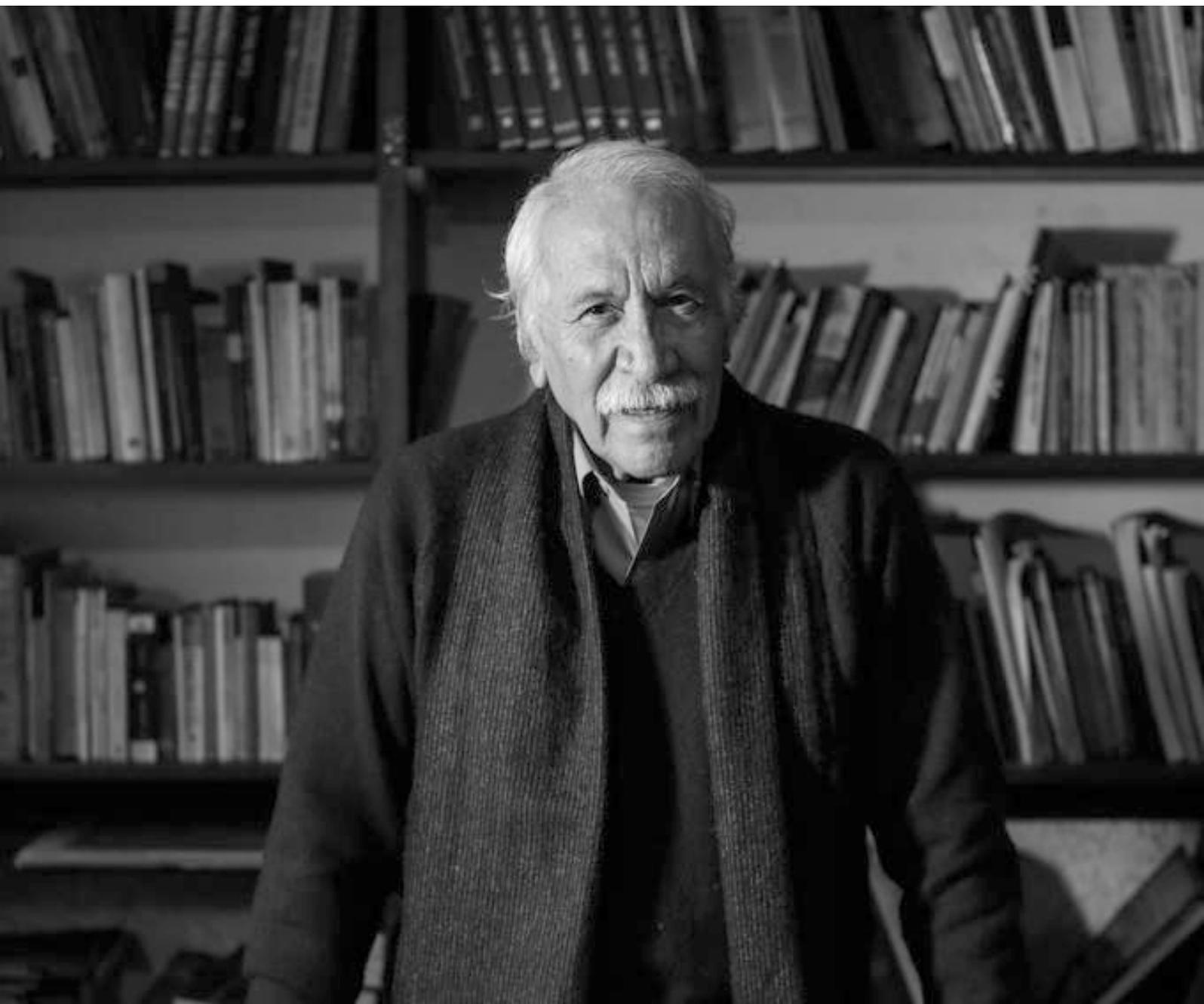


QUIPU VIRTUAL



BOLETÍN DE CULTURA PERUANA - MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES - N° 191 26/1/2024

LUMBRENAS Y LA ARQUEOLOGÍA



QHAPAQ ÑAN, EL GRAN CAMINO INCA

Luis Guillermo Lumbreras (Ayacucho, 1936-Lima, 2023) fue uno de los más importantes arqueólogos peruanos del último medio siglo, además de destacado educador y antropólogo.

Formado en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, de la que fue catedrático y profesor emérito, realizó trabajos de investigación -especialmente en las ruinas de Huari y Chavín de Huántar-, publicó numerosas obras de su especialidad dentro y fuera del país*, y se convirtió en el principal impulsor en nuestro medio de la llamada «arqueología social». Lumbreras, que obtuvo importantes distinciones, dirigió el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia y, años más tarde, el Instituto Nacional de Cultura. En homenaje a su memoria, se reedita aquí un texto que escribió hace un par de décadas para una exposición itinerante organizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, cuando empezaba el proyecto orientado a inscribir el *Qhapaq Ñan* en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco, propósito que se logró en 2014, gracias al esfuerzo conjunto de instituciones y expertos del Perú, y los otros países involucrados Argentina, Bolivia, Chile, Colombia y Ecuador.

Cuando los españoles llegaron al Perú, en 1532, ingresaron a un país cruzado por una compleja red de comunicaciones, que no solo permitía trasladarse de un lado a otro del territorio por caminos bien trazados y bien servidos, sino que gracias a esa red circulaban las noticias y los bienes con gran rapidez, con un alto grado de eficiencia y seguridad. Gracias a eso, los pueblos de la sierra recibían con prontitud los productos del mar y, asimismo, llegaban a los valles costeros las maderas finas y las plumas policromas de los bosques húmedos de la amazonía. Gracias a eso, los incas del Cuzco podían administrar el trabajo y la producción de territorios alejados en miles de kilómetros de esa ciudad. Los cañaris, naturales de la sierra sur del Ecuador, y los chachas de Amazonas vivían en los valles del Cuzco y en las cuencas templadas de otras provincias incaicas, sin perder, por esta causa, el acceso a sus bienes nativos ni el contacto con sus parientes. Tanto era así que, en poco tiempo -después de la conquista española- los diversos pueblos que cumplían tareas comunales de servicio al Tahuantinsuyu en muy diversos lugares del Imperio, retornaron a sus lugares de origen, sin demora. Tanto era así que los españoles pudieron llegar sin cansancio desde Cajamarca hasta el Cuzco en pocos días, premiados por la hospitalaria generosidad de los servicios de comida y abrigo que ofrecía el camino.

Tres siglos después, luego de establecida la República en el Perú, ya entrado el siglo xx, la instalación de los medios mecánicos de transporte, producto de la gran Revolución Industrial que invadió el mundo en el siglo xix, indujo a una política de comunicación terrestre basada en el uso de los carros. Si bien lento, el abandono de los caminos peatonales o de acémilas fue en ascenso. La habilitación de las carreteras -que son caminos para rodar y no para caminar- es una opción altamente costosa para los países cordilleranos, dado que exige terrenos planos y preferentemente horizontales. Eso retardó y dificultó enormemente el desarrollo de una política de carreteras en el Perú, cruzado longitudinalmente por la cordillera de los Andes, de trazos muy desiguales, con sus espacios



G. Squier. Puente inca sobre el río Pampas, 1877

planos predominantemente inclinados y con agudas pendientes. Al articular las nuevas tecnologías del transporte con una opción económica exportadora, las estrategias de comunicación se trasladaron abiertamente hacia la costa -en conexión con los puertos- donde había espacios susceptibles de ser habilitados como terrenos horizontales, cortando los desiertos vecinos al mar.

Esta opción vial, desplazó la vieja red de articulación andina, que se había habilitado a lo largo de muchos siglos y que adquirió la forma de un proyecto integral de comunicación terrestre en el siglo xv, configurado como el medio principal de la organización del Tahuantinsuyu, un proyecto político de integración identificado como Imperio de los Incas y que tenía su centro en la ciudad del Cuzco.

Esta red tenía como eje central la cordillera de los Andes. La opción tecnológica de la época conducía a una solución peatonal, donde el camino debía facilitar el tránsito de personas, séquitos y caravanas, muchas veces acompañados por recuas de llamas, conduciendo a los trajinantes por senderos firmes y bien trazados. Se recorría longitudinalmente la cordillera, salvando las pendientes con el uso de escalinatas, salvando las quebradas con el uso de puentes y habilitando «pasos» en los puntos del camino donde los macizos imponían soluciones tales como túneles o extensos tramos construidos.

El *Qhapaq Ñan* era el camino principal, de donde se desprendían una serie de caminos laterales que vinculaban el eje longitudinal con todos y cada uno de los asentamientos humanos instalados en las cimas, laderas y quebradas de la cordillera. Desde todos los puntos era posible llegar a una red que era radial o lineal según la demanda de los territorios. De ese modo, los productos de la tierra podían transitar de uno a otro confín del país, según la demanda de las necesidades y los proyectos, pero sobre todo podían conectar con eficiencia a los vecinos próximos y lejanos, permitiendo un circuito de intercambio de bienes y servicios que hacían posible la eficiente prestación de ayudas mutuas en todas las circunstancias en que estas fueran necesarias.

Este régimen caminero, que tenía trazos bien delimitados, con señalización de las rutas mediante una definida fijación de los linderos del camino, iba acompañado, además, de una política generosa de reservas y conservas de alimentos y vestidos, mediante la instalación -a la vera de los caminos- de almacenes, *qollqas*, donde se guardaban los excedentes para cubrir las demandas no previstas, que iban, a su vez, acompañados de las estaciones o tambos, donde los caminantes podían reposar y reponer energías. De este modo, a lo largo de la ruta, los viajeros sabían que podían transitar sin desviarse del camino, con la plena seguridad de disponer de las facilidades de bienes y servicios necesarios para un largo trayecto.

El camino hacía posible que los chasquis, mensajeros del Inca, llevaran las noticias de todo el Imperio en poco tiempo, facilitando la intervención del estado en todas las instancias administrativas en las que este estaba comprometido. Era el mismo medio gracias al cual el Inca recibía en el Cuzco los beneficios del tributo que llegaba en la forma de bienes -como pescados frescos del mar- o de fuerza de trabajo itinerante. También era el medio gracias al cual se trasladaban los ejércitos del Inca a establecer las condiciones impuestas por el Estado en las zonas sometidas por el Cuzco.

El camino de los Incas causó una explicable sorpresa entre los españoles que lo encontraron en pleno funcionamiento. Los tramos enlosados, muchos de ellos protegidos por murallas que acompañaban a los séquitos por largos recorridos, así como la anchura de los trazos, fijados con bordes claramente visibles en la mayor parte de los trayectos, convierte la vía -además de servicio- en un increíble espectáculo.

Espectáculo sí, de armonía y seguridad, que se combina con el que ofrece el paisaje natural andino, policromo y diverso. De los más de 7000 kms. de largo que tiene la cordillera de los Andes, unos 5000 fueron cubiertos por el *Qhapaq Ñan*. En esos 5000 kms. se registra la variedad más notable de paisajes que hay en el planeta, desde los ambientes gélidos de las montañas nevadas, que se rodean con páramos y estepas frías, hasta las quebradas con bosques húmedos o secos -según la latitud- y las sabanas y los valles vecinos, templados o cálidos y, luego, los arenales y roqueríos de todos los colores de las sierras áridas. Bosques verdes, estepas amarillas y roquedales con cactus desparramados son cuadros que el trajinante puede ver en una sola jornada de *Qhapaq Ñan*, yendo luego a reposar en el valle o el abra donde está instalado el tambo o la ciudad de su destino, contemplando las montañas, cuyos *apus* le dan protección.



Mylene d'Auriol. *Runkurakay*, Cuzco, 2004

Desde luego, esta red no fue creada de la noche a la mañana, ni respondía a la voluntad única de solo el inca. Tal vez 1000 años antes de la instalación del incario, pero notablemente 500 -durante la época conocida como Huarise había instalado una red caminera andina, con la misma pulcritud que el *Qhapaq Ñan*, que naciendo en Ayacucho se dirigía hasta las proximidades del lago Titicaca, por el sur, y hasta las proximidades de Chachapoyas y Piura, por el norte. El Tahuantinsuyo rebasó estos límites y llevó el *Qhapaq Ñan*, por el norte, hasta Pasto, más allá de Ibarra y Quito, y cerca del cauce del río Guáybara -en el sur de Colombia-, y hasta las fronteras entre picunches y mapuches, cerca de la actual ciudad de Concepción, en el centro-sur de Chile, así como la tierra de los huarpes en la Argentina. Estaban conectados varios millones de habitantes de diversas formas de vida, lenguas y costumbres, con el

centro en la ciudad del Cuzco. Del Cuzco salía el *Qhapaq Ñan* en cuatro direcciones: al norte -Chinchaysuyo- ocupado por quechuas y yungas, al sur -Qollasuyo- ocupado por quechuas y arus, al occidente -Contisuyo- ocupado por pukinas y aymaras, y al oriente -Antisuyo- ocupado por los chunchos. Tierras fértiles del norte, áridas del sur, desérticas del oeste, selváticas del este.

En verdad, estuvieron y están conectados los pueblos, manteniendo fuertes signos de unidad con los componentes propios de su diversidad, pero han perdido el eje articulador de una política vial operativa y sensible a las necesidades de integración que ellos reclaman. Es un eje articulador que comprendía cerca de 40,000 kms. de una red que los arqueólogos han podido registrar en más de 23,000 kms. de caminos. En términos de patrimonio arqueológico es, sin duda, el mayor monumento que se conoce en el continente americano y que es compartido por cinco países andinos. En esa ruta viven hoy comunidades de agricultores, pastores, mineros y pescadores; hay pueblos cuyas artesanías cruzan los mares gracias a la riqueza de sus formas y contenidos, mientras otros las guardan sin poder promocionarlas. Es una ruta colapsada, saturada de promesas de retorno.

*Entre sus principales obras figuran *De los pueblos, las cultura y las artes del Antiguo Perú* (1969), *Los orígenes de la civilización en el Perú* (1972), *Las fundaciones de Huamanga* (1975), *Arte precolombino* (1977), *El arte y la vida* Viciús (1979), *Chavín de Huántar en el nacimiento de la civilización andina* (1990) y *El Imperio Wari* (2007).

**La versión inicial de este texto apareció en el n° 1 del boletín *Chasqui* de la Cancillería, en junio de 2003. La primera muestra *Qhapaq Ñan. El Gran Camino Inca* recorrió diversos países a partir de 2004.



MARIELLA AGOIS: DIÁLOGOS GEOMÉTRICOS

Conocida fotógrafa y, más tarde, pintora, Mariella Agois (Lima, 1956-2024) murió pocos días después de la reciente inauguración de su muestra antológica *Sistemas geométricos. Pinturas 2008-2023*, que se lleva a cabo en el Museo de Arte de Lima. La exposición tiene como curadores al arquitecto Paulo Dam y al crítico Jorge Villacorta, y contó también con la colaboración de la propia artista. Treinta cuadros reunidos allí permiten apreciar la madurez de su obra plástica, abocada a indagar, a partir de una aparente apuesta lúdica, en las tensiones y los quiebres de una serie de perspectivas geométricas de intenso cromatismo, cuya incisiva presencia en primer plano puede resultar especialmente sugerente o inquietante.

Mariella Agois se formó bajo la guía del fotógrafo Fernando La Rosa, a mediados de la década de 1970, y luego formó parte de grupo fundador de *Secuencia*, espacio dedicado a la exhibición, el debate y la investigación sobre la práctica de la fotografía artística en nuestro país. A partir de 1985, cursó estudios en *The School of the Art Institute* de *Chicago* y empezó entonces a desarrollar una obra pictórica que unía alusiones al lenguaje digital y otras referencias a lo contemporáneo con resonancias precolombinas (una de sus obras figura incluso en la exposición *Antes de América* de la madrileña Fundación Juan March), hasta consolidar la abstracción geométrica de su producción más característica. La artista hizo unas pocas exposiciones individuales en Lima, otra en Miami, y tuvo también ocasión de participar en algunas exposiciones colectivas realizadas en Colombia, Brasil Chile y Australia. El MALI ha anunciado la próxima publicación de un catálogo sobre la obra de Mariella Agois que exhibirá hasta el próximo 16 de junio.



Foto: J. P. Murrugarra

AGENDA



EDICIÓN ESPERADA

El sello español *Drácona* ha tenido el acierto de sumar un libro de Antonio Gálvez Ronceros (Chincha, 1932-Lima, 2023) a su catálogo de narradores clásicos hispanoamericanos, desconocidos u olvidados en el medio peninsular. El título que acaba de publicar reúne dos obras del notable escritor chinchano, que era, además, fino dibujante. Se trata de su última novela corta, *Perro con poeta en la taberna*, escrita en el tramo final de su vida, y de su primera colección de cuentos, *Los ermitaños*, publicada en 1962. Si en esa serie inicial de relatos Gálvez Ronceros mostraba ya su maestría para revelar la vida rural del campesino afroperuano de la costa, con esa mirada íntima cargada de sapiente humor que permite sobrellevar las tribulaciones, en su mentada *nouvelle* desmenuza con demoledora ironía la pretensión y vanidad de cierto tipo de ego que suele aparecer en el mundo literario. La edición incluye como anexo una ilustradora entrevista a Gálvez Ronceros hecha por el también poeta Jorge Eslava, y ha merecido, al menos en la reseña de Adriana Bertorelli -que figura en la revista *La Lectura* de un conocido diario hispano-, entusiastas elogios.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCIÓN GENERAL PARA ASUNTOS CULTURALES



CENTRO CULTURAL
INCA GARCILASO
Ministerio de Relaciones Exteriores
del Perú

Jr. Ucayali 391, Lima 1, Perú
quipuvirtual@rree.gob.pe

www.ccincagarcilaso.gob.pe