

QUIPU

VIRTUAL



BOLETÍN DE CULTURA PERUANA - MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES - N° 250 14/3/2025

EL INCA TÚPAC YUPANQUI Y LA NAVEGACIÓN EN EL PERÚ PREHISPÁNICO



TÚPAC YUPANQUI Y LA NAVEGACIÓN PREHISPÁNICA

La reciente publicación del libro *Travesías ultramarinas de Túpac Yupanqui* (Lima, Ernst & Young, 2024) del lingüista José Antonio Salas García*, echa nuevas luces sobre la fascinante expedición que le habría permitido al monarca inca llegar a las Islas Marquesas y Mangareva, en la actual Polinesia Francesa. Como señala el autor, el cronista Pedro Sarmiento de Gamboa, en la segunda mitad del siglo XVI, ya había dado las primeras noticias de la proeza, y en 2006, el historiador José Antonio del Busto, en su estudio *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía*, fijó las vigas de la investigación moderna sobre el tema, luego de que el explorador noruego Thor Heyerdahl probara -con la expedición de la balsa *Kon-Tiki*, en 1947-, su factibilidad. Aquí, fragmentos del capítulo inicial.

Para comprender la aventura marítima de Túpac Yupanqui, es necesario formarse una idea cabal acerca de la navegación precolombina americana, sobre todo en la costa del Pacífico sur. A fin de llegar a dicho conocimiento existen dos procedimientos. En primer lugar, es posible recurrir a los escritos que versan sobre las embarcaciones autóctonas. Los autores de estas descripciones van desde acuciosos cronistas hasta temibles piratas, con prosas que reflejan distintos grados de educación. Cada autor proporciona siempre un detalle que escapó a la observación de los demás o afirma algo que otros eventualmente rechazan. Por ello, es preciso recoger la mayor cantidad de puntos de vista posibles, a efectos de enriquecer el saber sobre las embarcaciones locales, que -aunque simples- guardan sus secretos {...}. En segundo lugar, es factible analizar vestigios materiales como representaciones gráficas u objetos tridimensionales, ya sean de épocas prehispánicas o posteriores al arribo español, mas teniendo cuidado de no incurrir en anacronismos o de generalizar lo que se da en una época, como si eso siempre hubiese estado vigente. Obviamente, estos dos tipos de fuentes deben cruzarse para verificar su pertinencia. En 1919, Horacio Urteaga propuso una tipología para cinco embarcaciones precolombinas: 1) la balsa de palos, 2) la balsa de cueros henchidos de aire, 3) el chinchorro (sic) o caballito de totora para la pesca, 4) el barco de totora o huampu, 5) la canoa. En esta obra se presentará otra tipología basada en el material de la embarcación {...}.

RED DE CALABAZAS

La embarcación más pequeña se utilizó exclusivamente en el caudaloso río Santa, que divide las actuales regiones de La Libertad y Ancash. El sacerdote jesuita Joseph de Acosta (1590) da testimonio sobre una especie de «balsa de calabazas»: «En otras partes tienen una gran red de calabazas, sobre las cuales echan a las personas o ropa que han de pasar y los indios asidos con cuerdas van nadando y tirando de la balsa de calabazas, como caballos tiran un coche o carroza y otros detrás van dando empujones a la balsa, para ayudarla» {...}.

CANOA O PIRAGUA

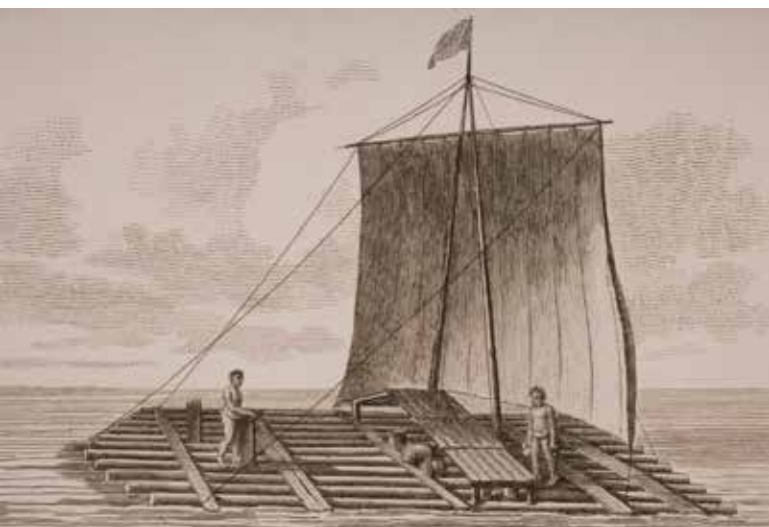
La canoa tuvo un uso limitado en lo que hoy es el Perú, por lo menos en la zona árida del Pacífico. Túpac Yupanqui no habría usado canoas, pero su forma de casco tiene implicancias en la navegación precolombina. Para una comprensión cabal de este tipo de naves, será necesario aclarar el sentido de los vocablos *canoa* y *piragua*, que se usan casi como sinónimos {...}. El cronista milanés Girolamo Benzoni (1565) se refiere a estas embarcaciones en el norte de Sudamérica en los siguientes términos: «Entran en ciertas barcas que el país usa, las cuales son hechas de un pedazo de árbol llamado por ellos piragüe, y las mayores llevan hasta cerca de cincuenta personas». La cantidad de medio centenar de pasajeros puede resultar exagerada si se considera que la nave es hecha de un solo tronco. Ese dato, empero, da una idea de qué dimensión podían ostentar los árboles de los que se elaboraban {...}. A propósito del cruce de ríos y el empleo limitado de canoas, Garcilaso de la Vega (1609) apuntaba: «Para lo cual no supieron o no pudieron hacer piraguas ni canoas como los de la Florida y los de las islas de Barlovento y Tierra Firme, que son a manera de artesas, porque en el Perú no hubo madera gruesa dispuesta para ellos». La aserción de Garcilaso es válida para la costa peruana, pero evidentemente no lo es para la Amazonía {...}.

DALCA

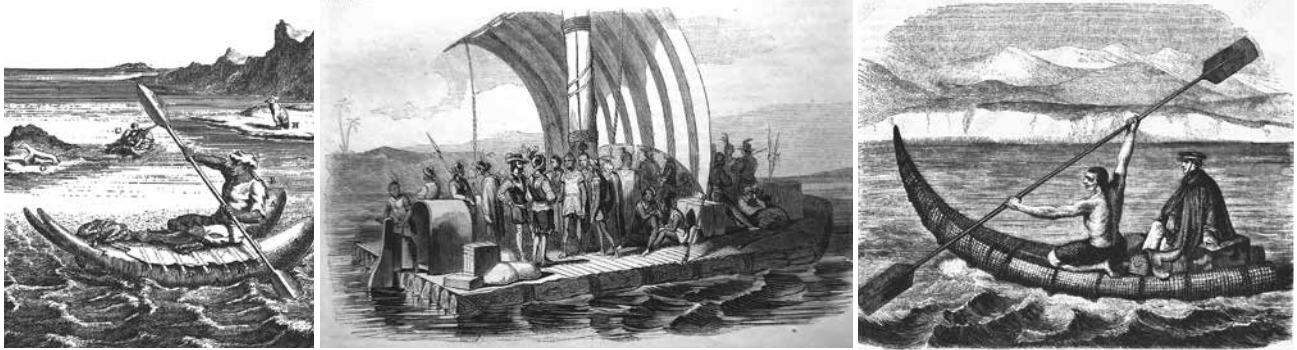
El interés por incluir la dalca en esta tipología de embarcaciones del Pacífico radica en la disposición de su casco, semejante al de la canoa. Heyerdahl (1996) argumenta que no se usó, mayormente, el casco estanco en el Pacífico sudamericano, por ser inadecuado «para navegar en las turbulentas aguas frente a las desprotegidas costas acantiladas del Perú y durante los desembarcos en el turbulento oleaje». Los antiguos habitantes de la costa de Sudamérica, no obstante, conocieron las canoas y las dalcas, o sea, conocieron el casco estanco, que era el empleado por las naves europeas. El tipo de costa abierta con escasez de madera proscribió el uso de naves con casco {...}.

EMBARCACIÓN DE CUEROS DE LOBOS

Tempranamente, Pedro de Cieza de León (1553) menciona los materiales de las naves autóctonas en los valles de Tarapacá: «Los indios hacen balsas para sus pesquerías de grandes haces de avena o de cueros de lobos marinos, que hay tantos en algunas partes que es cosa de ver los bufidos que dan, cuando están muchos juntos». Los haces de avena deben ser los actuales caballitos de totora (hasta donde sé es su mención más meridional), que alternaban en la zona con las embarcaciones hechas con la piel de los pinnípedos {...}. Cieza añade información sobre islas con gran riqueza frente a Acarí en Arequipa:



Thomas Milton. *Balsa sudamericana de palos*, 1820



Izquierda: A-F. Frézier. *Bote de cuero de lobo marino*, 1716. Al centro: G. Roig. *Conquistadores rumbo a la isla de Puná*, 1851. Derecha: *Caballito de totora*, s. XIX

«Noticia muy grande se tiene entre los bárbaros moradores de los valles que están de gentes ricas y abastadas de muchos metales de oro y plata, y bien proveídas de arboledas fructíferas y de muchos otros mantenimientos, y aun afirman que en grandes piraguas o canoas venían a la tierra firme a sus contrataciones trayendo gran cantidad de oro, y algunos españoles de nuestra nación dicen que en Acarí, que es un valle de estos que digo, se vio un gran pedazo de una de estas» {...}.

Las únicas islas pobladas al poniente son las de Oceanía, pero ahí no había metales preciosos. Las islas de la costa peruana seguramente habrían generado riqueza para sus poseedores (por el guano, los huevos, la pesca, etc.), pero en ellas no hay ni oro ni plata y menos agricultura {...}. En la *Historia natural y moral de las Indias*, Acosta amplía el conocimiento sobre la embarcación: «También cuentan los indios de Ica y los de Arica que solían antiguamente navegar unas islas al Poniente muy lejos y la navegación era en unos cueros de lobo marino hinchados. De manera que no faltan indicios de que se haya navegado la mar del Sur, antes que viniesen españoles por ella» {...}. A su vez, Bernabé Cobo descarta la propulsión a vela. No obstante, autores posteriores como Frézier y Aurelio García y García (1863) constatan el empleo de velas en estas embarcaciones {...}.

LA TRAVESÍA DEL INCA

Y 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. Mas no se creyó así ligeramente de los mercaderes navegantes {...} Y para hacer más información {...} llamó a un hombre que traía consigo en las conquistas, llamado Antarqui, que era grande nigormántico, tanto que volaba por los aires {...}. Y así dicen que fue por sus artes y tanteó el camino, y vio las islas {...} y tomado dio certidumbre de todo a Topa Inga. El cual con esta certeza se determinó ir allá. Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de veinte mil soldados {...}. Navegó Topa Inga y fue y descubrió las islas {...} y volvió de allá, de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo, los cuales trofeos se guardaron en la fortaleza del Cuzco hasta el tiempo de los españoles. Este pellejo y quijada de caballo guardaba un inca principal, que hoy vive y dio esta relación, y al ratificarse los demás se halló presente y llámase Urco Guaranga. Hago instancia en esto, porque a los que supieren algo de Indias les parecerá una caso extraño y dificultoso de creer.

PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA. *HISTORIA ÍNDICA*, 1572

CABALLO DE TOTORA

Una representación compartida de este artefacto existe en distintas culturas de la costa peruana: Moche, Lambayeque, Chimor o Chancay nos han legado cerámicas representando este tipo de naves. Normalmente, la arqueología se centra en las tecnologías compartidas por más de una cultura, las cuales incluso trascienden la desaparición de las mismas. El caballito de totora ha sobrevivido al intermedio tardío, al horizonte inca, al Virreinato del Perú y sigue gozando de vigencia en la República peruana. La revisión de su historia nos permite redescubrir alcances que hoy nos son desconocidos {...}.

BALSA DE PALOS

Es la mayor embarcación americana autóctona, en la que Túpac Yupanqui habría realizado su travesía ultramarina {...} de acuerdo con la información con la que se cuenta, a saber, relatos legendarios e información de crónicas u otros documentos históricos {...}. El relato inicial corresponde al Ande en sentido amplio y su héroe mítico es Huiracocha, deidad relevante en la navegación prehispánica {...}. Gutiérrez de Santa Clara (1544-1548), al referirse a los navegantes de «unas balsas de madera liviana y seca y de cañas, con unas velas latinas trianguladas y con un timón en la popa» en Paita, Puerto Viejo, Tumbes y la isla Puná, proporciona el origen de sus conocimientos marinos {...}. Cobo (1653) describe una de las balsas de palos, coincidiendo con Agustín de Zárate (1555): «Las mayores balsas que usan los indios peruanos que habitan cerca de montañas, como los de los puertos de Payta, Manta y Guayaquil, son compuestas de siete, nueve o más maderos de palo de balsa, por este orden: que los atan a lo largo unos de otros con bejucos o cuerdas sobre otros atravesados; el de en medio es por la proa más largo que los otros, los cuales van siendo más cortos unos que otros cuanto más se apartan de los lados, de suerte que vienen a quedar en la proa con la figura y proporción que guardan los dedos de la mano extendida, puesto que por la popa son iguales; encima hace tablado para que no se moje la gente y ropa que va en ellas con el agua que les entra por las juntas de los leños. Navegan por la mar a vela y remo, y son algunas tan grandes, que caben holgadamente cincuenta hombres» {...}. La balsa a vela de grandes dimensiones continuó utilizándose en el Perú a inicios del siglo XX. Robert Cushman Murphy retrata una balsa sechurana en 1925, con su gran vela remendada. Ese es uno de los últimos testimonios visuales de un tipo de nave que hoy es parte de nuestro pasado.

*Asistente doctoral en la Universidad de Neuchâtel, Suiza, donde enseña Literatura hispanoamericana. Máster en Lingüística por la Pontificia Universidad Católica del Perú y en Lexicografía por la UNED. Ha publicado con la Academia Peruana de la Lengua *Etimologías mochicas* (2012) y «El estado de la lengua en el Perú» (en *Crónica de la lengua española* 2021), y es autor de la *Historia de las lenguas en el antiguo Obispado de Trujillo* (Lima, EY, 2023).

En la portada: Anónimo. *Túpac Yupanqui, XI Inca*. Cuzco, s. XIX, Denver Art Museum, Colorado.

<https://cutt.ly/pruAZKsc>



SERRANO Y CHAMBI:
MIRADAS PARALELAS

En Quito, en la Sala *Qhapaq Ñan* de la sede de la Embajada del Perú en el Ecuador, se lleva a cabo desde el pasado 28 de noviembre y hasta el próximo 28 de marzo la exposición *Diálogos fotográficos: Manuel Jesús Serrano-Martín Chambi*. La muestra tiene como curadoras a Ana Barrena Mena, custodia del Archivo de Fotografía Patrimonial del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural del Ecuador, y a Peruska Chambi Echegaray, de la Asociación Martín Chambi establecida en el Cuzco.

Gracias a un minucioso trabajo de búsqueda en los archivos de ambos fotógrafos, la exposición permite apreciar un conjunto de imágenes en sus respectivas obras con temas afines o equivalentes, que dan cuenta de las semejanzas y diferencias, tanto a nivel temático como en el tratamiento y acabado formal. Las curadoras han optado por agrupar las fotografías escogidas en cuatro secciones diferentes: «La cotidianidad en los países andinos», «Documentando la modernidad», «Espacios de creación: el estudio y el taller fotográfico», «Retratando a la sociedad», que les permiten ir graficando de manera puntual el propósito de su proyecto expositivo.

Martín Chambi Jiménez (Coaza, Puno, 1891-Cuzco, 1973) fue, como es sabido, un fotógrafo formado en Arequipa, junto a los hermanos Carlos y Miguel Vargas Zaconet, en el estudio del afamado Max T. Vargas. Chambi desarrolló, empero, la parte principal de su trabajo en la capital inca, donde se estableció y abrió su estudio a partir de 1920, convirtiéndose con el correr de los años, por la excepcional calidad de su trabajo fotográfico en tan emblemático espacio, en el mayor exponente de la fotografía andina de nuestro país. A su vez, Manuel Jesús Serrano (Guayaquil, 1882-Cuenca, 1957) fue un médico de profesión que, tras instalar en su ciudad adoptiva la Botica Alemana como representante de los laboratorios Bayer, recibió por su éxito empresarial un obsequio inesperado: una cámara fotográfica, cuyo uso continuo cambiaría su vida, transformándolo de inicial aficionado en genuino fotógrafo, con un estudio propio en el centro histórico cuencano.

El Instituto Nacional de Patrimonio Cultural del Ecuador conserva alrededor de cinco mil negativos del preciado quehacer fotográfico realizado por Manuel Jesús Serrano en Cuenca y su entorno rural, al tiempo que el Archivo Chambi atesora una colección de 40 mil negativos. «Mediante la selección propuesta en la exposición -señala Ana Barrena Mena en el catálogo que acompaña la valiosa iniciativa-, se pretende mostrar una parte del trabajo de estos fotógrafos contemporáneos, que nos permite comprender las formas de vida e intereses de las poblaciones del Perú y el Ecuador, y, además, continuar con los estudios de la fotografía latinoamericana».

AGENDA



EGUREN EN EL SIGLO XXI

Como ha señalado el crítico Ricardo González Vigil, la conmemoración por el sesquicentenario del nacimiento de José María Eguren (Lima, 1874-1942) tuvo en la reciente publicación de su *Poesía y prosa* (Madrid, Cátedra, 2024) un nuevo hito. La edición estuvo a cargo de Gema Areta Marigó, que ya en 1992, en Visor, había publicado la antología *De Simbólicas a Rondinelas*. En la capital española aparecieron también, en 2008 y en el sello Huelga y Fierro, dos volúmenes preparados por Juan Manuel Bonet: *El andarín de la noche. Obra poética completa* y *Motivos*, así como, en 2011, una edición artesanal de breve tiraje, a cargo de Julio Ortega, con cartas, imágenes y manuscritos. Al infatigable Ricardo Silva-Santisteban responsable de las *Obras completas* (Lima, Mosca Azul, 1975, y BCP, 1997), se deben también la *Obra poética. Motivos* (Caracas, Biblioteca Ayacucho, 2005), las *Poesías* y la *Prosa completa* (Lima, Biblioteca Abraham Valdelomar y Academia Peruana de la Lengua, 2015) y, con Daniel Lefort, la *Obra completa* (Córdoba, Alción Editora, 2020), en la colección Archivos.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DIRECCIÓN GENERAL PARA ASUNTOS CULTURALES



CENTRO CULTURAL
INCA GARCILASO
Ministerio de Relaciones Exteriores
del Perú

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

www.cincagarcilaso.gob.pe