



A FORMULAÇÃO DE UM PROCESSO DE SALVAGUARDA PARA UM PATRIMÔNIO MUNDIAL: O caso do Qhapaq Ñan, Sistema Viário Andino

AFANADOR HERNÁNDEZ, Claudia (1); ROLIM, Mariana de Souza (2)

1. Universidad de Nariño, Departamento de Ciencias Sociales
San Juan de Pasto, Nariño, Colombia
cafanad@udenar.edu.co ; claudiafanador@gmail.com

2. Universidade Anhembi Morumbi. Curso de Arquitetura e Urbanismo.
São Paulo, SP, Brasil
msrolim@outlook.com

RESUMO

Qhapaq Ñan, Sistema Viário Andino, entrou na Lista Representativa da Unesco de Patrimônio Mundial em 2014, na categoria Itinerário Cultural. O território tem uma rota de 6.000 km e uma rede de mais de 30.000 km de estradas, distribuídas em seis países (Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru). A origem da malha viária tem mais de três mil anos, sendo que os incas, 150 anos antes da chegada dos europeus à América, melhoraram a rede de estradas com o objetivo de articular seu país, o *Tahuantinsuyo*. Tal articulação dura até hoje, com muitas das estradas ainda vivas graças ao conhecimento relacionado à caminhada. O presente artigo apresenta parte da estratégia para salvaguarda do patrimônio cultural imaterial associado ao Qhapaq Ñan, Sistema Viário Andino, construída em oficinas internacionais realizadas entre 2017 e 2019. A dinâmica das oficinas permitiu o confronto das diferentes realidades de cada país, seja em termos de seu estado de conservação, seja das diferentes formas de gestão realizadas em cada um deles. O desafio foi buscar indicadores que permitissem uma comparação entre as diferentes políticas existentes, em uma ação de cooperação internacional para a preservação desse patrimônio mundial.

Palavras-chave: Patrimônio Mundial; Patrimônio Cultural Imaterial; Qhapaq Ñan; Salvaguarda; Cooperação internacional.

Resumen

El Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, fue inscrito en la lista representativa del patrimonio mundial de Unesco en el año 2014 en la categoría de Itinerario Cultural. Ruta Caminera con más de 6000 kms. líneas y una red de más de 30.000 kms, distribuido en seis países andinos (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú); su origen se remonta a mas de tres mil años, en los últimos 150 años antes de la llegada de los europeos a América, los Incas mejoraron la red vial para articular su país , el Tahuantinsuyo, la cual ha perdurado a lo largo del tiempo hasta nuestros días, manteniéndose vivos muchos caminos, gracias a la vigencia de los conocimientos sobre el mantenimientos de las formas y necesidades del caminar. El presente artículo forma parte de las estrategias de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial asociado al Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, las cuales fueron construidas en los talleres internacionales realizados entre el 2017 y 2019. La dinámica de los talleres permitió el conocer la realidad de cada país en cuento al estado conservación, los procesos de gestión, encaminados a fortalecer el Sistema de Gestión de Qhapaq Ñan. El desafío fue buscar indicadores que permitieran una articulación entre las diferentes políticas existentes en los seis países para la preservación de este patrimonio mundial.

Palabras claves: Patrimonio Mundial, Patrimonio Cultural Inmaterial, Qhapaq Ñan, Salvaguardia, Cooperación Internacional.

Abstract

Qhapaq Ñan, Andean Road System, entered the UNESCO Representative List of World Heritage in 2014, in the Cultural Itinerary category. Its territory has a 6,000 km route and a network of more than 30,000 km of roads, distributed over six countries (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador and Peru). The road network's origin dates more than three thousand years old, and the Incas, 150 years before the arrival of Europeans in South America, improved the road network to articulate their country, the Tahuantinsuyo. Such articulation lasts until today, with many of the roads still alive due to the knowledge related to the paths. This article presents part of the strategy for safeguarding the intangible cultural heritage associated with the Qhapaq Ñan, Andean Road System, built in a series of international workshops held between 2017 and 2019. The dynamics of the workshops allowed the confrontation of different realities existing in each country, whether in terms of its state of conservation, or the different forms of management carried out in each one of them. The challenge was to seek indicators that would allow a comparison between existing policies, in an international cooperation action for the preservation of this World Heritage.

Keywords: World Heritage; Intangible Cultural Heritage; Qhapaq Ñan; Protection; International cooperation.

“... consideramos que um bem cultural que representa a integração e a comunicação ancestral de nossos povos e que permitiu o intercâmbio cultural, de idiomas, econômico, político e social, de tal magnitude para a América, que até hoje é palpável, tem uma complexidade, uma força e uma envergadura, que dão a essa rota um valor universal excepcional.”

(Declaração assinada pelos seis países que integram a rota, apud Caraballo e Sanz, 2004, p. 14, tradução nossa)

Em junho de 2014, quando o Comitê do Patrimônio Mundial anunciou em sua 38ª sessão a rota do *Qhapaq Ñan* como novo integrante da Lista do Patrimônio Mundial, encerrava-se um processo que teve início mais de dez anos antes, e que uniu seis países em torno de um mesmo propósito. Era 2001 o ano quando o Peru inscreveu o sítio *El Camino del Inca* em sua Lista Indicativa¹ (Caraballo e Sanz, 2004). Nos anos seguintes, foram realizadas diversas reuniões e trabalhos em conjunto para produzir o dossiê que apresentou a candidatura de um novo sítio transfronteiriço, envolvendo Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru.

Distribuído ao longo da Cordilheira dos Andes, o *Qhapaq Ñan*, Sistema Viário Andino, continua articulando esse território ainda hoje. Muitas de suas estradas perduraram graças ao conhecimento relacionado à caminhada, que permaneceu vivo nas comunidades por onde passa o *Qhapaq Ñan*. Tal conhecimento – o patrimônio cultural imaterial presente ali – está representado nos saberes, no conhecimento necessário para que a rede viária se mantivesse presente. Como preservar este patrimônio foi um dos desafios que surgiu com o registro do local na lista do Patrimônio Mundial.

A partir desta premissa, o presente artigo foi estruturado em duas partes. Na primeira, relata como foi o processo de candidatura da rota. Em seguida, apresenta a construção de parte das estratégias de salvaguarda do patrimônio cultural imaterial associado ao *Qhapaq Ñan*, Sistema Viário Andino (QÑ).

Inicialmente, é importante levantar alguns pontos que tangenciam as ações de salvaguarda de um sítio Patrimônio Mundial, em especial em seus aspectos

¹ A Lista Indicativa é um mecanismo criado pelo Centro do Patrimônio Mundial da UNESCO para que os países signatários da Convenção de 1972 possam indicar novos bens passíveis de serem declarados Patrimônio Mundial. A Lista funciona como uma espécie de inventário e serve como ferramenta de planejamento para as futuras candidaturas.

imateriais. Um deles é que, atualmente, vivemos em uma economia global. E o patrimônio cultural – em especial aqueles que recebem o reconhecimento de Patrimônio Mundial – está dentro de tal economia. Por exemplo, através do turismo.

Dessa forma, surge uma primeira questão que atinge as ações de preservação do patrimônio e colocam em risco seus aspectos imateriais. A economia global tende a encontrar soluções comuns para um mesmo problema e padronizar processos. Quando falamos em produtos turísticos, tal padronização pode levar a uma homogeneização e, no caso de produtos associados ao patrimônio cultural, a uma consequente perda de características locais. A ideia de um desenvolvimento sustentável deveria trazer em si a busca por um equilíbrio, com a definição clara da essência local a ser preservada naquele patrimônio. No entanto, na prática, continuamente são aplicados padrões que aumentam o risco da homogeneização, perdendo de vista um elemento essencial em quaisquer ações de preservação: o agente local. É ele, ou seja, as pessoas que estão no sítio no dia a dia, que são os responsáveis por sua preservação (cf. Rolim, 2017 e Jokilehto e Feilden, 1996).

Outro risco que surge com a globalização – agravado com o peso que o selo ‘Patrimônio Mundial’ ganhou na indústria do turismo cultural – é o da patrimonialização. Esse é um debate longo, mas correndo o risco de qualquer síntese, destaca-se aqui a questão da padronização de costumes de forma a “adequá-los” ao mercado turístico. Tal “adequação” pode estar ligada a uma cenarização de centros históricos, eliminando as atividades tradicionais que não atendam à demanda dos turistas. Pode estar também ligada a uma teatralização de costumes, com a exibição de atividades, festas ou vestimentas tradicionais em contextos diferentes dos originais. O risco aqui seria à autenticidade daquele patrimônio.

O debate sobre questões de patrimonialização, aliados a balanços periódicos feitos sobre a capacidade de gestão e de conservação dos sítios após a entrada na Lista, fez com que o processo de apresentação de novas candidaturas mudasse muito desde 1972. Discussões sobre os princípios de integridade e autenticidade – elementos cruciais para as candidaturas e para o estabelecimento do valor universal excepcional – se materializaram com a Carta de Nara, em 1994, bem como na Declaração de Budapeste em 2005 (cf. Rolim, 2017). Essas discussões foram incorporadas às Diretrizes Operacionais que norteiam as candidaturas a Patrimônio

Mundial, com o apoio do Centro do Patrimônio Mundial (WHC, em sua sigla em inglês). A mudança é visível nos dossiês das candidaturas: enquanto os primeiros sítios estão focados em estabelecer o histórico, os valores associados e mecanismos legais de preservação, os últimos agregam a isso planos de gestão, de salvaguarda, mapeamento dos riscos existentes à sua preservação, estudos comparativos apresentando sítios similares, entre outros aspectos que contribuem direta ou indiretamente para a preservação daquele patrimônio em longo prazo.

1. A CANDIDATURA PARA O QHAPAQ ÑAN, SISTEMA VIÁRIO ANDINO

O sítio do *Qhapaq Ñan*, Sistema Viário Andino, teve sua candidatura construída dentro do último cenário apresentado anteriormente. Ou seja, o de considerar fortemente a identificação dos riscos à sua preservação e da elaboração de planos. Antes, porém, o que é esse sistema viário?

O *Qhapaq Ñan* – citado em algumas crônicas históricas como “a estrada principal” – ligou a Cordilheira dos Andes do sul da Argentina e Chile ao sul da Colômbia em uma rota de 6.000 km e uma rede de mais de 30.000 km de estradas. Foram registrados 137 componentes (seções) e 308 sítios arqueológicos associados, cobrindo 616 km. Ao longo de sua extensão, o sistema passa por florestas tropicais, áreas com neve, vales e desertos. No decorrer dos caminhos, existiam armazéns, postos de controle e centros povoados (cf. Caraballo e Sanz, 2004).

A origem da malha viária tem mais de três mil anos, quando culturas sedentárias começaram a articular seus territórios para a realização de trocas, atividades sagradas e sociopolíticas. Os Incas, 150 anos antes da chegada dos europeus à América, melhoraram a rede de estradas com o objetivo de articular seu país, o Tahuantinsuyo. Da praça principal de sua capital, a cidade de Cusco, saíam quatro caminhos que se conectavam a ramais que permitiram percorrer todo o território de Tahuantinsuyo.

Esses caminhos e estradas mostram um conhecimento do meio geográfico local anterior aos Incas. A partir dessa rede, os Incas estruturaram um complexo sistema viário, com pontos de travessia e soluções de drenagem e de engenharia sofisticados. Tal sistema não funcionava apenas como mobilidade, mas era um meio

Segundo Díaz Valdés (2013), o processo de elaboração da candidatura aconteceu em quatro etapas. A primeira etapa (**2001-2003**) foi de estabelecimento de um compromisso político e institucional dos seis países. O marco inicial foi em 2001, quando o Peru inscreveu o “Caminho Inca” em sua Lista Indicativa junto ao WHC. Nessa etapa, foram assinados três documentos importantes para a consolidação da cooperação internacional (cf. Caraballo e Sanz, 2004). Inicialmente, o Acordo de Montevideu (março de 2002), quando representantes da Argentina, Bolívia, Chile, Equador e Peru subscreveram uma ata manifestando seu interesse em participar de pesquisas e do desenvolvimento de políticas conjuntas de preservação desse patrimônio. O documento “*Los caminos andinos prehispánicos y las rutas del Tahuantinsuyo*” deu início à elaboração de uma candidatura transfronteiriça.

Depois, o Acordo de Lima (abril de 2003), com a incorporação da Colômbia ao grupo e a participação do Centro do Patrimônio Mundial como coordenador geral do projeto de candidatura. Aqui foi definida a necessidade de uma manifestação dos presidentes dos seis países, apoiando a candidatura conjunta. Por fim, a Carta dos Presidentes (maio de 2003), assinada em Cusco. Nesse ponto, o projeto passou a ter o nome de “*Qhapaq Ñan – Caminho Principal Andino*”, indicando a possibilidade da ampliação da temporalidade do sítio para o período anterior àquele Inca.

Enquanto a etapa anterior teve grande articulação política, na etapa seguinte (**2004-2005**) os órgãos responsáveis pela preservação e gestão de patrimônio cultural de cada país assumiram a responsabilidade pelo processo. Com base em reuniões realizadas com diversos acadêmicos – especialistas no mundo andino –, foram determinadas as principais linhas conceituais para a configuração do sítio. Importante destacar que foi este o ponto em que houve uma definição crucial sobre a temporalidade dos caminhos que formam a rede. Neste momento, a pesquisa e o processo de elaboração do dossiê levaram as equipes de pesquisa dos seis países a várias discussões teóricas sobre os caminhos como bem cultural. A primeira delas foi focada no que deveria ser o objeto do sítio: o Caminho do Inca ou o sistema de caminhos que atravessava a Cordilheira dos Andes de sul a norte desde tempos antigos, antes da chegada dos Incas ao mundo andino.

Tal discussão surgiu da posição de vários países que defendiam que antes do surgimento dos Incas na área central dos Andes, outras culturas, como os

Tihawanaku, Quilmes, Chorrera, Pasto, entre outras já caminhavam pela cordilheira, muito antes da expansão dos Incas e da consolidação do Tahuantinsuyo. Os historiadores e etnohistoriadores do mundo Quichua pesquisaram as formas de nomear e, sobretudo, entender a relação do mundo andino ao longo do caminho. Desta forma, defendeu-se a ideia de chamar a rede de caminhos não somente em sua extensão, mas em sua profundidade no tempo, considerando também a unificação entre os mundos míticos e sagrados: *Qhapaq Ñan* (caminho do senhor, caminho principal, caminho da sabedoria), e como complemento, se considerou seu significado para o mundo andino: Sistema Viário Andino.

Na terceira etapa (**2006-2008**) ganharam destaque as equipes técnicas nacionais, considerando o estabelecimento das diretrizes conceituais na etapa anterior. Assim, foram desenvolvidas pesquisas para seleção dos elementos que seriam incluídos no projeto. Foram considerados dois grupos: um de caráter internacional e outro voltado aos valores nacionais. Os primeiros estariam relacionados diretamente ao valor universal excepcional, definido na etapa anterior e seguindo os critérios de integridade e autenticidade das Diretrizes Operacionais da Unesco. Para o segundo grupo, cada país determinou critérios técnicos:

[...] cada país adotou uma série de pautas complementares vinculadas às diferentes realidades locais, de território e de marco institucional, incluídos a representatividade territorial, contextual e tecnológica, os tipos de instalações vinculadas, a função e hierarquia na rede, a viabilidade de gestão e, com foco no desenvolvimento sustentável, a viabilidade de empoderamento local. (Díaz, 2013, p. 36, tradução nossa)

Por fim, a quarta etapa (**2009-2013**) foi a de formação das secretarias técnicas nacionais. Todos os bens e locais a serem inseridos no projeto já haviam sido identificados, então, passou-se o foco para a gestão do bem. Houve grande atenção com os aspectos técnicos e legais de gestão e conservação, bem como com a necessária integração entre as diferentes legislações e mecanismos existentes em cada país. Importante ressaltar que em todas as etapas foram realizadas reuniões entre as equipes dos seis países, integrados através da tecnologia da informação e comunicações (TIC).

Ainda que em cada segmento nacional tenham sido definidos caminhos e sítios arqueológicos de natureza diversa, foi feito um grande esforço de buscar suas características em comum. Dessa forma, foi possível estabelecer oito tipos de caminhos, baseados em sua morfologia. No caso dos sítios arqueológicos, eles foram organizados de acordo com a função, em três grupos de arquitetura: associadas ao sistema viário (como pontes, canais ou estruturas de sinalização); religiosa e de poder; e doméstica. Foi na última etapa que o dossiê de candidatura tomou forma, na categoria de itinerário cultural de natureza transnacional. O dossiê foi recebido pelo WHC em fevereiro de 2013 e, ao longo desse ano, foram realizadas missões de avaliação técnica entre os meses de outubro e novembro de 2013.

Em 2014, o QÑ foi inscrito na Lista do Patrimônio Mundial sob quatro critérios, que serão apresentados mais adiante. No momento da inscrição, o relatório final de avaliação do Icomos sobre a candidatura do QÑ² elencou algumas recomendações. Entre elas o estabelecimento de uma secretaria internacional para otimizar a comunicação entre os países e de um sistema de monitoramento, com indicadores específicos; e a finalização dos planos de gestão e conservação, entre outros. Importante notar que nos três pontos destacados se apresenta a questão da comunicação e das ações de cooperação entre os seis países integrantes do sítio QÑ.

2. A SALVAGUARDA DO PATRIMÔNIO IMATERIAL ASSOCIADO AO SÍTIO

Antes de discutirmos o processo de construção da salvaguarda do patrimônio cultural imaterial associado ao QÑ, é importante ressaltar alguns aspectos de tal patrimônio. Como apresentado anteriormente, as equipes de pesquisa se debruçaram sobre questões teórico-conceituais, como a que definiu a temporalidade do caminho, com a definição do nome do sítio. Outros dois aspectos teóricos discutidos têm relação direta com o patrimônio cultural imaterial (PCI) associado ao sítio. Dessa forma, a segunda discussão teórica importante se concentrou em qual

² Advisory Body Evaluation (Icomos), de 2014 (documento Unesco nº 1459), disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/1459/documents/>

categoria se enquadraria a inscrição do QÑ. Inicialmente, o sítio foi considerado como um bem arqueológico, pois o caminho era compreendido como um grande sítio arqueológico que articulava outros sítios, como *tambos*, *apachetas*, cidades, *colcas*, entre outros. Mas na medida em que se avançava nas pesquisas, foi entendido que não era apenas o caminho, que em algumas partes era efetivamente um bem arqueológico, enquanto em outras era um bem cultural vivo, ou em outras ainda tinha desaparecido fisicamente, mas as histórias e ações que tinham acontecido em um passado a partir dessas estradas se mantinham nas comunidades associadas a elas. Tanto no passado quanto no presente. Assim, compreendeu-se a necessidade de estudar as possíveis categorias que englobariam a complexidade do bem cultural *Qhapaq Ñan*, Sistema Viário Andino. A categoria de bem arqueológico foi reconsiderada, mas ela deixava de fora o processo histórico das caminhadas, assim como não consideraria o uso por parte das comunidades que o utilizam desde os tempos pré-hispânicos como único meio de comunicação.

Posteriormente foi considerada a possibilidade de inscrição do sítio como paisagem cultural. Porém, tal opção foi rapidamente descartada devido à magnitude do que teria que ser pesquisado e registrado, quanto a tudo que compreende o território do QÑ ao longo da Cordilheira dos Andes. Por fim, decidiu-se pela categoria de itinerário cultural, composta por fragmentos de estradas e sítios arqueológicos, com a característica de que a maioria desses caminhos estavam vivos, sendo utilizados pelas comunidades associadas à rede viária. Aqui já se torna evidente a relevância do PCI para os valores reconhecidos no sítio.

A terceira discussão teórica realizada entre as equipes internacionais do QÑ se voltou à seleção dos critérios³ dentro dos quais se inseria a proposta de itinerário cultural, sendo quatro os aprovados pelo WHC: (ii), visto que o QÑ representa um intercâmbio significativo de bens, comunicação e tradições culturais; (iii) pois representa uma tradição cultural única, baseada nos valores incas de reciprocidade, redistribuição e dualidade, sendo que ainda hoje é possível enxergá-los nas relações sociais locais e de sua relação com as condições locais; (iv) considerando ser exemplo representativo de um tipo de construção, por seus aspectos tecnológicos para a construção do sistema viário em condições geográficas bastante desafiadoras; e (vi) deve estar preferencialmente associado aos outros critérios,

³ Critérios definidos pelo Comitê do Patrimônio Mundial (WHC) para a avaliação do Valor Universal Excepcional.

apresentando tradições vivas, o que é visto no QÑ, que desempenhou um papel essencial na organização do espaço e de uma sociedade em uma vasta área ao longo da Cordilheira dos Andes. Tal organização continua a dar um sentido de identidade às comunidades locais, através de suas práticas e expressões culturais que continuam sendo transmitidas a cada nova geração.

O critério (vi) permite articular os saberes, a visão de mundo e a cosmogonia Andina com o *Qhapaq Ñan*, sendo um bem cultural vivo, percorrido desde tempos imemoriais até os nossos dias, mantendo os motivos e conhecimentos para sua construção como as atividades e saberes do mundo andino. A inclusão desse critério foi feita com o objetivo de dar visibilidade às comunidades associadas às estradas, emissárias do patrimônio vivo que é o sistema viário. Para mostrar a importância de tal sistema, sua concepção e diferentes usos, foram realizadas pesquisas etnográficas nos seis países partindo de temas consensuados com as comunidades. Isso permitiu estabelecer o significado que o QÑ tinha e tem, bem como o enquadramento dos conhecimentos e saberes na visão de mundo dos povos andinos.



Figura 02: Moradora local, utilizando um dos trechos do QÑ, Bolívia.

Fonte: Proyecto QÑ-Bolívia.

Como evidência desse processo, o Sistema de Gestão (anexo III) afirma:

Sua sustentabilidade responde tanto à conservação dos seus valores universais excepcionais, como às suas condições de autenticidade e integridade. Para tal, procura responder à preservação eficaz da materialidade e representação dos atributos de cada um dos setores ou seções inscritas, bem como à salvaguarda dos valores culturais imateriais das comunidades que vivem em seu entorno, de acordo com o espírito *Sumak Kawsay* o *Sumaq Qamaña* (bem viver). A gestão deve assim contribuir para o aumento sustentável da qualidade de vida dos grupos sociais associados ao bem. [...] O Sistema de Gestão tem como estratégia central a conservação do Valor Universal Excepcional do bem e das condições de autenticidade e integridade dos testemunhos arqueológicos e antropológicos e dos atributos materiais e imateriais identificados na presente candidatura. (Sistema, 2014, p. 4-5, tradução nossa)

Após a inscrição do QÑ, a discussão sobre o PCI foi retomada para a implantação dos planos de gestão e conservação do bem, a partir do que havia sido trabalhado em cada país. Além das diferenças de legislações, o bem seria confrontado com um plano de salvaguarda para a conservação dos atributos imateriais, seguindo a Convenção de 1972. Um dos pontos discutidos foi o que poderia ser assumido como salvaguarda em um projeto com as grandes dimensões do QÑ, e com tantas comunidades associadas que carregam um patrimônio cultural imaterial diversificado.

Parte-se do entendimento dos atributos como foco principal das medidas de proteção e gestão, de seus arranjos institucionais e sua disposição determina os limites do bem. Os atributos podem ser características ou conjuntos de características físicas, embora também possam ser processos associados à propriedade que influenciam suas qualidades físicas, como processos naturais ou agrícolas, formas de organização social ou práticas culturais que moldaram paisagens únicas. (Sosa, 2020, p. 13, tradução nossa)

Nos documentos da candidatura do QÑ é possível ver a relação entre o material e o imaterial como atributos patrimoniais. Como afirma o antropólogo boliviano Richard Mujica (2013):

Ambos os aspectos são inseparáveis e caracterizam o *Qhapaq Ñan* e as populações que o rodeiam. Dessa forma, se configura uma dialética não apenas dual, mas múltipla, já que as práticas, produtos com significados culturais contemporâneos se desenvolvem em diferentes dimensões sociais, espirituais, produtivas e identitárias.

Nesse sentido, para trabalhar sobre o patrimônio imaterial se faz necessário também trabalhar sobre o patrimônio material, ou como expresso no parágrafo anterior, é trabalhar com o patrimônio cultural associado ao QÑ nos diferentes âmbitos onde ele se expressa, sendo as dimensões de maior importância as espirituais, identitárias e produtivas. Todas elas permitem entender a razão de ser do *Qhapaq Ñan*, que é um sistema viário concebido a partir da visão de mundo andina para articular todo um território.

Um dos principais significados era a sacralidade, onde as estradas em si têm lugares sagrados de oferendas, como são as *apachetas*, ou que vão para o *Apus* (montanhas sagradas) para levar oferendas e agradecer à *pacha mama* (mãe terra). Em segundo lugar, elas permitiam também a circulação de produtos, o acesso às áreas cultiváveis, e a renovação permanente das redes sociais ao colocar em contato famílias e comunidades que, em geral, se reúnem em momentos especiais, como são diversas festividades, atividades fundamentais na vida dos povos andinos.



Figura 03: Festividade no povoado tradicional de Pomata (Peru), localizada ao longo do QÑ, às margens do lago Titicaca.

Foto: Claudia Afanador Hernández, 2018.

Todo o mencionado nos parágrafos anteriores são atributos do QÑ. Para que o caminho siga mantendo seu valor universal excepcional (VUE), os saberes e conhecimentos das comunidades devem ser conservados em sua relação com a construção, manutenção e as necessidades do caminhar, que será o que poderá garantir que se mantenha o VUE pelo qual o sistema viário andino foi inscrito na Lista do Patrimônio Mundial.

Hoje, a clareza conceitual, após longas discussões sobre a salvaguarda do PCI associado ao *Qhapaq Ñan*, assumindo-o como atributo imaterial, permitiu uma compreensão de que não seria necessário formular um plano de salvaguarda. Na realidade, tal tarefa seria quase impossível por tudo o que um plano ali implicaria. Em um território que atravessa seis países, com diferentes legislações e formas diversas de assumir o PCI, trabalhar tal patrimônio como atributos imateriais permite sua salvaguarda de maneira mais efetiva a partir de ações de conservação – tanto para seu monitoramento quanto sua manutenção. Permite também que ela aconteça a partir da preservação dos saberes e conhecimentos abrigados nessa rede de caminhos, que é o que tem permitido sua permanência ao longo do tempo.

Como então estabelecer a salvaguarda do PCI do sistema viário andino?

2.1. Oficinas internacionais para o patrimônio imaterial do QÑ

Como já apresentado aqui, uma das recomendações feitas aos países gestores do sítio do QÑ foi a implantação de sistemas de monitoramento e a finalização dos planos de gestão e conservação. Considerando a importância do patrimônio imaterial para o VUE do sítio, foi iniciada uma discussão sobre sua salvaguarda, a fim de estabelecer o modelo a ser seguido pelos seis países. A ação foi realizada em um projeto financiado pelo fundo Unesco/Japão (*Japanese Funds-in Trust - JFIT*), aprovado em 2016 e concluído em 2019. O projeto “Apoio ao fortalecimento do sistema de gestão participativa do *Qhapaq Ñan*, Sistema Viário Andino” teve como objetivo dar suporte à implantação das recomendações feitas pelo WHC no momento de inscrição do sítio na Lista do Patrimônio Mundial. Em especial, o desenvolvimento de sistemas de monitoramento do estado de conservação do sítio, e a melhoria da capacidade operacional das equipes nacionais e locais responsáveis pelo uso e gestão dos sítios.

Foram realizadas diversas oficinas internacionais com técnicos que atuam na gestão do QÑ em cada um dos seis países e especialistas externos. O encontro de apresentação dos resultados foi descrito pela Unesco em seu sítio eletrônico como um momento importante para a valorização do sítio, bem como para o melhor entendimento das perspectivas futuras de sua conservação. Ao longo das oficinas, foi possível estabelecer contatos com as comunidades locais, que participaram em processos de tomada de decisões em relação à conservação, valorização e uso do sistema viário andino. Uma oficina internacional foi realizada em 2017 na Bolívia, quatro em 2018 (Argentina, Colômbia, Equador e Chile) e cinco em 2019 (Argentina, Equador, Colômbia, Peru-Ancasch, Peru-Cusco).

Na primeira oficina, realizada em maio de 2017 em La Paz, Bolívia, o objetivo foi o de formular os eixos do plano de salvaguarda do patrimônio imaterial associado ao QÑ. Baseando-se no documento “*Atributos intangibles asociados al Qhapaq Ñan*”, de Richard Mujica (2013), os participantes discutiram as possibilidades de salvaguarda dos elementos identificados considerando as legislações e políticas culturais existentes nos seis países. As diferenças são muitas: alguns países têm já uma estrutura forte para a gestão de patrimônio cultural, e enfrentam há bastante tempo as ameaças vindas do turismo cultural. Ao contrário, outros países têm uma parte pequena do sítio em seu território, o que acaba criando uma competição

interna por recursos. Outros apresentam comunidades bem organizadas e conscientes do patrimônio que têm em mãos, enquanto há cenários em que é necessário engajar esses grupos. Por isso, adotou-se como metodologia a implementação de um sistema de monitoramento focado nos atributos imateriais associados ao QÑ que tem implicações em sua conservação e gestão. E que, portanto, afetariam, em caso de ameaça, sua conservação, integridade e autenticidade.



Figura 04: Visita a povoado tradicional durante a Oficina Internacional de La Paz (Bolívia), maio de 2017.

Fonte: Ministerio de Culturas y Turismo de Bolivia.

Como resultado final, essa primeira oficina elaborou uma matriz de monitoramento piloto, que seria um primeiro passo para uma futura base de dados conjunta. Tal base de dados é crucial para a avaliação dos indicadores e do estado de conservação de cada trecho, sem perder a visão do estado de conservação de todo o conjunto. Os participantes também definiram alguns critérios para as oficinas seguintes, sendo um deles “usar como referência comum para a salvaguarda e

monitoramento dos valores imateriais associados ao QN (de acordo com o critério vi da Convenção de 1972) as recomendações da Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial” (Argentina et al, 2017, p. 682, tradução nossa). Tal afirmação apresenta uma das questões que surgiu nas discussões realizadas ao longo de três dias de trabalho: as diferenças entre as Convenções de 1972 e 2003. Ainda que não seja o objetivo aqui discutir o tema⁴, é importante levantar alguns pontos essenciais para a definição do trabalho de salvaguarda a partir de eixos temáticos e dos atributos imateriais.

Já foram ressaltadas aqui as mudanças que aconteceram desde a instituição da Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, pela Unesco, em 1972. Outro aspecto que vem sendo muito discutido no cotidiano da gestão de sítios Patrimônio Mundial são as diferenças entre essa convenção e a de 2003 (a Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural Imaterial, adotada pela Unesco). Se a ideia de um patrimônio imaterial não era nova – está presente inclusive na Convenção de 1972 – é na Convenção de 2003 que ele aparece com o mesmo destaque que o material e, eventualmente, até dissociado de uma materialidade. Tal dissociação causa uma mudança profunda no entendimento da preservação, visto que a maior parte dos procedimentos e práticas recomendadas tem a materialidade como base. A Convenção reconhece a interdependência entre o material, o imaterial e o natural, mas coloca os três no mesmo patamar de relevância. Pensar a preservação a partir de expressões culturais intangíveis fez com que não seja mais possível “isolar” o bem, no sentido de protegê-lo de ameaças. Nesse sentido, o próprio texto da Convenção de 2003, em sua parte inicial, faz um alerta:

Os processos de globalização e de transformação social, ao mesmo tempo em que criam condições propícias para um diálogo renovado entre as comunidades, geram também da mesma forma que o fenômeno da intolerância, graves riscos de deterioração, desaparecimento e destruição do patrimônio cultural imaterial, devido em particular à falta de meios para sua salvaguarda.

Na prática, com a Convenção de 2003, o processo de salvaguarda dos aspectos imateriais do patrimônio passou a considerar em primeiro plano a participação social – ao contrário de sua associação a uma materialidade como acontecia antes. Tal

⁴ Sobre o assunto, ver Cabral (2011) e Rolim (2017).

fato altera a forma da sociedade – e dos técnicos da área – se relacionar com o patrimônio, bem como torna necessária a elaboração de outras modalidades de gestão e monitoramento.

3. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Como apresentado aqui, a rota do *Qhapaq Ñan* apresenta diversos desafios para sua efetiva preservação. O primeiro deles é o confronto entre as diferentes realidades de cada país, seja em termos de seu estado de conservação, seja nas diferentes formas de gestão realizadas por cada um deles, ou no próprio entendimento sobre as possibilidades da preservação. A realidade encontrada foram seis regulamentos diferentes, apresentando assim a questão de como articular as normas dos seis países, buscando indicadores que permitissem uma comparação entre as políticas existentes, em uma ação real de cooperação internacional para a preservação desse patrimônio mundial.

Outra questão levantada foi a necessidade da adequação das normativas Unesco às realidades locais e às características de cada sítio. No caso do QÑ, estabelecer um plano de salvaguarda nos moldes tradicionais – com indicadores muito específicos e detalhados – é correr o risco de fazer um plano que não sairia do papel. A diversidade de situações legais e culturais fez com que fosse considerada uma alternativa às fórmulas prontas de planos para “patrimônios”. Ainda, o risco de uma pasteurização das ações, impactando tradições e modos de vida é real. O selo “Patrimônio Mundial” atrai possibilidades turísticas que acabam por recriar algumas tradições, convertendo determinados locais e grupos em museus fora de museus. Ou atraindo investidores e moradores de outras localidades, que buscarão replicar práticas e objetos. O risco aí é o de ver a autenticidade tão buscada no momento de elaboração das candidaturas se perder. Ao trabalhar com eixos temáticos – e considerando atributos imateriais –, buscou-se estabelecer critérios mínimos de monitoramento que pudessem ser adaptados, em cada país, ao tipo de patrimônio ali existente, aos mecanismos legais, bem como às diferentes realidades sociais. E não com a ideia tradicional de um único grande plano de salvaguarda para todo o sítio. Trabalhar com planos de salvaguarda para um bem tão grande como o QÑ não

é viável, visto que o patrimônio cultural imaterial está relacionado diretamente com a materialidade do Sistema Viário Andino. Que está nos saberes e conhecimentos herdados desde tempos pré-hispânicos e que hoje em dia seguem vivos na manutenção e nas ações vinculadas ao uso das estradas. Materialidade e imaterialidade andam de mãos dadas e interagem permanentemente, garantindo o valor universal excepcional quanto à sua autenticidade e integridade.

Associar o patrimônio a uma ideia de desenvolvimento sustentável – seja através do turismo ou de outros mecanismos – é uma ação bem-vinda. No entanto, os riscos para as populações tradicionais são grandes e trabalhar esse equilíbrio é tarefa complexa. Entendemos que o primeiro passo é justamente reconhecer tais riscos, e identificar claramente as autenticidades a serem preservadas. Um segundo é identificar possibilidades de salvaguarda, monitoramento e gestão diversas das soluções já consagradas, olhando também para soluções adotadas nas realidades e casos locais.

REFERÊNCIAS

AFANADOR HERNÁNDEZ, Claudia, SÁNCHEZ DELGADO, Gerardo y PÉREZ Dario. El Qhapaq Ñan y el patrimonio biocultural de los Andes. In: MATA LLANA, C. *et al* (Org.). **Voces de la gestión territorial**. Estrategias complementarias para la conservación de la biodiversidad en Colombia. Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, Fundación Natura, 2019, p. 32-37.

ARGENTINA *et al*. **State of Conservation Report**: Qhapaq Ñan, Andean Road System. Nov. 2017. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/1459/documents/>. Acesso em: 04 jul. 2020.

CABRAL, Clara Bertrand. **Patrimônio cultural imaterial**. Convenção da Unesco e seus contextos. Lisboa: Edições 70, 2011.

CARABALLO PERICHI, Ciro; SANZ, Nuria (Coords.). **Tejiendo los lazos de un legado**. Qhapaq Ñan-Camino Principal Andino: hacia la nominación de un patrimonio común, rico y diverso, de valor universal. Lima: UNESCO-Peru, 2004.

DÍAZ VALDES, Solange. Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino: el desafío de su conservación en Chile en el marco de su nominación a la Lista del Patrimonio Mundial. **Intervención**, México, v. 4, n. 8, p. 33-46, dic. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-249X2013000200005&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 05 ago. 2020.

FEJÉRDY, Tamás. Approaching 40 years old: World Heritage now and its possible future. In: STANLEY-PRICE, N.; KING, J. (Orgs.). **Conserving the authentic**: essays in honour of Jukka Jokilehto. Roma: ICCROM, 2009. p. 137-141.

JOKILEHTO, Jukka; FEILDEN, Bernard M. **Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial**. Roma: Iccrom, 1996.

MUJICA ANGULO, Richard. **Atributos culturales inmateriales**. Qhapaq Ñan Sistema Vial Andino. Anexo III. Expediente nominación itinerario cultural Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Unesco, 2013.

ROLIM, Mariana de Souza. **Preservação em sistema:** patrimônio mundial entre as Américas e a Europa. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2017.

SISTEMA de Gestión del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, Anexo III. Expediente transnacional del Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino. Unesco, 2014.

SOSA, Victoria Adelein. **Secretaría Técnica Qhapaq Ñan – Argentina.** Buenos Aires: Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano, 2020.