sobre falderas de fuerte pendiente, donde se ha desgastado la roca madre y además se ha levantado un muro de contención para completar la plataforma de la infraestructura vial.

En superficies rocosas de fuerte pendiente, para lograr una plataforma completa del sistema vial, se ha picado la roca madre de la parte alta y se ha levantado muros de contención desde la parte baja (Figs. 12 - 24). Caminos como éste se han localizado en las inmediaciones de la quebrada de Ayahuarcuna, específicamente en las zonas de Sirinachayuq. En el año 2000 Ernesto y Lidio Valdez observaron esta construcción, bajo el sentido siguiente *“La tierra removida al momento de la excavación fue luego depositada a modo de relleno entre los muros construidos y la pendiente, habilitándose de esta manera la plataforma artificial”* (Valdez y Valdez, 2000:13).

De igual manera las formas constructivas de este tipo se han localizado en las falderías oeste del cerro Alaw, en las inmediaciones de la comunidad de Paqueq, precisamente donde el sistema vial se inserta al valle de Huanta.



Fig 12: Imagen fotográfica del muro de contención del camino prehispánico Wari.



Fig 13: Imagen fotográfica del camino con presencia muro de contención, lado izquierdo del río Chiwa.

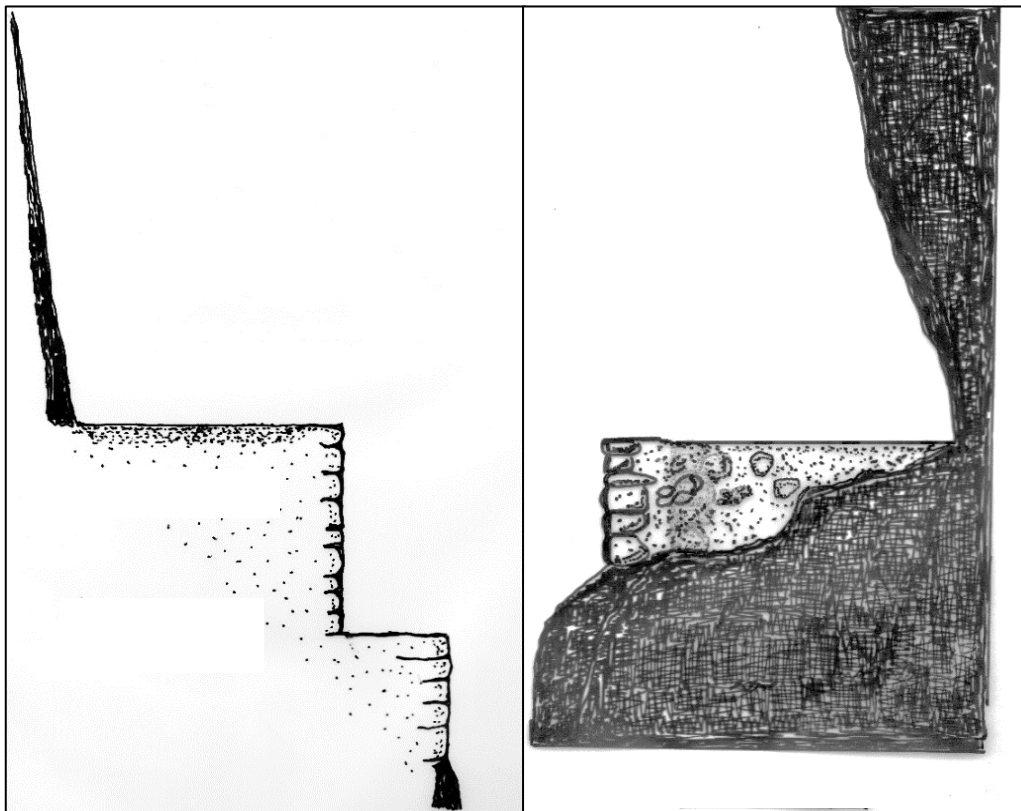


Fig 14: Croquis de cortes de las plataformas del camino.



Fig 15: Imagen del muro de contención del camino Wari, ubicado en las faldas del cerro Chaqowillka.

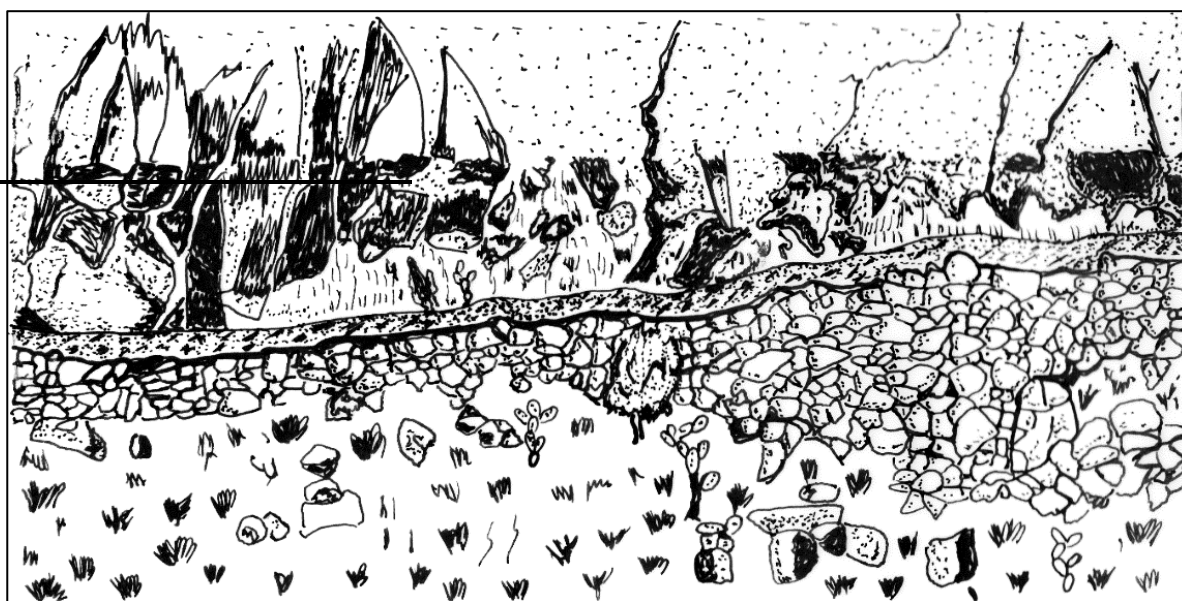


Fig 16: Croquis del muro de contención del camino Wari, ubicado en las faldas del cerro Chaqowillka.



Fig. 17: Imagen del camino con corte en roca madre y muro de contención.

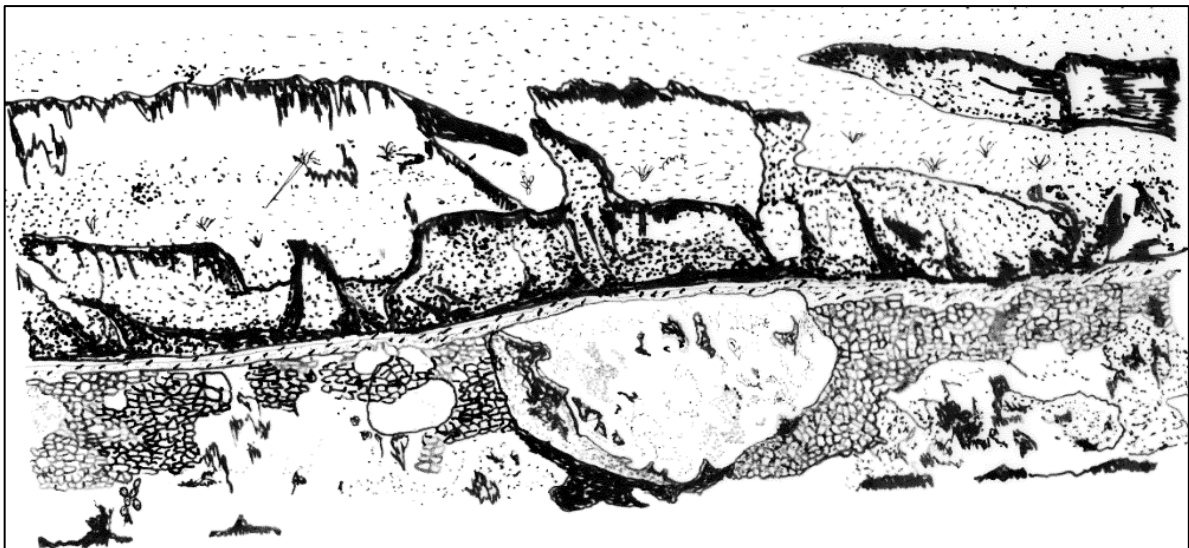


Fig. 18: Croquis del camino con corte en roca madre y muro de contención.



Fig 19: Imagen del camino Wari ubicada en la quebrada de Ayahuarcuna.



Fig 20: Croquis del camino Wari ubicada en la quebrada de Ayahuarcuna.



Fig 21: Imagen fotográfica del muro de contención del camino Wari.

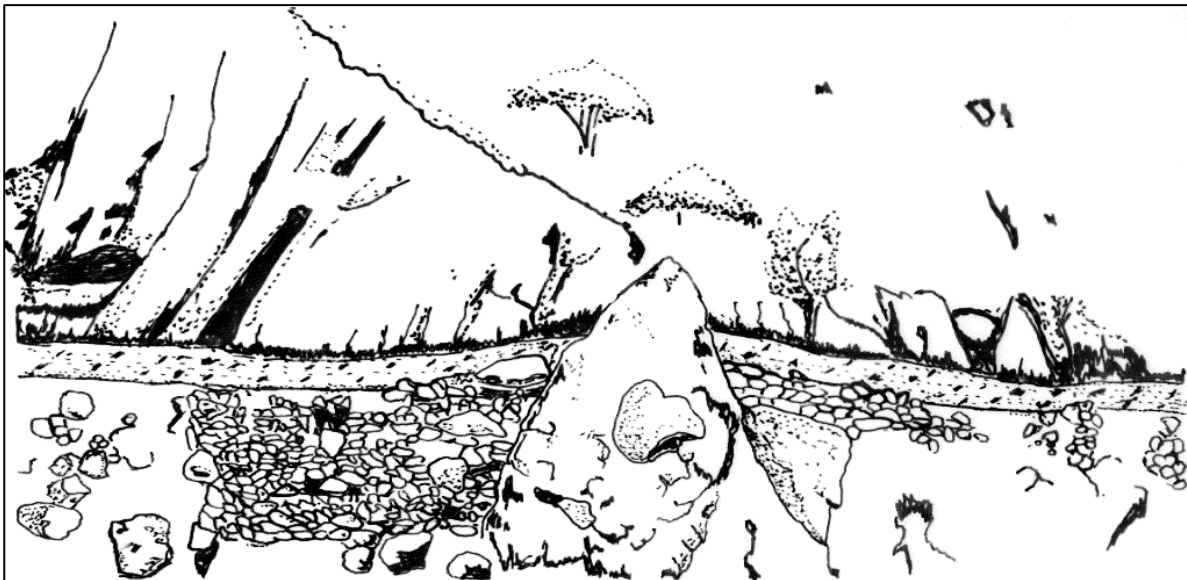


Fig 22: Croquis del muro de contención en el camino Wari.



Fig 23: Imagen fotográfica del camino Wari en Sirinachayuq.

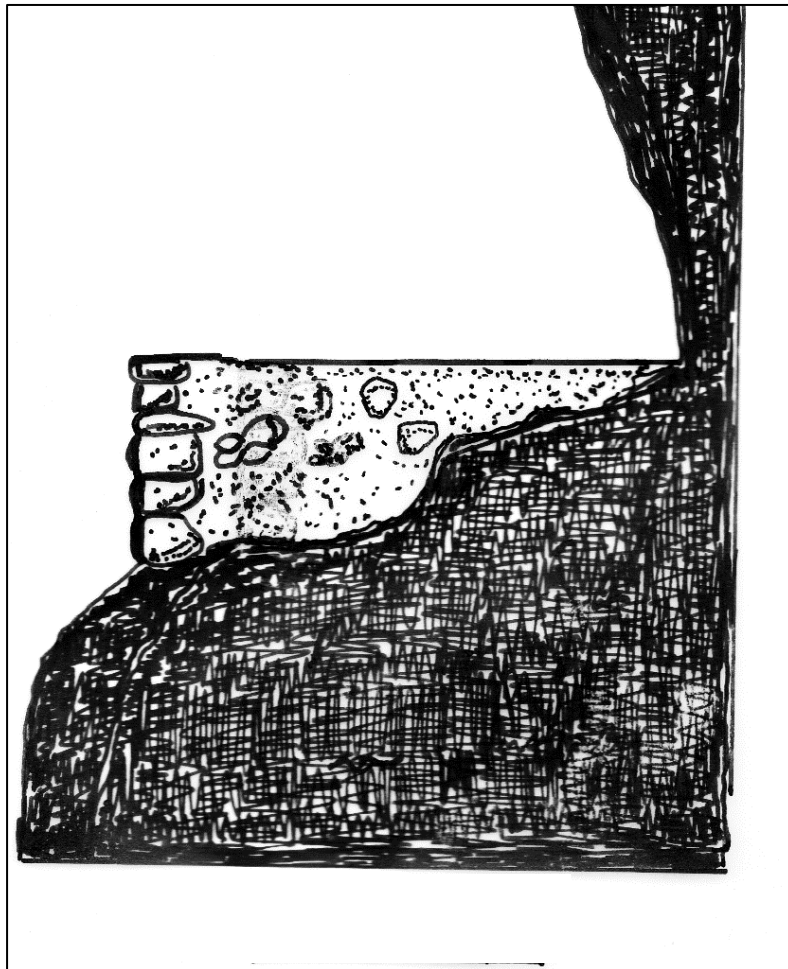


Fig 24: Dibujo del camino Wari en Sirinachayuq.

d) Segmentos que pasan sobre falderas de fuerte pendiente, donde se ha picado la roca madre para crear la plataforma de la infraestructura vial.

En superficies rocosas de fuerte pendiente, se ha picado o desgastado la roca madre para crear la plataforma completa de la red vial, sin la necesidad de construir un muro de contención debido a que, hacia la parte superior como la inferior de la vía, se presenta una fuerte pendiente vertical (Figs. 25-29). Caminos como este se han identificado en la quebrada de Ayahuarkuna, muy cerca al sitio llamado Rumichaca, específicamente entre los UTM (E 582527 y N 8563623), a 2 580 m.s.n.m. a la margen izquierda del río Ayahuarkuna, con una plataforma de 2.30 metros de ancho, sobre una pendiente que supera los 30 metros de profundidad, donde el área picada alcanza los 7 metros de altura. Ya en el año 2000 Ernesto y Lidio Valdez han observado y dicen: *“Otra modalidad de construcción fue trabajar, exclusivamente, en la formación rocosa. Esto fue necesario en lugares, donde la construcción de plataforma artificial mediante el levantamiento de muros de contención no fue posible, dada la pendiente fuertemente inclinada del terreno”* (Valdez y Valdez, 2000:13). Infraestructura de este tipo se ha encontrado especialmente en las inmediaciones del puente de Rumichaca.



Fig 25: Fotografía del camino picado en una fuerte pendiente.

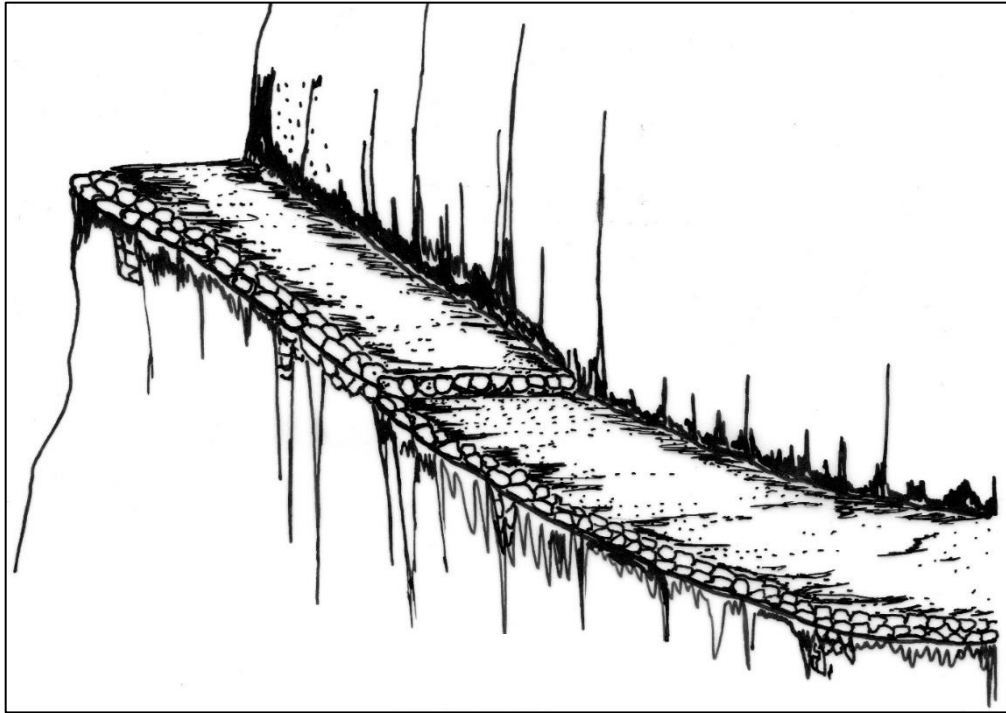


Fig 26: Dibujo del camino picado en una fuerte pendiente.



Fig 27: Fotografía del camino picado en una fuerte pendiente cerca a la quebrada de Ayahuarcuna.



Fig 28: Fotografía de un camino picado en un barranco.

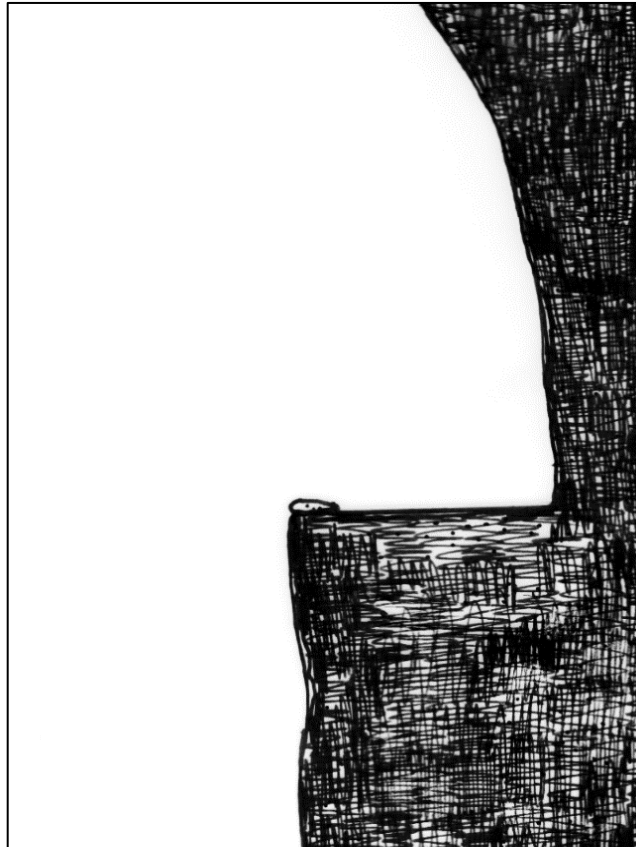


Fig 29: Dibujo del corte de un camino picado en un barranco.

e) Segmentos con muros laterales y con los pisos empedrados sobre una superficie de suave pendiente.

Sobre terrenos de suave pendiente, se ha encontrado el camino empedrado, con señalamientos en ambos lados, muros de piedra de un metro de ancho aproximadamente (Fig. 30). Este tipo de camino se localizó cerca al puente de Rumichaca, en la quebrada de Ayahuarcuna.

A escasos metros del puente Rumichaca se logró registrar la presencia del camino empedrado, el cual no es permite identificar con mucha precisión debido a lo deteriorado de su estado.

Naturalmente este camino, objeto de estudio, pasa por zonas calcáreas y rocosas, que donde no es necesario el empedramiento, salvo en zonas de tierras pantanosas como es el valle de Huanta, ubicados en algunos tramos los caminos que presentan empedramiento.



Fig 30: Fotografía del camino empedrado en la comunidad de Maynay, Huanta.

f) Segmento zigzagueantes para ganar altura sobre un terreno de suave pendiente.

Sobre estos terrenos, para ganar altura, se han encontrado caminos que se levantan zigzagueantes, con muros de contención laterales que a la vez permiten ampliar la plataforma de la infraestructura vial (Figs. 31-34). Este tipo de camino se halló desde las inmediaciones del puente Rumichaca, hasta la comunidad de Qechua, donde se presentan siete curvas zigzagueantes que le dan un carácter señorial a la vía. Así mismo, similares características manifiestan en las inmediaciones de Sirinachayoq, como el camino es zigzaguea para ganar altura.



Fig 31: Fotografía panorámica del camino serpenteante para ganar altura.

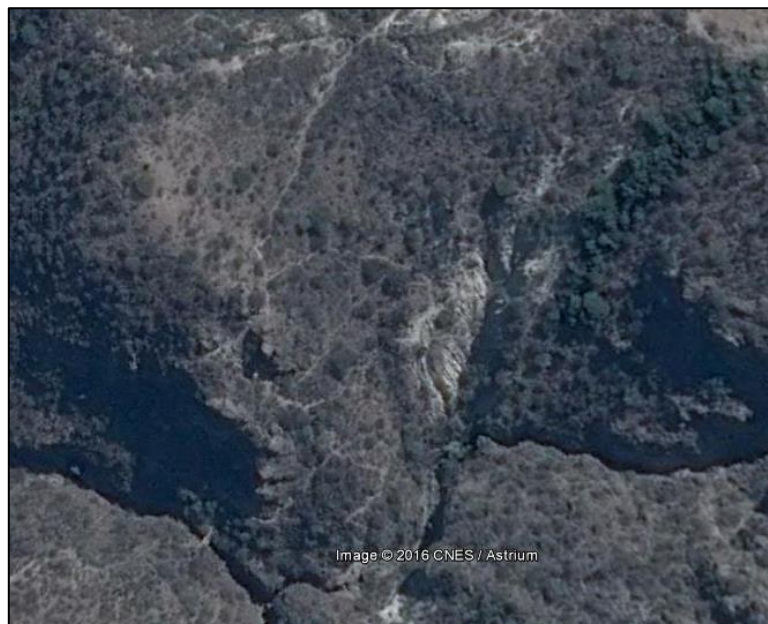


Fig 32: Fotografía del camino serpenteante ganando altura desde Rumichaca (Fuente: Google Earth 2016).



Fig 33: Fotografía del camino serpenteante para ganar altura.

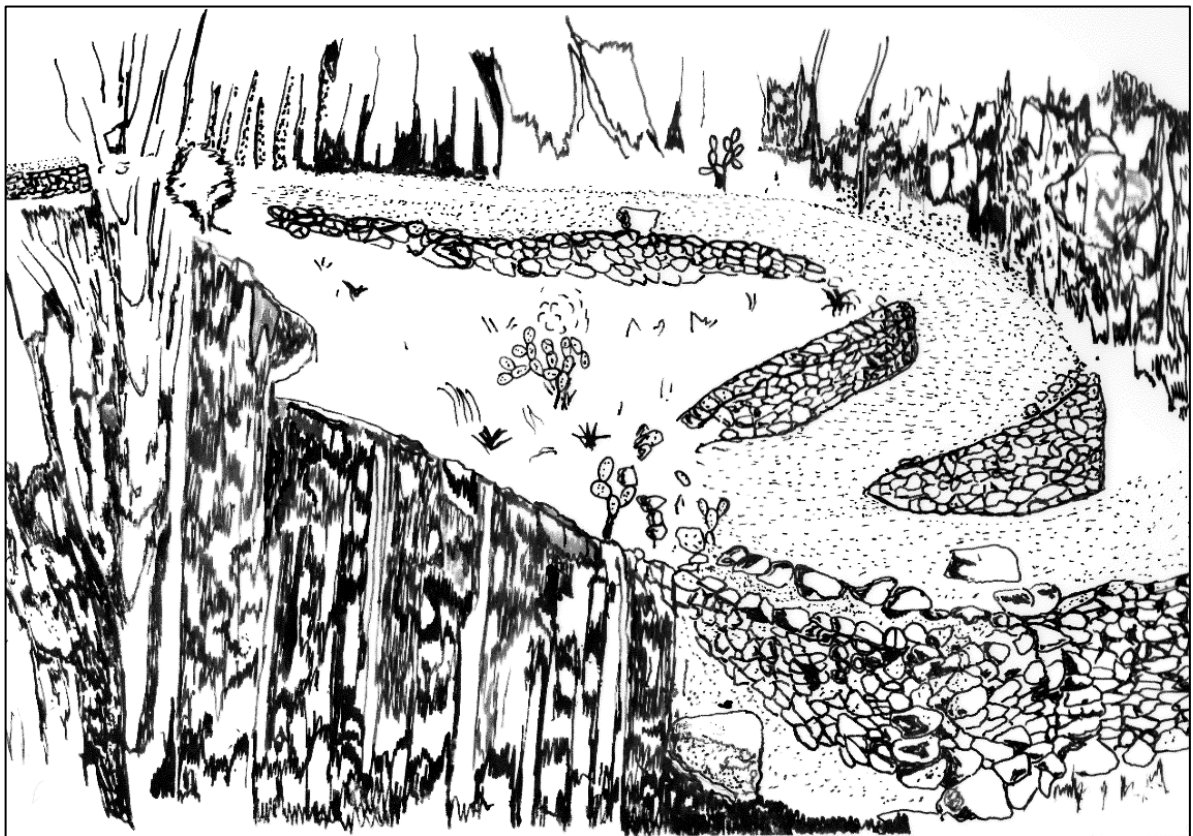


Fig 34: Croquis del camino Wari en las inmediaciones de Sirinachayuq

Esta característica muestra que dicho camino tuvo un uso especial, no solo estuvo orientado al uso peatonal, sino para otros fines, como de caravana, posiblemente para el transporte de andas de la comitiva señorial de la casta dominante, ser común en la sociedad incaica, que la nobleza era transportada en andas durante recorridos, la elite Wari no fue una excepción posiblemente. A todo esto, obedeció que el camino presentara un plano inclinado no muy accidentado.

g) Segmento sobre terreno de suave pendiente con escalinatas.

En este tramo del camino, objeto de estudio, no se han localizado zonas donde se presenten escalinatas consecutivas en un tramo específico. Pero si se encuentran escalinatas “solitarias”, construidas con piedras, en algunos tramos del camino de suave pendiente, cuyo fin fue el de ganar altura de manera muy moderada, que no superan los 30 centímetros de altura.

Esto explicaría que no hubo interés de ganar altura creando escalinatas sobre pendientes inclinadas y que las mismas eran superadas creando caminos zigzagueantes con escasísimas escalinatas.

Esta característica, merece aun un análisis en particular. La construcción del camino fue producto de una planificación y obedeció a fines claramente establecidos, evitando fuertes pendientes, posiblemente teniendo en cuenta la calidad de uso que se le tenía que dar.

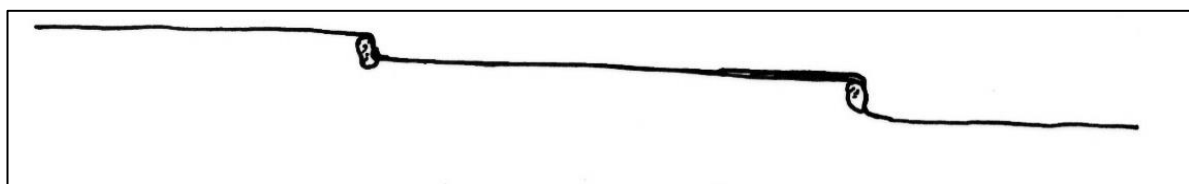


Fig 35: Croquis de las escalinatas para ganar altura.

h) Segmentos sobre quebradas de fuerte pendiente por donde fluyen riachuelos temporales.

Sobre pequeñas quebradas de fuerte pendiente, por donde fluyen temporalmente pequeños riachuelos, se encuentran plataformas artificiales a base de piedras canteadas, con alcantarilla de desfogue. La primera y la más representativa de este tipo de infraestructura está ubicada muy cerca del sitio denominado Sirinachayoq, específicamente entre los UTM (E 583130 y N 8562748), a 2 726

m.s.n.m., sobre una pequeña quebrada que se desliza desde el cerro de Allkuwillka, por donde fluyen las aguas en temporadas de lluvias, acerca de ello Ernesto y Lidio Valdez mencionan que *“En algunos casos, el muro de contención era más complejo y bastante alto. Esto se observó en un lugar donde hay caídas de agua durante el verano lluvioso; el muro alto presenta un pequeño agujero que, al permitir la salida de agua, evita el deterioro del camino”* (Valdez y Valdez, 2000:13). Posteriormente, Ernesto Valdez detalla *“Así en un tramo, donde el terreno inclinado es muy accidentado, para preparar la plataforma del camino, fue necesario construir un muro de contención de cuatro metros de altura, que presenta cuatro niveles y muestra un canal o agujero que permite la salida de agua que viene de las alturas”* (Valdez, 2003:13).

Esta es una de las plataformas más representativas y la más grande halladas en este tramo. Presenta cuatro plataformas, la primera alcanza los 5 metros de altura, la segunda mide 1.84 de altura, un ancho de 48 centímetros; la tercera mide: 1.40 metros de altura con 20 centímetros de ancho; y la última mide 1.10 metros de altura y 3.56 metros de ancho que es la plataforma del camino en sí (Figs. 36 - 38).



Fig 36: Fotografía de la alcantarilla sobre la que pasa el camino

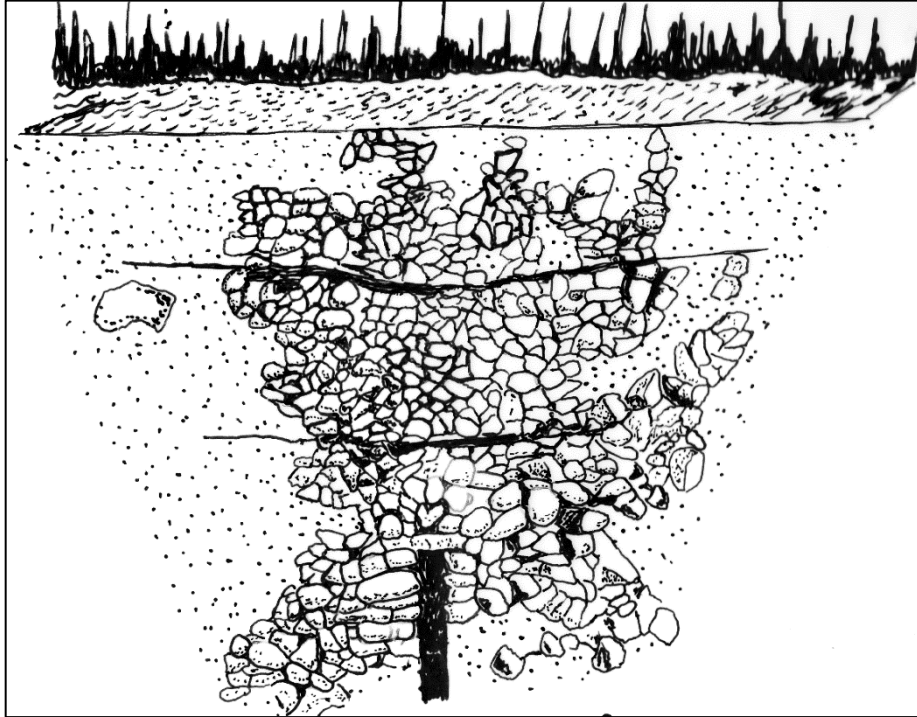


Fig 37: Dibujo de la alcantarilla sobre la que pasa el camino.

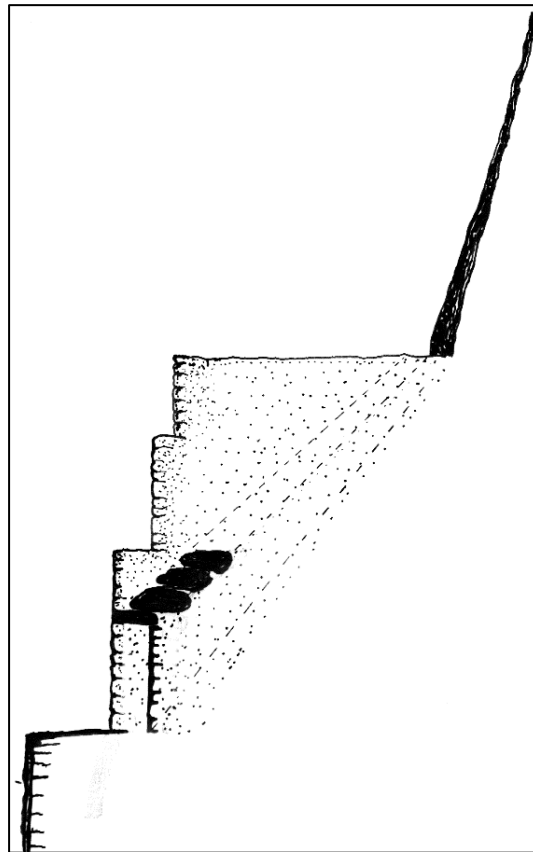


Fig 38: Croquis del corte transversal como se refleja en la foto y croquis donde sobre la alcantarilla pasa la plataforma del camino.

Otra estructura arquitectónica se encuentra entre los UTM's (E 583525 y N 8562987), a 2 687 m.s.n.m., donde sobre una pequeña quebrada, existe una estructura que presenta una alcantarilla para desfogar las aguas temporales que discurren por la quebrada que baja del Allkuwillka (Fig. 39).



Fig 39: Fotografía de la alcantarilla y encima el camino.

Otra última estructura de este tipo se logró ubicar en las faldas al lado oeste del cerro Alau o Alaw, a los UTM's (E 581812 y N 8506046), sobre de los 2 591 m.s.n.m., en las inmediaciones de la comunidad de Paqueq, donde sobre una pequeña que exista también presentan una alcantarilla para desfogar las aguas (Fig. 40).

Estas estructuras de plataformas adaptadas a la quebrada, están hechas a base de piedras canteadas, las cuales cuentan con alcantarillas para desaguar las aguas temporales que bajan de las pendientes. Las alcantarillas también hechas a base de piedras, así como sus dinteles y umbrales, formados por piedras alargadas que soportan el peso de algunos metros de acumulación de las piedras que forman la plataforma del camino.



Fig 40: Fotografía de la alcantarilla debajo del camino.

i) Puentes sobre quebradas y/o ríos

Cuando Waldemar Espinoza, tomando como referencia el caso Inka, respecto a los puentes, informaba, que en los *“Ríos, quebradas y otros géneros de hondonadas venciéndolos gracias a varias tipologías de puentes, para lo cual dominaban una ponderable tecnología. Construían según las características topográficas del terreno, de acuerdo a los materiales disponibles en la región y de la importancia de la obra: De conformidad a tales consideraciones los había hasta cinco modelos: 1º de troncos o palos; 2º de piedras; 3º de una o dos cuerdas (huarios-oroyas, tarabitas); 4º flotantes y 5º colgantes”* (Espinoza, 1987: 392).

En este caso, del camino Wari, para pasar una quebrada profunda generada por el río de Ayawarkuna, allá en las faldas del cerro Allkowillka, se presenta un puente, bajo los estándares del segundo modelo propuesto por Espinoza (1987), sobre una profunda y estrecha quebrada erosionada por el río Ayawarkuna, existe un “exótico y simpático” puente, cuyo soporte es una sola piedra enclavada entre los dos lados, motivo por el cual es llamada Rumichaca, (Puente de piedra) (Fig. 41)

Sobre este puente (Fotos Nro. 41 y 42) en particular, existe escasa información preliminar, salvo lo mencionado por Regal, que *“Rumichaca sobre el río Pongora, en el camino de Huanta a Huamanga. Puente formado por una sola piedra, de unos 3.00*

m. de largo” (Regal, 1972:329), que al parecer se refiere a este puente, debido a que sobre el río Pongora no existe ningún puente de piedra, pero vale considerar, debido que el mismo autor en el 2009 menciona que “el presente trabajo tiene las características de la labor de gabinete, pues ha sido redactado solo a base de bibliografía; por consiguiente, debe de adolecer de errores, provenientes de la mala interpretación, por el autor, de las fuentes consultadas” (Regal, 2009:15). Otra información muy superficial son los trabajos de Ernesto y Lidio Valdez, (que menciona escuetamente. En su curso inferior llega a Rumichaca (puente de piedra)” (ob. Cit. 2000:12-13). En el año 2003 Ernesto Valdez menciona que “el puente de Rumichaca es de una configuración particular. Sobre una profunda quebrada creada por el río Ayahuarcuna, permanece incrustada a cierta altura un bloque de piedra que tiene 3 metros de largo aproximadamente. Esta piedra une ambos extremos, y sobre la cual se llegó a construir un puente de 6 metros de largo por 3.30 metros de ancho, que en la actualidad presenta en algunas de sus estructuras superiores elementos como cal y canto que posiblemente es un ingrediente tardío” (Ob. Cit. 2003:13).



Fig 41: Fotografía del puente de Rumichaca – Vista frontal.



Fig 42: Fotografía del puente de Rumichaca – Vista inferior.

2.3. Asentamientos de relación cultural

En esta sección hacemos mención de los diferentes restos cercanos o asociados al trazo del camino desde Capillapata en la ciudad de Wari hasta el valle de Chiwa próximo al centro administrativo de Azángaro, identificados y registrados por Ismael Pérez, en el marco del Plan de Manejo del Complejo Arqueológico Wari, dirigido por el Dr. Luis Lumbreras (2010), que fue publicado en dos partes (Pérez, 2013; 2014) con el título de Arqueología del Espacio Wari: 200-600 d.C.

Ocopa (2 600 m.s.n.m). Canal prehispánico, cuya toma se inicia en la margen izquierda media-inferior del río Ocopa, distrito de Pacaycasa (N 8557100 E 586950), la evidencia recorre a 500 m de largo junto al cauce del río, luego se abre siguiendo la ladera que forma el curso inferior o delta del valle de Ocopa, tal como se observa en la sección cortada por la carretera próximo a la altura de puente Ocopa desde donde apareciendo revestido con cemento como refacción hecha en las últimas 4 décadas. Este canal que viene siendo reutilizado, riega toda la parte baja del valle de Ocopa desde el puente de nombre homónimo hasta la altura de Orcasitas.

Sarapata (2 550 m.s.n.m). Cerámica dispersa en una chacra de 1 hectárea en un montículo ubicado entre dos pequeñas, quebradas de cauce temporal que bajan por la ladera sur de Ocopa (N8556900 E 585800), el material cultural es abundante predominando en mayor porcentaje fragmentos de la época Wari y en una mínima proporción Huarpa.

Waqoto (2 500 m.s.n.m). Cerámica dispersa sobre montículo separado por dos pequeñas quebradas de cauce temporal contiguo al sitio 27 (N 8555800 E 585200), en este vinculas a un camino antiguo va junto la vía actual que llega a la ciudad de Wari por el extremo NO del sector Capillapata. En el perfil del actual camino se observa además secciones de muros que corresponden a recintos aislados de piedra con enlucidos, construidos indistintamente cerca del cauce de las nacientes de las quebradas que bajan del lado norte de Huaqanmarca como parte de los suburbios del lado norte de la ciudad, la cerámica dispersa en la superficie del terreno es mayormente Wari.

Miraflores (2 450 m.s.n.m). Cerámica dispersa en montículo contiguo al oeste del sitio 28 (N 8555600 E 585250), se caracteriza por presentar fragmentos de cerámica Huarpa y algunos de filiación Formativo a parte de Wari como cerámica predominante, el terreno es propiedad de la familia Quispe.

Calvario (2 540 m.s.n.m). Promontorio ubicado cerca de la iglesia matriz del pueblo de Pacaycasa (N 8556960 E 586000), entre los cerros Peticha y Potoche, presenta cerámica de los periodos Formativo, Huarpa y Wari, asociado a la superficie del área donde no se observa ninguna clase de estructura, excepto un camino antiguo que va por el lado oriental del sitio, en dirección a Wari.

Tablapampa (2 850 m.s.n.m). Asentamiento monumental, situado sobre una meseta delimitada por pendientes de las quebradas Pacayhuayqo, Pochqoq y Senqenqo, al NE del pueblo de Pacaycasa (N 8558200 E 585700), el área cultural del sitio abarca entre 10 a 15 Has, desde el extremo sur de la meseta hasta la parte central, estandon la parte superior menos ocupada.

Se caracteriza por presentar arquitectura monumental consistente en un canchón de 72 x 77 m. delimitado por altas murallas y plataformas en distintos niveles que la convierten en una eminente obra monumental producto de un trabajo mancomunado debidamente planificado. La muralla perimétrica tiene corte

trapezoidal, mide entre 6.50 a 7.50 de alto, está reforzada en el exterior, cuyo ángulo SE es curvado; la construcción es de piedra irregular con mortero de arcilla amarillenta procedente del mismo lugar, así también hay piedras tipo “andesita” que provienen de canteras cercanas como cerro Chaqo Huillca, el tercio superior de la pared del lado este presenta orificios horizontales de 8 a 12 cm de diámetro, algunos con restos de madera insinuando haber sido techado lateralmente y con posible conexión hacia el lado norte o plataforma superior.

Hacia el lado sur del canchón, continúa una densa ocupación doméstica con abundante cerámica formando áreas contextuales específicas con fragmentos de cerámica que corresponden desde el periodo Formativo Superior (estilo Caja), Desarrollos Regionales Tempranos (Huarpa y Cajamarca) y Wari en sus diversos estilos y formas de vasijas; existen recintos de planta circular y manantiales cercanos que abastecen actualmente a los poblados de Pacaycasa, Orcasitas y Huayllapampa. Algunas de las captaciones de agua presentan estructuras a modo de reservorios con canales de distribución, así como restos de caminos antiguos bien conservados como el que cruza de sur a norte a la meseta, pasando por el lado oeste del canchón cerca de una plataforma de probable conexión, hay partes del camino que parece superponerse a viejas estructuras el cual debe ser estudiado y/o analizado para posteriores informes. El sitio también aparece registrado por Isbell (1985) y E. Valdez (2003).

Tanta Orqo (2 550 m.s.n.m). Centro poblado Wari establecido sobre la cima del cerro Tanta Orqo, entre Orcasitas y Pacaycasa, margen derecho de la quebrada Ocopa (N 8556400 E 584900), tiene una extensión aproximada de 80 Has. Como para albergar a una población promedio de 3,000 habitantes dividida en sectores con viviendas de patrón circular, cuadrangular y rectangular con amplios espacios abiertos, áreas de circulación, restos de terrazas y amurallamientos en el borde de la meseta que hacen inaccesible aparte de las altas peñas que lo rodean, se trata de una verdadera fortificación. En la superficie del yacimiento existe abundante cerámica que pertenece a culturas de distintas épocas, desde el Periodo Formativo hasta la época Chanca. El sitio fue explorado por el Dr. Julio C. Tello en 1931 (Bonavia 1966), luego por Lumbreras (1974) y finalmente excavado por Vivanco con la participación del suscrito en 1999.

La Vega (2 980 m.s.n.m). Cerámica temprana dispersa en la ladera de las vegas que da acceso a Pacaycasa (N 8559000 E 585300), entre las quebradas Tejarpata e Irahuyqo los fragmentos son biselados algunos de pasta roja y marrón, corresponden a vasijas de clara filiación formativa.

La Vega (2 980 m.s.n.m). Cerámica y material lítico disperso en un montículo ubicado al SO del actual centro poblado de la Vega (N 8559700 E 585900), los fragmentos corresponden a los periodos Formativo, Huarpa y Wari y por el lado SE del lugar pasa el trazo de un antiguo canal que viene desde Huamanguilla.

La Vega (2 980 m.s.n.m). Camino y estructuras dispuestas al pie de la carretera que va a Huamanguilla, altura del pueblo 24 de junio y Marayniyoq (N8560050 E 587050), las estructuras son visibles a lo largo de un camino de herradura desde el borde de la carretera hasta el extremo de una quebrada que baja al valle de Huanta. Las estructuras tienen entre 50 y 60 cm de ancho y están dispuestas en forma paralela entre 10 y 15 m de distancia, en la parte baja del área forma un recinto cuadrangular de 10 x 10 m. aproximadamente a 100 m. hacia el oeste existe el tramo de un antiguo camino de 4 m. de ancho, delimitados con muros visibles en más de 20 m. de largo orientado de NO a SE; la cerámica asociada a la superficie corresponde a las épocas Huarpa y Wari, pero también hay abundante material lítico en pedernal, jaspered, obsidiana y cuarzo.

Marayniyoq (3 000 m.s.n.m). Área ceremonial con arquitectura megalítica establecida en la parte superior de una lomada en el anexo la Vega comprensión del centro poblado 24 de Junio, distrito de Huamanguilla, frontera entre los valles de Huamanga y Huanta (N 8559800 E 586800). Consiste en un conjunto de piedras talladas y ensambladas unas a otras formando un aparente piso ceremonial, asociadas con estructuras menores de mampostería ordinaria cuenta con pequeños recintos construidos sobre relleno, pisos y paredes estucadas, una de las piedras que forma el piso presenta cavidades circulares a manera de pocitos ceremoniales, las piedras labradas presentan ligera semejanza de trabajo en piedra megalítica y estructuras de diferentes sectores de Wari. Marayniyoq fue descubierto de manera circunstancialmente por don Dionisio Núñez Huayta quien removió el terreno con tractor para fines agrícolas rozando con el piso megalítico que quedó parcialmente descubierto y luego después ser excavado por y Lidio y Ernesto Valdez en 1999.

Hayahuarcuna (3 164 m.s.n.m.). Camino prehispánica cruza de sur a norte hacia la quebrada Ayahuarcuna (N 8563041 E 587906), en algunas partes mide 8 m. de ancho y en otras principalmente laderas llaga hasta 3 m. de ancho, el camino se observa cruzando la quebrada Ayahuarcuna en aprox, 500 m. de largo, se trata al parecer del camino Inka que viene por Chiwa y que llega a Huamanguilla pasando por Macachacra.

Hayahuarcuna (2 927 m.s.n.m.). Terrazas con estructuras de aspecto circular dispuestas en la margen izquierda del río Hayahuarcuna, río abajo del puente de la carretera Ayacucho-Huanta (N 8561400 E 585300), precisamente en la ladera donde inicia el río Hayahuarcuna cambió de rumbo dirigiéndose hacia el NO. Las terrazas tienen como contrafuertes alineamientos de piedras de campo dispuestas en una sola hilera formando plataformas en las que se distingue otros alineamientos que forman parte de un conjunto de estructuras circulares como parte de un poblado aldeano, la cerámica tiene cierta filiación formativa.

Punta Orqo (3 077 m.s.n.m). Fortificación establecida en la cima del cerro Punta Orqo, margen izquierda del río Chiwa/Hayahuarcuna (N 8561800 E 584200), se caracteriza por presentar un muro que rodea toda la cima, la cual es alargada con eje longitudinal norte-sur, al interior del cercado hay amplios espacios abiertos, muros que la sectorizan transversalmente y recintos circulares, en la superficie hay escaso material cerámico, algunos fragmentos Wari, otros sin decorar; lascas, núcleos, cantos rodados, etc.

Sancaymoqo (3 077 m.s.n.m). Montículo, ubicado a unos 400 m al SO de Punta Orqo (N 8561400 E 584100), está cubierto de tunales y plantas espinosas en una extensión aproximada de 2 hectáreas, recorriendo alrededor encontramos cerámica Huarpa y Wari, así como fragmentos de morteros, batanes, azadas, moledores, cantos rodados.

Allcohuillcca (3 020m.s.n.m). Qocha y camino prehispánico, localizada en el abra formada entre la ladera de los cerros Molinuyoc y Churumoqo (N 8561900 E 581900), la qocha ocupa cerca de 1400 m² en el lado norte de la actual plaza, se extiende bajo la construcción de las actuales viviendas, evidencia que se logró registrar cuando la zona fue utilizada como cantera para la fabricación de adobe así como cuando se abrieron zanjas para la instalación de agua potable por el año 2001;

el fondo de la qocha contiene cerámica de filiación cultural Formativo, Huarpa y Wari, probablemente arrasada por factores fluviales de las laderas del cerro Churo Moqo o bien que corresponda a objetos rotos durante la obtención de agua. El camino llega por el lado sur de la plaza y es el actual camino de herradura que baja por el cauce de la quebrada Saccalli, donde aún queda parte de graderías y cercados laterales.

Allcohuillca (3 050 m.s.n.m). Centro poblado prehispánico, situado en la parte superior del cerro Churu moqo norte del actual pueblo de Allcohuillca (N 8562300 E 582200), se extiende a lo largo de la cima orientada de SE a NO en una extensión aproximada de 1km de largo por 100m promedio de ancho, donde resaltan amplios espacios abiertos a modo de plazas por lo menos con tres salientes a manera de montículos que contienen estructuras circulares y cuadrangulares como parte de una numerosa población que ocupó el lugar desde el período Formativo hasta por lo menos la época Wari, según certifica los fragmentos de cerámica existentes en la ladera sur y cima central y sur de dicho cerro.

Por la parte central del cerro, pasa un camino de herradura junto a varias cabeceras de recintos circulares tres de aproximadamente 6m. De diámetro distribuidos alrededor de un patio central como parte de diferentes grupos sociales. Los muros tienen la particularidad de estar contruidos a doble hilera con piedras paradas que forman una especie de canal, lo que hace suponer en cimentaciones para una pared de quincha o algo semejante. Se trata posiblemente del sitio prospectado por Tello y Lila O'neale en 1931, según la referencia que da Jhon Rowe, citado por Bonavía (1966): Es un sitio recomendable para efectuar trabajos con mayor detenimiento.

Joljeqoruna (2 870 m.s.n.m). Centro poblado situado en el cerro Joljeqoruna (N 8563200 E 581500), dista 1km al norte del cerro Churomoqo, en la margen izquierda del río Chiwa, la cerámica diseminada en la superficie corresponde a Huarpa y Wari, tiene cabeceras de muros en distintas partes de la cima como de las laderas del lado NO por donde existe un camino que desciende hasta el valle de Chiwa y Cangari, algunas cabeceras de estructuras corresponden a muros de contención con andenes.

Chiwa (2 720 m.s.n.m). Restos de camino que baja por divisora de las aguas que descienden a la margen izquierda del cañón de Chiwa (N 8563700 E 581100). El

camino comunica a la población establecida en la parte alta y baja del valle de Chiwa, como la siguen usando actualmente los moradores de Allcohuilca.

Chiwa (2 550 m.s.n.m). Cerámica dispersa en la superficie de un conjunto de lomas que descienden desde el cerro Joljeqoruna hasta el valle de Chiwa (N 8564600 E 581200), la zona está cubierta de Huarango, espinos, Sangay, y otras plantas espinosas y arbustivas que impiden caminar, hay restos de estructuras circulares con cimentaciones hechas de lajas, los fragmentos de cerámica son de filiación Formativa, pero también de las épocas Huarpa y Wari.

Chiwa (2 450 m.s.n.m). Canal prehispánico, nace en la margen izquierda sobre el puente de la actual carretera Huanta-Cangari (N 8564800 E 580700). Si bien actualmente está revestido con cemento, conserva en algunas partes el borde original, bordea las laderas del lado sur del valle de Chiwa y riega a un conjunto de chacras con producción actual de hortalizas, árboles frutales, maíz, camote, calabaza, papa, etc.

Machuorqo (2 650 m.s.n.m). Sitio localizado en la margen derecha del río Tablachapa cerca de Maynay, corresponde a una colina de pequeña elevación, caracterizada por presentar abundante cerámica Huarpa y Wari, dispersa en la superficie de varias chacras. Asentamiento registrado por E. Valdez (1991).

Qala Orqo (2 600 m.s.n.m). Ocupa la cima de una colina que se extiende de este a oeste entre las zonas de Paqueq y Maynay (12° 57'40" LS/74° 15'30" LO), en la parte baja de Huanta. Se caracteriza por presentar restos de estructuras circulares asociados con cerámica Huarpa de estilo Kumunsenqa y Wari, dispersas en la superficie con mayor proporción en el lado que da a Pachiaq. Qala Orqo parece registrado por Lumbreras (1974) y E. Valdez (2003), quienes indica haber encontrado una Ocarina de estilo Huarpa.

CAPITULO III

TRABAJO DE GABINETE

3.1 Metodologías y Técnicas

La información recuperada durante el trabajo de campo, fue sometida a un análisis comparativo, inductivo y deductivo, con toda la bibliografía pertinente que trata sobre temas relacionados a caminos prehispánicos, de tal naturaleza se ha interpretado, que:

- La infraestructura del camino Wari, es una vía que se adapta al medio ambiente circundante; donde la relación entre terreno y las técnicas de construcción guardan una dependencia muy particular. Así como sostiene John Hyslop para el caso de los caminos Inka, *“la ingeniería esta siempre íntimamente relacionada al medio ambiente”* (Hyslop, 1992:59). En este tramo se ha logrado identificar varias formas de técnicas constructivas del sistema vial adaptados a la topografía del terreno, que parafraseando la admiración que tuvo Cieza (1553): *“Una de las cosas de que yo más me admiré, contemplando y notando las cosas de este reino, fue pensar cómo y de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y soberbios como por el vemos y que fuerzas de hombres bastaron a los hacer y con qué herramientas e instrumentos pudieron allanar los montes y quebrantar las peñas, para hacerlos tan anchos y buenos como están; porque me aparece que si el Emperador quisiese mandar hacer otro camino real, como el que va de Quito al Cuzco o sale del Cuzco para ir a Chile, ciertamente creo, con todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres lo pudiesen hacer si no fuese con la orden tan grande que para ello los Waris mandaron que hubiese”* (Glave, 1989:123).
- El llamado camino Wari fue producto de una construcción planificada, donde se pactó un excelente conocimiento de terreno, la disponibilidad de mano de obra, los materiales de construcción y la aplicación de un adecuado conocimiento de técnicas constructivas, que obviamente estuvieron dirigidos por especialistas, que eran parte de una organización estatal. Los constructores de esta red vial tuvieron un conocimiento preciso de la topografía del terreno, y solo así lograron planificar sobre una topografía accidentada, los trazos de un camino más funcional. Solo así se puede explicar, como esta red vial para adaptarse al terreno que brinda un

relieve accidentado, lograron crear plataformas artificiales en algunos casos con varios niveles escalonados, plataformas que presentan acueductos artificiales sobre quebradas por donde discurren las aguas en temporadas de lluvias, caminos serpenteantes que surcan cuesta arriba para ganar las alturas, puentes líticas sobre profundas quebradas para cruzar los ríos, y muros laterales que delimitan el rumbo de los caminos. La construcción de esta red vial significó algunas etapas constructivas como el trazado, que implicó el conocimiento de terreno; la cimentación, que significó la remoción del suelo y la adaptación al terreno de los muros de contención que dan origen a la plataforma del camino, que requiere la participación de especialistas; la pavimentación de la forma como la parte decorativa del camino, para su selección de materiales; el drenaje, es la etapa que se implementa la construcción de los sistemas de drenaje, en las zonas de quebrada cuando en ciertas temporadas fluye agua; y el mantenimiento, que consiste en un proyecto supra familiar, y por lo tanto fue un proyecto, más que familiar, como de carácter estatal, con la capacidad de movilizar a decenas de manos de obra.

3.2 Elaboración de mapas y figuras

La identificación y registro del camino implicó el uso de GPS MAP 64S GARMÍN, que cuenta con una guía de inicio rápido para el manejo, uso y elaboración de un plano geo referenciado con curvas de nivel a cada 5 m de distancia en el que se deja apreciar la volumetría del relieve o topografía específica del área que cubre el tramo del camino estudiado desde la ladera norte del complejo Wari hasta el curso inferior o desembocadura del río Chiwa en Huanta.

El plano está hecho a escala 1/15000, abarca una extensión de 15 km que es el trayecto longitudinal del tramo del camino objeto de la presente tesis.

En la elaboración de los planos se utilizaron varios programas, entre ellas el Excel para el manejo de coordenadas; el AutoCAD Civil 3D versión 2015 y 2017, para la digitalización de las coordenadas y realizar el dibujo digital del camino Wari y su Geolocalización; programas complementarios el Global Mapper versión 2017 para transportar vectores a otros programas y Google Earth imágenes satelitales 2018, para ubicación del proyecto.

Para una mejor comprensión dividimos en tres secciones: norte, centro y sur. La sección norte cubre el curso inferior del valle de Chiwa en Huanta; la sección central es la parte más significativa por exponer los restos del camino que se describe en 9 segmentos (a-i), incluyendo a obras de arte como puentes sobre quebradas y/o ríos.

Los segmentos representan rasgos específicos del camino a lo largo del tramo, indican el sistema constructivo en laderas, riberas del río, planicies, zonas rocosas con peñascos, etc.

Los graficas del sistema constructivo que aparecen como figuras en su mayor proporción han sido hechos de fotografías digitales calcadas de proyecciones cercanas con ayuda de proyector multimedia y otros de fotografías impresas tomadas de lugares inaccesibles. Algunos gráficos como cortes, secciones y aparejos fueron hechos de manera directa en el campo, utilizando instrumentos tradicionales como cordel, nivel aéreo, etc.

3.3 Material cultural asociado

En el recorrido del camino en varias oportunidades tanto de Pacaycasa a Huanta, así como de Huanta a Pacaycasa, no hemos logrado observar la presencia de fragmentos de cerámica artefactos, líticos, óseos, etc. Es debido quizá a que el camino estuvo bajo de mantenimiento y limpieza durante el tiempo de funcionalidad como tal, sin embargo, en lugares cercanos, distantes uno al otro existen asentamientos de carácter habitacional, que contienen cerámica de los periodos Formativo, Huarpa y Wari, dispersas fundamentalmente en las cimas y laderas superiores de pequeñas elevaciones que formaron parte del paisaje cultural vinculado con la red vial Wari.

Por el carácter de la investigación consistió en un reconocimiento de superficie sin recolección de material cultural, por tal motivo, nos limitamos a lavarlo y fotografiar algunas muestras encontradas en zonas alteradas por actividad agrícola, para dejarlo luego en el propio lugar, como es el caso de Tablapampa, Machu Orqo y Qala Orqo en la sección sur, centro y norte del tramo del camino estudiado. En tal sentido la información que se alcanza es solo de carácter referencial debido a que el tema central de la tesis es el camino o Qhapaq Ñan Wari.

De la observación “in situ” del material cultural damos cuenta la presencia de una variedad de estilos de cerámica, correspondiente a la cultura Huarpa y Wari. La primera representada por los estilos Huarpa Negro sobre Blanco, Huarpa Negro sobre Ante y Huarpa Tricolor y la segunda representada por los estilos Huamanga, Chakipampa, Ocros, Negro Decorado, etc. Con relación a las formas corresponden en ambos casos a ollas, cántaros, cuencos, escudillas y cucharas. La cantidad de fragmentos dispersos señala que existió una densa población sobre todo en los asentamientos de Tablapampa, Marayniyoq, Churumoqo y Ancohuiwillcca, este último registrados en 1931 por Tello (1969).

Otro de los materiales culturales que se observa en la superficie, son piezas líticas en formas de lascas, láminas, núcleos y desechos de talla, pero también fragmentos de batanes, cantos rodados con desgaste, fragmentos de azadas y azadones propios de actividades domésticas y agrícolas.

En algunos lugares se observa cabeceras de muros de estructuras circulares, cuadrangulares y rectangulares agrupadas alrededor de espacios abiertos que debieron funcionar como patios de posibles viviendas familiares de las diferentes agrupaciones sociales que se establecieron las micro cuencas de los ríos Ocopa y Chiwa, como parte de la población que vivió entre los años 100 a 1200 d.C., tiempo en que en la época Wari la población debió formar parte de la masa trabajadora que participó en la construcción del camino y otras obras de carácter estatal.

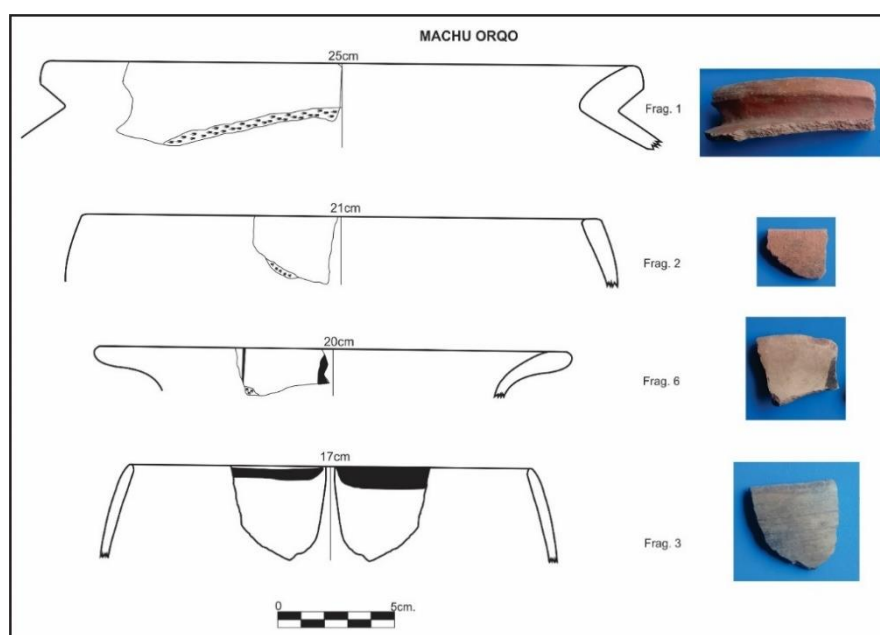


Fig 43: Cerámica de superficie del sitio Machuorqo. Frag. 1, 2 y 3 Wari estilo Hamanga (olla y Cuencos); Frag. 6 Huarpa estilo Negro sobre Blanco (olla y cántaro)

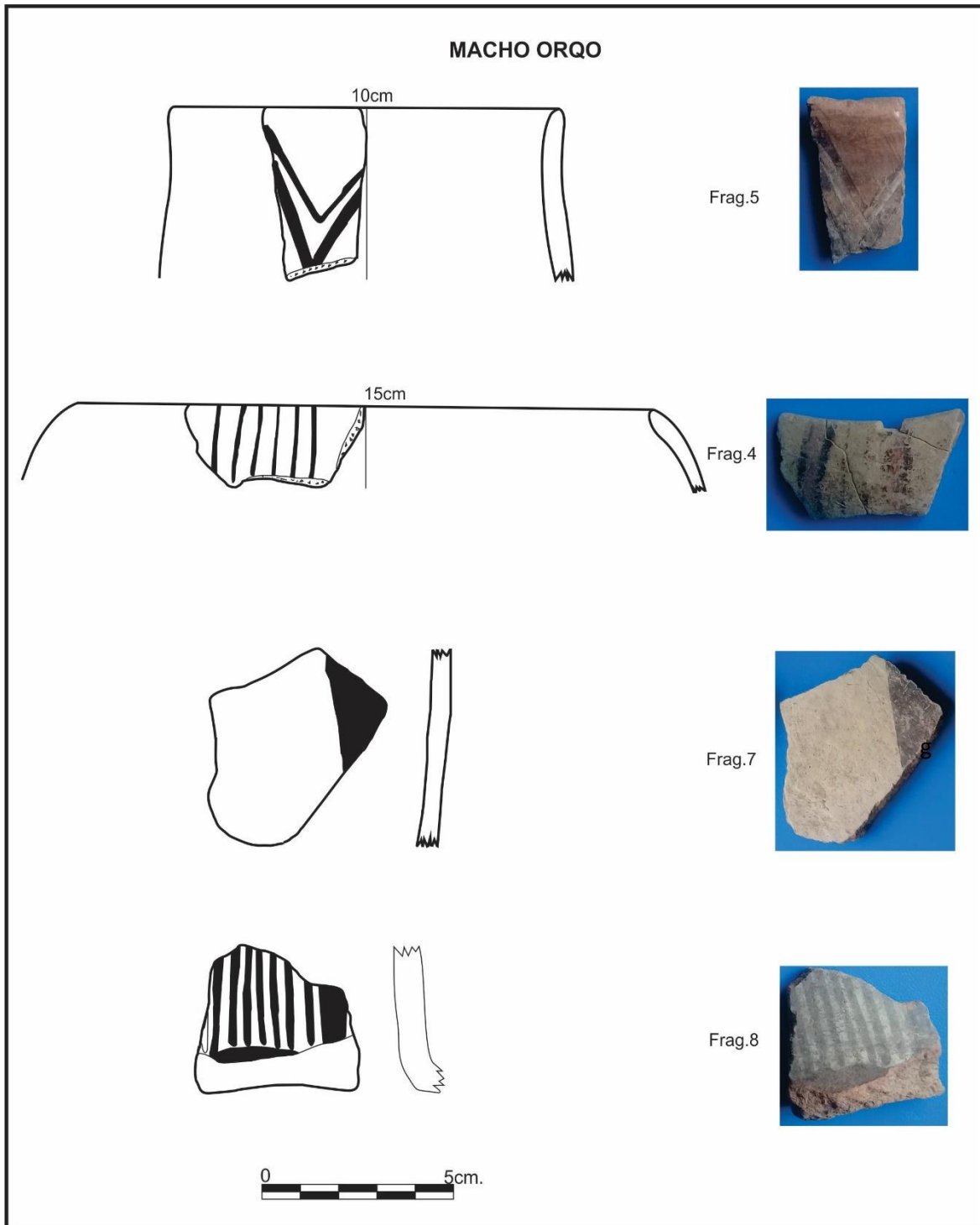


Fig 44: Cerámica de superficie del sitio Machuorqo. Frag. 4, Wari estilo Chakipampa (cuenco), Frag. 5, Huarpa Tricolor; Frac.7 y 8, Huarpa estilo Negro sobre Blanco (olla y cántaro)

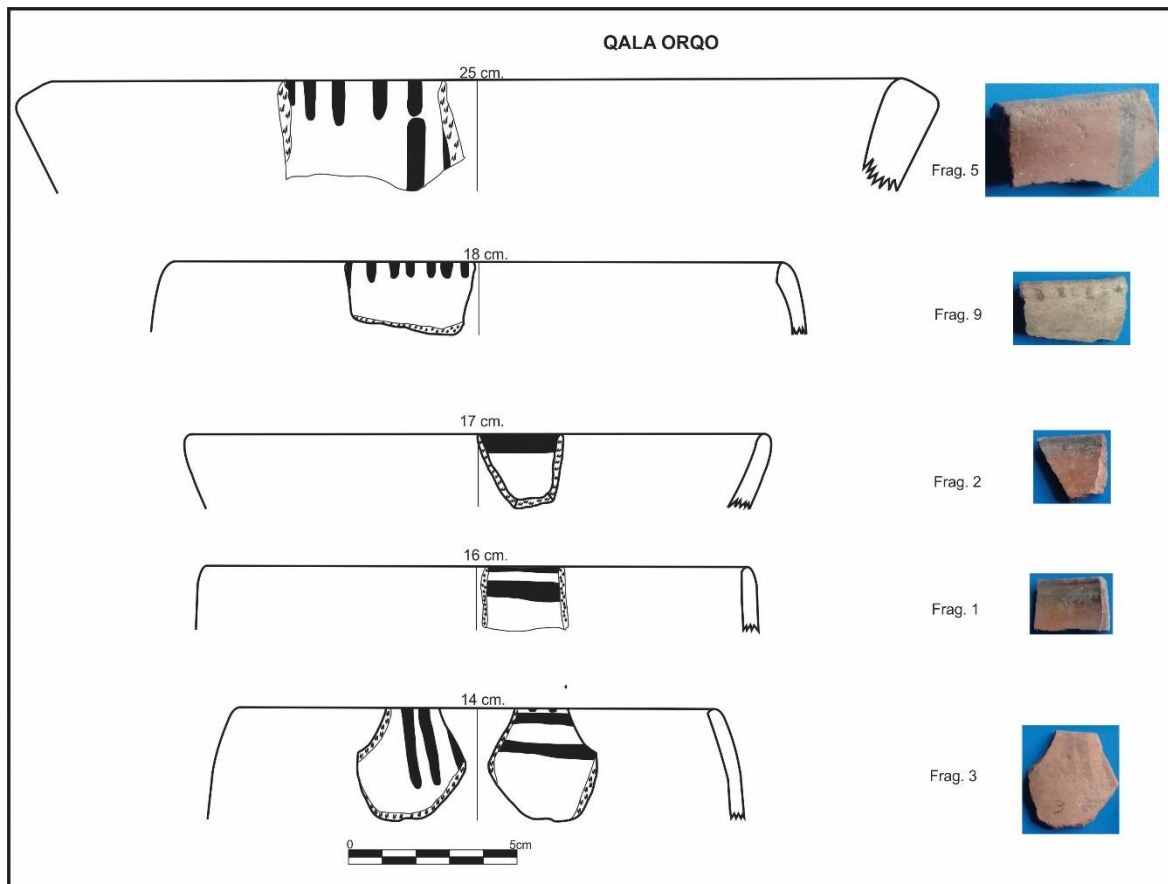


Fig 45: Cerámica de superficie del sitio Qala Orqo: Frag. 1, 2 y 3, Wari estilo Huamanga (cuencos y escudilla); Fra. 5, Huarpa estilo Negro sobre Rojo (urna); Frag. 9, Huarpa Negro sobre Blanco (cuenco).

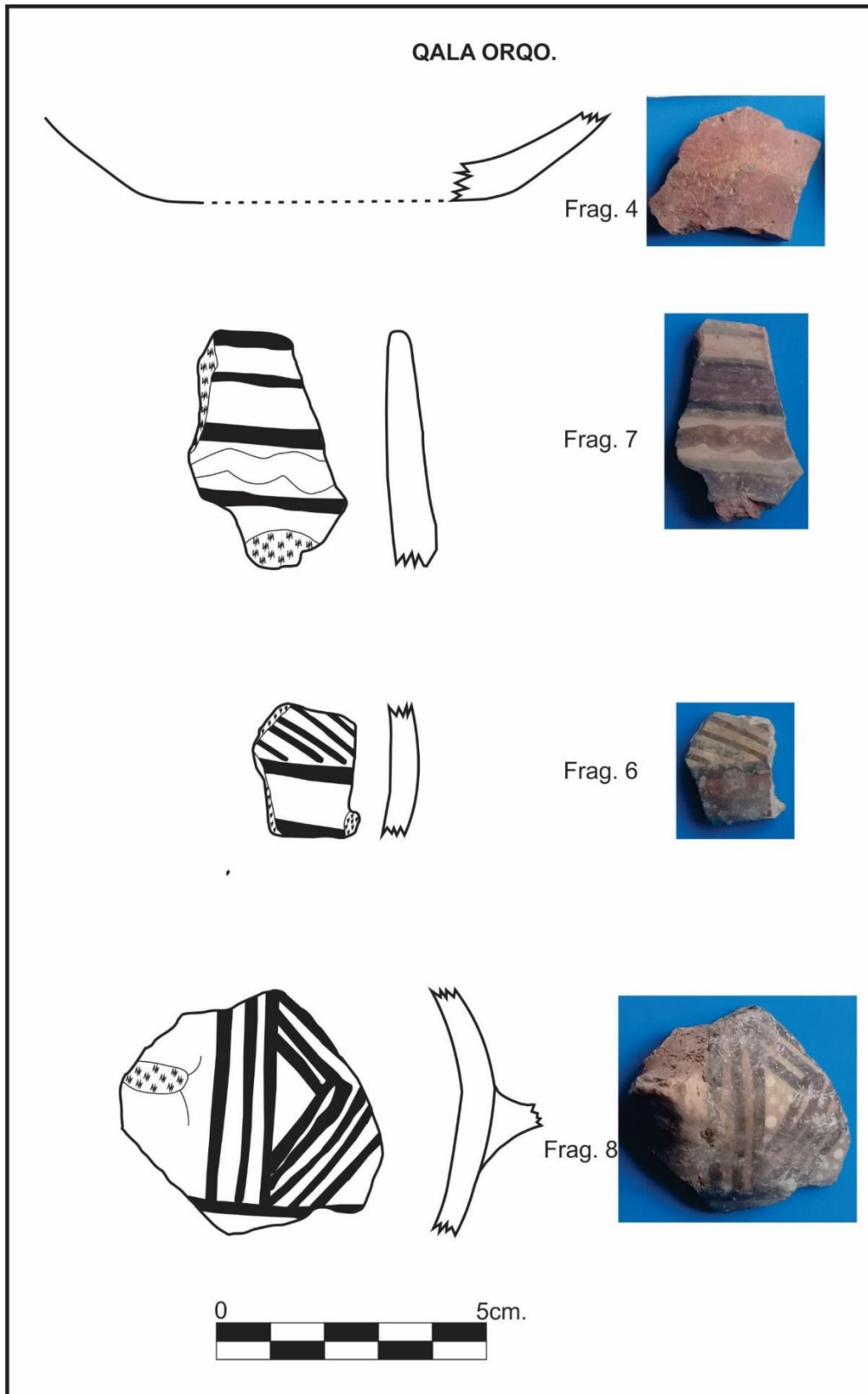


Fig 46: Cerámica de superficie del sitio Qala Orqo: Frag. 4, Wari estilo Huamanga (cuencos y escudilla); Frag. 6, 7 y 8, Huarpa Tricolor (cuenco, escudilla y olla).

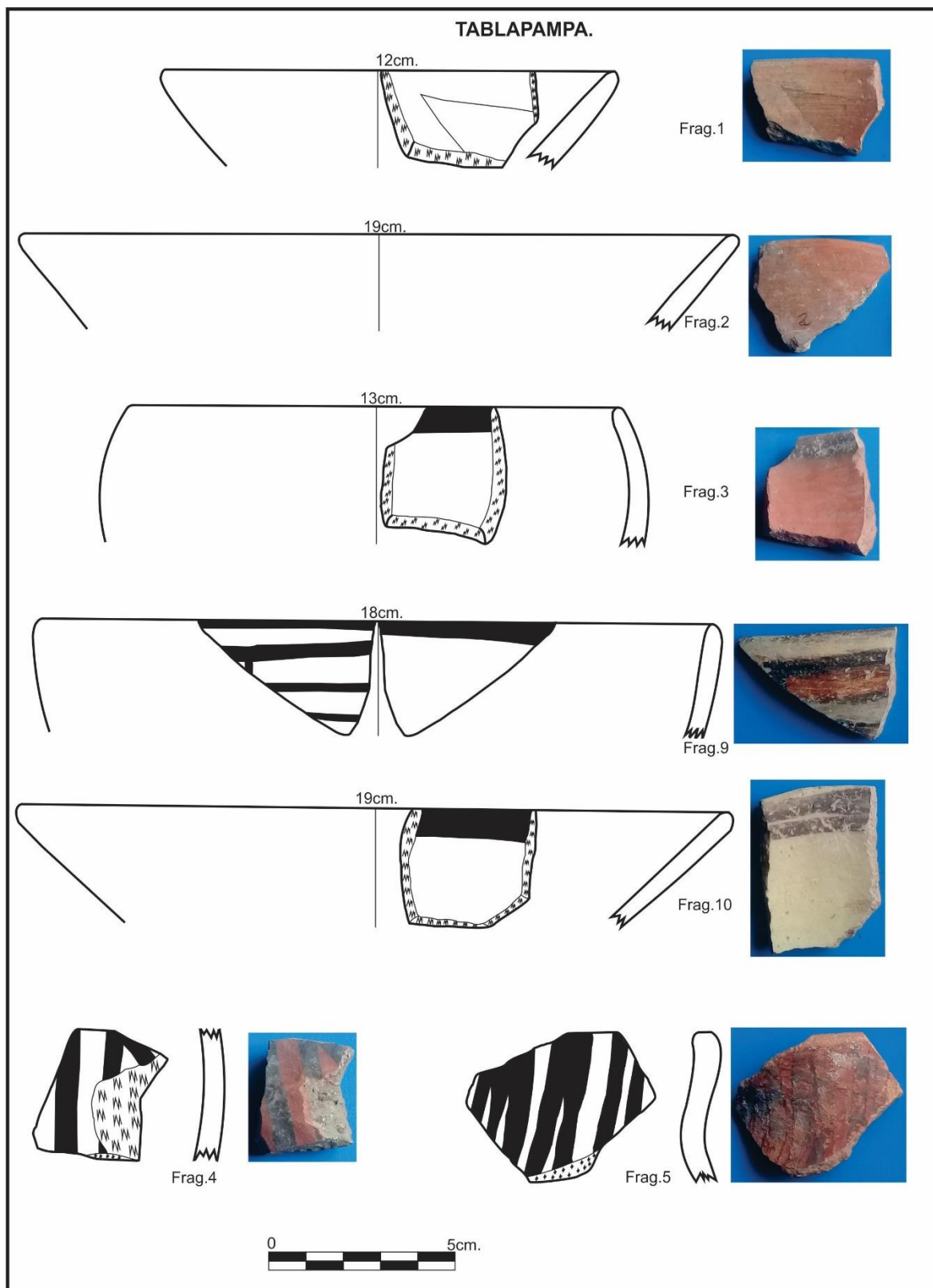


Fig 47: Cerámica de superficie del sitio Tablapampa: Frag. 1 al 5 Huamanga (Escudillas, cuenco y olla); Frag. 9, Huarpa Tricolor (Cántaros, cuenco y olla); Frag. 10, Huarpa Negro sobre Blanco (Tazón).

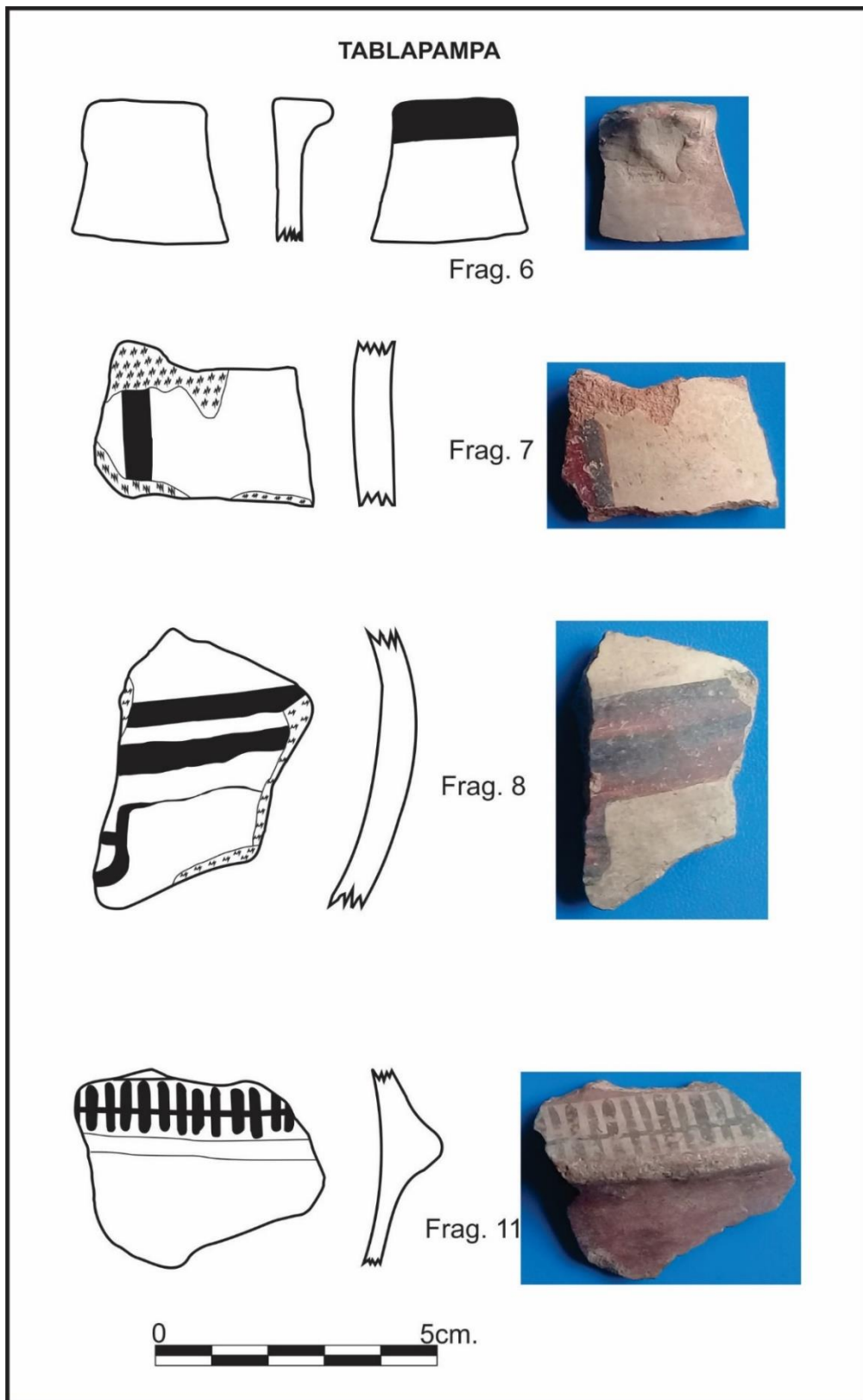


Fig 48: Cerámica de superficie del sitio Tablapampa: Frag. 6, Huamanga (Escudillas, cuenco y olla); Frag. 7, 8 y 11, Huarpa Tricolor (Cántaros, cuenco y olla).

CAPITULO IV

GENERALIZACIÓN DE DATOS

4.1 Discusión:

En primer lugar, vale discutir sobre la ubicación temporal del camino prehispánico Wari. Si bien hubo muchos cronistas que admiraron el sistema vial prehispánico, ninguno menciona de la existencia de este camino que se proyecta desde el sitio de Vegapampa, ahora llamada La Vega, hacia Rumichaca y el valle de Huanta. Salvo los trabajos de Regal (1936), que refiere de la existencia del puente llamado Rumichaca, pero atribuye que dicho puente está ubicado encima del río Pongora, información que no refleja la realidad, debido a que dicho puente no existe sobre el río llamado Pongora, sino que este se ubica en el tramo objeto de esta tesis.

Aquel tiempo este sitio fue abandonado tempranamente, en términos arqueológicos, y a la llegada de los primeros cronistas, este camino prehispánico habría sido abandonado, y esta dejadez se dio en periodos pre incaicos, razón por la que los cronistas y los posteriores exploradores no lograron ubicarlos o reconocerlos. Entonces ¿porque fue abandonado este camino? Si bien es cierto que muchos caminos incaicos fueron abandonados en el periodo colonial, como por ejemplo los caminos que conducen a los santuarios de altura, tal como lo menciona (Hyslop, 2014). Pero, según los trabajos de campo, reconoció que dicho camino no está asociado a un santuario en particular, por tanto, fue anterior a la presencia incaica, y obviamente por la monumentalidad que presenta en su infraestructura; por el sentido de su orientación hacia sitios Wari que abundan en las profundidades del valle de Huanta, este es un camino que forma parte del sistema vial de la sociedad Wari.

Considerando, que la ciudad de Wari fue una gran urbe que abarcó 4 km (Pérez, 2000) y según los especialistas, tuvo cierta densidad poblacional. Como ciudad capital, formó parte de un sistema mayor del Horizonte Medio, y estuvo articulado a otros centros administrativos Wari en el área andina: como Pikillaqta en la región del Cuzco, Honqopampa en el callejón de Huaylas (Ancash), Cerro Baúl en el valle alto de Moquegua, Wariwillka en la región de Junín, Jinkamoqo en la provincia de Lucanas del departamento de Ayacucho. Y a nivel regional igual estuvo ligado a Conchopata, ubicado en las inmediaciones de la ciudad de Huamanga (Isbell, 2000); (Ochatoma y Cabrera, 2000); Jarjampata en el valle de Torobamba trabajado por Isbell; y el sitio Azangaro en el valle de Huanta, que fue trabajada por Anders (1998a y 1998b) y además muchas zonas en el valle de Huanta.

Wari en su condición de capital durante el Horizonte Medio, implementó vías de comunicación posiblemente sobre las ya existentes y en algunos casos trazó nuevas vías para articular a otros centros administrativos que formaron parte del sistema Wari. Tal como lo menciona José Canziani, "*el Estado wari articuló su red de establecimientos mediante caminos, ya que sus ciudades estaban directamente asociadas a estos*" (Canziani, 2009:502). Y no solo para articular, sino como lo hicieron los inkas posteriormente, era para trasladar recursos hacia la capital; para movilizar tropas hacia otras zonas; para trasladar a nobles y los funcionarios en sus tareas administrativas; para facilitar la circulación de los chaskis; por ende, por este sistema vial se desarrollaban diversas actividades.

En ese sentido, este camino se origina desde la antigua ciudad de Wari, ubicada a 2 700 m.s.n.m., para articularse con los centros administrativos del norte como Honcopampa, en el callejón de Huaylas, Wiracochapampa, Pampa Grande, San José del Moro, Galindo, Villkawain, Wariwillka, Pachacamac (Kaulicke, 2000) y naturalmente con el valle de Huanta, donde existen muchos sitios arqueológicos Wari, como Azángaro (Anders), Chillikupampa (Valdez), Marayniyoq (Valdez, et. al. 2000).

Así comienza la red vial desde Wari, que necesariamente recorre por la quebrada de Ocopa, ubicada en una hondonada a 2 500 m.s.n.m. debido que este es el único lugar topográficamente viable que permite entrar y salir de la ciudad de Wari en dirección norte. Y como fue un eje vial principal, desde Wari comienza el sistema vial que presenta un ancho que varía de 3.50 a 4.00 metros de ancho, donde a pesar del descuido vial, podemos aun identificar la grandeza de este sistema ; en este pequeño tramo que conduce de Wari hacia Ocopa, encontramos dos estructuras con muros de piedras en el trayecto, una ubicada entre los UTM (N 586064 y E 8556099), a 2 590 m.s.n.m. y otra en el UTM (E 586017 Y N 8556099) a 2 588 m.s.n.m., donde aparecen muros de piedra y barro que forman parte de estructuras arquitectónicas posiblemente de recintos que parecieran estar directamente asociados al camino en sí (Fig. 37 y 38), que posiblemente formaron parte del sistema de control para acceder a la capital Wari, tal como ha existido también durante el periodo Inka.



Fig 49: Fotografía de la estructura arquitectónica ligada al camino Wari.

Desde la quebrada de Ocopa, que está en las inmediaciones de la localidad de Pacaycasa, el camino se divide hacia múltiples direcciones. Uno seguramente va hacia Simpaypata, a los valles bajos de Pongora; otra actual Huamanga donde está el sitio de Conchopata, otro hacia el sitio de Tawaqocha y el sitio de Quinoa corral; y otro hacia el norte, por el camino principal, se dirige hacia el sitio de Wari de Tablapampa, con dirección hacia el actual centro poblado de La Vega, en cuyas inmediaciones está el sitio Wari de Marayniyoq.



Fig 50: Fotografía de estructuras arquitectónicas vinculadas al camino Wari.

En lo que corresponde a este tramo vial, que va desde Wari hacia la localidad de La Vega, principalmente cuando pasa por las inmediaciones del sitio arqueológico de Tablapampa, el camino presenta un trazo lineal, con 5 metros de ancho, con señalizaciones de piedras verticalmente puestas en ambos costados, que actualmente desde luego están siendo destruidos por maquinarias pesadas, con el afán de ampliar la frontera agrícola para el sembrío de la quinua (*Chenopodium quínoa*). Teniendo en cuenta las informaciones arqueológicas, este fue un eje vial intensamente transitado, y con seguridad por esta vía se articuló el sitio arqueológico de Marayniyoq que fue considerado como “*un centro de procesamiento de Chicha que abastecía a la ciudad imperial de Wari*” (Valdez, 2003:28) y en ese sentido en aquellos tiempos del horizonte medio, esta ruta fue recurrentemente transitada. Y la presencia del sitio arqueológico de Tablapampa, que es una estructura arquitectónica cuadrangular de 87 por 78 metros de área, presenta muros que superan los 5 metros de altura y un ancho trapezoidal, cuyas bases superan los 1.80 metros. Obviamente un sitio Wari, está ubicada a 2 808 m.s.n.m., y que está asociado a otras estructuras arquitectónicas más, que necesariamente luego requiere otros estudios sobre el particular, que, en esta explanada, están muy ligadas a este camino, a escasos 30 metros de la vía. Ya en 1985 Isbell identifica como sitio Wari, y posteriormente en 2003, Ernesto Valdez identifica a Tablapampa como un sitio Wari que está asociado al camino prehispánico de “*posible origen Wari*” (Valdez, 2003:09), lo mismo lo hace más tarde Pérez y Amorín (2016). Entonces el vínculo que existe entre Tablapampa y el camino prehispánico es evidente y debe tener su razón de ser, que solo futuros estudios explicaran su funcionalidad. Y es posible, que ya muy cerca al centro imperial Wari hubo posibles centros de control, ya que, en estos caminos, como en los tiempos de los inkas no hubo políticas de libre tránsito, y en tiempos Wari seguramente haya sucedido de manera similar. En ese sentido el sitio Wari de Tablapampa presenta una asociación directa con el sistema vial.

El camino, al llegar a lo que es el actual centro poblado de la Vega, logra dividirse en dos ejes principales: la primera rumbo hacia la derecha, se proyecta hacia la quebrada de Collpahuayqo, un camino de 4 metros de ancho, en algunos casos bordeado por muros de doble hilera, se dirige hacia el lugar de Chupan, para llegar a la quebrada de Ayahuarcuna, donde actualmente existe un puente colonial construido con piedras volcánicas trabajadas unidas por calicanto, para luego llegar hacia la

localidad de Macrachacra, (hoy Macachacra) en cuyas inmediaciones está el sitio arqueológico Wari de Vacavaca, desde donde se proyecta hacia la comunidad de Huayhuas, para unirse con un camino prehispánico que tiene su origen en la Localidad de Huamanguilla. Mientras la otra vía, se dirige hacia la izquierda, para después avanzar sobre una explanada, que actualmente fue afectada por los campos de cultivo y por la trocha carrozables vía Vega-Allkowillka, pasa por las faldas del cerro Allkowillka, para insertarse a la parte superior de una pequeña cuenca que forma parte de la quebrada de Ayahuarkuna, que se dirige hacia la parte baja del valle de Huanta.

Este tramo de camino prehispánico que parte desde el lugar denominado La Vega, y que incursiona hacia Rumichaca para llegar hacia el valle de Huanta, a las inmediaciones de la comunidad de Paqueq y Maynay, merece discutir para una ubicación cronológica.

Por las evidencias observadas, el camino objeto de estudio, es de origen prehispánico, y presenta una infraestructura monumental, cuya obra no es producto de una organización familiar, sino es producto de una organización más compleja, que solo una entidad estatal puede impulsar una obra de tal magnitud, que ha necesitado miles de hombres para su construcción, y con participación de especialistas para tal fin, y con un enfoque de planificación, y como tal, esta red vial formó parte de un sistema de mayor magnitud para articular espacios mucho mayores y múltiples.

La magnitud de la obra es: un camino que cuya plataforma presenta un ancho que oscila entre 3 a 4 metros, que cuyos muros de contención alcanzan en algunos sitios los 5 metros de altura y que abarcan cientos de metros de longitud; cuya amplitud del camino picado en roca madre para crear la plataforma en algunos casos supera más de 40 metros de largo; la amplitud de la plataforma creada picando el terreno inclinado supera los cientos de metros; en quebradas accidentadas por donde fluyen aguas de las lluvias temporales se ha construido acueductos por debajo de las plataformas del camino; y por la presencia de un puente construido con un bloque de piedra acomodando intencionalmente, es ineludiblemente una obra estatal, donde bajo un plan y conocimiento del terreno, se ha construido esta obra de ingeniería vial.

Otro elemento característico es la presencia del camino que se levantan zigzagueante para ganar altura, significa que dicho tramo vial fue de suma importancia, no solo para movilizar hombres, animales, chasquis, sino para desplazar cargas pesadas, y comitivas de funcionarios, posiblemente en trasladar autoridades en andas, tal como solían ser transportados los monarcas incas, seguramente en este caso el monarca Wari se trasladaba con su comitiva, en andas, de tal manera el camino presenta una pendiente suave en su plataforma, con las condiciones necesarias para tal fin. Por eso, en las inmediaciones del puente de Rumichaca, justamente para elevarse hacia la comunidad de Qechua, se identifican estas características en el sistema vial, que presenta 8 curvas en dicho tramo; similar caso se ha identificado también en la zona denominada Sirinachayoq, donde al igual para ganar altura, se levanta zigzagueante el camino de unos 4 metros de ancho.

En lo que corresponde al puente de Rumichaca, decíamos que tenemos una información preliminar y única, alcanzada por Albertho Regal, que por vez primera menciona la existencia de un puente Rumichaca, *“sobre el río Pongora, en el camino de Huanta a Huamanga. Puente formado por una sola piedra, de unos 3.00 m. de largo”* (Regal, 1972:329). Que a mi opinión se refiere a este puente que está sobre la quebrada del río Ayahuarkuna, ya que el mismo Regal (2009) que *“ha sido redactado solo a base de bibliografía; por consiguiente, debe de adolecer de errores, provenientes de la mala interpretación, por el autor, de las fuentes consultadas”* (Ob. Cit., p.15). En ese sentido este es el puente a la que Regal se refiere utilizando terceras fuentes, donde las medidas que da a la única piedra existente sobre la quebrada, guarda similitud con lo que menciona. Todo esto debido a que, aparte de este puente con tal denominación de “Rumichaca”, no existe otro en estas inmediaciones de la cuenca del río Huarpa, salvo los presentados por Cieza (1551) de otro puente de Rumichaca, al cual él lo llama “Lumichaca”, que fue ubicado en un paraje llamado Huaca, sobre el Río Carchi (Ecuador), que según los cronistas había sido estructurado por Huayna Cápac, para el paso de sus tropas, sobre el tortuoso río Carchi, actual frontera Ecuador y Colombia.

Volviendo al respecto, la ubicación de este bloque de piedras enclavada en la quebrada de Ayahuarcuna, que une los dos frentes, pareciera que fue una ubicación accidental y natural. Pero por su ubicación topográfica, por su ubicación geográfica, que está directamente relacionado con el camino que baja desde las inmediaciones

del sitio llamado la Vega por las faldas del cerro de Allkowitzka, evidentemente es una construcción cultural. Un camino de majestuosa magnitud, que es una obra monumental única en esta cuenca del río Huarpa, accidentalmente no pudo estar interconectado de manera directa a dicho puente, sino salvo por la obra humana de los antiguos peruanos.

En lo que corresponde a la construcción del puente colonial, que obviamente existe sobre este “Rumichaca”, y que mide 6.10 metros de largo, por 3.50 metros de ancho, obedece a una construcción posterior al camino propiamente dicho, ya que no existe ninguna información etnohistórica sobre el caso.

El camino prehispánico ingresa al valle de Huanta por las inmediaciones de la comunidad de Paqueq, por la pendiente oeste del cerro Alaw, que está por los 2590 m.s.n.m., donde naturalmente existen por allí sitios arqueológicos Wari. Pero vale resaltar que, en esta zona donde el camino prehispánico pasa de un ecosistema o zonas de vida a otra, existe la presencia de fuentes de agua sulfatada que brota del sub suelo, llamada “Poc”, las mismas que están debajo del camino, donde actualmente existe una piscina de forma rectangular, que según referencias bibliográficas de los años 1930 aproximadamente, tenemos referencia de Miguel Cárdenas, que bajo el seudónimo de Michael Kintore Tunky, menciona: *“Así un día fijado le llevamos los caballos al doctor, yo le di mi caballo “comandante” y montó el doctor y recorrimos todo PocPoc, por arriba, por abajo, como el indicaba, hacíamos excavaciones por donde salían los puquiales...Recorrimos PocPoc, nos hizo sacar muestras de las fuentes más profundas, escarbamos y luego en botellas sacamos y lo tapamos ahí mismo, con un corcho, bien herméticamente y lo cerramos...Mañana mismo lo remito a Lima para su análisis y vamos a conocer el contenido de esta agua...Porque le había informado antes de que fuera, que en ese sitio se bañaban mucha gente y que había sanado de una serie de enfermedades, al menos cutáneas; así que el doctor a base de eso nos invitó hacer una visita y dijo: Desde mañana voy a venir aquí aunque sea a pie; porque me gusta hacer ejercicios, no hay pues sino tres kilómetros o tal vez iré a caballo y me voy a bañar todas la mañanas...”* (Kintore, 1983: 481-482). La interconexión de esta vía con PocPoc, no sabemos aún si tendría que ver algo en tiempos prehispánicos.

El posterior abandono de esta red vial, pareciera obedecer a lo que plantea (L. Valdez, 2004:3-17), que en la cuenca del río Warpa, norte de Ayacucho, los sitios

arqueológicos toman una configuración respecto a su ubicación; y ha diferenciado que los sitios Huarpa estaban establecidos en las partes más bajas a diferencia de los sitios Wari, y los sitios Wari más abajo que los sitios Inka; y por su puesto los sitios Chanka por encima de todos. Esto pareciera también expresarse que el camino Wari que se enrumba desde Vega hacia Rumichaca y Pantaq y el valle bajo de Huanta, es abandonada después de Wari, por que las ocupaciones posteriores como los Chanka se ubicaran en las partes más altas.

4.2 Conclusiones

1. La ciudad imperial Wari, como una sociedad compleja, mediante redes viales magistralmente construidas, recurrían a otras zonas ecológicas o espacios económicos para así acceder a productos que permitan su abastecimiento. Y esta Vía fue un eje articulador con un valle productivo, tal es el valle de Huanta.
2. Este camino prehispánico, fue un camino preincaico, a razón de que ningún cronista del periodo de la conquista, como tampoco posteriores exploradores, lo mencionan en algún documento. Si bien sabemos que los cronistas mencionaron al detalle de las infraestructuras inkas. Y la única razón por la que desconocieron esta red vial, se debe que durante el imperio incaico no estuvo en funcionamiento.
3. Este camino prehispánico, que se origina desde la ciudadela prehispánica de Wari, están asociado directamente con algunos sitios arqueológicos, como Tablapampa. Sitio este que, por sus características externas, como sus anchos y elevados muros, y por sus cerámicas asociadas, es un sitio exclusivamente Wari.

Este sitio debió haber cumplido una función muy ligada a esta red vial. Lamentablemente hasta la fecha no hubo trabajos de excavación en su entorno del sitio. Pero si existen evidencias de estructuras con muros, que vinculan o asocian al sitio arqueológico de Marayniyuq y al sistema vial. Es indudable que, en esta red vial, ya muy cerca del centro de la capital Wari, que sean unas zonas de control, y como tal en la bajada que va de Wari hasta la quebrada de Ocopa, se encuentran estructuras con muros de recintos rectangulares que, por su ubicación y su entorno geográfico, solamente estarían asociados directamente al camino Wari. Como no pensar, que una ciudad capital

manejado por una teocracia, este con espacios de vigilancia en sus zonas de acceso.

Igualmente, teniendo en cuenta la topografía, hacia la parte norte de la ciudad prehispánica de Wari, esta fue la única vía de acceso para conectar el sitio Wari de Marayniyuq con la capital Wari. En términos generales, todos los sitios Wari del valle de Huanta, sean: Azángaro, Chillikupampa, Huaysuy, Posoyniyuq, y otros, se vincularon con la ciudad de Wari, por esta ruta.

Por las evidencias observadas en la infraestructura vial que va desde la localidad de La Vega hasta Rumichaca y Pantaq, justamente por la quebrada de Ayahuarcuna, donde se presenta una infraestructura monumental; indudablemente este fue un proyecto estatal. La monumentalidad de la obra, que seguramente significó la movilización de cientos de personas bajo las directivas de un poder central, que es el Estado.

4. Por las evidencias observadas: como los sistemas de drenaje que se presenta, los cortes de rocas para crear la plataforma y las distancias de muros de contención que se presenta en la infraestructura vial, en este tramo que va por la quebrada de Ayahuarcuna principalmente, nos indica que esta obra fue dirigida por un especialista y obedeció a un plan.
5. Por las precisiones en su construcción, como los escasos desniveles que presenta en su plataforma cuando llegan a zonas de pendientes; y que son superadas por caminos zigzagueantes para mostrar una plataforma menos inclinada, nos indica que este fue un camino de carácter señorial, que sirvió para transportar posiblemente cargas pesadas y/o andas de señores dominantes de la sociedad Wari.
6. El puente de Rumichaca está ubicado topográficamente adecuado, justamente donde es posible interconectar dos frentes para formar parte del sistema vial. Por las apreciaciones observadas este fue una construcción artificial, donde el poder estatal movilizándolo cientos de hombres bajo el sistema de la mita, pudo haber logrado colocar la única piedra que une dos frentes, para luego formar parte del sistema vial.

7. Este sistema vial que se dirige por la quebrada de Ayahuarcuna, desde la Vega hacia Rumichaca, fue abandonado después de la caída de Wari. Debido que posteriormente no tenemos ninguna información de cronistas y otros exploradores.

4.3 Recomendación

El tramo del camino Wari que sale de la misma ciudad de Wari por la ladera de Ocopa en dirección al valle de Huanta es la evidencia más notable de la tecnología constructiva Wari, que debe ser conservado para su posterior puesta en valor o uso social, por lo que recomendamos, sea considerado como en los proyectos para el desarrollo del turismo en la ruta Pacaicasa –Iguaín.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ALVA, Walter. (S/F). Geografía General. Editorial San Marcos. Lima.

ANDERS, Martha B. (1998a). “Azángaro: estructura función de un sitio planificado”. Primera Parte en *boletín de Lima* N° 64: 5-32. Lima.

(1998b). “Azángaro: estructura y función de un sitio planificado” Segunda Parte en *boletín de Lima* N° 65: 51-66. Lima.

ARKUSH, Elizabeth. (2017). “Caminos hacia el futuro: nuevas tendencias en el estudio de caminos y rutas”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p:444-461. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

ASTUAHUAMÁN, César W. (2017). “Entre nodos y conexiones: la organización provincial en la sierra de Piura”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p.162-191. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

BARRAZA, Sergio. (2017). “De Chincha a Manta a rumbo de guare: el abastecimiento de spondylus a larga distancia durante la época Inca”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p.416-443. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

BAUER, Brian; SMIT, Douglas; GALIANO, Jesús y Antonio COELLO. (2017). “El camino del mercurio de Huancavelica a Potosí”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). P.380-399. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

BRACK, Antonio. (2003). Perú: diez mil años de domesticación. Bruno. PNUD. Lima.

BONAVÍA, Duccio. (1991). Perú, Hombre e Historia, desde los orígenes hasta el siglo

XV. Edubanco, Lima.

BURRILLO, Francisco. (1998). Arqueología del Paisaje. Comunicaciones, presentada al 5to Coloquio internacional de arqueología. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de Teruel- España.

CANZIANI, José. (2009). Ciudad y Territorio en los Andes. Contribuciones a la historia del urbanismo prehispánico. Fondo Editorial PUCP. Lima.

CCENTE, Elmer y Oscar RAMÓN. (2006). El Qhapaq Ñan en la ruta del Chinchaysuyu entre Huanucopampa y Conchucos (volumen III) En programa Qhapaq Ñan. Dirección de Estudios sobre Paisaje Cultural. Lima.

CASAVARDE, Guido. (2017). “Alcances para el estudio de las redes viales en el Tawantinsuyu: la red de caminos en Pumpu”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p.144-161. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

CARDELUS, Borja y GUIJARRO, Timoteo. (2009). Capac Ñan. (El Gran Camino Inca). Edición Santillana. Lima.

CIEZA DE LEON, Pedro. 1950(1973). La Crónica del Perú. Biblioteca Peruana.

CHACALTANA, Sofía. (2017). “Los múltiples significados de la ruta Vilcashuamán-Pisco del Chinchaysuyu: fuentes rituales y sistema hidráulico”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p.222-249. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

CHIRINOS, Ricardo y Octavio FERNÁNDEZ. (2017). “Pariacaca Willkañan. Espacio y tiempo sagrados”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p.250-281. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

COBEN, Lawrence Y María de los Ángeles MUÑOZ. (2017). “Caminos rituales, caminos útiles: el sistema vial en la región de Pocona, Bolivia”. En *Nuevas tendencias*

en el estudio de los caminos. p.306-321. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

CONSEJO NACIONAL DE LA UNIVERSIDAD PERUANA. (1974). Huamanga. Una larga Historia (homenaje al sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho). Lima.

COVEY, R. Alan, GONZALES, Donato, TSESMELI, Lía y Melissa CLARK. (2017). “Hacia una reconstrucción multidisciplinaria de la red imperial Inca (Qhapaq Ñan) en la región del Cusco”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p.48-71. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

CRIADO, Felipe. (1999). Del Territorio al Espacio. Planteamientos y perspectivas para la Arqueología del Paisaje. Grupo de Investigación en Arqueología del Paisaje, p. 1-82. Universidad de Santiago de Compostela. Galicia-España.

D’ALTROY, Terence. (2017) “Introducción”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p. 12-27. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

DE LA VEGA, Edmundo, STANISH, Charles, MOSELEY, Michael, WILLIAMS, Patrick, VINING, Benjamín, CHAVEZ, Cecilia y Karl LAFAVRE. (2017). “Qawra Thaki: el sistema de caminos transversales entre el altiplano y los valles occidentales del sus peruano”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p.100-123. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

ESPINOZA, Ricardo. (2006). La Gran Ruta Inca. El Capac Ñan. Petroperú. Petróleos del Perú. Lima.

ESPINOZA, Waldemar. (1987). Los Incas: Economía, sociedad y estado en la era del Tahuantinsuyo AMARU Editores. Perú.

GARCILASO DE LA VEGA, Inca. (1973). Comentarios Reales de los Incas. Biblioteca Peruana. PEISA Lima.

GUÍA DE IDENTIFICACIÓN Y REGISTRO DEL QHAPAQ ÑAN (2016) Ministerio de Cultura del Perú 2da edición. Lima.

GARRIDO, Francisco. (2017). “El Qhapaq Ñan y su rol como el catalizador de caminos económicos locales en la minería del desierto de Atacama, Chile”. En *Nuevas tendencias en el estudio del camino*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p.348-379. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

GONZALEZ, Enrique. (1992). Historia Prehispánica de Ayacucho. Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga. 2da. Edición.

GLAVE, Luis Miguel. (1989). Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial siglos XVI/XVII. Instituto de Apoyo Agrario. Lima. Perú.

GUAMAN POMA DE Ayala, Felipe. (1680-1956). Nueva Crónica y buen gobierno. Edición Facsimilar. Institut d’Ethnologie. Paris.

HOLDRIDGE, Leslie. (1979). Ecología. Basada en zonas de vida. Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas San José, Costa Rica.

HYSLOP, John. (1992). Qhapaqñan. El Sistema Vial Inkaico. INDEA. Lima.

(2015). Qhapaq Ñan. El Sistema Vial Inkaico. Ediciones Cope. Lima.

ISELL, William. (1985). “Los Orígenes del Estado en el valle de Ayacucho”. Revista *Andina* N° 3: 57-106.

(2000). “Repensando el Horizonte Medio: el caso de Conchopata, Ayacucho, Perú”. *Boletín de Arqueología PUCP*. N° 4: 9-68.

KAULICKE, Peter. (2000). “La Sombra de Pachacamac: Huari en la costa central”. *Boletín de Arqueología PUCP*. N° 4: 313-358. Lima.

KINTORE, Michael. (1983). El Niño desterrado. Lima. Tomos I y II.

KOSIBA, Steven. (2017). “Caminando el Cusco: mapas, movimiento y memoria social en el corazón del Imperio Inca”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p.192-

221. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

LAMING-EMPERAIRE. (1984). *La Arqueología Prehistórica*. Ediciones Martínez Roca. España.

LUMBRERAS, Guillermo. (1969). *De los pueblos, las culturas y las artes del antiguo Perú*. Moncloa Campodonico editores asociados. Lima.

(1974). *Las Fundaciones de Huamanga: hacia una Prehistoria de Ayacucho*. Lima: Club de Huamanga editores.

(1981). *La Arqueología como Ciencia Social*. PEISA Ediciones. Lima. Perú.

MACNEISH, Richard; PATTERSON, Thomás C. y David L. BROWMAN. (1975). *The Central Peruvian Prehistoric Interaction Sphered*. Phillips Academy, Andover, Mass.

MILLONES, Luis. (1998). "Logros y azares de la cristianización colonial: El obispado de Huamanga". En *Historia, religión y ritual de los pueblos ayacuchanos*. National Museum of Ethnology Osaka. Pp. 29-49

MANUAL DE ECONOMIA POLÍTICA. (1960). *Manual de Economía Política de la Academia de Ciencias de la URSS*. México. D.F. Editorial Grijalbo. S.A.

MINISTERIO DE CULTURA. (2013). *Guía de identificación y Registro de Qhapaqñan*. Primera edición Lima.

MONKHOUSE, F. (1978). *Diccionario de Términos Geográficos*. Barcelona.

MARCONE, Flores. (2017 Prefacio). En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p. 8-11. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

MORAGÓN, Lucia. (2007). "Estructuralismo y Posestructuralismo en Arqueología". En *Arqueoweb*. Revista sobre Arqueología en Internet 2007:9 (I): 1-55. Departamento de Prehistoria (UCM).

MORALEJO, Reinaldo y Diego GOBBO. (2017). “Desde el camino: los SIG y El Shincal de Quimivil (Londres, Catamarca, noreste argentino)”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p.322-347. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

MURÚA, Fray Martín de. (2001). Historia General del Perú. Edición de Manuel Ballesteros Gaibrois. Madrid, España.

NIELSEN, Axel S. (2017). “Las rutas de caravanas en los Andes como paisajes culturales”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p.282-305. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

OCHATOMA, José y Martha CABRERA. (2000). “Arquitectura y áreas de actividad en Conchopata”. En Huari y Tiwanaku: modelos & evidencias, Primera parte (P. Kaclike y W. Isbell, editores). *Boletín de arqueología PUC* N° 4:449-488. Departamento de Humanidades. Pontificia Universidad Católica del Perú.

PEASE, Franklin. (1992). Perú: Hombre e Historia. Entre el siglo XVI y el XVII. Tomo II Ediciones EDUBANCO. Lima.

PEREZ, Ismael. (2000). “Estructuras Megalíticas Funerarias en el complejo Huari”. *Boletín de Arqueología PUCP*. N°4: 505-547.

(2007). Asentamientos periféricos de la Metrópoli Huari: Ruta cultural. Tomo II: 319-330. Asamblea Nacional de Rectores, Lima.

(2013). Arqueología de espacio Wari-Ayacucho: 200-600 d.C (primera parte). *Boletín de Lima*, N°171: 19-34. Lima. Editorial El Pino E.I.R.L.

(2014). Arqueología de espacio Wari-Ayacucho: 200-600 d.C (segunda parte). *Boletín de Lima*, N°172: 11-87. Lima. Editorial El Pino E.I.R.L.

PEREZ, Ismael y José Gabriel AMORIN. (2016). “Canteras, cuevas, acueductos y caminos conectados a la metrópoli Wari”. Revista *Alteritas* N° 6: 123-156. *Revista de estudios socios culturales andinos amazónicos*. Ayacucho.

PULGAR, Javier. (1981). Geografía del Perú. Las ocho regiones naturales del Perú. La regionalización Transversal y la Sabiduría ecológica tradicional. Editorial PEISA. Lima Perú.

RAIMONDI, Antonio. (1876-1945). El Perú, Tomos 2-3; Historia de la Geografía del Perú. Lima: Imprente del Estado.

RAVINES, Roger. (1989). Arqueología Práctica. Editorial Los Pinos E.I.R.L. Lima.

REGAL, Alberto. (1972). Los puentes del inca en el antiguo Perú. Centro de Estudios Históricos Militares del Perú. Grafica Industrial: Lima.

(2009). Caminos del Inca en el Antiguo Perú. INC. Lima.

SCHREIBER, Katharina. (1991). "Jincamocco: A Huari administrative Center in the South Central Highlands of Perú". En *Huari Administrative Structure. Prehistoric Monumental Architecture and State Government.* (W.H. Isbell y G.F McEwan. Edit): 199-213. Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, D.C.

TELLO, Julio C. 1969. "Las ruinas en Wari". Cien años de arqueología en el Perú. Editado por Petróleos del Perú. *Instituto de Estudios Peruanos.* p. 519-525. Lima.

TOSI, Joseph A. (1996). Zonas de vida natural en el Perú. Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas. Lima.

VACA DE CASTRO, Cristóbal. (1909). "Ordenanzas de Tambos, distancias de unos a otros, mode de cargar los Yndios y obligaciones de las justicias respectivas". *Revista Histórica Lima*, 3 (4): 427- 492.

VALCÁRCEL, Luis E. (1949). Arqueología de Huari (Perú), *Journal de la Société des Americanistes Paris*, n.s.t. XXXVIII: 186. Paris.

VALDEZ, Ernesto. (2003). "Los Sitios Arqueológicos Wari en el Valle de Huanta, Ayacucho". *Revista Arqueológica Warpa* N°5.

(2006). "Patrones de enterramiento prehispánico en Pusuquypata-Huanta". *Revista Arqueológica* N° 12. Ayacucho.

VALDEZ, Ernesto y Lidio VALDEZ. (2000). Un Camino prehispánico al norte de Wari. Boletín del Museo de Arqueología y Antropología N° 3 (1): 12-15. Lima. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

VALDEZ, Lidio. (2003). “Forma y función: la cerámica de Marayniyoq, Ayacucho”. *Revista Warpa* N° 5: 26-30. Ayacucho.

(2004). “De Wari a Inka: la antigua ocupación humana del valle de Ayacucho, Perú”. *Revista Warpa* N°6.

VALDEZ, Lidio y Ernesto VALDEZ. (1989). “Inkarapyarqan: Un canal en las punas de Ayacucho”. Boletín del *Museo de Arqueología y Antropología* N°1 (6): 4-9. Lima. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

VALDEZ, Lidio; VALDEZ, Ernesto; BETTCHER, Katrina y Cirilo VIVANCO. (2000). “Marayniyoq, un establecimiento Wari en el valle de Ayacucho, Perú”. Boletín de *Arqueología PUCP.* N°4: 549-564. Lima.

VAN DALEN, Pieter. (2008). Los ecosistemas arqueológicos en la Cuenca baja, del río Chancay. Huaral. Su importancia para el desarrollo de las formaciones sociales prehispánicas. Editorial Juan Gutemberg. Perú.

VILCHEZ, Carolina. (2017). “El taller de Spondylus de Cabeza de Vaca y la costa ecuatoriana”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos.* Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). p. 400-415. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

Ware, Dora y Betty BEATTY (1981) *Diccionario Manual De Arquitectura Mexico D.F.:* Editorial Gustavo Gili, 203 p.

WERNKE, Steve, ORÉ, Gabriela, HERNÁNDEZ, Carla, NORMAN, Scotti, KOHUT, Lauren, WALLER, Lawrence, VYLEGZHANINA y Giancarlo MARCONE. (2017). “Ejes de articulación: análisis de la red espacial del Qhapaq Ñan en el sur del Perú”. En *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos.* Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marcone (editores). P.124-1143. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

WILLIAMS, Patrick. (2017). “Una perspectiva comparada de los caminos Wari y Tiwanaku: los antecedentes del Qhapaq Ñan incaico”. En *Nuevas tendencias en el futuro de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p. 30-47. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

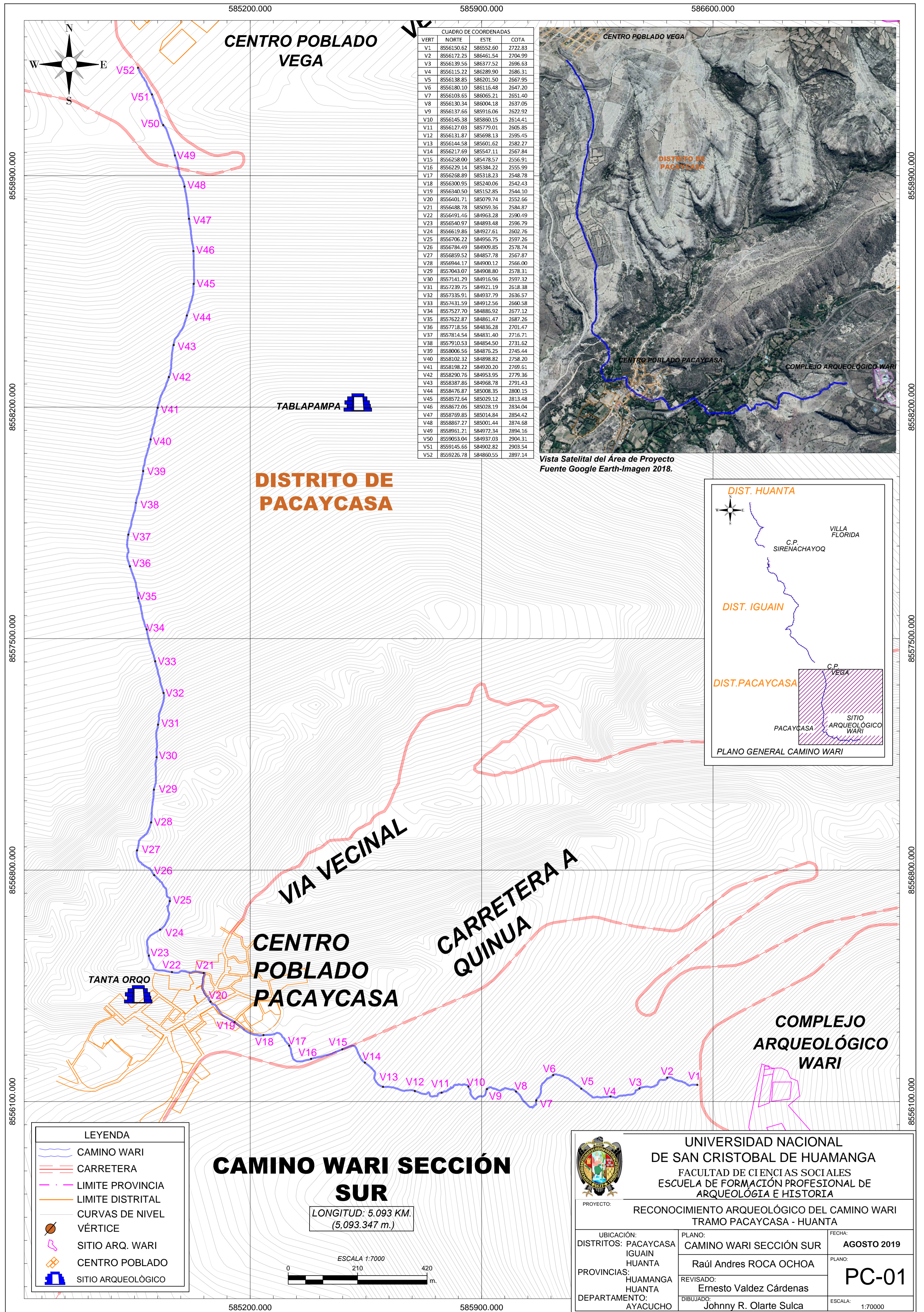
ZORI, Colleen y Erica BRANT. (2017). “Lanzando una amplia red: Un análisis de redes sociales en los caminos incas en los valles costeros del norte de Chile”. En *Nuevas tendencias en el futuro de los caminos*. Sofia Chacaltana, Elizabeth Arkush y Giancarlo Marccone (editores). p. 30-47. Ministerio de Cultura, Qhapaq Ñan Perú- Sede Nacional. Gráfica Industrial R&S, La Molina, Lima.

TABLA DE ILUSTRACIONES

Fig 1: Plano de ubicación. (Fuente: E. Valdez, 2003).....	10
Fig 2: Sitio arqueológico Wari de Tablapampa (Imagen de Google Earth 2016)	27
Fig 3: Imagen fotográfica del camino Wari en Tablapampa – Tramo 1.	28
Fig 4: Fotografía del camino Wari en Tablapampa – Tramo 2. Vista tomada de oeste a este	28
Fig 5: Fotografía del camino Wari de Tablapampa, donde se aprecia piedras verticalmente plantadas que delimitan el camino prehispánico Wari.	29
Fig 6: Fotografía del camino Wari de Tablapampa. Hilera de piedras de uno de sus márgenes, el otro fue destruido por la maquinaria pesada.	29
Fig 7: Croquis de planta y corte del camino Wari en Tablapampa.....	30
Fig 8: Fotografía del camino Wari en las faldas del cerro Allkowillka, al lado izquierdo del río Chiwa.....	31
Fig 9: Fotografía del camino Wari donde es visible que la roca madre fue picada para habilitar el camino.	31
Fig 10: Fotografía de la roca que fue picada para crear la plataforma en las inmediaciones de la quebrada de Ayahuarcua.	32
Fig 11: Croquis de corte del camino Wari en Sirinachayoq.	32
Fig 12: Imagen fotográfica del muro de contención del camino prehispánico Wari.	33
Fig 13: Imagen fotográfica del camino con presencia muro de contención, lado izquierdo del río Chiwa.	34
Fig 14: Croquis de cortes de las plataformas del camino.	34
Fig 15: Imagen del muro de contención del camino Wari, ubicado en las faldas del cerro Chaqowillka.	35
Fig 16: Croquis del muro de contención del camino Wari, ubicado en las faldas del cerro Chaqowillka.	35
Fig. 17: Imagen del camino con corte en roca madre y muro de contención.	36
Fig. 18: Croquis del camino con corte en roca madre y muro de contención.	36
Fig 19: Imagen del camino Wari ubicada en la quebrada de Ayahuarcuna.	37
Fig 20: Croquis del camino Wari ubicada en la quebrada de Ayahuarcuna.....	37
Fig 21: Imagen fotográfica del muro de contención del camino Wari.	38
Fig 22: Croquis del muro de contención en el camino Wari.....	38
Fig 23: Imagen fotográfica del camino Wari en Sirinachayuq.....	39
Fig 24: Dibujo del camino Wari en Sirinachayuq.	39
Fig 25: Fotografía del camino picado en una fuerte pendiente.	40
Fig 26: Dibujo del camino picado en una fuerte pendiente.	41
Fig 27: Fotografía del camino picado en una fuerte pendiente cerca a la quebrada de Ayahuarcuna.	41
Fig 28: Fotografía de un camino picado en un barranco.	42
Fig 29: Dibujo del corte de un camino picado en un barranco.	42
Fig 30: Fotografía del camino empedrado en la comunidad de Maynay, Huanta. ...	43
Fig 31: Fotografía panorámica del camino serpenteante para ganar altura.....	44

Fig 32: Fotografía del camino serpenteante ganando altura desde Rumichaca (Fuente: Google Earth 2016).....	44
Fig 33: Fotografía del camino serpenteante para ganar altura.	45
Fig 34: Croquis del camino Wari en las inmediaciones de Sirinachayuq	45
Fig 35: Croquis de las escalinatas para ganar altura.....	46
Fig 36: Fotografía de la alcantarilla sobre la que pasa el camino	47
Fig 37: Dibujo de la alcantarilla sobre la que pasa el camino.	48
Fig 38: Croquis del corte transversal como se refleja en la foto y croquis donde sobre la alcantarilla pasa la plataforma del camino.	48
Fig 39: Fotografía de la alcantarilla y encima el camino.....	49
Fig 40: Fotografía de la alcantarilla debajo del camino.	50
Fig 41: Fotografía del puente de Rumichaca – Vista frontal.....	51
Fig 42: Fotografía del puente de Rumichaca – Vista inferior.....	52
Fig 43: Cerámica de superficie del sitio Machuorqo. Frag. 1, 2 y 3 Wari estilo Huamanga (olla y Cuencos); Frag. 6 Huarpa estilo Negro sobre Blanco (olla y cántaro)	62
Fig 44: Cerámica de superficie del sitio Machuorqo. Frag. 4, Wari estilo Chakipampa (cuenco), Frag. 5, Huarpa Tricolor; Frag. 7 y 8, Huarpa estilo Negro sobre Blanco (olla y cántaro).....	63
Fig 45: Cerámica de superficie del sitio Qala Orqo: Frag. 1, 2 y 3, Wari estilo Huamanga (cuencos y escudilla); Fra, 5, Huarpa estilo Negro sobre Rojo (urna); Frag. 9, Huarpa Negro sobre Blanco (cuenco).	64
Fig 46: Cerámica de superficie del sitio Qala Orqo: Frag. 4, Wari estilo Huamanga (cuencos y escudilla); Frag. 6, 7 y 8, Huarpa Tricolor (cuenco, escudilla y olla).	65
Fig 47: Cerámica de superficie del sitio Tablapampa: Frag. 1 al 5 Huamanga (Escudillas, cuenco y olla); Frag. 9, Huarpa Tricolor (Cántaros, cuenco y olla); Frag. 10, Huarpa Negro sobre Blanco (Tazón).	66
Fig 48: Cerámica de superficie del sitio Tablapampa: Frag. 6, Huamanga (Escudillas, cuenco y olla); Frag. 7, 8 y 11, Huarpa Tricolor (Cántaros, cuenco y olla).	67
Fig 49: Fotografía de la estructura arquitectónica ligada al camino Wari.....	70
Fig 50: Fotografía de estructuras arquitectónicas vinculadas al camino Wari.	70

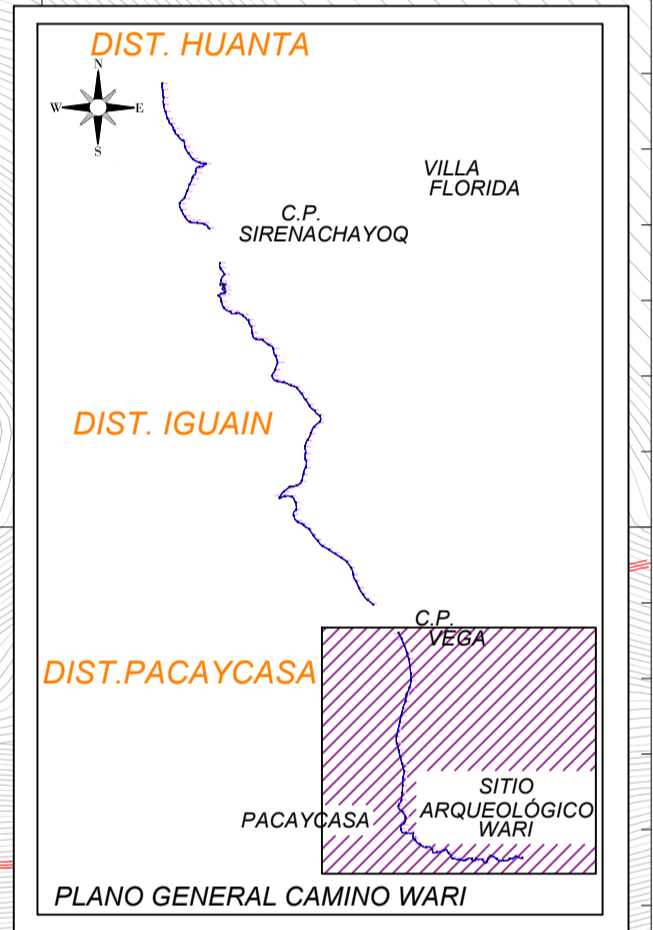
ANEXO



VERT	NORTE	ESTE	COTA
V1	8556150.62	586552.60	2722.83
V2	8556172.25	586461.54	2704.99
V3	8556139.56	586377.52	2696.63
V4	8556115.22	586289.90	2686.31
V5	8556138.85	586201.50	2667.95
V6	8556180.10	586116.48	2647.20
V7	8556103.65	586065.21	2651.40
V8	8556130.34	586004.18	2637.05
V9	8556137.66	585916.06	2622.92
V10	8556145.38	585860.15	2614.41
V11	8556127.03	585779.01	2605.85
V12	8556131.87	585698.13	2595.45
V13	8556144.58	585601.62	2582.27
V14	8556217.69	585547.11	2567.84
V15	8556258.00	585478.57	2556.91
V16	8556229.14	585384.22	2555.99
V17	8556268.89	585318.23	2548.78
V18	8556300.95	585240.06	2542.43
V19	8556340.50	585152.85	2544.10
V20	8556401.71	585079.74	2552.66
V21	8556488.78	585059.36	2584.87
V22	8556491.46	584963.28	2590.49
V23	8556540.97	584893.48	2596.79
V24	8556619.85	584927.61	2602.76
V25	8556706.22	584956.75	2597.26
V26	8556784.49	584909.85	2578.74
V27	8556859.52	584857.78	2567.87
V28	8556944.17	584900.12	2566.00
V29	8557043.07	584908.80	2578.31
V30	8557141.29	584916.96	2597.32
V31	8557239.75	584921.19	2618.38
V32	8557335.91	584937.79	2636.57
V33	8557431.59	584912.56	2660.58
V34	8557527.70	584885.92	2677.12
V35	8557622.87	584861.47	2687.26
V36	8557718.55	584836.28	2701.47
V37	8557814.54	584831.40	2716.71
V38	8557910.53	584854.50	2731.62
V39	8558006.56	584876.25	2745.44
V40	8558102.32	584898.82	2758.20
V41	8558198.22	584920.20	2769.61
V42	8558290.76	584953.95	2779.36
V43	8558387.86	584968.78	2791.43
V44	8558476.87	585008.35	2800.15
V45	8558572.64	585029.12	2813.48
V46	8558672.06	585028.19	2834.04
V47	8558769.85	585014.84	2854.42
V48	8558867.27	585001.44	2874.68
V49	8558961.21	584972.34	2894.16
V50	8559053.04	584937.03	2904.31
V51	8559145.66	584902.82	2903.54
V52	8559226.78	584860.55	2897.14



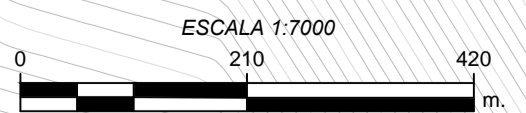
Vista Satelital del Área de Proyecto
Fuente Google Earth-Imagen 2018.



LEYENDA	
	CAMINO WARI
	CARRETERA
	LIMITE PROVINCIA
	LIMITE DISTRITAL
	CURVAS DE NIVEL
	VÉRTICE
	SITIO ARQ. WARI
	CENTRO POBLADO
	SITIO ARQUEOLÓGICO

CAMINO WARI SECCIÓN SUR

LONGITUD: 5.093 KM.
(5,093.347 m.)



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES ESCUELA DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE ARQUEOLOGÍA E HISTORIA		
PROYECTO: RECONOCIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CAMINO WARI TRAMO PACAYCASA - HUANTA		
UBICACIÓN: DISTRITOS: PACAYCASA IGUAIN HUANTA PROVINCIAS: HUAMANGA HUANTA DEPARTAMENTO: AYACUCHO	PLANO: CAMINO WARI SECCIÓN SUR Raúl Andres ROCA OCHOA REVISADO: Ernesto Valdez Cárdenas DIBUJADO: Johnny R. Olarte Sulca	FECHA: AGOSTO 2019 PLANO: PC-01 ESCALA: 1:70000

582000.000

583000.000

584000.000

585000.000

8564000.000

8563000.000

8562000.000

8561000.000

8560000.000

8559000.000

8564000.000

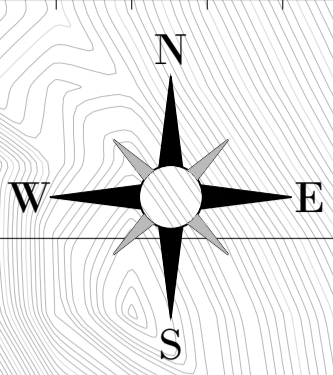
8563000.000

8562000.000

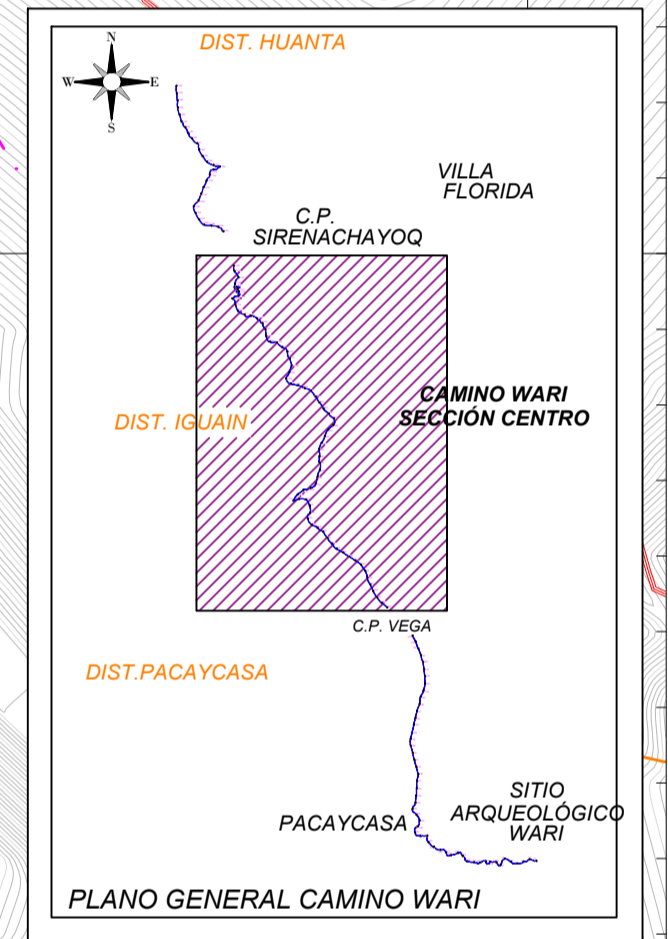
8561000.000

8560000.000

8559000.000



Vista Satelital del Área de Proyecto Fuente Google Earth-Imagen 2018.



CUADRO DE COORDENADAS			
VERT	NORTE	ESTE	COTA
V53	8599613.04	584514.97	2885.06
V54	8599675.38	584437.41	2889.54
V55	8599752.13	584373.94	2891.91
V56	8599837.59	584322.65	2892.62
V57	8599928.13	584280.75	2892.15
V58	8560018.48	584242.20	2891.36
V59	8560112.49	584212.25	2889.54
V60	8560195.24	584156.43	2892.93
V61	8560255.01	584077.61	2903.13
V62	8560309.57	583994.00	2914.13
V63	8560363.12	583909.90	2918.22
V64	8560413.14	583823.44	2920.26
V65	8560483.45	583756.01	2919.50
V66	8560560.81	583694.77	2918.00
V67	8560644.31	583640.27	2920.25
V68	8560699.62	583599.77	2934.22
V69	8560744.48	583480.19	2952.44
V70	8560825.39	583429.47	2957.64
V71	8560907.60	583400.20	2957.16
V72	8561004.53	583453.36	2947.57
V73	8561087.20	583403.42	2934.32
V74	8561094.03	583305.74	2922.69
V75	8561079.56	583235.52	2921.92
V76	8561158.60	583291.30	2915.94
V77	8561218.07	583309.52	2918.41
V78	8561242.22	583463.11	2926.73
V79	8561301.67	583534.03	2929.23
V80	8561395.57	583558.50	2923.32
V81	8561488.12	583592.29	2915.07
V82	8561585.03	583594.53	2892.34
V83	8561677.73	583588.33	2854.23
V84	8561774.45	583580.33	2799.99
V85	8561864.03	583617.81	2768.34
V86	8561952.94	583699.44	2740.84
V87	8562039.61	583704.03	2721.26
V88	8562105.72	583776.68	2734.59
V89	8562195.10	583782.63	2755.61
V90	8562264.54	583714.20	2734.20
V91	8562330.30	583642.95	2718.68
V92	8562413.08	583588.67	2704.00
V93	8562495.14	583532.85	2707.76
V94	8562572.17	583472.28	2702.52
V95	8562610.13	583383.53	2692.00
V96	8562648.07	583292.86	2690.11
V97	8562667.92	583195.81	2681.90
V98	8562737.30	583133.23	2678.19
V99	8562825.23	583175.41	2701.63
V100	8562919.24	583205.98	2727.95
V101	8563014.06	583180.11	2739.37
V102	8563104.99	583148.98	2754.31
V103	8563165.98	583079.92	2756.47
V104	8563228.46	583002.88	2757.65
V105	8563241.32	582912.62	2745.75
V106	8563316.85	582859.10	2753.19
V107	8563411.00	582845.97	2768.38
V108	8563497.53	582806.51	2752.83
V109	8563561.51	582735.42	2735.01
V110	8563594.90	582648.19	2716.20
V111	8563612.63	582561.15	2695.54
V112	8563662.41	582476.42	2669.55
V113	8563751.58	582435.08	2654.00
V114	8563833.56	582398.00	2640.26
V115	8563868.88	582476.24	2658.51
V116	8563930.39	582482.72	2656.21
V117	8563958.27	582466.20	2651.71
V118	8563990.35	582452.88	2647.44
V119	8564035.67	582433.20	2646.58
V120	8564122.15	582478.10	2658.61
V121	8564204.45	582429.56	2658.05
V122	8564278.64	582416.71	2661.50

PROVINCIA DE HUANTA

DISTRITO DE IGUAIN

DISTRITO DE PACAYCASA

CARRETERA A ALLCOHUILLCA

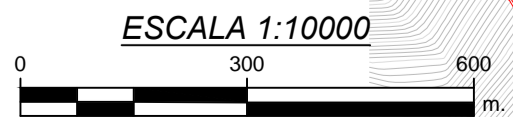
CARRETERA ALLPAURQUINA

CAMINO WARI SECCIÓN CENTRAL

CENTRO POBLADO LA VEGA

LONGITUD: 6.878 KM.
(6,878.665 m.)

LEYENDA	
	CAMINO WARI
	CARRETERA
	LIMITE PROVINCIA
	LIMITE DISTRITAL
	CURVAS DE NIVEL
	VÉRTICE
	SITIO ARQ. WARI
	CENTRO POBLADO
	SITIO ARQUEOLÓGICO



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE ARQUEOLOGÍA E HISTORIA

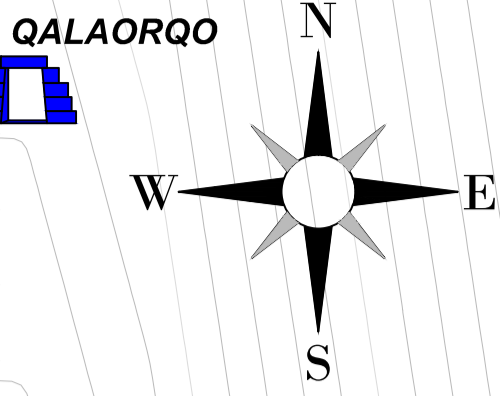
PROYECTO: RECONOCIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CAMINO WARI TRAMO PACAYCASA - HUANTA		
UBICACIÓN: DISTRITOS: PACAYCASA IGUAIN HUANTA	PLANO: CAMI. WARI SECC. CENTRAL	FECHA: AGOSTO 2019
PROVINCIAS: HUAMANGA HUANTA	REVISADO: Ernesto Valdez Cárdenas	PLANO: PC-01
DEPARTAMENTO: AYACUCHO	DIBUJADO: Johnny R. Olarte Sulca	ESCALA: 1:10000

580800.000

581400.000

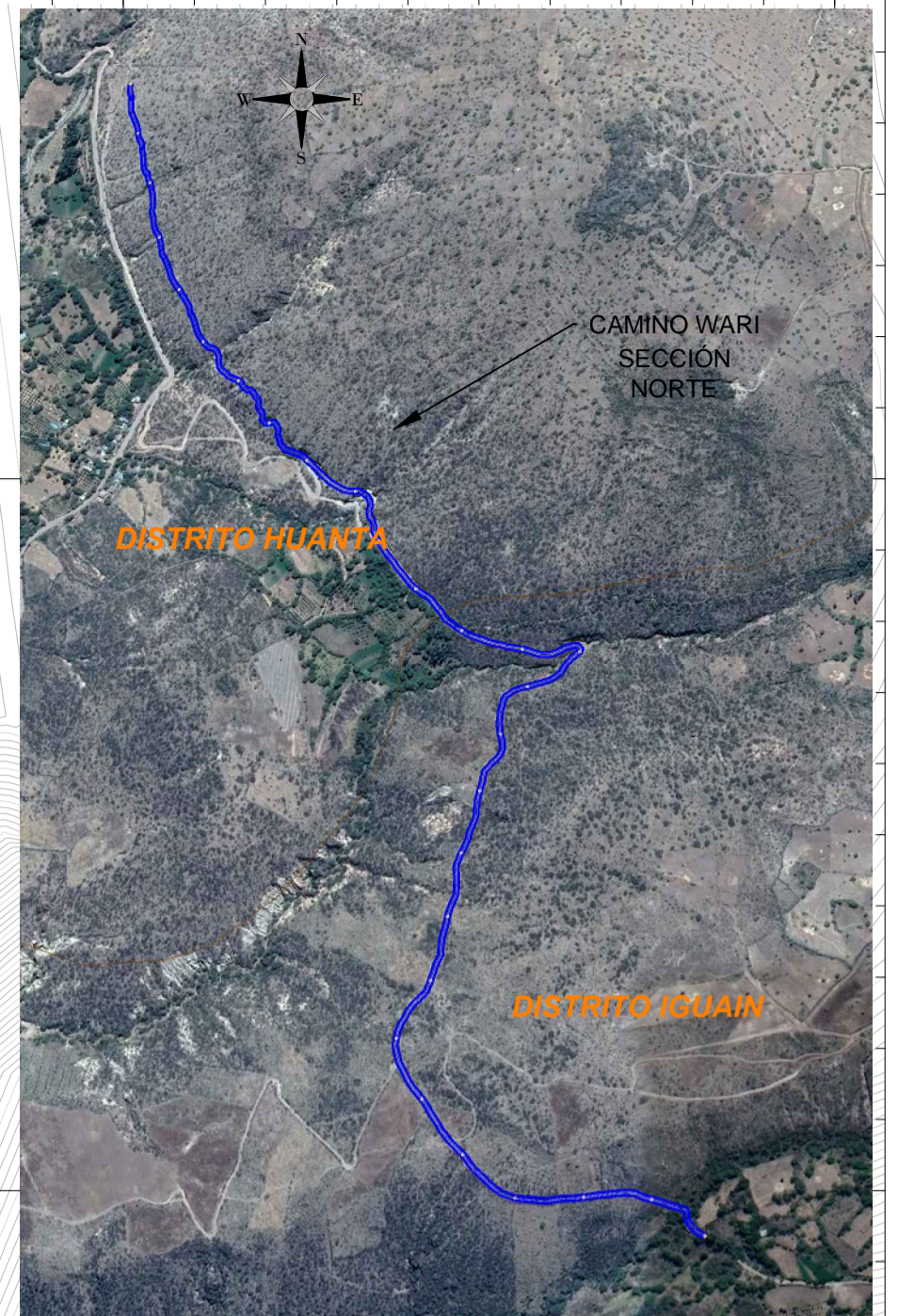
582000.000

582600.000

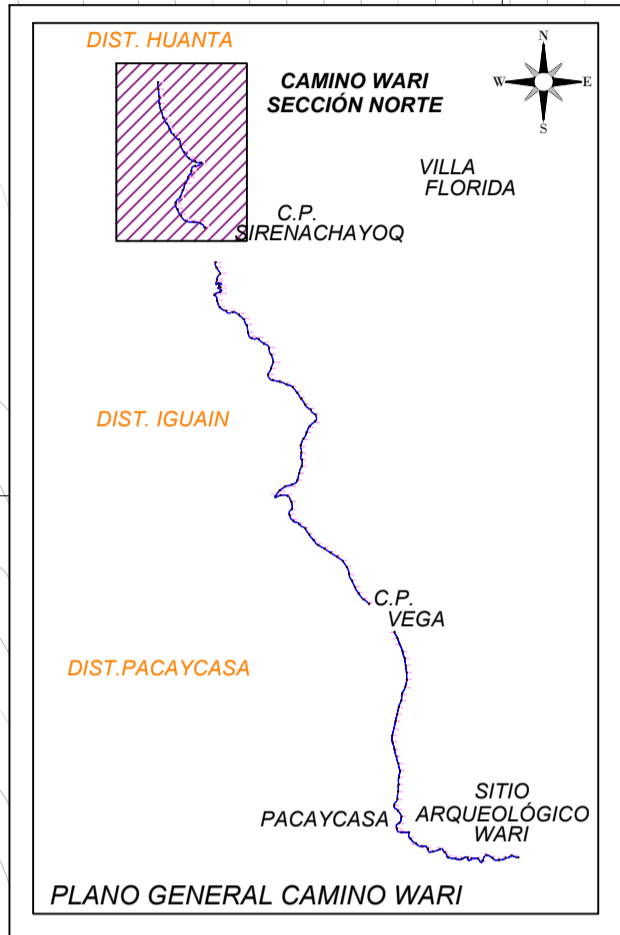


DISTRITO DE HUANTA

**CARRETERA MAYNAY
PANTACC
MACCACHACRA**



Vista Satelital del Área de Proyecto
Fuente Google Earth-Imagen 2018.



CUADRO DE COORDENADAS			
VERT	NORTE	ESTE	COTA
V123	8564748.81	582274.29	2675.57
V124	8564810.37	582206.19	2671.08
V125	8564827.76	582109.67	2657.09
V126	8564841.09	582011.08	2642.14
V127	8564912.61	581944.28	2633.83
V128	8564999.61	581896.19	2627.51
V129	8565092.88	581869.99	2625.63
V130	8565168.73	581931.67	2642.34
V131	8565260.45	581969.37	2655.03
V132	8565352.58	582002.85	2681.95
V133	8565442.66	582043.59	2730.91
V134	8565525.61	582087.06	2779.13
V135	8565593.80	582139.10	2809.17
V136	8565633.84	582226.02	2825.40
V137	8565653.78	582139.72	2826.49
V138	8565699.62	582051.58	2810.03
V139	8565776.82	581990.00	2798.43
V140	8565864.27	581942.31	2793.04
V141	8565951.60	581916.99	2784.78
V142	8566019.20	581846.36	2759.37
V143	8566092.18	581793.67	2739.69
V144	8566172.35	581752.98	2721.73
V145	8566251.69	581703.27	2700.20
V146	8566346.47	581674.57	2667.77
V147	8566442.41	581652.33	2632.01
V148	8566539.59	581647.40	2610.45
V149	8566636.80	581636.32	2613.46
V150	8566734.26	581631.77	2617.41

**CARRETERA
CONGARI**

DISTRITO DE IGUAIN

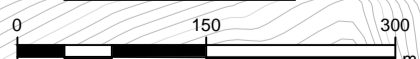
**CARRETERA MAYNAY
PANTACC
MACCACHACRA**

LEYENDA	
	CAMINO WARI
	CARRETERA
	LIMITE PROVINCIA
	LIMITE DISTRITAL
	CURVAS DE NIVEL
	VÉRTICE
	SITIO ARQ. WARI
	CENTRO POBLADO
	SITIO ARQUEOLÓGICO

CAMINO WARI SECCIÓN NORTE

LONGITUD: 2.698 KM.
(2.698.842 m.)

ESCALA 1:6000



UNIVERSIDAD NACIONAL
DE SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE
ARQUEOLOGÍA E HISTORIA

PROYECTO: RECONOCIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CAMINO WARI TRAMO PACAYCASA - HUANTA		
UBICACIÓN: DISTRITOS: PACAYCASA IGUAIN HUANTA	PLANO: CAMI. WARI SECCIÓN NORTE Raúl Andres ROCA OCHOA	FECHA: AGOSTO 2019
PROVINCIAS: HUAMANGA HUANTA	REVISADO: Ernesto Valdez Cárdenas	PLANO: CW-03
DEPARTAMENTO: AYACUCHO	DIBUJADO: Johnny R. Olarte Sulca	ESCALA: 1:6000

580800.000

581400.000

8564400.000

8565000.000

8565600.000

8566200.000

8566800.000