Proyecto BALSA: renovar el ancestral liderazgo marítimo del Perú en Oceanía



La balsa de madera Kon-Tiki en su expedición de 1947, atravesó el océano Pacífico, desde Perú hasta la Polinesia.





PIERO MOROSINI, PH.D.[1]
Piero Morosini, Wharton Ph.D., MA, MBA, *project leader* del Proyecto BALSA, es reconocido internacionalmente como líder mundial de pensamiento en *management*; así como: conferenciante, emprendedor social, y autor de cuatro libros, artículos científicos y docenas de estudios de caso. Su ultimo libro, *Seven Keys to Imagination*. (Rushmore Press. Las Vegas, USA, Octubre 2019) ha sido publicado en cuatro lenguas, entre ellas el español. Desde el año 2000, Piero ha diseñado y llevado a cabo programas de formación en liderazgo, estrategia e innovación para la Alta Dirección de empresas multinacionales líderes en su campo, en los EE.UU., Europa y Suramérica.

RESUMEN
En este artículo se describe la visión general y el contexto histórico-científico del Proyecto **BALSA** – acrónimo de: **B**ring the **A**ncient **L**iving and **S**eafaring culture **A**live – el cual parece revestir una significativa importancia estratégica para la gloriosa Marina de Guerra del Perú (MGP), ya que permitiría efectuar un salto cualitativo en el conocimiento científico e histórico del pasado marítimo ancestral de la civilización andina. Esto a su vez expandiría en gran medida el entendimiento y aprovechamiento ecológico del Mar Territorial Peruano, contribuyendo a una mejor proyección de "soft power" e imagen de país, así como a un mayor desarrollo socio-económico a través del fomento de emprendimientos eco-turísticos y ambientales en las comunidades pesqueras artesanales que vienen enriqueciendo culturalmente el litoral peruano desde la época pre-hispánica.

PALABRAS CLAVE
Navegación prehispánica andina, Túpac Yupanqui, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hawaiki, Aua chumbi, Nina chumbi, genes amerindios en polinesia, Ahu Vinapú, kumara, pukao.

ABSTRACT
We describe the general vision as well as the historical and scientific context of Project **BALSA** – acronym for: **B**ring the **A**ncient **L**iving and **S**eafaring culture **A**live – which could represent an important strategic contribution to the glorious Peruvian Navy (Marina de Guerra del Perú - MGP). This contribution stems from Project BALSA's significant potential to carry out a quantum leap in the scientific and historical knowledge of the impressive maritime achievements of the Andean civilization in prehispanic times. In turn, it is expected that this knowledge expansion will greatly improve upon our current understanding and future sustainable use of the Peruvian Territorial Sea. In this way, Project BALSA's vision will generate meaningful impacts on Peru's "soft power" and image, as well as on the country's socio-economic development – particularly through energizing eco-touristic entrepreneurial initiatives across Peru's coastal fishing communities, whose unique seafaring culture flourished since prehispanic and colonial times.

KEYWORDS
Andean prehispanic navigation, Tupac Yupanqui, Pedro Sarmiento de Gamboa, Hawaiki, Aua chumbi, Nina chumbi, Native American gene flow into Polynesia, Ahu Vinapu, kumara, pukao.

1. Piero Morosini, Wharton Ph.D., es *project leader* del Proyecto BALSA. <https://www.linkedin.com/in/piero-morosini-ph-d-5831aa19/>



I – Antecedentes del Proyecto BALSA

El Proyecto **BALSA** surge desde la perspectiva de un original enfoque conceptual desarrollado por el autor durante las últimas décadas, el cual puede resumirse en la idea de: *"descubrir los elementos esenciales de nuestra cultura y sabiduría ancestrales con el fin de aplicarlos para enfrentar creativa y positivamente retos complejos y de elevado impacto en este nuevo milenio"*.

Entre los resultados más visibles obtenidos a partir de este original enfoque profesional, puede citarse el último libro de *management*[2] publicado por el autor en los EE.UU., en el cual se articula la noción de "Liderazgo Huiracocha" como nuevo paradigma de conducción renovadora, sabia, sostenible, e inspirada en los valores culturales ancestrales de la civilización andina. Como se demuestra en dicha publicación, el liderazgo Huiracocha se ha revelado como un enfoque ideal para el manejo estratégico de las complejas organizaciones multinacionales contemporáneas. Asimismo, desde la perspectiva del emprendimiento social por parte del autor, podemos mencionar a: *AYU Perú y Andean Lodges*[3], iniciativas sin fines de lucro que han permitido a las milenarias comunidades andinas de Ausangate, Puno, Ayacucho y Cajamarca, proyectar al mundo con gran éxito su maravilloso patrimonio ancestral textil, agropecuario, ecológico y cultural a través de una serie de productos y servicios eco-turísticos que han sido galardonados con numerosos premios a nivel internacional.

En este contexto, es de esperar que el Proyecto BALSA, al contribuír en modo decisivo al redescubrimiento de la sorprendente tecnología de navegación de nuestras culturas ancestrales pre-hispánicas, genere no solo un impacto positivo de "soft-power" y de conciencia histórico-cultural en la MGP, sino que también promueva la creación de actividades económicas sostenibles a través de exitosos emprendimientos eco-turísticos y culturales por parte de las comunidades pesqueras artesanales a lo largo de nuestro litoral.

II – Visión y Misión del Proyecto BALSA

Visión:

"El Proyecto BALSA es una iniciativa estratégica peruana de proyección internacional cuyo propósito es revivir la cultura, tecnología y habilidades marítimas pre-hispánicas en el contexto del s. XXI y más allá; creando impactos positivos y sostenibles de: imagen, "soft-power", conocimiento científico, desarrollo económico, eco-turismo y protección ambiental del Mar Territorial Peruano, tanto en la Marina de Guerra del Perú (MGP), como en las comunidades pesqueras artesanales del litoral peruano y en el país en general."

La **misión** que complementa la anteriormente descrita **visión**, toma la forma de:

"Una misión cuyo objetivo estratégico es diseñar y construír una pequeña flota de réplicas de la balsa ancestral peruana (antiguamente llamada: *marka marka wampu*) con la finalidad de llevar a cabo una serie de viajes marítimos transpacíficos de exploración científica y de buena voluntad."

2. MOROSINI, Piero. Seven keys to imagination. Las Vegas: Rushmore Press. 2019.
3. ANDEAN LODGES. Sitio web. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://andeanlodges.com



III – Presencia milenaria de la Marina de Guerra del Perú (MGP) en Oceanía

El Proyecto BALSA se sitúa en el corazón mismo de una probable presencia milenaria de la gloriosa MGP en Oceanía. Esta probable presencia pionera y heroica de los navegantes andinos en el descubrimiento y colonización ancestral de innumerables islas y archipiélagos de Oceanía, ha sido persuasivamente documentada a través de una serie de estudios antropológicos, históricos, arqueológicos, botánicos y genéticos publicados alrededor del mundo desde la segunda mitad del s. XX. Parte importante de esta evidencia multidisciplinaria ha sido bien taxonomizada por el historiador peruano José Antonio del Busto Duthurburu[4], en la forma de treinta elementos críticos de tipo geográfico, climatológico, oceánico, etimológico, histórico, etnohistórico, antropológico, arqueológico y genético. A ello habría que añadírsele la disciplina de la "arqueología de campo y de aventura," iniciada en 1947 por el noruego Thor Heyerdahl, quien navegó del Callao a Polinesia en 115 días en una réplica de balsa precolombina peruana - la *Kon Tiki* - precisamente para demostrar que dicha tecnología de navegación pre-hispánica fue capaz de realizar travesías transpacíficas de largo alcance.

La creciente evidencia científica de que disponemos ha otorgado, pues, muy significativos visos de probabilidad histórica a la crónica del español Pedro Sarmiento de Gamboa (1530-1592), quien en su obra *Historia de los Incas*, escrita en el año de 1572 - cuando el Imperio de los Incas, denominado en quechua: "Tahuantinsuyu" o "Tawantinsuyu," acababa de ser conquistado por los españoles - relata una sorprendente y famosa hazaña marítima del entonces príncipe (Apukispay) Túpac Yupanqui, llamado: *El Resplandeciente*, según la cual:

> "[…] andando Topa Inga Yupanqui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puná y Túmbez, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas, navegando a la vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas, llamadas una Auachumbi y otra Niñachumbi, adonde había mucha gente y oro. Y como Topa Inga era de ánimos y pensamientos altos y no se contentaba con lo que en tierra había conquistado, determinó tentar la feliz ventura que le ayudaba por la mar... y... se determinó ir allá. Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de veinte mil soldados escogidos. Navegó Topa Inga y fue y descubrió las islas Auachumbi y Niñachumbi, y volvió de allá, de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo. Hago instancia en esto porque a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y dificultoso de creer"[5].

---

4. DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio. Túpac Yupanqui. Descubridor de Oceanía. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. 2006.
5. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Historia de los Incas*, cap. XLVI, p. 215. También conocida como *Historia Índica*. El cronista español parece estar en lo cierto cuando escribe "…a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y difícil de creer." Efectivamente, este pasaje que hemos citado no fue tomado muy en serio hasta bien entrado el siglo XX. El propio hostoriador José Antonio del Busto Duthurburu, uno de los primeros en reconocer dimension histórica al relato de Sarmiento de Gamboa acerca de la expedición a Polinesia de Túpac Yupanqui, sin embargo hipotiza que probablemente involucró 2,200 soldados y no 20,000. Cabe resaltar que esta es una de las pocas inexactitudes que postula José Antonio del Busto en el relato de Pedro Sarmiento de Gamboa, un cronista cuya obra cosmográfica y geográfica ha sido reconocida y citada en el tiempo, por su objetividad. La evidencia científica no permite en la actualidad descartar la veracidad del relato de Pedro Sarmiento de Gamboa en este aspecto específico, por lo que se mantiene como una cuestión abierta.



Aquello que de inmediato sorprende al investigador no es solo la hazaña marítima en sí que "El Resplandeciente" Túpac Inca Yupanqui habría llevado a cabo durante la segunda mitad del s. XV, cuando era príncipe heredero de su padre - el *Sapa Inca* Cusi Yupanqui Pachacútec. También asombra sobremanera el hecho que la crónica de Sarmiento de Gamboa establezca con toda claridad la existencia de *ancestrales rutas comerciales marítimas* desarrolladas alrededor del intercambio del oro, entre la costa de Manta, la isla de Puná y Tumbes, y, por el otro lado, territorios isleños muy poblados identificados como Hawa chumbi y Nina chumbi que se encontraban hacia el oeste en dirección a Polinesia – y muy probablemente en la misma Polinesia. Sarmiento de Gamboa registra todo esto en modo inequívoco y preciso en la primera oración de nuestra cita. El cronista español añade además que dichas rutas comerciales se llevaban a cabo en balsas a vela con capacidad de realizar el largo trayecto oceánico de ida y vuelta; y que todo ello ocurrió con *anterioridad* a la conquista de dicha region balsera y comercial por parte del príncipe Túpac Yupanqui "El Resplandeciente". Este hecho asombroso – y largamente ignorado a la fecha por los historiadores modernos – es de suma importancia, ya que:

- Establece claramente la existencia de un floreciente poder mercantil y marítimo políticamente centralizado en Manta, la isla de Puná y Tumbes, el cual, sobre la base de flotas comerciales que usaron tecnología de navegación balsera, habría navegado sistemáticamente en dirección a Polinesia donde habría descubierto una serie de islas muy pobladas llamadas Hawa chumbi y Nina chumbi con las cuales comerció con regularidad. Al respecto, cabe resaltar que "chumbi" en lengua quechua o *runa simi*, denota "un cinturón"; mientras que "aua" o "hawa" significa "tierra de afuera" que es el nombre que usaron los hablantes de runa simi para designar – entre otras cosas – a una isla (de aquí derivan muy probablemente los bizarros nombres de las islas del litoral peruano: "hormigas de afuera" y "lobos de afuera"); por ultimo, "nina" quiere decir "fuego" en runa simi y se referiría en este contexto a un volcán. Hawa chumbi y Nina chumbi serían pues denominaciones de archipiélagos formados por islas dispuestas en forma lineal o semicircular ("cinturones") así como archipiélagos volcánicos. Así, Del Busto Duthurburu y otros historiadores han visto en esta toponimia las islas polinésicas, las cuales, desde Mangareva hasta Hava'i, pasando por Rapa Nui, Rarotonga y más allá, son islas predominantemente volcánicas que forman parte de archipiélagos con sus respectivos "cinturones" de islas, mientras que cada isla está a su vez circundada por lagunas de aguas translúcidas envueltas en "cinturones" de arrecifes coralinos.

- Este poder marítimo-comercial tumbesino-manteño – que habría incluido entre sus rutas comerciales aquella polinésica - probablemente precedió con mucho la hazaña marítima de Túpac Inca Yupanqui en el s. XV. Al respecto, cabe resaltar el amplio estudio genético llevado a cabo por Alexander G. Ioannidis *et al*. y publicado en la prestigiosa revista científica Nature en Julio del 2020[6]. A

6. IOANNIDIS, Alexander G., BLANCO-PORTILLO, Javier, SANDOVAL, Karla *et al*. Native American gene flow into Polynesia predating Easter Island settlement. En: *Nature*. 2020. Nro. 583, pp. 572–577.



partir de un análisis genético de 15 grupos de pobladores nativos de la costa suramericana del Pacífico, y de 807 habitantes de 17 islas de Polinesia, Ioannidis et al. sostiene, en dicho estudio, haber hallado evidencia contundente e inequívoca de un contacto físico entre ambas poblaciones en tiempos prehispánicos. Es de crucial importancia señalar aquí que el estudio genético de Ioannidis demostró que dicho contacto entre nativos suramericanos e isleños polinésicos se llevó a cabo alrededor del año 1200 de la era cristiana, es decir precediendo en más de dos siglos la presencia de Túpac Yupanqui en los actuales territorios costeños de la frontera peruano-ecuatoriana.

- En este contexto, la crónica de Sarmiento y Gamboa adquiere su verdadera dimension histórica, ya que, por un lado, registra la existencia – que se remontaría al s. XIII – de una estructura politico-cultural centralizada en Manta, la isla de Puná y Tumbes (comprendiendo los actuales territorios costeros que van desde Guayaquil hasta Paita), capaz de descubrir y mantener rutas comerciales que probablemente incluían, hacia el oeste, las islas de Polinesia. Este logro asombroso sugiere un control deliberado de distancias geográficas de una tal magnitud que solo pueden compararse en extension con la ancestral ruta terrestre euroasiática de la seda; o con aquella ruta marítimo-comercial del almirante Zheng He entre China y África en el s. XV; o las rutas comerciales de Holanda e Inglaterra que, entre los siglos XVII y XIX, unieron por mar a Europa con las naciones isleñas de lo que son hoy Malasia e Indonesia. Por otro lado, la crónica de Sarmiento y Gamboa enmarca el real significado del admirable logro marítimo de Túpac Yupanqui "El Resplandeciente", el cual, estrictamente hablando, no representaría una epopeya descubridora (ya que, evidentemente, las islas de Polinesia habrían sido descubiertas mucho antes por los navegantes balseros tumbesino-manteños), sino más bien una épica hazaña de conquista militar y colonización marítima cuya grandeza carecería de paralelo alguno en la historia antigua y medieval del mundo. Al respecto cabe recordar la reveladora oración del ya citado pasaje del cronista Sarmiento de Gamboa, quien en su *Historia Índica* relata como "El Resplandeciente" Túpac Yupanqui: "…hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó *más de veinte mil soldados escogidos* […] y descubrió las islas Auachumbi y Niñachumbi, y *volvió de allá*." Esta última frase del cronista español - "y volvió de allá" – establece sin lugar a dudas una fundamental diferencia entre mero accidente prehistórico (como algunos han querido ingenuamente interpretar la crónica de estas travesías oceánicas por parte de Sarmiento y Gamboa), y una expedición marítima civilizadora sistemáticamente llevada a cabo en Polinesia a lo largo de varios cientos de años por nativos andinos en flotas de balsas tumbesino-manteñas y luego tahuantinsuyanas.

Esta probable presencia comercial, militar y civilizadora de las flotas tumbesino-manteñas – posteriormente tahuantinsuyanas - en Oceanía, continuó sin interrupción luego que el Tahuantinsuyu, tras su conquista politico-militar por el Marqués Dn. Francisco Pizarro durante la primera mitad del s. XVI, pasara a convertirse en el Virreinato del Perú bajo la corona imperial de los Habsburgo de España, con una extension geográfica que inicialmente incluyó todos



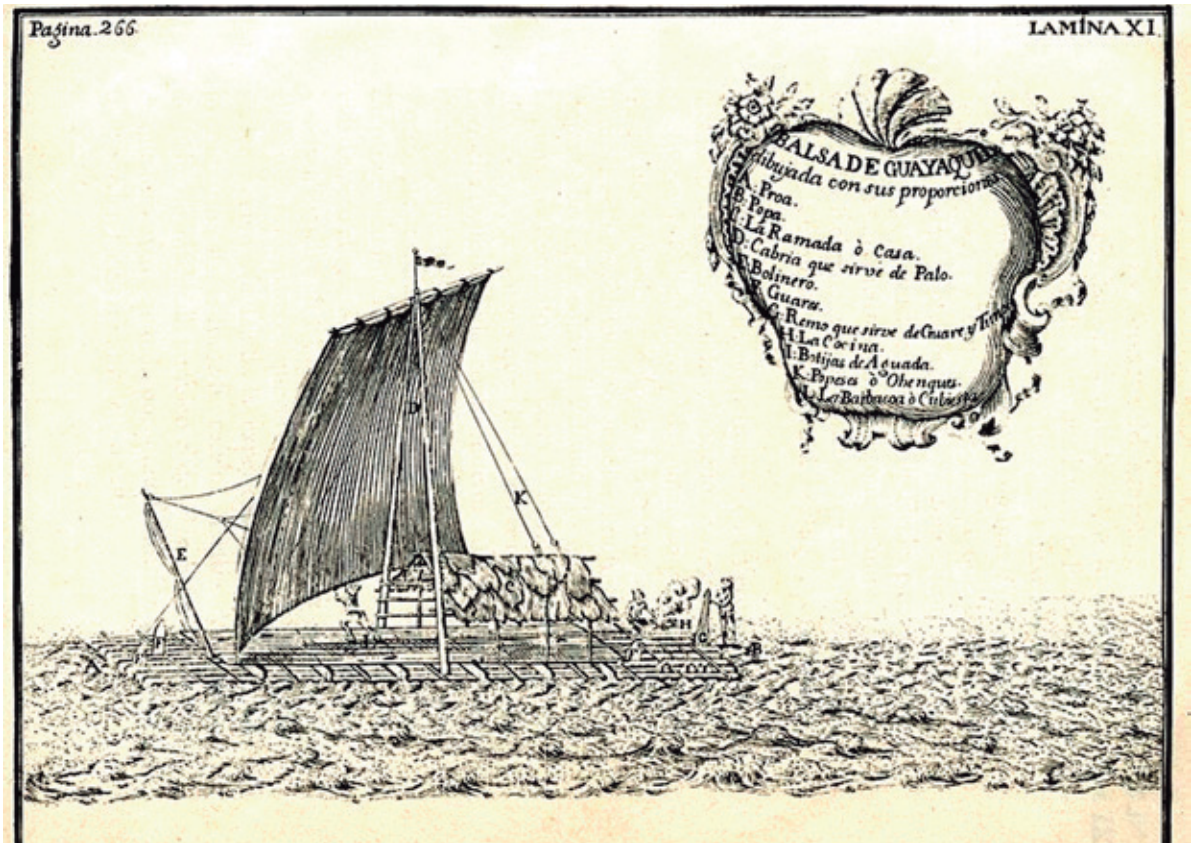


Fig. 1 Diseño de una balsa andina publicado en 1748 por Jorge Juan y Antonio Ulloa.

los territorios previamente controlados por las élites Incaicas. Preclaros ejemplos de esta estrategia marítima incluyen las tres expediciones descubridoras de Australia (*Terra Australis Incognita*), las cuales - propiciadas en gran medida por el Virrey del Perú Francisco Álvarez de Toledo (1515-1582) - partieron de los puertos del Callao y de Paita para explorar extensamente el Pacífico Sur entre los años de 1567 y 1606.

La primera de ellas (1567-1569) contó con la presencia del propio Pedro Sarmiento de Gamboa, quien disputó al Adelantado Álvaro de Mendaña y Neyra el liderazgo de dicha expedición descubridora de las islas Salomón (inicialmente bautizada como Santa Isabel), Malaita (bautizada Isla de Ramos), Guadalcanal, Makira (San Cristóbal), Nueva Georgia (San Nicolás, San Jerónimo y Arrecifes), y muchas otras islas y archipiélagos. Consecuencia del éxito de dicha expedición marítima fue el nombramiento de Sarmiento y Gamboa como Cosmógrafo General de los Reinos del Perú por parte del Virrey Francisco Álvarez de Toledo, cargo con el que recorrió el Tahuantinsuyu para luego publicar en 1572 su obra magna, la *Historia Índica*, en que registra los viajes a Oceanía de Túpac Yupanqui.

La segunda expedición virreinal descubridora de Oceanía (1595-1596) fue liderada por Álvaro de Mendaña y Neyra, quien, tras su deceso en Santa Cruz (Nendö), en las Islas



Salomón, fue relevado por su esposa, la pontevedresa Isabel Barreto, que asumió los cargos de Gobernadora de las Islas Salomón y Adelantada del Mar Océano. Tras descubrir las islas Marquesas, esta expedición, ya liderada por Isabel Barreto, navegó hasta Manila, Filipinas, antes de retornar a Acapulco, Méjico. Las admirables hazañas marítimas de Isabel Barreto le valieron ser nombrada Almiranta por el Rey de España Felipe II, siendo la primera mujer en ostentar dicho cargo en la historia mundial de la navegación.

La tercera expedición descubridora de Oceanía (1605-1606) fue liderada por Pedro Fernández de Quirós y partió del Callao con 3 navíos y 300 marineros. Tras descubrir las islas Vanuatu (bautizadas: "Espíritu Santo"), Fernández de Quirós continuó hacia el poniente, donde Luis Váez de Torres, su segundo en el mando, navegó el Mar de las Molucas y el estrecho que lleva su nombre, descubriendo Nueva Guinea y, muy probablemente, el continente Australiano. Cabe señalar que las expediciones marítimas descubridoras del Virreinato del Perú incluyeron también el hemisferio norte. Dan fe de ello las expediciones del limeño Juan Francisco de la Bodega y Cuadra (1744-1794) quien entre los años de 1775 y 1779, exploró la bahía de San Francisco y lo que es hoy Point Grenville, Washington, así como la isla de Nutka - rebautizada "isla de Quadra y Vancouver" antes de convertirse en la actual Vancouver - arribando hasta los territorios de lo que es hoy el Estado de Alaska, EE.UU.

Las expediciones descubridoras del Virreinato del Perú, fueron parte de una grandiosa estrategia marítima y geopolítica de alcance global llevada a cabo desde las postrimerías s. XV por la rama española de la dinastía imperial de los Habsburgo – también llamada "Casa de los Austrias". Bajo dicha estrategia, el imperio español estableció rutas de comercio transpacífico con la China de los Ming, obteniendo los españoles porcelana, seda y especias a cambio de ingentes cantidades de plata, ya sea en la forma de lingotes provenientes de las minas de Méjico y Perú, o acuñada en moneda fina, vale decir el real de a ocho español, o tháler (moneda precursora del *dólar* estadounidense)[7]. La dinastía imperial de los Ming, cuyo imperio, en el s. XIV, fue pionero en la utilización del papel moneda (llamado Da Ming Baochao) tuvo, por esa misma razón, un apetito insaciable por la plata americana que le permitía acumular reservas metálicas gracias a las cuales era posible fijar con mayor estabilidad el valor de dicho papel moneda en todos los territorios controlados por el imperio chino. Si bien las rutas comerciales entre América, Manila y la China imperial de la dinastía Ming, se concentraron en los puertos mejicanos

7. Los destinos del Imperio español y la China de la dinastía Ming estuvieron íntima y contemporáneamente unidos, tanto en sus épocas de esplendor como en su declive, a la plata americana proveniente de las riquísimas posesiones coloniales españolas del Perú y México. Fue el tháler, la moneda de plata imperial de los Habsburgo, el vehículo transaccional que permitió el comercio global entre ambos imperios durante alrededor de 300 años (del siglo XV al siglo XVII d. C.). Al respecto, ver:
RIVAS MORENO, Juan José. El Imperio español y la China de la Dinastía Ming, unidas por la plata. 2 de diciembre de 2014. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.elmundo.es/la-aventura-de-la-historia/2014/12/02/547dbb3e22601d1f4c8b4589.html
NUEVO DIARIO WEB. La ciudad que acuñó el primer dólar, que hoy prácticamente los desconoce. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: http://www.nuevodiarioweb.com.ar/noticias/2020/01/13/225995-la-ciudad-que-acuno-el-primer-dolar-que-hoy-practicamente-los-desconoce
CANO BORREGO, Pedro. El Thaler alemán, origen del real de a ocho español y precursor del dólar. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://oroinformacion.com/el-thaler-aleman-origen-del-real-de-a-ocho-espanol-y-precursor-del-dolar/



del Pacífico, los puertos peruanos tuvieron también una participación significativa en dicha estrategia marítima y comercial. Es quizás esta conexión histórica sino-peruana – probablemente ancestral – una de las razones por las que el Perú fue la primera nación independiente de latinoamérica en establecer relaciones comerciales oficiales con la China en 1875. Esta histórica relación económica y cultural ha evolucionado positivamente a lo largo del tiempo, hasta consolidar a la República Popular China como el mayor socio comercial del Perú durante la primera década del s. XXI.

Es posible, pues, concluír que la naciones andinas, desde tiempos remotos, han sentido la poderosa atracción de los intercambios económicos, comerciales y culturales con la infinita diversidad de pueblos isleños y continentales que constituyen la vasta cuenca del Océano Pacífico. En conjunto, estos pueblos han desarrollado, desde tiempos ancestrales, florecientes culturas y abundantes riquezas, que actualmente representan la mayor parte del comercio mundial - situación que indudablemente se acentuará en el futuro. Esto explica porqué las naciones costeras del Perú pre-hispánico – así como de la region ecuatoriana de Manta – siguieron desde tempranas épocas sus fuertes estímulos creativos para construír sistemas de navegación y tecnologías marítimas extremadamente originales; capaces de establecer y controlar amplias rutas de intercambio comercial, cultural y hasta militar, que probablemente abarcaron Oceanía. Como se ha mencionado, dichos estímulos continuaron – acrecentados – durante el Virreinato del Perú en el contexto de una grandiosa estrategia política, cultural y comercial de alcance global llevada a cabo desde fines del s. XV por la Casa de los Austrias. Las rutas marítimas de comercio entre la América colonial hispánica y la China de los Ming, fueron parte esencial del magnífico imperio mundial de los Austrias, hecho que estimuló las expediciones descubridoras de Oceanía y Australia por parte del Virreinato del Perú entre los siglos XVI y XVII.

La República independiente del Perú se asoma a este nuevo milenio y se apresta a celebrar su bicentenario sujeta al mismo destino histórico de sus predecesores politicos: los brillantes cacicazgos marítimos tumbesino-manteños, el poderoso Tahuantinsuyu, y el rico Virreinato del Perú. En otras palabras, igual que en el pasado, los destinos presentes y futuros del Perú parecen jugarse cada vez más en el desafío histórico de desarrollar una posición de liderazgo comercial y cultural con la China y el lejano Oriente. Como consecuencia de ello, el reto de promover un profundo conocimiento marítimo de Oceanía por parte del Perú actual, con miras a un aprovechamiento económico y a una proyección cultural de tipo "soft-power," indudablemente constituirá un capítulo de vital e irrenunciable importancia en cualquier discurso estratégico de carácter nacional. En este contexto, el rol positivo de la gloriosa MGP, así como de iniciativas estratégicas como el Proyecto BALSA, se tornan esenciales no solo para profundizar nuestro conocimiento del pasado marítimo peruano desde la era pre-hispánica, sino también para proyectar adecuadamente dicho conocimiento en la vasta cuenca del Océano Pacífico, coadyuvando así a forjar un protagonismo presente y futuro del Perú en esta área de importancia crucial para la humanidad.



IV – Tras la estela de *Hawaiki*: las tres rutas marítimas prehispánicas del O c é a n o Pacífico

Tres rutas oceánicas prehispánicas de larga distancia, practicadas por flotas de balsas tumbesino-manteñas y chinchanas (luego tahuantinsuyanas), se encuentran ampliamente documentadas en una serie de crónicas históricas y estudios científicos interdisciplinarios publicados desde la primera mitad del s. XVI.

IV.1 – La ruta costera ancestral andina.

La primera de estas rutas - probablemente la más importante desde el punto de vista económico y comercial - unía los puertos prehispánicos de la zona de Chincha, al sur de Lima, con aquellos de Tumbes y Manta, así como la Isla de Puná, en la actual área fronteriza peruano-ecuatoriana. Esta *ruta costera ancestral andina* fue inicialmente documentada en la famosa relación Sámano-Xérez de la conquista española del Perú[8]. Según narran ésta y otras antiguas crónicas, Francisco Pizarro, luego del fracaso de su primer viaje de Panamá al Perú en 1525, lleva a cabo un segundo intento de conquista el año siguiente de 1526. Es durante dicha expedición que el otrora piloto experto de Cristóbal Colón, el moguereño Bartolomé Ruíz de Estrada, se convierte en el primer navegante europeo en cruzar de norte a sur la línea ecuatorial del Océano Pacífico, y el primero también en encontrarse con una balsa prehispánica en alta mar, a la altura de Punta Galera, el 1 de octubre de 1526. Al principio, los marinos españoles creyeron haber divisado la vela latina de una carabela, pero luego reconocieron, con mayúscula sorpresa, que se trataba de una balsa de gran tamaño que procedía de Salango y estaba provista de un pequeño castillo, guaras en proa y popa, y tripulación de veinte nativos. Los maravillados españoles apresaron la embarcación en la cual descubrieron un gran cargamento de: objetos de oro y plata, mantas y ropa fina de lana y algodón, collares de perlas y esmeraldas, una especie de balanza para pesar el oro, y muchas "conchas coloradas." Es del todo adecuado citar aquí la primera descripción europea de una balsa prehispánica andina:

> Tomaron un navío en que venían hasta veinte hombres, en que se echaron al agua los once dellos y tomados los otros dexó en si el piloto tres dellos y los otros echolos asimismo en tierra para que se fuesen; estos tres que quedaron para lenguas hizoles muy buen tratamiento y trajolos consigo. Este navio que digo tomó, tenia parecer de cavida de asta treinta toneles; era hecho por el plan e quilla de unas cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de uno que dicen henequén, que es como cáñamo y los altos de otras cañas más delgadas ligadas con las dichas sogas a do venian sus personas y la mercaderia en henxauto; porque lo bajo se bañaba. Traia sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navios y muy buena xarcia, del dicho enenquén, que digo que es como cáñamo, e unas potalas por anchar a manera de muela de barbero.
>
> Traian muchas piezas de plata y de oro para el adorno de sus personas, para hacer rescate con aquella con quien

8. PORRAS BARRENECHEA, Raúl. *Las relaciones primitivas de la conquista del Perú*. París: Les Presses Modernes. 1937.



> iban a contratar, en que intervenían coronas y diademas y cintos y puñetes y armaduras, como de piernas y petos y tenazuelas y cascabeles y sartas y margeos de cuentas y rosecleres y espejos guarnecidos de la dicha plata y tazas y otras vasijas para beber. Traían muchas mantas de lana y de algodón y camisas y aljulas y alcaceres y alaremes y otras muchas ropas, todo lo más dello muy labrado de labores muy ricas, de colores de grana y carmesí y azul y amarillo y de todas otras colores, de diversas maneras y pescados y arboledas. Y traían unos pesos chiquitos de pesar oro como hechura de romana y otras muchas cosas. En algunas sartas de quentas venian algunas piedras pequeñas de esmeraldas y cacadonias y otras piedras y pedazos de cristal y anime o ambar. Todo esto traian para rescatar por unas conchas de pescado, de que ellos hacen quentas coloradas como corales y blancas que traian casi el navio cargado dellas[9].

La azarosa fortuna convierte así a Bartolomé Ruiz de Estrada en el primer europeo en encontrarse con mercaderes prehispánicos provenientes del sur del Perú, cuya moneda habitual de transacción comercial eran dichas "conchas coloradas" - los spondylus – que ellos llamaron: mullu. Este último era muy apreciado también en las costas mayas del Pacífico como objeto suntuario, caso muy parecido a los ricos mercaderes chinchanos, tumbesinos y manteños que comerciaban con el "oro rojo" o spondylus. Así pues, los indicios que sugieren que la ruta comercial costera de los navegantes prehispánicos chinchanos, tumbesinos y manteños, pudo haber proseguido hacia el norte hasta puertos mayas en el golfo mesoamericano de Tehuantepec, son muy antiguos. Se remontan al primer contacto entre españoles y mayas durante el cuarto y ultimo viaje de Cristóbal Colón en 1502, cuando el marino genovés se topa en el golfo de Honduras con una gigantesca canoa cavada en un enorme tronco de árbol. Se trataba de una embarcación mercante maya que navegaba entre Honduras y la actual Veracruz. Colón apresó a sus 25 ocupantes y confiscó su cargamento, el cual incluía: mantas y ropas de algodón, macanas con puntas de obsidiana, hachas de cobre, cacao, así como "una especie de vino o cerveza de maíz, y conchas coloradas"[10].

A este tipo de indicios se añaden las investigaciones botánicas que sugieren la existencia de razas fenotípicamente diferentes de maíz en los dos centros de domesticación originaria independiente de dicha planta: Mesoamérica y los Andes. Por un lado, tenemos las razas de maíz altiplánico mejicano de mazorcas cónicas. Por otro lado, podemos observar más de 300 tipos de maíz andino de mazorcas cilíndricas, algunos de los cuales tambien se encuentran distribuídos en las zonas mayas, mixteca-zapoteca y tarasca, es decir aquellas regiones mesoamericanas que se supone tuvieron contactos marítimos prehispánicos con suramérica[11]. Esta información botánica

9. SÁMANO, Juan de. Relación. En: Crónicas de América. 1985. Nro. 14, pp. 167-184. Madrid. Ver también: ORTIZ SOTELO, Jorge. Embarcaciones aborígenes en el área andina. En: Historia y Cultura. 1990. Nro. 20, pp. 63-64.
10. DE LAS CASAS, Fray Bartolomé. *Historia de las Indias*. Vol. II, lib. 3. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica. 1951, pp. 273-275.
11. BENZ, Bruce F. Diversidad y distribución prehispánica del maíz mejicano. En: Arqueología Mexicana. 1997. Nro. 25, pp. 16-23. Nota: las razas de maíz centroamericano de mazorca cónica fenotípicamente similar a aquella andina son el nal-tel, el quicheño, el olotillo y el serrano.



es sumamente importante ya que el registro arqueológico tanto de las civilizaciones costeras andinas mochica-chimú como de aquella maya, demuestra que los antiguos amerindios de ambas culturas asociaban al maíz con la navegación en el mar y en los ríos. Entre los antiguos peruanos, la chicha (bebida de maíz fermentado) era ofrecida a la Pachamama en las confluencias de los ríos o en las playas antes de navegar en balsa para extraer el guano de las islas. Por otro lado, en el *Popol Vuh* de los antiguos mayas, el dios civilizador Maíz es una de las siete figuras que navegan en una canoa representada como parte de la ofrenda mortuoria del llamado Gobernante A en el Templo I de Tikal, Guatemala. Expresiones gráficas similares han sido halladas en los templos del Sol y de la Luna de las culturas mochica-chimú del Perú prehispánico[12].

La ruta costera ancestral andina del Pacífico prehispánico fue, pues, probablemente intercontinental e integradora de dos tecnologías muy diferentes de navegación marítima y comercial[13]. Por un lado, como ya se ha mencionado, estaban las grandes balsas a vela de los navegantes tumbesino-manteños y chinchanos. Por otro lado, las enormes canoas mayas hechas de troncos ahuecados que podían alcanzar los 30 metros de longitud y que eran secadas aplicándoles fuego mediante perforaciones. Con este tipo de embarcaciones, que navegaban a remo, los mayas habrían creado rutas marítimas de más de 4,000 km, que iban desde Tampico a Panamá por el lado Atlántico, y desde Tehuantepec hasta la actual península de Nicoya por el Pacífico[14]. Estas probables rutas de navegación ancestral entre los Andes y Mesoamérica, parecen haber dejado una huella física que la arqueología moderna va revelando gradualmente. Por ejemplo, en más de 50 sitios arqueológicos a lo largo de la llanura costera del Pacífico chiapaneco, que enlazaban los pueblos de Soconusco con el Altiplano central[15]; así como a lo largo del río Grijalva que conectaba comercialmente a Chiapas con Tebasco, se han hallado figurillas artísticas de simbología fálica y sexual muy similares a aquellas presentes en la cultura mochica-chimú[16]. En este contexto, cabe recordar la teoría inmigracionista del arqueólogo alemán Max Uhle (1856-1944) que postuló el origen de la civilización andina en una inmigración marítima de pueblos mesoamericanos hacia las costas del Pacífico suramericano. La teoría de Uhle – aun cuando fuera persuasivamente refutada por Julio C. Tello (1880-1947) – se basó en las numerosas analogías etnográficas y culturales que es posible observar entre ambas civilizaciones. Por otro lado, el historiador ecuatoriano Jacinto Jijón y Caamaño (1890-1950) sugirió la existencia de una poderosa "liga marítima de mercaderes" prehispánicos tumbesino-manteños que poseyó grandes conocimientos para la fabricación de grandes balsas, así como para navegar largas distancias haciendo uso eficiente de

12. LOMBARDO DE RUIZ, Sonia. La navegación en la iconografía maya. En: Arqueología Mexicana. 1998. Nro. 33, p. 41.
13. MELGAR TISOC, Emiliano. La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica. En: Dimensión Antropológica. 1999. Vol. 17, año 6. Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Ciudad de México.
14. VON HAGEN, Viktor W. *Los Mayas. La tierra del faisán y del venado*. Ciudad de México: Joaquín Mortiz. 1992, p. 50.
15. LEE, Thomas Jr. The historical routes of Tabasco and northern Chiapas and their relationship to early cultural developments in central Chiapas. En: LEE, Thomas Jr. y NAVARRETE, Carlos (Eds.), *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*. Utah: Brigham Young University. 1978, pp. 49-66.
16. MILLER, Mary y TAUBE, Karl. *The goods and symbols of Ancient Mexico and the Maya*. An illustrated dictionary of Mesoamerican religion. Singapur: Thames and Hudson. 1993, pp. 158-159.



Fig. 2 - Diseño de una balsa andina publicado hacia 1614 por Joris Van Spilbergen.

los vientos oceánicos, las corrientes del Niño y de Humboldt, y los métodos de orientación astronómica. Según Jijón y Caamaño, estos profundos conocimientos habrían permitido a dicha "liga marítima de mercaderes" mantener, en épocas precolombinas, contactos comerciales sostenidos con los puertos de Mesoamérica para el intercambio de la concha spondylus[17].

IV.2 – La ruta andino-pascuence.

La segunda ruta marítima de larga distancia que los navegantes prehispánicos andinos probablemente practicaron, habría unido los puertos de Chincha con Rapa Nui – la isla de Pascua – y, en el viaje de retorno, puertos y caletas en el litoral de Ilo a Arica y el sur de Chile. Recientes investigaciones científicas de naturaleza interdisciplinaria permiten, por vez primera, hipotizar la existencia de esta ruta andino-pascuence desde una perspectiva geo-política ancestral tahuantinsuyana. Esta hipótesis postularía una ocupación incaica de Rapa Nui como parte de una política de defensa y contención tahuantinsuyana para contrastar el avance de las naciones

17. CASTRO, Gerardo. La navegación oceánica y los caminos andinos, evidencia arqueológica e histórica en la redefinición del rol de los señoríos indígenas ecuatoriales en la conquista del imperio de los incas. En: Rehuso. 2019. Vol. 4, nro. 1, pp. 138-148. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://revistas.utm.edu.ec/index.php/Rehuso/article/view/1685



polinesias del Pacífico sur, cuya expansión marítima las habría llevado a descubrir la península de Araúco – en el sur de Chile - entre los años 1000 a 1200 dC.

Por un lado, el reciente hallazgo de un importante centro administrativo y urbano incaico – denominado: *tambo* – bajo el casco antiguo de lo que es hoy la Plaza de Armas de la ciudad de Santiago de Chile, ha sido amplia y sistemáticamente documentado sobre la base de un registro científico de tipo interdisciplinario[18]. La evidencia arqueológica, etnohistórica, histórica, y de geografía sagrada de que disponemos en la actualidad, demuestra con claridad que el *tambo* incaico de Santiago de Chile fue uno de los nudos principales del *Qhapaq Ñan* – o Gran Camino Inca – y tuvo como base primaria de sustentación la hidroagricultura y la minería de oro y plata. Pedro de Valdivia, el "fundador" español de la ciudad de Santiago en 1541, evidentemente utilizó la infrastructura incaica para edificar la urbe colonial. Así pues, la región que circunda a la actual ciudad de Santiago de Chile habría sido la verdadera frontera meridional del Tahuantinsuyu incaico.

Por otro lado, es también un hecho científicamente comprobado desde una dimensión interdisciplinaria, que el poblamiento del Pacífico sur ocurrió en dirección al este. Los modelos actuales de la colonización de la Polinesia oriental, postulan un avance explosivo hacia el este con su extremo en Rapa Nui, que habría tenido lugar entre los años 1000 a 1200 dC. Desde Rapa Nui, tanto las condiciones ambientales como la admirable capacidad marítima de los navegantes polinesios – que gobernaban enormes canoas de troncos ahuecados llamadas *waka taua y tongaki,* provistas de grandes velas en forma de "uña de cangrejo" así como de balancines estabilizadores a babor y estribor - los habrían llevado a descubrir las costas del sur de Chile, en especial durante un fenómeno de El Niño. A la larga lista de hallazgos de elementos culturales y arqueológicos que demostrarían estos contactos transpacíficos entre los pueblos polinesios y aquellos precolombinos (tales como: proyectiles de obsidiana llamados mataa, esculturas antropomorfas, piedras grabadas, cabezas clavas, así como restos biológicos humanos con caracteres polinesios de la isla Mocha, y un número de términos entre los que destacan toki, la gallina), se ha añadido recientemente una incontrastable evidencia genética, constituída por el descubrimiento en Araúco, en el sur de Chile, de restos de gallina con ADN polinésico en un contexto prehispánico que se sitúa entre los años 1321-1407 dC[19, 20].

Es en el contexto de un hipotético encuentro directo y/o indirecto en el sur de Chile entre los explosivos movimientos de expansión poblacional de estas dos civilizaciones – la

18. STEHBERG, Rubén y SOTOMAYOR, Gonzalo. Mapocho incaico. En: Boletín del Museo Nacional de Historia Natural, Chile. 2012. Nro. 61, pp. 85-149. Ver también: ESPINOZA, Denisse. La ciudad inca en Santiago que Pedro de Valdivia ignoró. La Tercera. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.latercera.com/noticia/la-ciudad-inca-en-santiago-que-pedro-de-valdivia-ignoro/ y EL MERCURIO. Investigador explica las razones detrás de la ubicación de la plaza de Armas. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.emol.com/noticias/tecnologia/2013/07/13/608929/investigador-explica-las-razones-detras-de-la-ubicacion-de-la-plaza-de-armas.html
19. STOREY, Alice, RAMÍREZ, José Miguel et al. Radiocarbon and DNA evidence for a pre-Columbian introduction of Polynesian chickens to Chile. En: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS). 2007. Vol. 104, nro. 25, pp. 10335-10339. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.0703993104
20. BORRELL, Brendan. DNA reveals how the chicken crossed the sea. En: *Nature*. 2007. Vol. 447, pp. 620-621.



marítima-polinesia y la continental-incaica – que una ruta de navegación andino-pascuence y una colonización incaica de Rapa Nui, podrían adquirir una plena verosimilitud etnohistórica. De este modo, las innumerables evidencias de tipo histórico, arqueológico, botánico, antropológico, etimológico y genético que demuestran claramente una significativa presencia prehispánica andina e incaica en Rapa Nui,[21,22,23,24,25] encontrarían una lógica certera y un real sentido en el contexto del probable encuentro entre estas dos civilizaciones – la andina y la polinesia - que habría tenido lugar en el sur de Chile durante la primera mitad del s. XV. Luego de poblar e incorporar efectivamente al Tahuantinsuyu la actual Región Metropolitana de Santiago de Chile, colonizar y fortificar Rapa Nui habría sido un paso geopolítico imperativo para cualquier imperio de tipo expansionista dentro de una lógica de defensa y contención contra las amenazas reales o potenciales de otras naciones marítimas - en este caso los navegantes polinesios. Colonizar Rapa Nui habría sido pues una crucial estrategia tahuantinsuyana no solo para conjurar el explosivo avance poblacional de los polinesios en el sur de Chile, sino también para establecer una base de expansión incaica hacia Oceanía. Es dentro de este tipo de escenario de *grand politik* tahuantinsuyana en el Pacífico, que la asombrosa evidencia de una importante presencia incaica en Rapa Nui cobraría un sentido histórico pleno, abandonando aquella atmósfera de misterio inexplicable y de vago misticismo con que dichos vestigios se han frecuentemente interpretado en el pasado. Ello explicaría, entre otras cosas, el hallazgo de genes andinos entre los actuales habitantes de la isla de Pascua, que se remontan a una fecha *posterior* a la ocupación polinesia de dicha isla, pero que, al mismo tiempo, serían *anteriores* al período prehispánico[26]. Ello también justificaría la existencia del Ahu Vinapú, una construcción fortificada de factura claramente incaica con muros megalíticos de piedra finamente labrada sin argamasa, en el mas puro estilo imperial cusqueño. Por otro lado, los *moai*, los asombrosos colosos de piedra monolítica adornados con gigantescas coronas de piedra roja llamados *pukao* ("puka" significa "rojo" en lengua quechua), representarían a Kon Tiki Illa Tecsi Huiracocha – la suprema deidad marítima de los pueblos andinos – y serían asimismo antecesores de los *Tiki* o *Maui Tiki Tiki* polinesianos, pequeñas efigies de madera o piedra tallada de apariencia similar a los moai de Rapa Nui, que se

21. THORSBY, Erik. The polynesian gene pool: an early contribution by Amerindians to Easter Islands. En: *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences.* 2012. Vol. 367, nro. 1590, pp. 812-819.
22. DENHAM, Tim. Ancient and historical dispersals of sweet potato in Oceania. *PNAS*, 2013. Vol. 110, nro. 6, pp. 1982-1983.
23. MCCOY, Patrick C. The dressed stone manufacturing technology of Rapa Nui: A preliminary model based on evidence from the Rano Kau, Maunga Taraina, and Ko Ori quarries. En: *Rapa Nui Journal*. 2014. Vol. 28, nro. 2, pp. 5-23.
24. Ver: ORTIZ SOTELO, Jorge. Navegación en la zona sur andina. En: Derroteros de la Mar del Sur. 2003. Nro. 11, pp. 123-135. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.academia.edu/8443020/Navegación_en_la_zona_sur_andina. En este artículo el historiador peruano Jorge Ortiz Sotelo se consigna, en la página 126, una cita de 1588 tomada del Museo Naval de Madrid, ms. 175, en el Archivo General de Simancas (papeles de las islas de Poniente 1570 a 1588, confrontado el 5/7/1794 por Martín Fernández de Navarrete), el cual menciona a un cierto indio llamado Chepo, "natural de las islas de Salomón", quien señaló que "desde Arica e Ilo navegaban [los nativos] en balsas durante dos meses hasta alcanzar unas islas al poniente".
25. Ver: WIKIPEDIA. Vianpú. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Vinapú. En este artículo se señala que estudiosos como el historiador peruano Antonio del Busto Duthurburu han identificado la "Nina Chumbi", del cronista español Sarmiento y Gamboa, con la isla de Pascua, y formula la hipótesis de que Túpac Yupanqui habría visitado Mangareva ("Aua Chumbi") y, en el viaje de retorno, la isla de Pascua.
26. THORSBY, op. cit.



difundieron desde épocas muy antiguas por todas las islas de Oceanía.

La evidencia resolutiva final en favor de Rapa Nui como base naval tahuantinsuyana de avanzada en el Pacífico sur prehispánico, provendrá sin duda de la arqueología de campo y de aventura. En este sentido, la expedición internacional Kon Tiki 2 del historiador noruego Torgeir Higraff, que navegó el año de 2015 en dos balsas de diseño prehispánico construídas en los astilleros del SIMA[27] – la *Túpac Yupanqui* y la *Rahiti Tane* - tuvo como objetivo revivir en tiempos modernos la ancestral ruta andino-pascuence, uniendo el puerto peruano del Callao, la isla de Pascua, y el puerto chileno de Valparaíso. Tras 114 días de navegación, y luego de alcanzar la isla de Pascua, dicha expedición fue rescatada en alta mar cuando se encontraba a 950 millas náuticas de las costas chilenas. Aún cuando no fue coronada completamente por el éxito, la expedición Kon Tiki 2 demostró que es posible navegar entre el Callao y la isla de Pascua en balsas de diseño prehispánico, y que es factible hacer el viaje de retorno hacia las costas chilenas en condiciones ambientales favorables. Aún sin proponérselo, Higraff demostró también que la circulación del Pacífico sur representada por la Deriva del Oeste (West Wind Drift) habría permitido a una balsa de tipo prehispánico navegar desde Polinesia hacia las costas centrales y meridionales de Chile, mientras que la Corriente Sudecuatorial (Southerly Trade Winds) haría imposible la travesía directa entre Polinesia y las costas tumbesino-manteñas. La peculiar situación geográfica de la isla de Pascua la convierte, pues, en un centro marítimo natural para la navegación desde Polinesia hacia las costas meridionales de Suramérica, y, al mismo tiempo, en una base ideal para la exploración de las islas occidentales de polinesia. De este modo, establecer una base naval prehispánica en Rapa Nui, habría permitido a los incas tahuantinsuyanos controlar la única ruta marítima posible para una expansión poblacional sostenida de los polinesios en suramérica y, asimismo, mantener un puesto de avanzada ideal para la exploración incaica del Pacífico sur.

IV.3 – La ruta andina de Hawaiki.

La tercera ruta oceánica prehispánica andina, que he dado en llamar la *ruta andina de Hawaiki*, indudablemente habría sido la más espectacular, tanto por las enormes distancias involucradas como por el impacto sociocultural y económico alcanzado durante su existencia, la cual probablemente se prolongó durante unos trescientos años desde los alrededores del s. XIII dC. La ruta andina de Hawaiki posiblemente unió los puertos tumbesino-manteños y chinchanos con aquel triángulo polinesiano representado por la isla de Havai'i (hoy llamada Raiatea), el archipiélago de Hawái (actualmente uno de los cincuenta estados de los EE.UU.), y Rapa Nui – la actual isla de Pascua. Sin embargo, es probable que las flotas de balsas andinas hayan explorado aún más allá, llegando a Nueva Zelanda, la isla de Tasmania, las costas orientales de Australia y las islas del Mar de Java. Como ya ha sido mencionado, las fuentes de evidencia científica en favor de la probable existencia de esta asombrosa ruta son multiples e interdisciplinarias. Sin embargo, en este artículo nos detendremos en cinco de estas fuentes - la etimológica, la etnográfica, la botánica, la genética y la

27. SIMA: Astilleros Servicios Industriales de la Marina, en el Callao, Perú.



arqueología de campo y aventura – que no solo son las mas sugestivas sino también las que ofrecen mayor contundencia.

La evidencia etimológica, etnográfica y aquella botánica son fuertemente complementarias para apoyar la existencia de la ruta andina de Hawaiki en tiempos prehispánicos. Como ya ha sido mencionado, "hawa" o "aua" es una palabra quechua que las naciones andinas del chinchaysuyu (la región tahuantinsuyana dominada por el cacicazgo marítimo de Chincha) comúnmente usaron – entre otras cosas - para referirse a una isla. De ahí el nombre de "aua chumbi" – o "Hawa Chumbi" - consignado por el cronista español Pedro Sarmiento de Gamboa, para referirse a una de las islas que Túpac Yupanqui habría visitado en el Océano Pacífico durante la segunda mitad del s. XV. En lengua *runa simi* o quechua, los términos: "hawai" (la tierra de afuera) y "hawaiki" (el mirador de afuera) tienen pues una connotación directa de toponimia oceánica que es del todo evidente. Por otro lado, numerosos investigadores han notado con sorpresa que el término *hawaiki* es, largamente, el topónimo ancestral más universal que existe en la totalidad del Océano Pacífico, dando origen a nombres de islas tan distantes entre sí como: Avaiki (las actuales Islas de la Sociedad y las Islas Cook), Savai'i (Samoa), Havai'i (Raiatea), Java (Indonesia), y Hawaii (EE.UU.). Ya en 1910, el etnólogo neozelandés Stephenson Percy Smith (1840-1922), fundador de la Sociedad Polinesia de la Universidad de Auckland, ofreció una amplia lista onomástica geográfica que demuestra la asombrosa universalidad del topónimo *hawaiki* en el Pacífico:

Jawa, the Bugis name of the Moluccas.

Java, (Hawa)

Sava-i, a place in the Island of Seran, Ceran, Celam, or Ceram, Indonesia.

Hawaiki and Kowaiki, at the west end of New Guinea (Dr. Carroll).

Savai'i, the principal island of the Samoan group.

Havai'i, an ancient name of Ra'iatea, Society group.

Havai'i, the original home or Father-land of the Tahitians.

Havaiki, an ancient name of one of the Paumotu group (Fakalava).

Avaiki-raro, the whole of the Fiji, Samoan, and Tonga groups, according to Rarotongan traditions. Avaiki-runga, the Society, Tahiti and neighbouring groups, according to Rarotongan traditions.

Avaiki, mentioned in Mangareva traditions.

Savaiki, a place known to the Tongareva Islanders.

Avaiki, a place known to the Aitutaki Islanders, Avaiki-tautau, the ancient Rarotongan name (besides others) for New Zealand.

Havaiki, a place known to Marquesan traditions.

Havaiki, a place known to Easter Island traditions.

Hawaiki, a place known to Moriori traditions, and a place so named on their island (Chatham Island).

Hawai'i, the name of the largest of the Sandwich Islands.



Havaiki, a place on Niuē Island[28].

Aun cuando ciertos análisis etimológicos escasamente documentados pretenden ver un origen indonesio - o incluso hindú - en el término *hawaiki*, el hecho es que la palabra Maorí: *sawaiki,* que algunos asocian etimológicamente a *hawaiki*[29], significaría: "la tierra de origen; la tierra de nuestros padres; la tierra de los espíritus." Sin embargo, en los antiguos mitos maorís esta "tierra de origen" se encuentra sugestivamente entrelazada con relatos heroicos que apuntarían claramente a una ancestralidad de tipo civilizador y de mestizaje étnico con el Tahuantinsuyu andino más que a un origen estrictamente primigenio, creacionista y racial como prefiere creer, con cierta ingenuidad, S. Percy Smith. Así, por un lado, el etnólogo neozelandés reconoce que:

> It is possible we may see in the following quotation from an ancient Maori chant, a reference to America in the land where the *kumara* grows wild:
>
> "Ko Hawaiki te whenua, e tupu noa mai te Kumara."
>
> "Hawaiki is the land where the *kumara* grows spontaneously."

(Es posible ver en el siguiente cántico Maorí, una referencia a América como la tierra donde el *kumara* [del quechua: *kumar*, es decir la planta del camote, originaria del Perú] crece espontáneamente:

"Ko Hawaiki te whenua, e tupu noa mai te Kumara."

"Hawaiki es la tierra donde el *kumara* crece espontáneamente[30]".

S. Percy Smith es claro, pues, en señalar, en 1910, que la presencia ancestral en toda Oceanía del "kumara" – alimento básico vegetal originario de los Andes peruanos, donde se le denomina "kumar" en lengua quechua, y "camote" en castellano – indicaría una evidente conexión marítima prehispánica entre el Tahuantinsuyu suramericano (el cual sería el mítico hawaiki ancestral) y las islas del Pacífico sur. Esta suposición del origen andino del "kumara" polinesio fue contundentemente demostrada como cierta por investigaciones de tipo genético llevadas a cabo durante la segunda mitad del s. XX[31].

Por otro lado, el estudioso neozelandés registra un ancestral relato mítico Maorí del origen del *kumara* protagonizado por el héroe Tiki (probablemente Kon Tiki Illa Tecsi Huiracocha), quien envía a su esposa Pani-tinaku a "otro país" llamado Tawai (posiblemente el Tahuantinsuyu):

> The Maori account of the origin of the *kumara* is briefly this: [… Pani-tinaku, a woman, …] and her husband Tiki visited an island where the people had no *kumara*, and finding that food was scarce, he sent back his wife to another country called Tawai to fetch some for the people with whom he was staying. Tawai, here, may be the N.W. island of the Hawaiian group, now called Kauai, which until the last 100 years was called Tauai; but from the archaic nature of the tradition, I am inclined to think it is more ancient than the settlement of Kauai island.

28. SMITH, S. Percy. Hawaiki: *The original home of the Maori*. Cambridge: Cambridge University Press. 2012, p. 46.
29. WIKIPEDIA. Hawaiki. [Consulta: 22 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/Hawaiki
30. SMITH, op. cit.
31. DENHAM, op. cit.



> El relato Maorí del origen del *kumara*, en modo conciso, narra que: [...una mujer llamada Pani-tinaku...] y su esposo Tiki, visitaron una isla donde la gente no tenia *kumara*, y viendo que sus alimentos eran escasos, él envió a su esposa a otro país llamado Tawai para traer algo para la gente que habían hallado. Tawai podría ser la isla sudoccidental del archipiélago Hawái, ahora llamada Kauai, la cual durante los últimos100 años se llamó Tauai; pero dado lo arcaico de esta tradición, me inclino a pensar que podría preceder en antiguedad al poblamiento de la isla de Kauai[32].

Es interesante que S. Percy Smith resalte en modo indirecto que Tauai - el antigüo nombre de la actual isla Kauai del archipiélago estadounidense de las Hawái – podría estar referido al Tahuantinsuyu (y no viceversa). Tawai – aparentemente el Tahuantinsuyu - sería, pues, segun el antiguo mito maorí, el lugar de origen del héroe Tiki, quien habría visitado una isla en Polinesia con su esposa Pani y habría enviado a ésta de vuelta a Suramérica para obtener el "kumara" y transplantarlo en Polinesia, en un período *anterior* al poblamiento de la isla de hawaiana de Kauai. Tawa – que significa "cuatro" en lengua quechua, y forma parte del término "Tahuantinsuyu" (o 'Tawantinsuyu'), que quiere decir: "los cuatro reinos" – sería así el origen toponímico de importantes islas de Oceanía que se encuentran dentro de la *ruta andina de Hawaiki*. De hecho, como sería de esperarse en un escenario ancestral de expansión andina en Polinesia, toponimios de fuerte resonancia quechua –y, al mismo tiempo, de vaga etimología maorí – abundan por todo el Pacífico sur. Estos incluyen el atolón de Tupai, *te ava nui o Tupa* (el gran estrecho de Tupa) y Akamaru en la isla de Mangareva, las islas de Puka-Puka en Samoa, y las islas de Abemama y Beru en Kiribati.

Mención especial merece Nueva Zelanda, en cuya isla norte podemos hallar toponimios de posible proveniencia quechua como: Puketapu, Pukeiti, el volcán Pukeonaki, Kaitaia, Waikato, Waytara, Tawa, Waitapu Rangitoto, y Tapakakanga, en muchos de los cuales se han hallado restos de edificaciones pétreas muy antiguas como la muralla de Kaimanama, que son de inexplicable origen para los maoríes pero que evocan fuertemente el estilo megalítico de construcción andino. Asimismo en la isla sur de Nueva Zelanda – llamada "waka maui" en tiempos ancestrales – tenemos: Kaikoura, Waimakariri, Oamaru, Kaitangata, Waipapa, Ruapuke, Wakapata, Waitaha, Kumara, Punakaiki y muchos otros toponimios de posible origen andino. Adicionalmente, una hermosa playa con grandes piedras de color naranja en Tasmania, se denomina "larapuna" mientras que en Australia, los mitos creacionistas – llamados, en lengua inglesa: "The Dreaming" - de los pobladores originales de piel negra y cabello crespo, hablan de Altjira Mara, un héroe fuerte de piel roja, larga cabellera, piernas enjutas "como las del ave emu", que posee muchas esposas de piel roja y muchos hijos e hijas[33]. Esta serie de indicios ancestrales y toponímicos hacen sin duda deseable el desarrollo de investigaciones etimológicas en el futuro que puedan dilucidar su verdadero origen lingüístico y cultural en un

32. SMITH, op. cit.
33. WIKIPEDIA. The Dreaming. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://en.wikipedia.org/wiki/The_Dreaming



contexto de creciente evidencia en favor de la ruta andina de Hawaiki en Oceanía.

Asimismo, es posible encontrar por doquier a lo largo de la ruta oceánica de Hawaiki, restos de templos, trilitos y altares megalíticos cuya factura evoca fuertemente una conexión estilística y arquitectónica andina. Los *ahu* de Oceanía (un término que evoca la palabra aymara "ahuatiri" que significa: pastor[34]) así como los *langi* de Tonga, constituyen pirámides escalonadas de piedra cuyas plataformas cuadrangulares, llamadas *pae-pae* en muchas islas de Polinesia (nombre con que también se refieren a las balsas) recuerdan en todo detalle a los ushnus piramidales andinos que eran asimismo utilizados con fines ceremoniales.

Los ya mencionados estudios genéticos de Ioannidis *et al*[35], así como las numerosas expediciones de suramérica a Oceanía llevadas a cabo con éxito desde 1947 en réplicas de balsas prehispánicas (ver Tabla 1), han ofrecido evidencia final e incontrastable que una ancestral *ruta andina de Hawaiki* muy probablemente existió en Oceanía entre los siglos XIII y XV dC. Aquello que futuras iniciativas de investigación científica como el Proyecto BALSA deberán establecer – más allá de la verosimilitud de su existencia – es el cuadro integral de su evolución histórica, así como los alcances precisos de esta ancestral ruta oceánica andina, la cual se ha venido consolidando gradualmente en las esferas académicas como una de las fuentes de poblamiento independiente de Oceanía, conjuntamente con la austronesia, la melanesia y la polinésica.

V – La civilización andina como súperpoder marítimo ancestral en el Océano Pacífico

La posible existencia de ancestrales rutas marítimas amerindias de poblamiento y de comercio con Oceanía, ha sido tradicionalmemente recibida con escepticismo - y hasta con cierta hostilidad - en una serie de ambientes académicos, especialmente anglosajones. Ya el año de 1910, el etnólogo neozelandés S. Percy Smith, luego de registrar claros elementos etnohistóricos, etimológicos y botánicos que apuntarían hacia los territorios suramericanos de la civilización andina como el origen del mítico *hawaiki* y del *kumara*, asombrosamente señala, en ese mismo texto, que:

> "…the evidence gathered by De Candolle seems to show that Central America is the part where [the kumara] grows spontaneously, and therefore must be its native habitat [...] If we could, however, find a country - say in Indonesia or that neighbourhood – where the kumara grows wild, it would with more probability be the Hawaii [sic] referred to in the chant [...that sings: "Hawaiki is the land where the kumara grows spontaneously" …]

> "…la evidencia ofrecida por De Candolle parece demostrar que América Central es donde [el kumara] crece espontáneamente y por lo tanto ése debe ser su hábitat nativo [...] Sin embargo, si nosotros pudiéramos encontrar un país – digamos en Indonesia o en sus alrededores – donde el kumara

34. BERTONIO, Ludovico. Vocabulario de la lengua aymara. Arequipa: Ediciones El Lector. 2006, p. 439.
35. Ioannidis et al., op. cit.



> crecierа espontáneamente, ese lugar sería, con mayores probabilidades, el Hawaii [sic] al que se refiere el cántico [...que reza: "Hawaiki es la tierra donde el kumara crece espontáneamente" ...][36]

La "hipótesis" del neozelandés causa sonrojo ajeno por lo evidentemente acientífico - y posiblemente prejuiciado - de su enunciado. Sin embargo, algunas décadas más tarde, tenemos las célebres anécdotas de un joven Thor Heyerdahl quien confiesa haber emprendido su legendaria travesía en la balsa *Kon-Tiki*, en parte exasperado por el rechazo - que él calificó de irracional - por parte del consenso académico estadounidense de aquella época hacia su hipótesis que la Suramérica prehispánica andina habría sido una de las fuentes tempranas de poblamiento de Oceanía[37]. Lo más desconcertante es constatar, aún en pleno 2020, la existencia de textos de autores académicos que parecen poner en duda la evidencia genética reciente que demuestra en modo contundente la existencia de contactos prehispánicos entre los pueblos andinos y aquellos polinesios[38]. Causa perplejidad este infundado escepticismo que parece apoyarse en las siguientes falacias: a) "que no existirían restos arqueológicos andinos en polinesia;" b) "que no existirían registros históricos de navegación oceánica de larga distancia por parte de amerindios prehispánicos;" y c) "que no existió una tecnología prehispánica andina para la navegación transpacífica." La existencia generalizada de este tipo de falacias en ámbito académico, sugiere que parte importante de la literatura científica en esta área – especialmente aquella de procedencia anglosajona - ha omitido sistemática e inexplicablemente la consulta de numerosas y fundamentales fuentes históricas y científicas acumuladas durante los ùltimos 500 años. Aún cuando sea posible objetar que esta situación se debe a que dichas fuentes fueron originalmente escritas en lengua castellana, cabe resaltar que incluso algunas de las más antiguas fueron traducidas al inglés desde hace cientos de años[39].

V.1 – Evidencia histórica y arqueológica de la navegación oceánica andina prehispánica.

La existencia de una gran actividad marítimo-comercial oceánica y fluvial precolombina en el *litoral pacífico ecuatorial* - una amplia zona que abarca desde Tumaco, en Colombia, hasta la región de Piura en el Perú – ha sido ampliamente documentada desde el s. XVI por numerosos autores que destacan el uso de una pluralidad de embarcaciones, principalmente: canoas, balsas de madera, y balsas de juncos o de totora[40]. Esta floreciente actividad marítima prehispánica se extendió hasta las costas centrales y meridionales del Perú y del norte

36. SMITH, op. cit.
37. HEYERDAHL, Thor. Kon Tiki: Across the Pacific in a raft. Nueva York: Simon & Schuster. 1990.
38. Ver, por ejemplo: MATISOO SMITH, Lisa. Did ancient Americans settle in Polynesia? The evidence doesn't stack up. [Consulta: 23 de diciembre de 2020]. Disponible en: https://www.laosnews.net/news/265753713/did-ancient-americans-settle-in-polynesia-the-evidence-doesnt-stack-up
39. Es el caso, por ejemplo, del estudio en cuatro volúmenes de la expedición hispano-francesa del siglo XVII de Jorge Juan y Antonio Ulloa —que incluye unas muy famosas descripciones de balsas de tipo prehispánico—, cuya traducción en lengua inglesa estaba ya disponible en una tercera edición el año de 1782, vale decir, menos de 40 años después de su publicación en castellano (Voyage to South America, by Don George Juan and Don Antonio Ulloa, London, printed for Lockyer Davis in Holborn, 1782). Para una introducción a las crónicas españolas antiguas en lengua inglesa, consultar: RESTALL, Matthew y Fernández-Armesto, Felipe. The Conquistadors: A very short introduction. Oxford: Oxford University Press. 2012.
40. ALCINA FRANCH, José, ALONSO SAGASETA, Alicia, BOUCHARD, Jean-François y GUINEA BUENO, Mercedes. Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial. En: Revista Española de Antropología Americana. 1987. Nro. XVII, p. 35-73.



de Chile, incluyendo el Río Rímac y los puertos de Chincha, Ilo y Arica[41]. Los hallazgos de restos arqueológicos prehispánicos de las culturas Moche, Chimú, Chancay e Inca (que incluyen: textiles, cerámicas, tallas de madera, orfebrería de plata estampada, utensilios de pesca, y objetos metálicos), llevados a cabo en Las Islas Galápagos y en las islas guaneras del litoral peruano – tales como: Lobos, Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, San Lorenzo, Pachacámac, Asia, y el Grupo Chincha - provienen de numerosas excavaciones arqueológicas peruanas, estadounidenses y noruegas, llevadas a cabo en 1907, 1908, 1920, 1948, 1953, 1978, 1979, 1995, y 1997. Es importante señalar que estos hallazgos arqueológicos incluyeron el descubrimiento de una balsa pre-incaica en 1997:

> Según datos proporcionados por el señor Carlos Beleván Mesinas al Museo Naval (octubre de 1997; Fortunic com. per.), durante una visita realizada junto a un grupo de profesionales de la ex-compañía administradora del guano a la Isla Lobos de Tierra, hallaron "una balsa de origen preinca", la cual fue extraída entre las capas de guano confeccionándose un petipié de la nave (descripciones de la nave) y una maqueta, la cual se encuentra hoy en las instalaciones del Museo Naval del Callao.
>
> Al interior de la balsa se hallaron una Alanza de palo de algarrobo", "cuatro flechas del mismo material". A un arco hecho de caña" y "fragmentos de cerámica no pulidos con residuos de un líquido espeso oleaginoso con color y olor de asfalto" que, según información de entendidos, serviría para calafatear la nave.
>
> Según Beleván, tras conversaciones "con un arqueólogo de Lambayeque", esta balsa pertenecería a la cultura Sicán o Lambayeque, lo cual es probable por las sugerencias iconográficas del diseño de la vela de la nave, las cuales también se asemejan a diseños Chimu[42].

Las actividades de hallazgo de construcciones preincas e incaicas tales como santuarios (o "huacas"), así como la extracción de objetos prehispánicos en las islas del litoral peruano y ecuatoriano, están debidamente atestiguadas desde los siglos XVI y XVII. Dan fé de ello las crónicas españolas de: Miguel Cabello de Balboa (1586), Sarmiento de Gamboa (1572), Martín de Murúa (1616), Cristóbal de Albornoz (1581), José de Arriaga (1621), Fray Antonio de la Calancha (1638) y Fernando de Avendaño (1649). Asimismo, historiadores como María Rostworowski, Francisco Yábar Acuña, y Jorge Ortiz-Sotelo; y arqueólogos como Mac Kay y Arana han llevado a cabo, en tiempos modernos, un registro sistemático de estos hallazgos arqueológicos[36,43]. La abundante literatura histórica, arqueológica y antropológica de que disponemos establece sin lugar a duda la gran importancia económica y religiosa de las islas del litoral peruano y ecuatoriano en tiempos prehispánicos. Así pues, la Isla de

41. MAC KAY, Martín y ARANA, Patricia. Información etnohistórica y evidencias arqueológicas en las islas del litoral peruano: La naturaleza sagrada de las islas. En: Boletín del Instituto Riva-Agüero. 1999. Nro. 26, pp. 403-416 (este artículo también fue publicado en la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, nro. 17, 1999).
42. *Ibid*., p. 409.
43. ROSTWOROWSKI, María. Urpayhuachac y el "símbolo del mar". En: *Arqueología PUCP: Boletín del Seminario de Arqueología*. 1973. Nro. 14, pp. 13-22.



San Lorenzo – antiguamente denominada Sina o Sián - habría sido el inicio - o el fin - de un ceque liminar incaico. Son además algunos de los cronistas más antiguos – como Cabello de Balboa, Sarmiento de Gamboa y Martín de Murúa – quienes registran los viajes transpacíficos de las flotas de balsas tumbesino-manteñas así como la expedición a Oceanía de Túpac Yupanqui. En este contexto, los restos arqueológicos del Ahu Vinapú de la Isla de Pascua se revelan tan similares en todo a los muros incas del Cusco imperial, que las únicas dos teorías alternativas a su origen incaico - que los edificaron los isleños pascuences que luego habrían poblado suramérica llevando consigo dicha tecnología de construcción; o que fueron erigidas por alienígenas extraterrestres - aparecen como evidentemente absurdas.

V.2 – El SNG o Sistema de Navegación por medio de Guaras (Guara Steering System – GSS)

Finalmente, está el factor central de la tecnología de navegación por medio de balsas. Es bien sabido que incluso Thor Heyerdahl hipotizó que los antiguos marineros andinos habrían navegado simplemente "a la deriva" sin mas ayuda que las corrientes marinas superficiales y el viento. Asimismo, durante su célebre travesía en balsa de Perú a Polinesia, el explorador noruego solo descubrió por accidente el uso de las guaras[44]. Sin embargo, tanto las balsas andinas como su admirable sistema de gobierno en alta mar por medio de guaras, fueron ya notados en el s. XVI por el milanés Girolamo Benzoni así como por los conquistadores españoles Pedro Pizarro y Miguel de Estete[45]. Posteriormente, en 1748, los Tenientes de Navío españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en su calidad de miembros de una importante expedición naturalista hispano-francesa en América, ofrecieron una meticulosa descripción de las balsas andinas de tipo prehispánico, así como de su sorprendente sistema de navegación por medio de guaras (SNG):

> Compónense estas balsas o jangadas de 5, 7, o 9 palos de una madera que, aunque allá no la conocen por otro nombre que el de *balsa* los indios del Darién llaman *pucro* y según toda la apariencia ha de ser lo que los latinos entienden por *férula* de que hace mención Columela, etc. Con esta madera forman la jangada o balsa y sobre ella un soler o tillado o piso, L, de caña, en la cual construyen un cubierto a dos aguas, como C, en lugar de palo con la vela, la arbolan con una cabria de dos mangles, en la manera que lo representa D, y en las que tienen triquete, otra de la misma forma. En estas balsas no sólo navegan en el río, sinó también en el mar, por donde hacen la travesía hasta Paita. Su tamaño es vario y su uso y destino también; unas tienen para la pesca, otras sirven para el tráfico del mismo río y otras más, primorosamente fabricadas para el transporte de las familias y casas de campo donde van con todas las comodidades que pudieran tenerse en una casa. Toda la unión de los palos que componen esta especie de embarcación se hace por medio de bejucos con los cuales se amarran unos contra otros y con los tRavEsaños que cruzan por arriba tan fuertemente, que resisten a las marejadas en las travesías

44. HEYERDAHL, op. cit.
45. ALCINA FRANCH, ALONSO SAGASETA, BOUCHARD y GUINEA BUENO, op. cit.



de las costas de Tubes a Paita. La carga que soportan las balsas es de 400 a 500 quintales[46].

En la descripción de Juan y Ulloa se establecen claramente los cuatro elementos básicos para la navegación de estas balsas, a saber: las velas (*huampu purichiqquen ppachha*); el remo (*hampup Kayhuyna purichina*); el áncora (*potala*); y las guaras. Estas últimas constituyen el elemento central del sistema de gobierno de la balsa andina (SNG) y son descritas como: "tablas de tres o cuatro metros de largo y medio metro de ancho que se ponían en propa y popa y se gobernaba la balsa bajando unos y alzando otros con lo que las balsas podían navegar contra el viento[47]". De este modo, la sorprendente capacidad del SNG para gobernar a voluntad una balsa de tipo prehispánico en alta mar es recogida en detalle por Juan y Ulloa en 1748:

Esta embarcación navega y bordea cuando tiene viento contrario, lo mismo que cualquiera de quilla y va tan segura en la dirección del rumbo que se le quiere dar, que discrepa muy poco de él, esto lo logra con distinto artificio que el del timón y se reduce a unos tablones de tres o cuatro varas de largo y media de ancho, que llaman guares, los cuales se acomodan verticalmente en la parte posterior o popa, y en la parte anterior o proa, entre los palos principales de ella, por cuyo medio y el de ahondar unos en el agua y sacar alguna cosa otros, consiguen que orse, arriba, vire a bordo, por delante o en redondo y se mantenga a la capa, según conviene a la faena para eí intento. Invención que hasta entonces se había ignorado en las cultas naciones de Europa»[48].

Así pues - aún cuando ya en 1526 el piloto Bartolomé Ruíz parangonó indirectamente a las balsas con las carabelas castellanas - mas de dos siglos después de este primer avistamiento europeo de una balsa prehispánica, los naturalistas españoles Juan y Ulloa no dejan duda alguna acerca de la completa maniobrabilidad que el SNG otorgaba a dichas balsas en alta mar. Éstos observaron en 1748 como dicho sistema de navegación por medio de guaras, desconocido en Europa, era capaz de mantener perfectamente el rumbo y la dirección de las balsas en alta mar, así como navegar con viento contrario al igual que los navíos europeos "de quilla." Aún cuando se ha estimado que, con viento contrario, una embarcación de tipo balsa tiene la necesidad de navegar con un zigzag mas amplio con respecto a un velero moderno con quilla y velas adecuadas, ambos tendrían una ruta directa con el viento de popa[49].

V.3 – La importancia socioeconómica de los comerciantes balseros del s. XVIII y XIX

Las expedición de Juan y Ulloa, así como la de Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra llevada a cabo hacia fines del s. XVIII, demuestran que, casi 300 años después del segundo viaje de descubrimiento de Dn. Francisco Pizarro al Tahuantinsuyu, las balsas de tipo prehispánico seguían siendo vitales para el comercio y la navegación en puertos peruanos tan importantes como el de Paita. El holandés Joris Van Spilbergen,

46. Ibíd., p. 45.
47. Ibid. p. 46.
48. Ibid. p. 47.
49. Ibid. p. 67.



quien a su paso por Paita dejó una ilustración en la que aparece una balsa (ver Fig. 2), permite demostrar - comparando dicha representación con el dibujo de Juan y Ulloa en la Fig. 1 - que su diseño esencial se mantuvo inalterado por mas de un siglo.

Sin embargo, lo mas notable aquí no solo es constatar la continuidad histórica del uso de las balsas en el litoral peruano y ecuatoriano hasta los albores del s. XIX. Sobre todo sorprende el comprobar que los navegantes balseros nativos de ciudades portuarias tan importantes económicamente como Paita y Colán, pudieron controlar, probablemente hasta bien entrado el s. XIX, un comercio extremadamente lucrativo con los ciudadanos españoles asentados en dichas ciudades. Este comercio se llevaba a cabo en balsas, y consistía en el abastecimiento de agua, sal y víveres, así como el intercambio de objetos asiáticos provenientes del contrabando con mercaderes franceses (y de otras nacionalidades europeas) que seguían una ruta desde Saint-Malo hasta Oceanía, abasteciéndose en puertos españoles del Pacífico. El historiador mejicano Mariano Bonialian observa que este circuito era tan rentable que, entre 1680 y 1718, el contrabando francés fue mucho mayor que el comercio legal español[50]. Este lucrativo comercio permitió a un amplio sector social de comerciantes nativos balseros de Colán, Paita y otras ciudades del litoral peruano-ecuatoriano, gozar de una notable autonomía económica como resultado de la importante acumulación de riquezas que incluían: esclavos de origen africano, vestimentas finas del Lejano Oriente, numerosas propiedades inmobiliarias, grandes ahorros en moneda de plata, e imponentes flotas de balsas para el comercio, la pesca y la recreación[51,52]. La documentación histórica acumulada durante los últimos 500 años hace posible constatar que, bien entrado el s. XIX, los navegantes balseros del litoral peruano-ecuatoriano parecen haber representado una opulenta clase capitalista mercantil de origen nativo y popular que recuerda a los ricos cacicazgos prehispánicos tumbesino-manteños que le precedieron[53].

VI – Comentarios finales

En conclusion, es posible hipotizar, sobre la base de la evidencia multidisciplinaria de que disponemos, que las naciones prehispánicas del litoral peruano-ecuatoriano habrían evolucionado históricamente hasta constituír un *súperpoder marítimo interoceánico andino* en el Pacífico tropical. Esta potencia marítima ancestral andina habría alcanzado su apogeo entre los siglos XIII y XV dC, época en la cual sus flotas de balsas a vela y guaras (SNG) habrían ejercido un control deliberado y sistemático de lucrativas rutas marítimas comerciales transpacíficas. Sin embargo, a diferencia de sus antepasados precolombinos, la acaudalada clase mercantil colonial de navegantes balseros indígenas practicó, en el Perú de los siglos XVIII y XIX, un capitalismo comercial que, si bien fue extremadamente rentable, se

50. BONIALIAN, Mariano Ardash. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. Ciudad de México: El Colegio de México. 2012, p. 232.
51. Ibid. p. 235-241.
52. ROSTWOROWSKI, María. Testamento de don Luis de Colán, curaca en 1622. En: *Obras completas de María Rostworowski. Volumen III: Costa peruana prehispánica* (pp. 181-218). Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2004.
53. JARAMILLO ARANGO, Antonio. Navegación indígena en el Puerto de Paita. Abasto y contrabando. Bulletin de l'Institut Français d'Ètudes Andines. 2019. Vol. 48, nro. 1, pp. 39-55. DOI: https://doi.org/10.4000/bifea.10397



mantuvo en la ilegalidad y en la marginalidad socio-económica con respecto a las estructuras político-legales virreinales – y luego republicanas. Es interesante observar aquí la existencia de una sugestiva analogía con la así llamada "economía informal" de origen prevalentemente popular que, en el Perú y en otros países latinoamericanos, ha llegado a representar, desde los albores del presente milenio, una proporción muy significativa del Producto Bruto Interno (PBI) de dichas naciones, mobilizando masivos recursos económicos y generando gran riqueza en sectores que han sido eufemística y/o peyorativamente referidos como "artesanales" e "informales" con respecto a los sistemas estatales de organización socio-política y legal vigentes a lo largo del s. XX[54].

Esta última observación nos permite una reflexión final. En la cosmovisión andina, se sostiene que un catastrófico *pachacuti* ocurre cada vez que un ciclo de destrucción de 500 años finaliza para dar inicio a un nuevo ciclo creativo de 500 años – y así sucesivamente[55]. En esta danza cíclica y eterna de destrucción y creación de la *pacha* (palabra que significa: tiempo-espacio en lengua quechua), el *pachacuti* se revela como el heraldo formidable de un retorno cósmico hacia un devenir ya entrevisto. La aciaga tarde del 16 de Noviembre de 1532, en la *Cancha* – Plaza Mayor – de Cajamarca, el conquistador español Dn. Francisco Pizarro capturó sorpresivamente al Sapa Inca Atabalipa, hecho desastroso que fue interpretado por sus súbditos – los "hijos del Sol" – como un terrible *pachacuti* que anticipaba un doloroso ciclo de 500 años de inexorable declive para ellos y para sus descendientes. El cual, tristemente, se verificó[56].

Sin embargo, el mito del *pachacuti* ofrece también a los ancestrales pueblos andinos una feliz metáfora en este nuevo milenio, en un momento sugestivo en que nos aprestamos a conmemorar los 500 años de la hecatombe de Cajamarca. Es gratificante imaginar que, luego de las trágicas crisis socioeconómicas del Perú durante las décadas de 1980 y 1990, nos encontremos hoy *ad portas* de un significativo cambio de paradigma en la región andina, y que un nuevo ciclo de positiva creatividad se haya iniciado en los albores del s. XXI.

En este contexto, el Proyecto BALSA, que ha sido aquí descrito como iniciativa estratégica, científica y cultural de elevado impacto, adquiere una dimensión adicional potencialmente simbólica e inspiradora tanto para la MGP - gloriosa heredera de las hazañas marítimas tahuantinsuyanas y virreinales - como para las numerosas comunidades pesqueras artesanales de nuestro litoral que hoy ocupan el lugar de los brillantes cacicazgos balseros prehispánicos y coloniales. Son estas instituciones y colectividades las que deberan recoger el reto de revivir y renovar, en el contexto de un mundo globalizado por la tecnología, los valores ancestrales de una antiquísima tradición marítima y oceánica de gran vitalidad que exige hoy su espacio natural de expresión.

---

54. SALAZAR-XIRINACHS, José Manuel y CHACALTANA, Juan (Eds.). *Políticas de formalización en América Latina: Avances y desafíos*. Lima: OIT. 2018.
55. Ver: MARÍN-DALE, Margarita. *Decoding Andean mythology* (Kindle Locations 2318-2321). University of Utah Press. Kindle Edition. También consultar: WEBB, Hillary S. *Yanantin and Masintin in the Andean world: Complementary dualism in Modern Peru* (Kindle Locations 1978-1983). University of New Mexico Press. Kindle Edition.
56. LAVALLÉ, Bernard. *Francisco Pizarro. Biografía de una conquista.* Lima: Institut Français d'Études Andines, Instituto de Estudios Peruanos, Embajada de Francia en el Perú e Instituto Riva-Agüero.



Bibliografía

- ALCEDO, A. de, 1788 – *Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales ó América, es a saber: de los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra-Firme, Chile, y Nuevo Reyno de Granada*, Tomo IV, 609 pp.; Madrid: Imprenta de Manuel Gonzalez.
- ANDRITZKY, W., 1987 – Balsas de la costa norte del Perú antiguo y actual. *Boletín de Lima*, año 9, vol. 49: 33-41.
- BENZONI, G., 1985 – *La Historia del Nuevo Mundo (Relatos de su viaje por el Ecuador, 1547-1550)*, IV + 135 pp.; Guayaquil: Banco Central del Ecuador.
- BONIALIAN, M. A., 2012 – *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784),* 490 pp.; México, D. F.: El Colegio de México.
- DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio. *Túpac Yupanqui Descubridor de Oceanía*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, Abril del 2006.
- ELÍAS LEQUERNAQUÉ, J. P., 2008 – Don Sebastián de Colán y Pariña y sus ancestros: caciques de dos pueblos de la costa del corregimiento de Piura (s. XVI-XVII). *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 37 (1): 151-161.
- ESTETE, M. de, 1918 – Noticia del Perú (1535). *Boletín de la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos Americanos*, tomo 1, n.° 3: 312-335.
- FAVILA VÁZQUEZ, M., 2016 – *Veredas de mar y río. Navegación prehispánica y colonial en Los Tuxtlas, Veracruz*, 286 pp.; México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- HAGEN, V., 1992 – *Los Mayas, la tierra del faisán y del venado*; México, Joaquín Mortiz, Grupo Editorial Planeta.
- HAKLUYT, R., 2015 – The prosperous voyage of worshipful Thomas Candish of Trimley in the County of Suffolk Esquire, into the South Sea, and from thence round about the circumference of the whole earth, begun in the year of our Lord 1586, and finished 1588. In: *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe*: 23-52; Londres: Penguin Classics.
- HERNÁNDEZ, E., 1996 – *Vocabulario en lengua castellana y mexicana de fray Alonso de Molina. Estudio de los indigenismos léxicos y registro de las voces españolas internas*, XXIV + 457 pp.; Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- HEYERDAHL, T., 1990 – *Kon Tiki: Across the Pacific in a Raft*; Simon & Schuster.
- GARCILASO DE LA VEGA, I., 2007 – *Comentarios reales de los incas*, Lima: Cátedra.
- JARAMILLO, M., 2002 – El impacto de la apertura al comercio internacional sobre la economía regional del extremo norte peruano, 1780-1877. In: *Estado y mercado en la historia del Perú* (C. Contreras & M. Glave, eds.): 215-249; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M., 1885 – *Relaciones geográficas de Indias*. Perú, Tomo II; Madrid: Ministerio de Fomento.
- JUAN, J. & ULLOA, A. de, 1748 – *Relacion Historica del viage hecho de orden de S. Mag. a la America Meridional,* Primera Parte, Tomo Primero, 404 pp.; Madrid: Antonio Marin.
- LAVALLÉ, B., 2004 – *Francisco Pizarro. Biografía de una Conquista*, 264 pp.; Lima: Institut français d'études andines, Instituto de Estudios Peruanos, Embajada de Francia en el Perú, Instituto Riva-Agüero
- MOYA ESPINOZA, R., 1994 – *Breve historia de Piura. Tomo II, La Conquista en Piura*, 380 pp.; Piura: Instituto Cambio y Desarrollo, Editorial Pachacutec.
- PORRAS BARRENECHEA, R., 1937 – *Las Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*; Les Presses Modernes, París.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, 1726 – *Diccionario de Autoridades*, Tomo I (en línea). Disponible en http://web.frl.es/DA.html (consulta realizada el 6 de agosto de 2016).



- ROSTWOROWSKI, M., 2004 – Testamento de don Luis de Colán, curaca en 1622. In: *Obras completas de María Rostworowski, Volumen III. Costa peruana prehispánica:* 181-218; Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- SARMIENTO Y GAMBOA, P., 1988 – *Historia General llamada Índica. Historia de los Incas*. Madrid: Miraguano.
- SEARS, A. F., 1895 – The Coast Desert of Peru. *Journal of the American Geographical Society of New York*, vol. 27, n.º 3: 256-271. DOI : 10.2307/197312
- SPILBERGEN, J. van, 1906 – *The East and West Indian Mirror, being an Account of Joris van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617), and the Australian Navigations of Jacob Le Maire*; Londres: The Hakluyt Society.
- ZARAGOZA, J., 1885 – *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas Descubierta y Atrevida al mando de los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, 683 pp.; Madrid: Imprenta de la viuda é Hijos de Abienzo.
- ZÚÑIGA DE RIOFRÍO, P., 2011 – San Lucas de Colán, reliquia histórica y símbolo de transculturación. *Mercurio Peruano*, 524: 277-283.