Las balsas pre-incas

Jesús Torres Chavera

Después de una ardua aunque rutinaria semana de operaciones en la mar, nuestros submarinos y destructores ingresaron a la quieta bahía de Paita. Los primeros enfilaron su proa al muelle, en donde no tardaron en amarrar, en tanto que los segundos, cayendo algunos grados a estribor, fondearon frente al malecón; allí, bajo las palmas de coco, se habían congregado muchos lugareños para ver a los buques de "su" escuadra.

A bordo de una de las unidades de superficie, los hombres de la maniobra de proa dieron por concluida su faena, desperdigándose después por jardines y sollados. Sin embargo para los maniobristas de la brigada de guardia empezaba otra tarea, la del baldeo, en que premunidos de mangueras con agua dulce íbamos desprendiendo las delgadas costras de sal acumuladas en mamparos y cubiertas durante la travesía.

Con las máquinas y los equipos electrónicos ya sin energía, el rumor que nos acompañó desde el zarpe del Callao dio paso al silencio que, poco a poco, fue apoderándose de todo el buque y hasta podíamos escuchar el graznido de las gaviotas que revoloteaban por lo alto del trinquete.

En un santiamén el personal de franco formó en popa para la inspección por el oficial de guardia y al atracar al portalón la lancha que los transportaría a tierra la abordaron con agilidad. Los más entusiastas eran los "hijos del lugar".

Conservando el perfil del puerto desde la borda, éste se veía como arrinconado contra la falda arenosa de un cerro no muy alto. Allí no se distinguían grandes edificaciones. Hacia la derecha se destacaba un promontorio y en la parte superior una capilla de líneas modernas. La amplia bahía estaba como atenazada por el nuevo muelle del Terminal Marítimo, al norte, y por el herrumbroso espigón del antiguo muelle fiscal, al lado sur. Casi entre ambos el malecón se apreciaba orillado de cimbreantes cocoteros color verde-dorado que invitaban a desembarcar.

No se necesitaba mucha imaginación para pensar que en aquel momento cebicherías y chicerías habrían de estar colmadas de parroquianos y marinos dando cuenta ya de potajes y jaleas de los más apetitosos

"pejes", mientras que la chicha y el clarito serían consumidas en "cantidades navegables".

Por la tarde, antes del ocaso, algunos tripulantes que permanecimos a bordo observamos con interés cómo se aproximaba lentamente, pero con gran maniobrabilidad, una pequeña y peculiar embarcación confeccionada de tres palos centrales de regular grosor y dos más delgados a los costados. Encima se encontraban dos personas de pie vistiendo sólo truzas; una de ellas, en la parte posterior, agarraba un grueso tablón que iba incrustado entre los palos; la otra, con los brazos en alto, mostraba dos zartas de peces. Después de abarloarnos en popa nos ofrecieron pescado en trueque. Más tarde nos enteraríamos de que se trataba de una costumbre de vieja data realizada por los pescadores del pletórico mar paiteño.

No obstante ser éste un hecho trivial, nos intrigó. Nos preguntábamos cuál sería el origen de aquella tan singular balsilla de los curtidos pescadores. Sin embargo, el tiempo pasó y aquella estampa marina, que tuvo como escenario nuestro litoral norte, quedó fijada en algún rincón del subconciente.

No hace mucho la pregunta afloró nuevamente y, por fortuna, en esta oportunidad encontramos esclarecedoras respuestas en el Tomo II – Volumen 2 de la *Historia Marítima del Perú,* escrito por Herman Buse de la Guerra, así como en otros interesantes textos de los que hoy, para el presente artículo, hemos querido extraer algunos párrafos y comentarios.

***

Todo induce a pensar que el origen de las balsas de palos que desde tiempos inmemoriales navegaron frente a la costa occidental de América del Sur y hasta mucho más allá, procedía de la exuberante floresta amazónica; allí, en sus húmedos bosques, abunda el árbol que da el palo de balsa y crece en forma espontánea en los territorios de Perú, Ecuador, Colombia y Panamá, siendo por lo tanto inicialmente almadías de uso fluvial que más tarde serían adaptadas para navegar en el mar, para lo cual se hubo de modificar parte de su estructura. También se le agregó velamen y se le creó un original sistema de gobierno, de lo cual después trataremos.

El sabio alemán Augusto Webergauer, autor de *El mundo vegetal de los Andes Peruanos,* expresa que los árboles citados, llamados también Huampo "acompañan a los ríos de la montaña y de allí suben a los valles interandinos del Marañón y del Utcubamba", agregando que se les encuentra en "playas anchas que acompañan al Utcubamba, entre el pueblo de Leimebamba y el puente de Chachapoyas".

Pero desde el remoto pasado pre-Inca, fue la cuenca hidrográfica del Guayas de donde mayormente se extrajo este apreciado árbol, costumbre que heredaron los pueblos de los llanos del Tahuantinsuyo. Tal opinión es sostenida, entre otros distinguidos estudiosos, por el etnólogo noruego Thor Heyerdahl, "el árbol de balsa crece en el Perú, pero solamente al otro lado de la cordillera de los Andes, de manera que los navegantes del tiempo de los Incas iban a lo largo de la costa hasta el Ecuador, donde derrivaban árboles de balsa justamente a las orilla del Pacífico. Nosotros decidimos hacer lo mismo".

Como se recordará, Thor Heyerdahl y cinco compañeros construyeron en 1947 una balsa igual a la usada por los navegantes pre-incas e incas y, zarpando del Callao, alcanzaron en 101 días la pequeña isla de Raroia, ubicada al NO de las islas Tuamotú (Polinesia), ¡en pleno océano Pacífico y a 4,300 millas de su puerto de origen! Ellos trataban de demostrar la hipótesis de extensas travesías efectuadas desde las costas sudamericanas a través de dicho mar... ¡y lo consiguieron!

La representación pictográfica más antigua de aquellas balsas sudamericanas que se conoce sería la que existe en el Museo Amano (Miraflores) y que según el historiador Herman Buse de la Guerra, se trata de "un vaso mochica excepcionalmente valioso de la fase transición al Tiahuanaco, profusamente decorado con pintura de siete colores en la base globular... parece mostrar la figura de una balsa... balsa grande de troncos de madera para la navegación oceánica".

Pero creemos menester incluir también aquí teorías opuestas a las anteriores y que ponen en duda el autoctonismo de aquellas embarcaciones, postulando que son de procedencia foránea.

Estas teorías, conocidas como difusionistas, son las del estadounidense James Hornell y del ecuatoriano Emilio Estrada. El primero de los nombrados expresa la posibilidad de que estas balsas hayan llegado desde Asia Oriental "mediante la difusión a lo largo de la costa por las islas Aleutianas, Alaska y la costa oeste de América". Por su parte, el segundo ha destacado "el parecido y la posible vinculación de las balsas de la costa de Manabí (Ecuador) y las que se usan desde los comienzos de la era cristiana en China". El señor Estrada se apoya en los estudios de Shun-She Ling publicados en 1956 en el Boletín del Instituto de Etnología de la Academia Sinica de Nanking. Las balsas de Formosa descritas por Ling y en uso desde los comienzos de la era cristiana, consisten en grandes plataformas de once varas de bambú gruesas, con mástil y vela y unas tablas entre las cañas de bambú colocadas verticalmente, las mismas que se hunden en el agua para dirigir la navegación.

Como vemos, existen diversos planteamientos que tratan de dar una respuesta, y aunque la controversia sobre el origen de la balsa sudamericana no haya terminado, una cosa es incontrovertible: su gran capacidad marinera, y esto debido al material de la que estuvo confeccionada, nos referimos al árbol de palo de balsa.

Este árbol que crece en los bosques húmedos, pertenece a la familia de las Bombaceas (género Ochroma) y existen varias especies: *Ochroma Logopus, Ochroma Peruviana y Ochroma Piscatoria,* esta última oriunda del Ecuador, encontrándosele actualmente no tan próxima como antes a los ríos Daule y Babahoyo y en "...las provincias de Esmeraldas, Guayas. Los ríos, siendo las áreas de Balzar y Quevedo las preferidas para la extracción de madera destinada a asuntos de la navegación".

Este material de construcción fue utilizado por nuestros aborígenes en la confección de plataformas flotantes denominadas "balsas", cuyo desarrollo está ampliamente favorecido por la precipita-

ción anual que en la temporada lluviosa (diciembre a abril) alcanza el 80%". También se encuentra en "...otras regiones tropicales del continente (parte de Colombia, Panamá y Costa Rica).

La principal característica de este árbol es tener un tallo recto de copa ancha; en algunos casos alcanza hasta 40 metros de altura y un metro de diámetro y recién cortado puede pesar una tonelada. El color de su corteza es ceniciento claro, sus grandes hojas tienen pronunciadas nervaduras y un largo peciolo; cuando florece presenta grandes y acampanadas flores rojas. Sus dos ventajas más importantes son su liviandad y su incorruptibilidad. Cuando el tronco es correctamente cortado y manipulado es capaz de estar sumergido más de dos años sin deteriorarse y su madera deshidratada es más liviana que la corteza del alcornoque (corcho), pesando aproximadamente tres kilos por pie cúbico.

En la actualidad, y a pesar de la fabricación de materiales sintéticos con características similares, se le utiliza en la industria como elemento aislante de calor y de sonido. También tiene un amplio mercado en los trabajos artesanales y en el área del modelismo, tanto áereo como naval.

"En quechua había dos vocablos para designar a las balsas; distinguían entre huampu, navío, balsa o barco (Gonzales Holguín, 1952: 174, 175, 141) confeccionada de madera (Domingo de Santo Tomás), de la balsa de juncos llamada Ccoo. Huampu fue entonces el vocablo con el que los antiguos moradores de la costa occidental de sudamérica designaron a sus originales embarcaciones. Y fue también por tradición oral cómo desde tiempo inmemorial y de generación en generación, se transmitieron los conocimientos para su uso y para el perfeccionamiento de su construcción.

Su manufactura se iniciaba seguramente cuando sus constructores llegaban a los lugares antes mencionados, eligiendo allí los troncos más aptos, especialmente árboles "hembras" y tratando de conseguir al menos uno más largo que el resto (luego veremos para qué). El corte debía efectuarse después de la temporada de lluvias y preferentemente durante la fase lunar menguante.

En cuanto el tronco había sido derribado se procedía a quitarle la gruesa corteza sin mellar la madera, para esto le aplicaban cortes en zig-zag desprendiéndola casi íntegramente, inmediatamente después se le sumergía en el río para evitar la deshidratación de sus células constitutivas, así como para que su savia neutralice la absorción del agua.

De las inmediaciones de donde se cortaba este árbol también se obtenían los largos y resistentes bejucos que más tarde se utilizarían, al igual que el agave y el henequén, como cabuyería en las diversas amarras; y en el caso de encontrar por allí árboles de mangle, cañas de bambú y palmas, igualmente los cortaban para servirse de ellos posteriormente, durante las fases finales de la construcción. Una vez terminada la fase de corte, todo este material muy bien ligado era enviado corriente abajo hasta alcanzar alguna playa tranquila en el litoral, donde se iniciaba el arma-

do de la embarcación y que a grandes rasgos trataremos de recrear.

***

Todo comenzaba cuando al palo madre –o palo de mayor dimensión–, al que previamente se le había devastado en punta en uno de sus extremos, se le agregaban a izquierda y derecha los otros más cortos y en forma decreciente, buscando la mejor y más natural juntura; a estos últimos palos se les devastaba un solo lado. Logrado este importante detalle se practicaban unas ranuras alrededor y cerca de cada extremo por donde habrían de ir las amarras que los ligarían fuertemente y además protegerían la cabuyería del continuo desgaste producido por el roce.

Armada así, esta infraestructura adquiría forma hidrodinámica, proa en punta y popa recta y la podríamos comparar con una mano extendida, donde el palo más largo resultaría ser el dedo medio. También podría llamársele cubierta baja o húmeda o tal vez "obra viva", ya que después habría de quedar media sumergida a causa del propio peso de los grandes troncos y porque sobre ella se edificaba lo que denominaríamos "obra muerta". Además, allí se estibaba el lastre.

Con la finalidad de dar mayor consistencia a esta primera cubierta de palos en número impar, se amarraban transversalmente y de manera intercalada y equidistante fuertes varas y otros palos de regular grosor; sobre estos últimos se construía a su vez un piso o cubierta que podríamos llamar principal o seca que se confeccionaba con las cañas de bambú previamente hendidas, aunque sin llegar a cubrir la totalidad de la primera cubierta.

El próximo paso consistía en erguir el armazón –también de cañas de bambú– en la parte central de la cubierta principal para el puente o caseta, cuyos mamparos y techo de dos aguas se cubrían de cañas que en algunos casos iban enteras, y en otros hendidas y entretejidas.

Finalmente este compartimento se protegía con hojas imbricadas de plátano o palma, utilizándose para cobijar a mercaderes y tripulantes salvaguardándolos de los chubascos y del fuerte sol; aquí también se acomodaban las diversas mercaderías y víveres con el mismo fin.

Al término de estos trabajos, que podríamos comparar con la obra viva, cubierta principal y puente, posiblemente se dedicaban a arbolar la embarcación. Esta importante etapa se iniciaba cuando instalaban en cada banda, delante del puente, hacia la proa, dos largos y resistentes palos de árbol de mangle unidos mediante fuertes amarras en la parte superior, formando un mástil bípode tensado con obenques a proa y popa. Este mástil llevaba asegurada horizontalmente una vara o verga donde se sostenía una gran vela que durante la navegación se ataba por el puño en ambas bandas.

Este imprescindible aditamento impulsor para las prolongadas travesías era de forma cuadrada –aunque se mencionan otras rectangulares– y eran confeccionadas de un algodón originario de la costa norte por los hábiles tejedores de esta parte de nuestro continente. El doble mástil y la vela formaban un aparejo seguro, apto para soportar los golpes más violentos del viento.

Con respecto al uso de velamen por los antiguos navegantes pre-incas e incas, esta idea tuvo sus detractores, quienes opinaban lo contrario, a pesar de que su utilización es referida por los españoles que llegaron a sus dominios. También existe un interesante comentario citado por el doctor Buse, y que en parte, dice: "Urteaga dio cuenta de un descubrimiento arqueológico muy importante..." hemos encontrado en nuestras investigaciones en las necrópolis de los alrededores de Lima y Pachacámac, largos lienzos, acordonados en sus extremos, con rodelas en los términos para el paso de los cables, y cuya forma y dimensiones inducen a creer que eran velámentes de las embarcaciones, enterrados junto al inteligente marino que la usó durante su vida".

Los elementos anteriormente descritos referidos a las embarcaciones de aquellos antiguos navegantes americanos nos dan una idea de las soluciones propias que tuvieron que buscar y que perfeccionaron a través de milenios, hasta llegar inclusive a la creación de un ingenioso sistema de gobierno en base a unas orzas de deriva llamadas *guaras,* que sustituían al timón.

Las *guaras* eran 5 ó 6 tablones de una madera dura, de perfil curvo y con un asa semicircular en la parte superior; medían aproximadamente dos metros de largo por sesenta centímetros de ancho y cuatro de grosor. Se les utilizaba introduciéndoselas o suspendiéndolas verticalmente –según se necesitara– por entre las rendijas que dejaban los troncos de la cubierta húmeda, y se les ubicaba tanto a proa como a popa, pero lejos del mástil. Con este sencillo procedimiento los tripulantes, valiéndose del viento con las velas y de las corrientes con las *guaras,* tenían la facultad de arrumbar a cualquier punto, inclusive contra el viento.

En la narración de su viaje a bordo del Kon Tiki, Heyerdahl nos relata su experiencia con las *guaras:* "metimos el tablón *(guara)* recuperado en una hendidura de popa, y en un segundo la Kon Tiki alteró su rumbo varios grados de Este a Noreste y siguió tranquilamente y sin variación en su nueva derrota..., con izar o arribar los tablones podíamos efectuar cambios de rumbo y mantenerlo estable sin necesidad de tocar la espadilla. Tal era pues, el ingenioso sistema de los incas. Habían ideado un simple sistema de balance en el cual la presión del viento en la vela hacía del mástil el pivote o fiel; los dos brazos eran la balsa a proa del mástil y la balsa a popa de éste. Si la superficie total de las orzas de popa era mayor, la proa giraba con el viento, pero si era mayor la superficie de las orzas de proa, era la popa la que giraba con el viento".

Podemos resumir diciendo que el uso de la vela sólo era posible por la existencia de las *guaras* y viceversa. Ambos aparejos sorprendieron desde el primer encuentro a los nautas del Viejo Mundo, quienes admiraron la capacidad –como en otros muchísimos campos– y el grado de desarrollo alcanzado por las antiguas civilizaciones de esta parte del mundo.

Sumándose a los artificios propios de toda embarcación, los ancestrales marinos de nuestro Mar del Sur también dispusieron de otro aparejo importante: la potala o ancla, que era confeccionada de piedra en forma alargada y simétrica,



Perfil de parte de América Central y del Sur mostrando, en un mapa antiguo, el área del tráfico de las balsas en las aguas del Océano Pacífico.

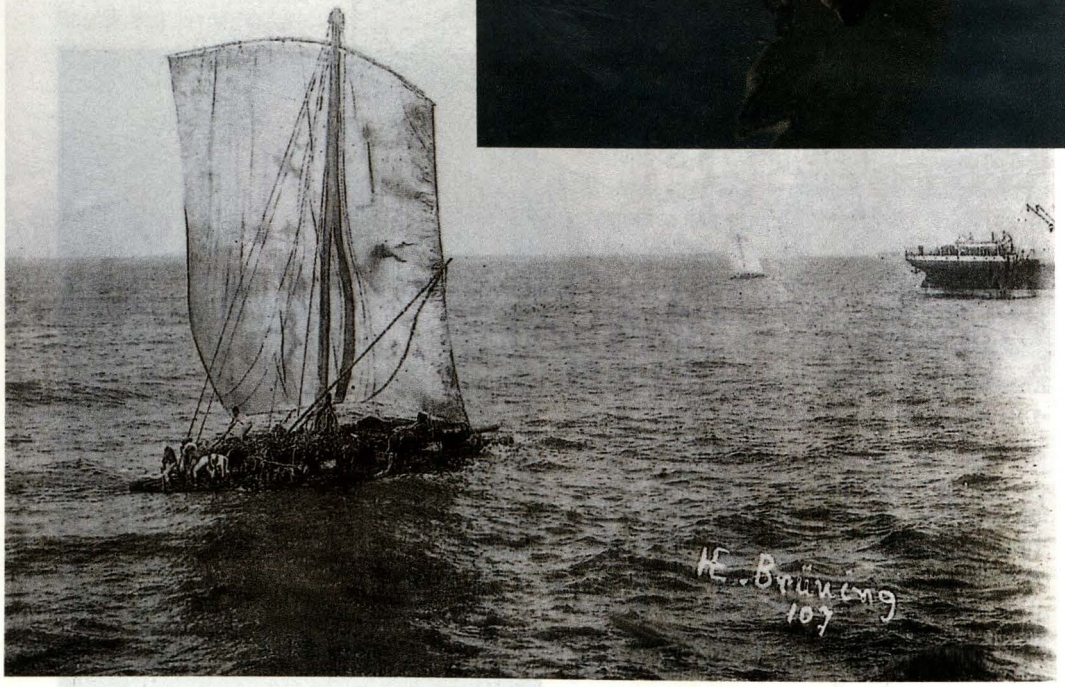


"...vaso mochica de siete colores (...), en la base globular parece mostrar la figura de una balsa (...) para la navegación oceánica", (Museo Amano).

Balsilla de pescadores de uso actual en nuestro litoral.



Puerto Pimentel. Documento gráfico, con dos balsas, obtenido por H. Bruning en 1894. A la derecha, un vapor de la época.



practicándole alrededor de la parte central una ranura por donde introducían el cabo que la aseguraba, evitando así el debilitamiento provocado por la continua frotación con el fondo. Al izar a bordo esta original variedad de ancla era seguramente estibada con su cabo perfectamente adujado en la cubierta baja para fondear sin contratiempo al llegar al lugar de arribada.

En lo comentado hasta aquí, varias veces hemos hecho mención de la utilización de amarras durante las diversas fases de construcción de aquellas antiquísimas embarcaciones, ello evidencia que también tuvieron un cabal conocimiento de la confección de la jarcia de labor o cabuyería. Como es bien conocido, fue proverbial el domino del arte textil por los pobladores de esta región sudamericana, por lo que esta especialización no les fue ajena a tal punto que tejieron muy buenos y resistentes cabos de diversa mena. Toda esta cabuyería provenía del reino vegetal pues se obtenía de las gruesas y largas hojas –de más de un metro– de cualquiera de las plantas de la familia de las amarilidáceas que crecían en este territorio, como el maguey, al agave, cáñamo, etc. Para un fin similar se utilizaban los largos bejucos de las plantas trepadoras de la zona boscosa de donde cortaban los palos de balsa (como ya mencionáramos) que eran tan resistentes, que según la afirmación del cronista Dionisio de Alcedo y Herrera "resistía tanto como la fibra alquitranada".

La cabuyería indica necesariamente el uso de nudos, entonces es lícito pensar que aquellos antiguos marineros dominaron el arte de los nudos, ya que ninguna unión, soporte o ensambladura era hecha con material metálico alguno. Y finalmente, cuando todos los pasos del laborioso proceso de construcción llegaban a su fin, acopiaban piedras de regular tamaño y peso que servirían como lastre, estibándolas en el espacio que quedaba entre la cubierta baja y la alta. Este era un detalle importante para las travesías en mar abierto y donde con mar gruesa las olas podían ser remontadas con seguridad a pesar de las toneladas de agua que barrían la cubierta, ya que el lastre hacía que la balsa navegue semisumergida.

Hasta aquí, podríamos suponer que esta embarcación, destinada tal vez a ignotas travesías, quedaba terminada. Muestras de gran regocijo, como por toda digna obra humana, habrían experimentado sus constructores al verla a flote y lista para su primer viaje.

***

Respecto al tamaño de estas balsas, sabemos gracias a las referencias transmitidas por viejos amautas, curacas y quipucamáyocs a los cronistas hispanos, que fueron construidas de diferentes dimensiones, con variadas características y para diversos usos. Veamos.

Balsas Pequeñas (más propiamente balsillas), formadas por 3, 5 ó 7 palos de balsa delgados asegurados por 2 travesaños, todo muy elemental y de rústico acabado. Servían específicamente para las faenas de pesca próximas a la costa, aunque en ocasiones podían aventurarse varias millas mar afuera. Generalmente se les impulsaba con un canalete de bambú y en algunas otras con una pequeña vela; su tripulación constaba de uno o dos pescadores *(chalwacamayoc,* en

quechua) que buscaban el sustento que les ofrecía la Mamacocha y a quien agradecían con ofrendas consistentes en frutas.

Estas balsillas para la pesca artesanal son utilizadas aún en la actualidad y las hemos podido ver personalmente en playas del litoral, desde Santa Rosa y Los Palos en nuestra querida Tacna, hasta aquella que viéramos en Paita y que comentáramos al inicio.

Balsas Grandes que, como ya lo anotáramos, fueron originalmente almadías introducidas en tiempos muy remotos desde la boscosa selva amazónica a la costa; su cubierta baja de hasta 28 x 12 metros se armaba con gruesos y largos palos llevando una caseta central de uno y hasta dos pisos. Inicialmente los palos que la formaban terminaban, tanto a proa como a popa, en una misma línea, pero he aquí que al iniciarse como embarcación marina sufre una interesante metamórfosis al dotársele de vela y al creársele las ya mencionada y sorprendentes guaras. Pero allí no terminó su enriquecimiento, porque recién al expandirse su utilización al sur del Golfo de Guayaquil podríamos decir que termina de perfeccionarse, ya que se le concibe en forma hidrodinámica, con el palo central sobresaliente y cortado doblemente en una de sus puntas en forma diagonal; siendo los poblados de Tumbes y Sechura centros balseros por excelencia.

Este tipo de balsa arqueaba en promedio 30 toneladas, alcanzando en algunos casos hasta 70, transportando además numerosos pasajeros. Su desplazamiento debío ser un tanto lento pero majestuoso y sus travesías de cabotaje menor las realizaba por las islas y pueblos del litoral llevando guano y otros productos. El cabotaje mayor lo efectuaban hasta Centro América, y por el sur debió llegar hasta aproximadamente 23 grados de latitud.

Con balsas de estas características se dice que el inca Túpac Yupanqui zarpó desde las costas de su extenso territorio hasta alcanzar algunas islas ubicadas en medio del océano Pacífico, como luego veremos.

Las grandes balsas sobrevivieron hasta 1925, existiendo un valioso testimonio gráfico captado en Pimentel, en 1899 por el ingeniero alemán Enrique Bruning, se trata nada menos que de fotografías donde se ven algunas de estas embarciones en cuya arboladura una vela combada por el viento las desplaza con seguridad. También se puede apreciar estibada sobre su cubierta una gran cantidad de carga y a varios tripulantes.

En la obra del citado etnólogo Heyerdahl encontramos un dato que confirma lo anterior, y es la manifestación de un "anciano habitante de la selva de Quevedo (Ecuador), quien dice "cincuenta años atrás, cuando vivía a orillas del mar, los indios del Perú acostumbraban todavía venir en grandes balsas a lo largo de la costa para vender pescado en Guayaquil".

La última referencia, registrada fue la del ornitólogo e ictiólogo Robert Cushman Murphy. El las vio en 1919 en Paita y cerca a las islas Lobos, fotografiando una de ellas en el golfo de Guayaquil en 1925, siendo éste el último registro gráfico de una balsa de cabotaje.

Posteriormente, y con el afán de demostrar la factibilidad y capacidad de efectuar largos viajes por mar en balsas de palos, se han organizado varias expediciones entre las que podríamos mencionar la de la "Kon Tiki" en 1947, citada anteriormente, y las del español Vital Alzar realizadas en 1966 y 1973 respectivamente.

***

Aquí sería menester mencionar el apasionante y tan controvertido viaje del inca Túpac Yupanqui hacia las islas de la Polinesia, muy factible por cierto, gracias a las comprobadas cualidades del medio de navegación de que ya disponían en aquella época. Fueron dos cronistas hispanos los que recibieron a través de la tradición oral, proporcionada por los habitantes de distintos lugares de nuestro continente, la noticia de tan fabuloso viaje, registrándolo para la posteridad –en donde algún día habrán de ubicar su destino real–; ellos fueron Pedro Sarmiento de Gamboa, en 1572, y el padre Miguel Cabello de Balboa, en 1586.

Las dos versiones difieren poco una de otra y en el fondo se refieren al viaje del nombrado inca liderando a "20,000 soldados escojidos y en numerosísima cantidad de balsas" y que duró de 9 a 12 meses, arribando a dos islas llamadas Aua Chumbi y Nina Chumbe de donde regresaron trayendo "gente negra, oro, plata y una silla de latón y un pellejo y quijadas como de caballos"; más tarde algunos de estos objetos se encontraban bajo custodia de un noble cusqueño llamado Urco Guaranga, quien ya anciano confirmó a los españoles la posesión de dichas reliquias.

Coincidentemente, a 6,00 kilómetros, en medio del océano Pacífico, frente a las costas sudamericanas, exactamente en la isla Mangareba (Polinesia) existe una referencia conocida como *Manuscrito de Tiripone,* en donde se detalla la leyenda de un "Jefe Rojo" Tupa o Topa que llegó a dicha isla procedente del este, "de donde el sol se levanta" y que después de una corta permanencia regresó a su tierra, de donde esperan que un día retorne. Hoy, a pesar del tiempo transcurrido, se recuerda a este notable personaje con grandes festividades relacionadas al mar.

Es interesante anotar que las versiones antiguas casi siempre tienden a magnificar los sucesos, por lo que los datos anteriores, sólo pueden considerarse, como aproximados; sin embargo, la cronología de aquellos hechos coincide sorprendentemente con la del mencionado viaje del emperador del Tahuantinsuyo. ¿Coincidencia? Tal vez... pero tal vez no, porque las expediciones modernas en balsas han demostrado la factibilidad de las travesías océanicas y por lo tanto podemos considerar el citado viaje como una realización histórica, sin conocer, al menos por ahora, su destino exacto.

Pero la duda persistirá aún considerando la positiva aptitud marinera del medio de transporte (balsa) que utilizaron para tal hazaña, porque a varias interrogantes les faltarían respuestas. Por ejemplo, ¿cómo resolverían el aprovisionamiento de agua y víveres? ¿Y la orientación? Reflexiones difíciles, pero pensamos en las siguientes consideraciones que podrían darnos una idea aproximada de cómo las hubieron de solucionar.

La provisión de agua normalmente se llevaba en botijas de barro y en calabazas

que son muy resistentes a los golpes. Para los casos de viajes de mayor duración sería posible utilizar largas y gruesas cañas de bambú, a las cuales les perforarían los nudos vertiendo el líquido por un hoyo practicado en uno de sus extremos y al que después se obturaba con resina, estibándolas después a la sombra en la cubierta baja donde serían humedecidas permanentemente por el agua del mar. Allí no ocupaban espacio ni añadían peso.

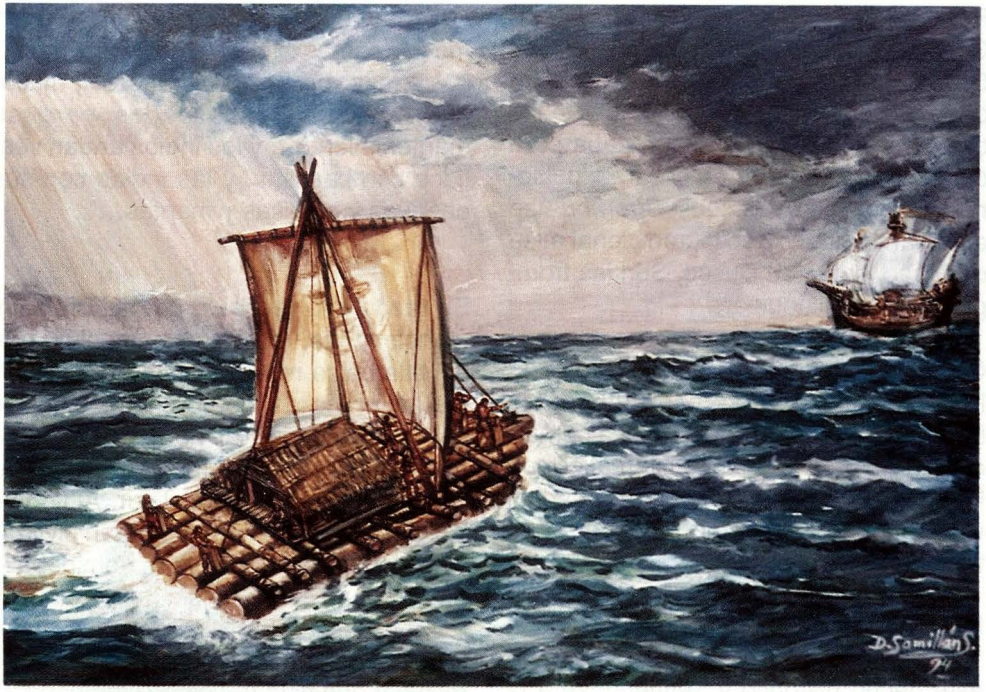
Para los casos en que el agua se descomponía, sabemos que existía una costumbre usual entre la gente del litoral que consistía en agregar harina de maíz tostado al líquido, con lo que lograban potabilizarla; aun en casos extremos disponían de otro hábito ancestral: la coca, que les calmaba la sed y les disipaba el cansancio. Se asegura que su masticación permite beber agua del mar sin ninguna consecuencia nociva para el organismo. Finalmente, pensamos en los continuos chubascos con los que podían reponer su aguada.

En cuanto a los víveres, es posible pensar cómo hubieron de avituallarse, ya que en todas estas tierras americanas, y al igual que en otras partes del mundo, se utilizó habitualmente la salazón y la deshidratación de alimentos, tanto los de origen animal como los de procedencia vegetal. Es así como en los largos viajes por mar podían contar con productos como pescado, mariscos, cochayuyo (algas), huevos de pez, carne de lobo marino y de auquénidos, hasta con tubérculos y granos como el chuño (papas, maíz, quinua, kiwicha, etc.) y hasta pescado fresco pudieron haber obtenido gracias a la pesca efectuada mientras navegaban.

En cuanto a la orientación para llevar la derrota, allí estaban durante la noche astros y estrellas; en el día no tenían más que seguir al sol en su diario desplazamiento a Occidente. Por otro lado, contaban con los recios vientos alisios que, golpeando de lleno en sus velas, los ayudarían a cabalgar raudos sobre la superficie del mar. Estos vientos soplan permanentemente desde la costa hacia el mar y, al igual que la corriente de Humboldt, viene del sur derivando hacia el Oeste a la altura del Ecuador. Estos dos elementos debieron ser los más importantes que les ofrecía la naturaleza para adentrarse en el oceáno Pacífico, desde sus aguas habitualmente tranquilas.

Por todas estas posibilidades y circunstancias, sumadas a las comprobadas cualidades marineras de este tipo de balsa apta para la navegación oceánica, reconocemos la capacidad náutica de los cobrizos hombres de nuestro litoral sudamericano, que un día del año 1525 se toparon en su rumbo con aquella rara embarcación tripulada por unos extravagantes nautas de pálido y barbado rostro, iniciándose así el contacto de dos civilizaciones de concepciones y valores diferentes, hermanados, sin embargo, por el oficio que los ligaba al mar.

En efecto, y por la *Relación Samano-Xerez,* conocemos que aquel era un navío pequeño que viajaba en misión de exploración, estando comandado por el experimentado piloto español Bartolomé Ruiz. El y sus compañeros de aventura quedaron atónitos ante tan peculiar embarcación que en un principio no creyeron americana, más luego de abarloar, reconocieron a sus aproximadamente veinte



tripulantes y pasajeros como habitantes del Nuevo Mundo.

El autor de la *Relación,* al describir la balsa americana, entre otras cosas manifiesta: "...capacidad de hasta treinta toneles... plan y quillas de unas cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de henequén... tenían mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de nuestros navíos y muy buena jarcias... y unas potalas o anclas a manera de muelas de barbero...".

No menos interesante es conocer aquello que los comerciantes americanos transportaban en su embarcación, veamos el recuento de productos: "traían muchas piezas de plata y de oro para el adorno de sus personas para hacer rescate con aquellas con quienes iban a contratar... tazas y otras vasijas para beber; traían muchas mantas de lana y algodón... y muchas otras ropas todo lo más de ello muy labrado... de colores de grana y carmesí, y azul y amarillo... con figuras de animales y pescados... y traían unos pesos chiquitos de pesar de oro, como hechura de romana... todo esto traían para rescatar por una conchas de pescado... que traían casi el navío cargado de ellas".

A propósito de estas conchas propias de mares tropicales, sabemos que algunas eran aquellas de intenso color rojo conocidas científicamente como *Spondylus Pictorum,* muy cotizadas, así como los caracoles *Conus Ferguson* de color blanco y las no menos valiosas *Strombus Galeatos* color perla con jaspe sepia. Las *Spondylus* eran, a decir de María

Rostowrowski y citando al cronista Gutiérrez de Santa Clara (L 905, Tomo III: 530-531), "indispensables en los ritos para pedir lluvias y alimentos favoritos de los dioses...", además se les utilizaba para confeccionar cuentas en collares, pulseras y otros adornos. Los *Strombus* se emplean hasta hoy en la tradicional misa de Pisac, cerca de Cusco. Son las trompetas o "guayllaquipa".

Con aquel encuentro se puede demostrar irrefutablemente que los habitantes de los llanos marítimos del Imperio Inca comerciaban en forma regular y sistemática con los pueblos alejados de Centro América, utilizando la balsa como medio apto de transporte marítimo.

Pedro Cieza de León, conocido como el "principe de los cronistas", se ocupa de este hecho histórico y, refiriéndose a la gente de la balsa, anota: "...nombraban muchas veces a Huayna Cápac y al Cusco, donde había mucho oro y plata... Bartolomé Ruiz, el piloto, les hizo buen tratamiento, holgándose por llevar tal gente de buena razón, y que andaban vestidos...".

También Fernández Oviedo y Valdés en su *Historia General...,* dice: "y que duermen en camas con sábanas de algodón... sus armas son lanzas y tiradores y macanas... salan los pescados para su mantenimiento... y los indios andan vestidos con camisas, y las indias con sus enaguas y camisas y mantas...".

***

En razón a lo recogido por las crónicas mencionadas, podríamos concluir que aquella balsa realizaba uno de los habituales cruceros comerciales con los pueblos ubicados al norte de la línea ecuatorial y que sus tripulantes mercaderes eran originarios del sur. Al fin y al cabo, eran habitantes de la gran civilización que en aquel momento dominaba la mayor parte de la costa occidental de América del Sur, la civilización inca, nuestros antepasados, aunque es necesario recalcar que este tráfico se efectuaba ya "desde tiempos muy antiguos... anteriores a la era cristiana".

La relación de estos hechos históricos, efectuados desde tiempo pretérito por los hombres que poblaron las riberas de nuestro continente, debe recordarnos lo que fueron capaces de realizar y sirva a los de hoy como base para lanzarnos al futuro.

BIBLIOGRAFIA

Herman Buse de la guerra, Historia Marítima del Perú, *Tomo II, vol. 2. Lima, IEHM, 1973.*
Thor Heyerdahl, La Expedición de la "Kon Tiki".
Jenny Estrada, La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana.
María Rostworowski de Diez Canseco, Recursos Naturales Renovables y pesca, siglos XVI y XVII, Lima, IEP, 1981.

PETROPERU

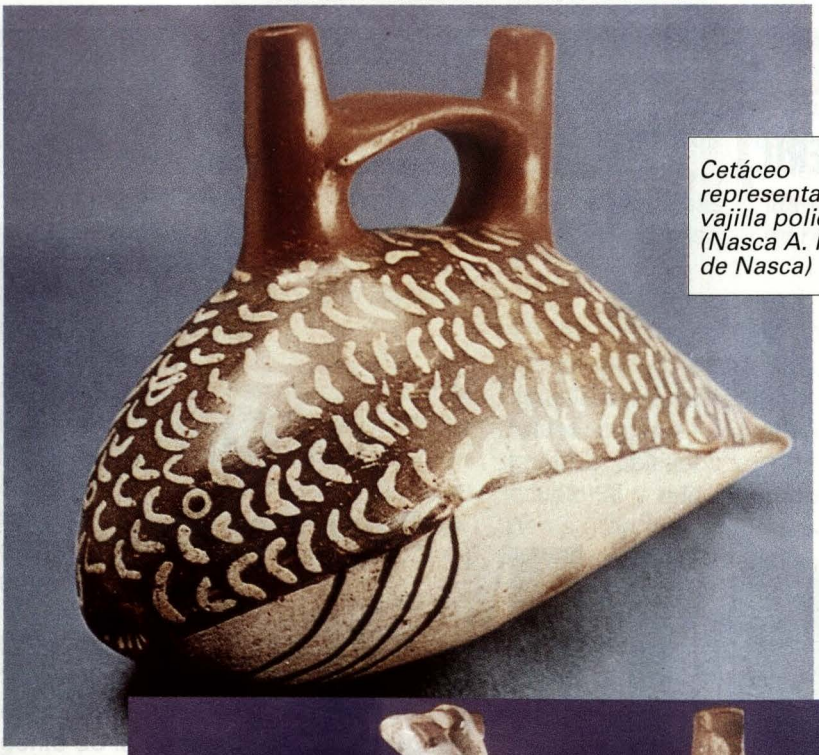
PETROPERU S.A.

Desde hace 25 años trabaja por el Perú y su Cultura



...en las principales Librerías

EDICIONES copé



Cetáceo representado en vajilla policromada (Nasca A. Rio Grande de Nasca)



Escultura que representa Embarcación transformada en espantable demonio marino. (Mochica III Costa Norte Siglo V de nuestra era).