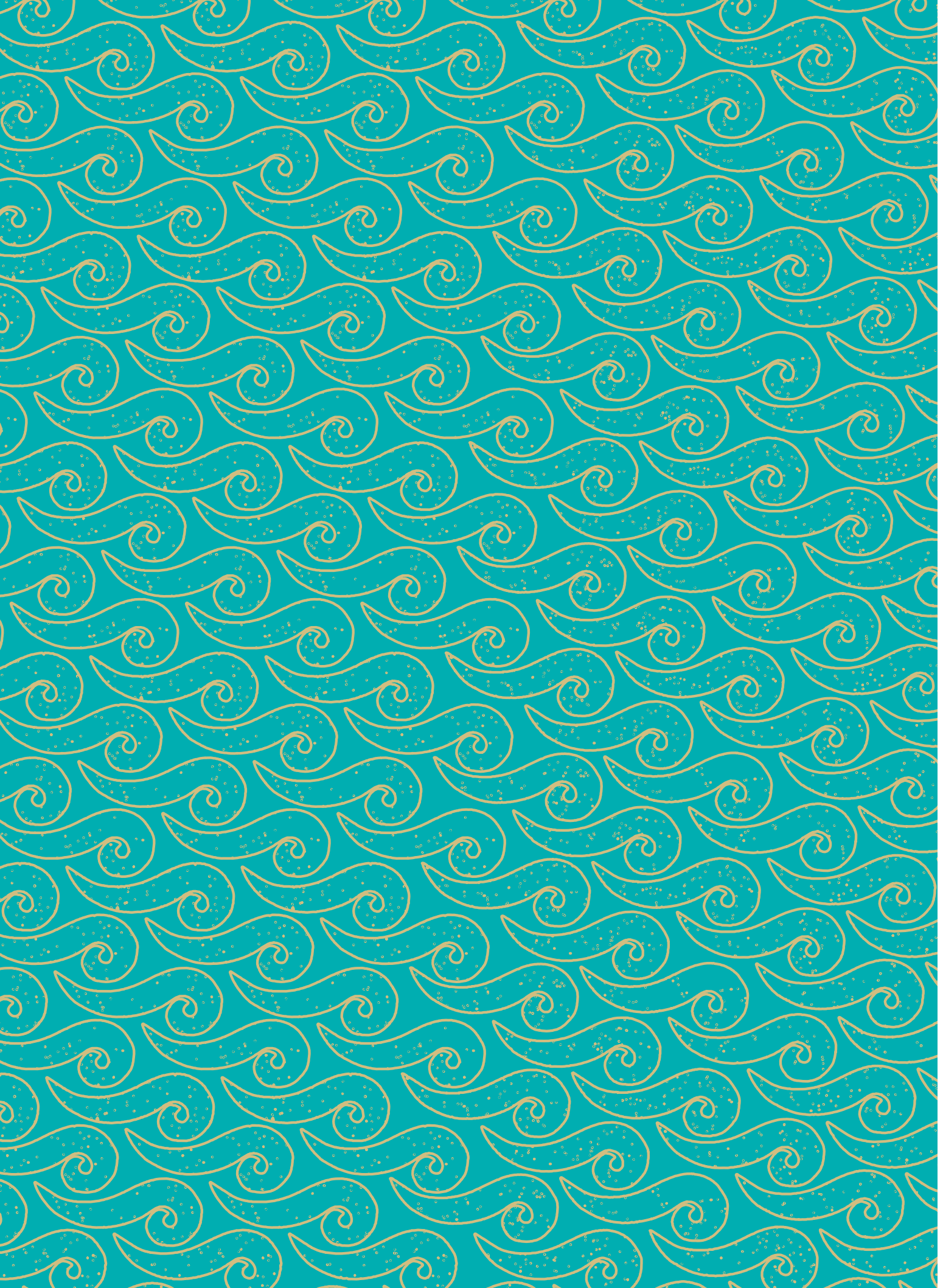


TRAVESÍAS ULTRAMARINAS de TUPAC YUPANQUI

JOSÉ ANTONIO SALAS GARCÍA





TRAVESÍAS
ULTRAMARINAS
de TUPAC
YUPANQUI

JOSÉ ANTONIO SALAS GARCÍA



CRÉDITOS | CREDITS

La presente obra es de distribución gratuita en las diversas modalidades y formatos existentes en medios físicos y/o virtuales. Se prohíbe su venta, distribución, difusión y reproducción total o parcialmente, alterando o suprimiendo el contenido de la obra, sin el permiso expreso de EY. | This work is distributed free of charge in the various modalities and formats existing in physical and / or virtual media. Its sale, distribution, dissemination and reproduction in whole or in part, altering or deleting the content of the work, without the express permission of EY is prohibited.

© Todos los derechos reservados

© Ernst & Young

© EY

© José Antonio Salas García

Título de la obra: Travesías Ultramarinas de Túpac Yupanqui | Title of the book: Tupac Yupanqui's Overseas Voyage.

Autor | Author: José Antonio Salas García

Editor | Editor: Ernst & Young Consultores S. Civil de R. L. Dirección | Address: Av. Víctor Andrés Belaunde 171, Urb. El Rosario, San Isidro, Lima - Perú. Teléfono | Telephone: 411-4444. Correo | e-mail : eyperu@pe.ey.com

EY no asume ninguna responsabilidad por el contenido de la presente obra e investigación respectiva, incluyendo las fotos, siendo el autor el único responsable por la veracidad de las afirmaciones, comentarios vertidos o información, imágenes y/o fuentes. | EY assumes no responsibility for the content of this work and its research, including photos, and the author is solely responsible for the accuracy of any statements, comments made or information, images and/or sources.

Fotografías | Photo credits: MARKK Museum am Rothenbaum: pp. 91, 100-101, 174, 180, 314. José Antonio Salas García: pp. 4, 15, 181, 195, 203, 234, 235, 242-243, 247, 255, 257, 260, 263, 268, 273, 277, 286, 287, 288-289, 307, 319, 342, 343, 346, 347, 348-349, 350-351, 357, 369, 382, 385, 386, 391. Shutterstock: pp. 32-33, 184-185, 224-225, 232-233, 296-297, 322-323, 412-413. Mincetur: pp. 119, 120.

Ilustraciones | Illustrations: Marco Morales Flores para EY: pp. 192, 199, 374-375, 405.

Mapas | Maps: pp. 38, 58, 83, 84, 104, 109, 111, 122, 125, 126-127, 131, 135, 166, 194, 201, 205, 207, 212-213, 238, 246, 254, 261, 269, 272, 274, 280, 282, 284, 290-291, 329.

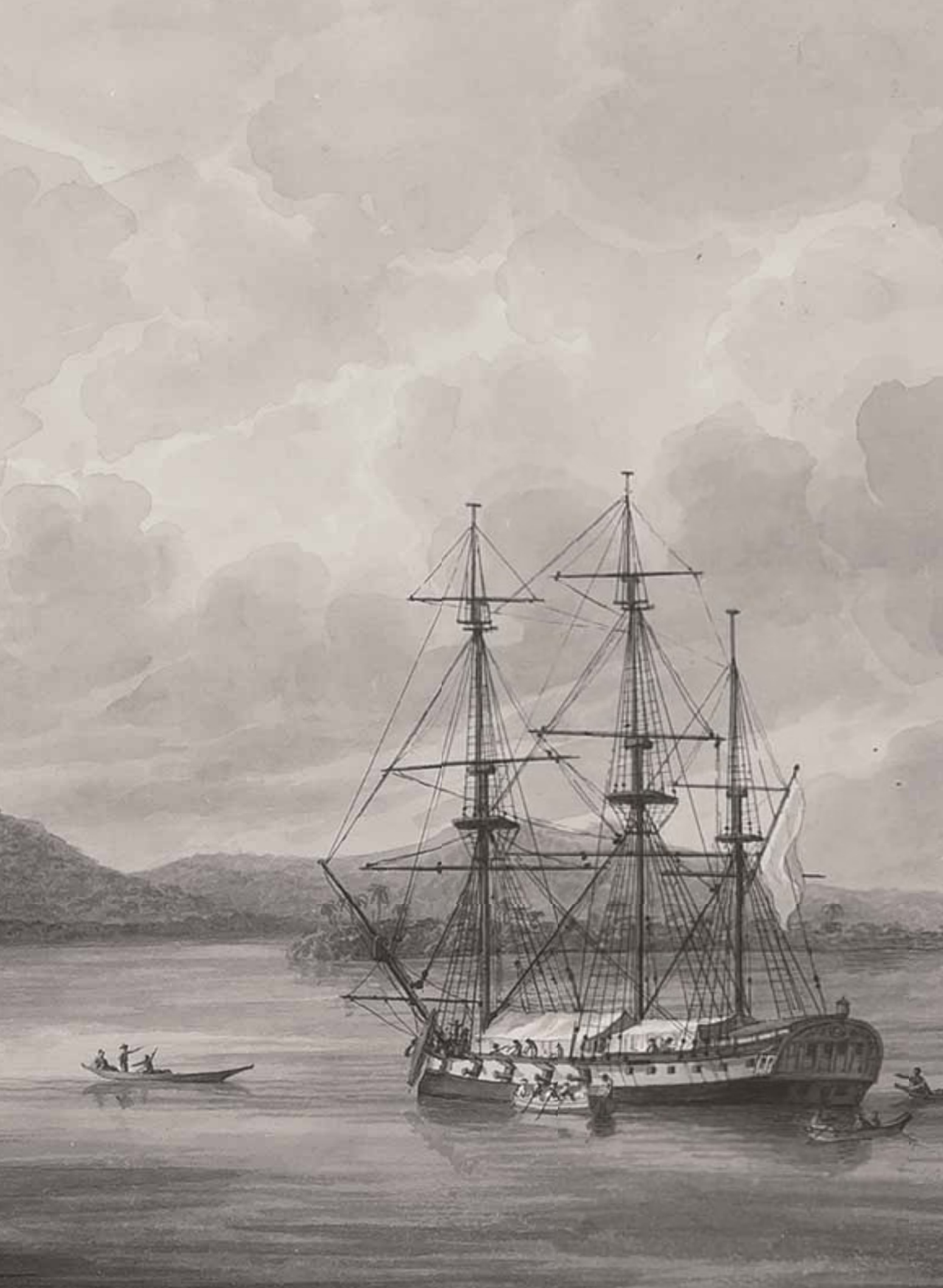
Facsímiles | Facsimile: © Museo de América, Madrid (MAM 02202): pp. 64-65, 158-159, 160-161. Bibliothèque nationale de France: pp. 95, 96. Biblioteca del Palacio Real de Madrid: pp. 162, 163. Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias: p. 138. Banco Central de Reserva del Perú: pp. 102-103. Biblioteca Nacional de España: p. 221. Dominio público: pp. 44, 47, 53, 63, 71, 72, 73, 75, 81, 94, 140-141, 143, 145, 154-155, 164, 175, 176-177, 305, 365.

Diseño y diagramación | Design and layout: Karla Ramírez

Primera edición - diciembre 2024 | First edition - december 2024

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú | Legal Deposit in the National Library of Peru: N°: 2024-13833

ISBN: 978-612-5043-85-6





Islas Galápagos / Galapagos Islands.



José Antonio Salas García

Université de Neuchâtel

PERFIL BIOGRÁFICO | BIOGRAPHICAL PROFILE

José Antonio Salas García es lingüista y lexicógrafo: autor de diccionarios y estudios gramaticales sobre lenguas autóctonas del Perú (mochica, cholón, pescadora) y de África (quimbundu), amén de estudiar el léxico coloquial en el español peruano. Se desempeña como asistente doctoral en la Universidad de Neuchâtel - Suiza, donde enseña los cursos de *Literatura hispanoamericana 2* y *Literatura española 2*. Cuenta con dos maestrías: la primera en Lingüística por la PUCP (tesis: *Reconstrucción de la nomenclatura de parentesco en mochica*), la segunda en Lexicografía Por la UNED y por la UAB (tesis: *Diccionario etimológico del hampa peruana*). Con la Academia Peruana de la Lengua (APL), ha publicado *Etimologías mochicas* (2012) y «El estado de la lengua en el Perú» para la *Crónica de la lengua española 2021* de la RAE y la ASALE. También para dicha institución (APL) cuidó la edición del poema satírico sobre piratas denominado *Beltraneja* de fines de siglo XVI, publicado el 2020 por Antonio Sánchez Jiménez y Juan Montero Delgado. Actualmente se dedica a editar las papeletas lexicográficas de Pedro Benvenuto Murrieta sobre léxico diferencial peruano para la Universidad del Pacífico e investiga sobre el léxico de *Romances de germanía* (1609) de Juan Hidalgo, para su tesis.

Jose Antonio Salas Garcia is a linguist and lexicographer, and the author of dictionaries and grammatical studies on native languages of Peru (Mochica, Cholon, Fisherman's language) and Africa (Quimbundu), in addition to studying the colloquial lexicon of Peruvian Spanish. He works as a doctoral assistant at the University of Neuchâtel - Switzerland, where he teaches the courses of Latin American Literature 2 and Spanish Literature 2. He has two master's degrees: the first in Linguistics from the PUCP (thesis: *Reconstrucción de la nomenclatura de parentesco en mochica*), the second in Lexicography by the UNED and the UAB (thesis: *Diccionario etimológico del hampa peruana*). With the Peruvian Academy of Language (APL), he has published *Etimologías mochicas* (2012) and "The state of the language in Peru" for the *Crónica de la lengua española 2021* of the RAE and the ASALE. Also, for that institution (APL) he took care of the edition of the satirical poem about pirates called *Beltraneja* of the late sixteenth century, published in 2020 by Antonio Sanchez Jimenez and Juan Montero Delgado. He is currently editing the lexicographic notes of Pedro Benvenuto Murrieta on Peruvian differential lexicon for the Universidad del Pacífico and researches the lexicon of *Romances de germanía* (1609) by Juan Hidalgo for his thesis.

CONTENIDO | CONTENTS

Lista de mapas
List of maps

P. 8

Lista de facsímiles
List of facsimiles

P. 10

Lista de fotos
List of photos

P. 12

Lista de tablas
List of tables

P. 14

Lista de ilustraciones
List of illustrations

P. 14

Proemio
Preface

P. 16

Introducción
Introduction

P. 22

Agradecimientos del autor
Author's acknowledgments

P. 28

CAPÍTULO 1 | CHAPTER 1

La navegación prehispánica americana *Pre-Hispanic American Navigation*

- 1.1. Red de calabazas
- 1.2. Canoa o piragua
- 1.3. Dalca
- 1.4. Embarcación de cueros de lobo
- 1.5. Caballitos de totora
- 1.6. Balsas de troncos

- 1.1. *Gourd Net*
- 1.2. *Canoe or Pirogue*
- 1.3. *Dalca*
- 1.4. *Sea Lion-Leather Boat*
- 1.5. *Caballito de Totora*
- 1.6. *Log Raft*

P. 30

CAPÍTULO 2 | CHAPTER 2

Fuentes de estudio *Sources of Study*

- 2.1. Pedro Sarmiento de Gamboa
- 2.2. Miguel Cabello Valboa
- 2.3. Martín de Murúa
- 2.4. Probanza de los nietos de Túpac Yupanqui
- 2.5. Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua

- 2.1. *Pedro Sarmiento de Gamboa*
- 2.2. *Miguel Cabello Valboa*
- 2.3. *Martin de Murua*
- 2.4. *Report of Tupac Yupanqui's Grandchildren*
- 2.5. *Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua*

P. 182

CAPÍTULO 3 | CHAPTER 3

Detalles del viaje *Details of the Voyage*

P. 222

CAPÍTULO 4 | CHAPTER 4

Hipótesis interpretativas *Interpretative Hypotheses*

- 4.1. Marco Jiménez de la Espada
- 4.2. Otto von Buchwald
- 4.3. Samuel Kirkland Lothrop
- 4.4. José de la Riva Agüero
- 4.5. Paul Rivet
- 4.6. Philip Ainsworth Means
- 4.7. James Hornell
- 4.8. Thor Heyerdahl
- 4.9. José Antonio del Busto

- 4.1. Marco Jimenez de la Espada
- 4.2. Otto von Buchwald
- 4.3. Samuel Kirkland Lothrop
- 4.4. Jose de la Riva Agüero
- 4.5. Paul Rivet
- 4.6. Philip Ainsworth Means
- 4.7. James Hornell
- 4.8. Thor Heyerdahl
- 4.9. Jose Antonio del Busto

P. 230

CAPÍTULO 5 | CHAPTER 5

Otras travesías ultramarinas *Other Overseas Voyages*

P. 294

CAPÍTULO 6 | CHAPTER 6

Propuesta interpretativa *Interpretative Proposal*

- 6.1. El periplo de los comerciantes
- 6.2. Las motivaciones y averiguaciones
- 6.3. Los preparativos de la expedición
- 6.4. El punto de partida
- 6.5. Las noticias sobre Tupa
- 6.6. El viaje a Oceanía de Túpac Yupanqui
- 6.7. Las ínsulas habitadas
- 6.8. El retorno a América
- 6.9. La derrota de los chimúes
- 6.10. La entrada al Cuzco
- 6.11. La naturaleza de los trofeos
- 6.12. La narración de Urco Guaranga y demás ancianos

- 6.1. *The Voyage of the Traders*
- 6.2. *Motivations and Inquiries*
- 6.3. *The Preparation of the Expedition*
- 6.4. *The Starting Point*
- 6.5. *News about Tupa*
- 6.6. *Tupac Yupanqui's Journey to Oceania*
- 6.7. *The Inhabited Islands*
- 6.8. *The Return to America*
- 6.9. *The Defeat of the Chimus*
- 6.10. *The Entrance to Cuzco*
- 6.11. *The Nature of the Trophies*
- 6.12. *Urco Guaranga and Other Elders' Narration*

P. 320

Conclusiones *Conclusions*

P. 414

Bibliografía *Bibliography*

P. 421

LISTA DE MAPAS | LIST OF MAPS

Mapa 1: Río Santa	38
Map 1: Santa River	38
Mapa 2: Islas de Ica	58
Map 2: Islands from Ica	58
Mapa 3: Localización de las islas Molucas	83
Map 3: Location of the Molucca Islands	83
Mapa 4: Localidades de los caballitos de totora	84
Map 4: Locations of the <i>Caballitos de Totorá</i>	84
Mapa 5: Ruta de Gene Savoy	104
Map 5: Gene Savoy's Route	104
Mapa 6: Localidades de las balsas de troncos	109
Map 6: Locations of the Log Rafts	109
Mapa 7: Puntos de arribo y partida de Huiracocha	111
Map 7: Huiracocha's Arrival and Departure Points	111
Mapa 8: Ubicación del río Lambayeque	122
Map 8: Location of the Lambayeque River	122
Mapa 9: Localidades vinculadas con Taycanamo	125
Map 9: Localities Linked to Taycanamo	125
Mapa 10: Sistema de orientación de la época virreinal	126-127
Map 10: Viceroyalty-Era Orientation System	126-127
Mapa 11: Ubicación de personajes míticos que usaron balsas	131
Map 11: Location of Mythical Characters Using Rafts	131
Mapa 12: Puntos de referencia en el viaje de Bartolomé Ruiz	135
Map 12: Landmarks in Bartolomé Ruiz' Journey	135
Mapa 13: Comercio de Guayaquil a Huacho	166
Map 13: Trade from Guayaquil to Huacho	166
Mapa 14: Distancia de Lima a las Galápagos	194
Map 14: Distance from Lima to Galapagos	194
Mapa 15: Las Galápagos con respecto a la isla de la Plata y de Paita	201
Map 15: The Galapagos with respect to La Plata Island and Paita	201

Mapa 16: Distancia de la isla del Coco respecto a Costa Rica	205
Map 16: Distance from Cocos Island to Costa Rica	205
Mapa 17: La «cordillera de islas» de Cabello Valboa	207
Map 17: Cabello Valboa's «Island Range»	207
Mapa 18: Cultura Huancavilca	212-213
Map 18: Huancavilca Culture	212-213
Mapa 19: Distancia de Cabo Blanco y Cabo San Lorenzo a las Galápagos	238
Map 19: Distance from Cabo Blanco and Cabo San Lorenzo to the Galapagos Islands	238
Mapa 20: Ubicación de Manta respecto de las islas de Lobos	246
Map 20: Location of Manta with respect to the Lobos Islands	246
Mapa 21: Archipiélago de las Galápagos	254
Map 21: Galapagos Archipelago	254
Mapa 22: Tierra del Fuego y Cabo de Hornos respecto de la isla de Pascua	261
Map 22: Tierra del Fuego and Cape Horn with respect to Easter Island	261
Mapa 23: Galápagos respecto de Panamá	269
Map 23: Galapagos relative to Panama	269
Mapa 24: Periplo de Thor Heyerdahl	272
Map 24: Thor Heyerdahl's Voyage	272
Mapa 25: Archipiélago de las Gambier	274
Map 25: The Gambier Archipelago	274
Mapa 26: Primera hipótesis americana de Del Busto (1996)	280
Map 26: Del Busto's First American Hypothesis (1996)	280
Mapa 27: Segunda hipótesis oceánica de Del Busto (1996)	282
Map 27: Del Busto's Second Oceanic Hypothesis (1996)	282
Mapa 28: Primera hipótesis americana de Del Busto (2000)	284
Map 28: Del Busto's First American Hypothesis (2000)	284
Mapa 29: Segunda hipótesis oceánica de Del Busto (2000)	290-291
Map 29: Del Busto's Second Oceanic Hypothesis (2000)	290-291
Mapa 30: Corrientes marinas	329
Map 30: Marine Currents	329

LISTA DE FACSIMILES | LIST OF FACSIMILES

Facsímil 1: Canoa de Girolamo Benzoni	44
Facsimile 1: Canoe by Girolamo Benzoni	44
Facsímil 2: Piraguas del Callao en perfil (1, 5), planta (2, 6), frente (3) y corte (4,7)	47
Facsimile 2: Piraguas from Callao in Profile (1, 5), Plan (2, 6), Front (3) and Cut (4, 7)	47
Facsímil 3: Dalca de la Tierra del Fuego	53
Facsimile 3: Dalca from Tierra del Fuego	53
Facsímil 4: Nave de cueros inflados de lobo de mar	63
Facsimile 4: Ship Made of Inflated Sea Lion Skins	63
Facsímil 5: Nave de Arica por Felipe Bauzá	64-65
Facsimile 5: Ship from Arica by Felipe Bauza	64-64
Facsímil 6: Vista oblicua (8), vista de planta o cenital (9) y remo de doble pala (10)	71
Facsimile 6: Oblique View (8), Plan or Zenith View (9), and Double-Bladed Rudder (10)	71
Facsímil 7: Nave de cueros de lobo de mar en Valparaíso	72
Facsimile 7: Sea Lion Skin Ship in Valparaiso	72
Facsímil 8: Nave de cueros inflados de lobo de mar	73
Facsimile 8: Ship of Inflated Sea Lion Skins	73
Facsímil 9: Marino inglés ante gigantes patagones	81
Facsimile 9: English Sailor in Front of Patagonian Giants	81
Facsímil 10: Traslado en balsa	94
Facsimile 10: Transfer on Raft	94
Facsímil 11: Caballito de totora y personajes huanchaqueños (Angrand 1839: 44)	95
Facsimile 11: <i>Caballito de Totora</i> and Huanchaco Characters (Angrand 1839: 44)	95
Facsímil 12: Caballito de totora en reposo en Huanchaco (Angrand 1839: 45)	96
Facsimile 12: <i>Caballito de Totora</i> resting in Huanchaco (Angrand 1839: 45)	96
Facsímil 13: El «Caballito», Huanchaco, xilografía de José Sabogal (1929)	102-103
Facsimile 13: The «Caballito», Huanchaco, Woodcut by Jose Sabogal (1929)	102-103
Facsímil 14: Escudo de armas de Cristóbal Rodríguez (1538)	138
Facsimile 14: Cristobal Rodriguez' Coat of Arms	138
Facsímil 15: Balsas de Girolamo Benzoni	140-141

Facsimile 15: Rafts by Girolamo Benzoni	140-141
Facsímil 16: Visión de Paita	143
Facsimile 16: Paita Overview	143
Facsímil 17: Detalle de la visión de Paita	145
Facsimile 17: Detail of the Facsimile 16	145
Facsímil 18: Balsa de Jorge Juan y Antonio de Ulloa	154-155
Facsimile 18: Raft by Jorge Juan & Antonio de Ulloa	154-155
Facsímil 19: Golfo de Guayaquil por Fernando Brambila	158-159
Facsimile 19: Gulf of Guayaquil by Fernando Brambila	158-159
Facsímil 20: Vista de Guayaquil por José Cardero	160-161
Facsimile 20: Guayaquil Overview by Jose Cardero	160-161
Facsímil 21: Indios pescando con chinchorro de Martínez Compañón	162
Facsimile 21: Indians Fishing with Chinchorro by Martinez Compañón	162
Facsímil 22: Indios pescando con redes de Martínez Compañón	163
Facsimile 22: Indians Fishing with Nets by Martinez Compañón	163
Facsímil 23: ‘Balsa del río Guayaquil’	164
Facsimile 23: ‘Guayaquil River Raft’	164
Facsímil 24: <i>Jangadas</i> o balsas de Guayaquil	175
Facsimile 24: <i>Jangadas</i> or Rafts from Guayaquil	175
Facsímil 25: Vistas de perfil (16), de planta (17) y posterior (18) de una balsa de troncos	176-177
Facsimile 25: Profile (16), Plan (17), and Back (18) Views of a Log Raft	176-177
Facsímil 26: Mapa de la isla de San Carlos (hoy Pascua)	305
Facsimile 26: Map of San Carlos Island (today Easter Island)	305
Facsímil 27: Balsa de Mangareva	365
Facsimile 27: Raft from Mangareva	365

LISTA DE FOTOS | LIST OF PHOTOS

Foto 1: Hans Heinrich Brüning retrata el traslado de un caballito de totora	91
Photo 1: Hans Heinrich Brüning portrays the Transport of a <i>Caballito de Totor</i> (1897)	91
Foto 2: Hans Heinrich Brüning retrata caballitos de totora en Huanchaco (1897)	100-101
Photo 2: Hans Heinrich Brüning portraits <i>Caballitos de Totor</i> in Huanchaco (1897)	100-101
Foto 3: Huaca de las Balsas en Túcume 1	119
Photo 3: <i>Huaca de las Balsas</i> in Tucume 1	119
Foto 4: Huaca de las Balsas en Túcume 2	120
Photo 4: <i>Huaca de las Balsas</i> in Tucume 2	120
Foto 5: Hans Heinrich Brüning retrata balsas que se cargan en Pimentel (1887)	174
Photo 5: Hans Heinrich Brüning Portrays Rafts Being Loaded at Pimentel (1887)	174
Foto 6: Hans Heinrich Brüning retrata una balsa junto a un vapor en Pimentel (1899)	180
Photo 6: Hans Heinrich Brüning Portraits a Raft Next to a Steamer at Pimentel (1899)	180
Foto 7: León dormido, parte del archipiélago de las Galápagos	195
Photo 7: Kicker Rock, Part of the Galapagos Archipelago	195
Foto 8: Bahía Sardina en las Galápagos	203
Photo 8: Sardine Bay in the Galapagos Islands	203
Foto 9: Las Grietas en Isla Santa Cruz	242
Photo 9: <i>Las Grietas</i> on Santa Cruz Island	242
Foto 10: Isla San Cristóbal	243
Photo 10: San Cristobal Island	243
Foto 11: Iguana en Tortuga Bay	255
Photo 11: Iguana in Tortuga Bay	255
Foto 12: Islas Marquesas, territorio ultramarino francés	260
Photo 12: Marquesas Islands, French Overseas Territory	260
Foto 13: León marino durmiendo en las Galápagos	268
Photo 13: Sea Lion Sleeping in the Galapagos Islands	268
Foto 14: Playa Brava en Tortuga Bay, Galápagos	268
Photo 14: Brava Beach in Tortuga Bay, Galapagos	268
Foto 15: Habitantes permanentes de las Galápagos	273
Photo 15: Permanent Inhabitants of the Galapagos Islands	273

Foto 16: Cráter de Rano Kau	286
Photo 16: Rano Kau Crater	286
Foto 17: Restos de Vinapú	287
Photo 17: Remains of Vinapu	287
Foto 18: Ahu Tahai	288-289
Photo 18: Ahu Tahai	288-289
Foto 19: Playa de Tahití con la lava solidificada	307
Photo 19: Tahitian Beach with Solidified Lava	307
Foto 20: Hans Heinrich Brüning retrata balsa remolcada por un barco	314
Photo 20: Hans Heinrich Brüning Portraits Raft Towed by a Boat	314
Foto 21: Bahía Collet o Aotupa ~ Hau-Tupa	342
Photo 21: Collet Bay or Aotupa ~ Hau-Tupa	342
Foto 22: Dedo de Tupa en Aotupa	343
Photo 22: Tupa's finger at Aotupa	343
Foto 23: Isla Centinela en la bahía de Taïo-Haé	346
Photo 23: Sentinel Island in the Taïo-Haé Bay.	346
Foto 24: Bahía de Taïo-Haé	347
Photo 24: Taïo-Haé Bay	347
Foto 25: Escalera de Tupa en Aotupa	348-349
Photo 25: Tupa's Staircase at Aotupa	348-349
Foto 26: Uno de los pocos Tikis originales	350-351
Photo 26: One of the Few Original Tikis	350-351
Foto 27: Árbol del pan	357
Photo 27: Breadfruit Tree	357
Foto 28: Ahu Ko Te Riku, moai (estatua) con pukao (cabello)	382
Photo 28: Ahu Ko Te Riku, Moai (Statue) with Pukao (Hair)	382
Foto 29: Fachada de Vinapú con apariencia inca	385
Photo 29: Vinapu's Facade with Inca Appearance	385
Foto 30: Parte trasera de Vinapú	386
Photo 30: Vinapu's Back Side	386

LISTA DE TABLAS | LIST OF TABLES

Tabla 1: Capaccuna	113
Table 1: Capaccuna	113
Tabla 2: Gobernantes de Lambayeque y Chimú	129
Table 2: Lambayeque and Chimu Rulers	129
Tabla 3: Conceptos pertinentes en las narraciones	228
Table 3: Relevant Concepts in the Narratives	229
Tabla 4: Segunda expedición de Álvaro de Mendaña (1595)	302
Table 4: Alvaro de Mendaña's Second Expedition (1595)	302
Tabla 5: Expediciones virreinales del Callao a Oceanía	308
Table 5: Viceroyalty Expeditions from Callao to Oceania	308
Tabla 6: Expediciones en época republicana	318
Table 6: Expeditions in Republican Times	318
Tabla 7: Cronología y genealogía	358
Table 7: Chronology and Genealogy	358

LISTA DE ILUSTRACIONES | LIST OF ILLUSTRATIONS

Ilustración 1: Urco Guaranga relata la expedición hacia el poniente de Túpac Yupanqui	192
Illustration 1: Urco Guaranga Tells the Story of Tupac Yupanqui's Expedition to the West	192
Ilustración 2: Túpac Yupanqui ve por primera vez el mar	199
Illustration 2: Tupac Yupanqui Sees the Sea for the First Time	199
Ilustración 3: La travesía ultramarina de Túpac Yupanqui	374-375
Illustration 3: Tupac Yupanqui's Overseas Voyage	374-375
Ilustración 4: Trofeos del inca	405
Illustration 4: Inca's Trophies	405



Islas Galápagos / Galapagos Islands.

PROEMIO | PREFACE

A TÚPAC YUPANQUI, EL INCA NAVEGANTE.

A través de la presente obra, tenemos el agrado de acceder a una investigación rigurosa acerca de cómo el inca Túpac Yupanqui (entonces *auqui* o una especie de “príncipe” del Inca Pachacútec, su padre) habría efectuado sus travesías ultramarinas a las Islas Marquesas y a Mangareva, isla principal del archipiélago de las Gambier, en la Polinesia Francesa, allá por 1465, en la tesis estudiada concienzudamente por su autor, José Antonio Salas García, historiador lingüista de la Universidad de Neuchâtel (UNINE).

Probablemente haya escuchado con anterioridad esta tesis acerca de la navegación prehispánica americana, concretamente la de Túpac Yupanqui a la Polinesia. Efectivamente, ya antes, el historiador José Antonio del Busto destacó por ser uno de los principales estudiosos en postular una serie de teorías y posibilidades sobre tales viajes. Incluso, los peruanos tenemos varias historias en el siglo XX de navegaciones exitosas con balsas similares a las que habrían sido usadas por el mencionado Inca que, habiendo partido desde nuestro litoral, fueron llevadas a la Polinesia por la corriente ecuatorial, como constatación fáctica de la posibilidad teórica, siendo el más conocido el viaje de Thor Heyerdahl en su célebre balsa Kon-Tiki.

Así, Salas desarrolla un trabajo tan técnico como apasionante. Tiene, a su favor, que este libro lo ha soñado, deseado y rodeado de rigurosidad. Como gran eje de su estudio, ha viajado personalmente a las islas Galápagos (donde el inca podría haber recalado en su viaje polinésico), a las Islas Marquesas en la Polinesia y a la Isla de Pascua (Vinapú), en una imaginaria elipse geográfica de ida y vuelta que habría iniciado en las costas de ese entonces (¿Tumbes, Guayaquil, Manta?), y con retorno en algún lugar previsible entre Tarapacá e Ica, quizás a lo largo de un año. En sus viajes rehaciendo el periplo de Túpac Yupanqui, Salas ha recogido e interpretado *in situ* una copiosa información proveniente de fuentes como crónicas hispanas o estudios polinésicos, además de acceder a ilustraciones que permiten abordar su tesis, con orden y progresión lógica. Así, estudios e ilustraciones reunidas de manera inédita permiten conocer las características del tipo de balsa que transportó al inca y a su comitiva, incluyendo el método de construcción, la aplicación del calafateo (sellado de las juntas entre los troncos de las balsas), el uso de guaras (al mismo tiempo, quillas y timones para dirigir las balsas), de aparejos como la vela cuadrada, entre otros elementos distintivos de la navegación ultramarina de entonces.

TO TUPAC YUPANQUI, THE INCA NAVIGATOR.

Through the present work, we are pleased to have access to a rigorous research on how the Inca Tupac Yupanqui (then *auqui* or a kind of “prince” of the Inca Pachacutec, his father) would have made his overseas voyages to the Marquesas Islands and Mangareva, the main island of the Gambier archipelago, in French Polynesia, back in 1465, the main island of the Gambier archipelago, in French Polynesia, around 1465, according to the thesis conscientiously studied by its author, José Antonio Salas García, linguistic historian at the University of Neuchâtel (UNINE).

Probably, you have already heard this thesis on pre-Hispanic American navigation, specifically that of Tupac Yupanqui to Polynesia. Even before that, the historian José Antonio del Busto stood out as one of the main scholars to postulate theories and possibilities about such voyages. We Peruvians even have several stories in the twentieth century of successful voyages with rafts similar to those used by the Inca mentioned above, which after leaving our coast, were carried by the equatorial current to Polynesia, as a factual confirmation of the theoretical possibility, the most famous being Thor Heyerdahl’s voyage on his well-known Kon-Tiki raft.

Thus, Salas develops a work as technical as it is exciting. In favor of him, this book has been dreamed of, desired, and surrounded by rigor. As a great axis of his study, he has personally traveled to the Galapagos Islands (where the Inca could have landed on his Polynesian journey), to the Marquesas Islands in Polynesia and to Easter Island (Vinapu), in an imaginary geographical ellipse of a round trip that would have started from our coasts of that time (Tumbes, Guayaquil, Manta?), and with return in some foreseeable place between Tarapaca and Ica, perhaps over a year. In his travels to retrace Tupac Yupanqui’s journey, Salas has collected and interpreted *in situ* information from sources such as Hispanic chronicles or Polynesian studies, as well as access to illustrations that allow him to approach his thesis, with order and logical progression. In this way, studies and illustrations collected in an unpublished way allow to know the characteristics of the raft that transported the Inca and his entourage, including the construction method, the application of caulking (sealing of the joints between the trunks of the rafts), the use of guaras (both keels and rudders to steer the rafts), of rigging such as the square sail, among other characteristic elements of the overseas navigation at that time.

Pero eso no es todo, Salas aborda su estudio con ilustraciones magníficas y reveladoras: mapas, facsímiles, tablas, ilustraciones de cómo podría haber sido aquel viaje, además de fotos de propia autoría, que animan y determinan un nivel de detalle muy valioso. Estudia, también, aportes de anteriores cronistas e investigadores citados y traducidos del alemán, francés, italiano e inglés. Salas contextualiza su tesis con evidencia, y enriquece su órbita relacional de hechos, probabilidades y posibilidades de aquel viaje, con lógica. Como método, el autor compara las versiones de los cronistas sobre un mismo hecho para sus inferencias, identificando coincidencias y descartando incongruencias; por ejemplo, aplicadas en trayectos, kilómetros desplazados, días y distancias.

A estas alturas, deseo despertar el apetito del lector por disfrutar el libro con deseo voraz, pero recomiendo no leerlo «de un tirón», puesto que el conocimiento que se va adquiriendo (mediante el texto, mapas, dibujos, tablas, ilustraciones y fotos) merece que, de a pocos, se comprenda en sus postulados históricos, geográficos, lingüísticos, sociales, etc. Así, pues, Salas aplica brillantemente la etnohistoria, apoyándose también en la semejanza de palabras entre las culturas estudiadas, que se encontraron —según considero— en el ápice de la cultura incaica (los viajes ultramarinos).

¿Cuál es el propósito de contar esta historia? Pues el que usted, amigo lector, disfrute: ¿orgullo por nuestro pasado?, ¿asombro por haberse podido acometer semejante empresa hace más de 500 años, con una tecnología precolombina muy diferente a la occidental de entonces?, ¿conocer esta historia por primera vez y ayudar a ponerla en valor, compartiéndola en la versión digital que citamos aquí? Ojalá que todas y otras razones positivas más.

Sabiendo que existe hasta una película denominada *Kon-Tiki*, este libro de Salas nos invita a estudiar cómo bajo el método científico, se transita desde el estudio de los medios contruidos para viajar largas travesías —considerando hipótesis y propuestas interpretativas previas— hasta llegar en sus conclusiones a postular las islas de Auachumbi y Ninachumbi, explicando los trofeos del inca.

Pero además de la presente investigación desarrollada prolijamente durante años por parte de su autor José Antonio Salas García, él nos proporciona este estudio traducido al inglés, para su rápida y cómoda difusión universal. Salas nos sorprende nuevamente (anteriormente publicó, con nosotros, su *Historia de las lenguas del antiguo obispado de Trujillo*), siempre con el estudio de nuestra historia con una disposición inusual, pues él es autor, investigador, identificador geográfico que traslada la información a los mapas y es traductor al inglés, es decir, *all in one*. Por ello, como EY lo felicitamos por el regalo que nos hace a todos

But that is not all, Salas approaches the study with magnificent and revealing illustrations: maps, facsimiles, tables, illustrations of how this journey could have been, or photographs of his authorship, which enliven and define a valuable level of detail. He also studies contributions of previous chroniclers and explorers, quoted and translated from German, French, Italian, and English. Salas contextualizes his thesis with evidence and enriches his relational orbit of facts, probabilities, and possibilities of that journey with logic. As a method, the author compares the chroniclers' versions of the same facts to reach his conclusions, identifying coincidences and discarding inconsistencies; for example, applied to routes, kilometers traveled, days, and distances.

At this point, I would like to whet the reader's appetite for the book. But I recommend that it not be read "all at once" since the knowledge that is acquired (through the text, maps, drawings, tables, illustrations, and photos) deserves to be understood, little by little, in its historical, geographical, linguistic, social, etc. postulates. Thus, Salas brilliantly applies ethnohistory, relying also on the similarity of words between the cultures studied, which were found—in my opinion—at the apex of the Inca culture (the overseas voyages).

What is the purpose of telling this story? Well, the one that you, dear reader, enjoy: pride for our past, amazement at having been able to undertake such an undertaking more than 500 years ago, with a pre-Columbian technology very different from the Western one of that time, knowing this history for the first time and helping to valorize it, sharing it in the digital version quoted here? Hopefully, all these and other positive reasons.

Knowing that there is even a movie called *Kon-Tiki*, Salas' book invites us to study how, under the scientific method, we go from the study of the means built to travel long voyages—considering hypotheses and previous interpretative proposals—until arriving at its conclusions to postulate the islands of Auachumbi and Nina-chumbi, explaining the trophies of the Inca.

But in addition to the present research, painstakingly developed for years by its author José Antonio Salas García, he offers us this study translated into English for its quick and convenient universal dissemination. Salas surprises us again (EY previously published his *Historia de las lenguas del antiguo obispado de Trujillo*), always with the study of our history with an unusual disposition, since he is the author, researcher, geographical identifier who transfers the information to the maps, and translator into English, that is, *all in one*. Therefore, as EY, we congratulate him for the gift he gives to all those interested in culture in general because, thanks to him, we can enjoy and multiply our understanding both for his editorial material

aquellos interesados en la cultura en general, pues gracias a él podemos disfrutar y multiplicar nuestro entendimiento tanto por su material editorial —claro está—, como por el dinamismo agregado por las fotos históricas, fotos de ubicación, mapas de su autoría, ilustraciones y tablas, que nos facilitan el entendimiento del viaje de Túpac Yupanqui.

Agradecemos nuevamente a José Antonio Salas García por la oportunidad de editar esta importantísima obra suya y por acercarnos con sencillez al conocimiento de nuestra propia historia, entregándonos una obra potente que enriquece el acervo cultural peruano.

Agradecemos también la difusión digital y gratuita de esta obra, para que conozcamos más acerca de nuestro pasado. En ese sentido, quedamos muy reconocidos con el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú y en particular con su Centro Cultural Inca Garcilaso, cuya dirección promueve con magnificencia su divulgación gratuita nacional e internacional (ver <https://www.ccincagarcilaso.gob.pe/creacion-y-patrimonio/actividades-mirador/libros-peruanos/>). Finalmente, como extensión de nuestro quehacer cotidiano que se proyecta con sentido a nuestra comunidad como un todo, agradezco a mis socios y a todos los colaboradores de EY, por nuestro esmero en cada servicio profesional que acometemos, pues como una institución que vive del conocimiento particularmente técnico, es también nuestro interés el brindar conocimiento en ángulos diferentes como es el de la formación humanista en el conocimiento de la historia de los que habitamos en nuestra nación peruana, y por qué no también en nuestra aldea global. Este libro testimonia el orgullo por nuestra peruanidad.

Lima, noviembre de 2024.

and for the dynamism added by the historical photos, location photos, maps of his authorship, illustrations, and tables that facilitate our understanding of Tupac Yupanqui's journey.

We thank José Antonio Salas García again for the opportunity to edit his significant work, which increases our historical knowledge. He has given us a powerful book that enriches the Peruvian cultural heritage.

We are also grateful for the free digital dissemination of this work so that we can learn more about our past. In this sense, we are indebted to the Peruvian Ministry of Foreign Affairs, and in particular to its Inca Garcilaso Cultural Center, whose management has magnificently promoted its free national and international dissemination (see <https://www.ccincagarcilaso.gob.pe/creacion-y-patrimonio/actividades-mirador/libros-peruanos/>). Finally, as an extension of our daily work that is meaningfully projected to our community as a whole, I thank my partners and all the collaborators of EY for our dedication in each professional service we undertake because, as an institution that lives from knowledge, especially technical knowledge, it is also our interest to provide knowledge from different angles, such as humanistic training in the history of those who live in our Peruvian nation, and why not, also in our global village. This book testifies to our pride in being Peruvian.

Lima, November 2024.



Paulo Pantigoso Velloso da Silveira
Country Managing Partner
EY Perú

INTRODUCCIÓN | INTRODUCTION

Desde que leí *Túpac Yupanqui: Descubridor de Oceanía* de José Antonio del Busto, en su segunda edición publicada por el Congreso de la República, supe que iba a escribir un libro sobre el tema. Sin embargo, desconocía cuándo sería el mejor momento para redactarlo. Antes de viajar a Suiza, temía perder el contacto con el Perú por una cuestión de distancia. Pronto me di cuenta de que eso es imposible y sin saberlo nuevos acontecimientos se estaban gestando en mi patria. En un mundo de cadenas causales, uno no siempre tiene conciencia de que en alguna parte se ha tomado una decisión que pronto impactará en tu existencia. A mi llegada a Suiza, dicté un curso sobre *Literatura hispanoamericana* en la Universidad de Neuchâtel. En el tema dedicado a los cronistas, decidí hacer una clase sobre el viaje de Túpac Yupanqui a unas misteriosas islas del poniente. Organicé la clase de tal manera que al final de la misma escribí un pequeño artículo sobre los trofeos del inca. Era un texto pequeño que me dejó contento, el cual guardé para un tiempo propicio. Todavía no sabía que ese tiempo estaba próximo a mí. Mi llegada a Suiza casi coincidió con el contacto que establecí con EY, a través de su socio Luis Felipe Chancafé. De ahí surgió la *Historia de las lenguas del antiguo obispado de Trujillo*. El paradigma de trabajo de EY me resultó fascinante. Me gustó la idea de compartir el conocimiento. Comulgo, plenamente, con la filosofía de beneficiar a la comunidad difundiendo el saber libremente. Tras entregar el libro terminado, entré en contacto con Paulo Pantigoso, su Country Managing Partner, quien ya lo había leído varias veces. Constaté que Paulo conocía bien los detalles sobre las lenguas trujillanas, por sus relecturas de la obra. Como noté que él era un amante de la Historia, le envié mi pequeño artículo sobre los trofeos de Túpac Yupanqui. Ahí fue que Paulo me sugirió ampliar mi artículo y convertirlo en un libro que aborde el tema de manera integral. Supe que el mejor momento para escribir sobre las travesías ultramarinas de Túpac Yupanqui había llegado y, por ello, agradezco a EY por esta nueva oportunidad.

Durante mis vacaciones en Lima, inicié la investigación en la biblioteca que he ido acopiando en mi casa a lo largo de los años. Ya había leído buena parte de las obras pertinentes para esta pesquisa, la cual tuve que continuar del otro lado del Atlántico, pues el ciclo de primavera en Europa estaba por comenzar. Había libros, sin embargo, que no era posible conseguir desde el Perú, por ser de ediciones antiguas y reducidas, que no volvieron a reeditarse ni figuran en línea. He sido afortunado de que este proyecto coincidiera con mi estancia helvética. La Universidad de Neuchâtel ha comprado todos los libros que le he solicitado, enriqueciendo su biblioteca para futuras investigaciones. Además, he contado con la ventaja de acceder a todas las bibliotecas de Suiza con solo aplastar un botón. Resulta que el sistema universitario suizo está interconectado y si uno quiere un

Ever since I read *Túpac Yupanqui: Descubridor de Oceanía* by Jose Antonio del Busto, in its second edition published by the Congress of the Republic, I knew I would write a book on the subject. However, I did not know the best time to write it. Before traveling to Switzerland, I feared losing contact with Peru because of the distance. I soon realized this was impossible. Without my knowledge, new events were brewing in my homeland. In a world of causal chains, one is not always aware that an important decision has been taken in some place that will soon impact your existence. Upon my arrival in Switzerland, I taught a course on Latin American Literature at the University of Neuchâtel. In the subject dedicated to chroniclers, I prepared a lecture on Tupac Yupanqui's journey to some mysterious islands in the West. I organized the class so that I could write a small article on the Inca's trophies. It was a small text that satisfied me, which I kept for a propitious time. I did not yet know that that time was near me. My arrival in Switzerland almost coincided with the contact I established with EY through his partner Luis Felipe Chancafe. Out of this conversation, came the *History of the Languages of the Ancient Bishopric of Trujillo*. I found the EY work paradigm fascinating. I loved the idea of sharing knowledge. I fully agree with benefiting the community by freely sharing knowledge. After delivering the finished book, I contacted Paulo Pantigoso, the Country Managing Partner, who had already read it several times. I noticed that Paulo knew the details of the Trujillo languages well from his rereadings of the book. Realizing he was a history buff, I sent him my little article on Tupac Yupanqui's trophies. Then, Paulo suggested that I expand my article and turn it into a book that covers the subject comprehensively. I knew that the best time to write about Tupac Yupanqui's overseas travels had come, and I thank EY for this new opportunity.

During my vacations in Lima, I began researching in the library I have been collecting at home over the years. I had already read some of the relevant works for this research, which I had to continue on the other side of the Atlantic since the spring cycle in Europe was about to begin. There were books, however, that I could not get from Peru because they were of old and reduced editions, which were not republished and not listed online. I have been fortunate that this project coincided with my stay in Switzerland. The University of Neuchâtel bought all the books I requested, enriching its library for future research. In addition, I have had the advantage of access to all the libraries in Switzerland at the push of a button. It turns out that the Swiss university system is interconnected. If one wants a book from another university, museum, research institute, or public library, it is possible to request such a copy free of charge from any Swiss canton.

libro de otra universidad, museo, instituto de investigación o biblioteca pública, es posible solicitar tal ejemplar sin costo, desde cualquier cantón suizo.

He transitado por terrenos ya hollados. Como podrán constatar los lectores, múltiples hipótesis se han formulado sobre el viaje de Túpac Yupanqui. Sin embargo, he tenido la suerte de acceder a información a la que mis antecesores no pudieron consultar. También he podido viajar a varios de los lugares que se han propuesto como destino incaico. En cada desplazamiento, hubo siempre algún inconveniente. Antes de llegar a Pascua, el alojamiento que había contratado —sin posibilidad de reembolso— no se encontraba en una malhadada lista de sitios autorizados por el Estado y tuve que pagar doble por otro hotel que sí figuraba en dicho listado. De otra manera, no hubiera podido ingresar. Poco antes de visitar las Galápagos, Ecuador entró en estado de emergencia, pero igual fui. Encontré que la prensa amplificaba una realidad apocalíptica que en verdad no existía. Lo que hallé en abundancia fue gente súper amable. Una semana antes de ir a las Marquesas, me informó la compañía que el vuelo no era directo, como lo prometía un portal de internet, sino con escala en San Francisco. Tuve que posponer todo para obtener la visa de USA. El trámite me obligó a ir hasta Berna y demoró tanto que por poco pospongo todo por segunda vez, pero las cosas salieron bien a último minuto y pude volar durante veinte horas para llegar a mi destino. Si uno lo piensa bien, todas estas vicisitudes carecen de mérito. Mérito tiene Túpac Yupanqui que hizo el viaje en balsa, pues la línea del horizonte no era un límite para su ambición; mérito tiene el almirante Álvaro de Mendaña que se levantó moribundo para luchar contra quienes se le insubordinaron y tras derrotarlos, regresó a su lecho para devolver la vida que Dios le prestó; mérito tiene Carlos Caravedo Arca que con su peculio financió su expedición hacia Oceanía, porque quería convertir su sueño en realidad, lo cual logró y eso sí que es un gran mérito.

El libro se divide en seis capítulos. Además de esta introducción, un primer capítulo se destina a la navegación prehispánica americana, buscando en la medida de lo posible las fuentes primarias para reconstruir el pasado. Si queremos saber, eventualmente, cómo viajó el inca, vale la pena conocer los medios que tuvo a su disposición para acometer tal empresa. El segundo capítulo aborda el tema de las fuentes de estudio, que pueden ser de origen hispano o de origen autóctono. Aquí se presentan los textos que versan sobre esta historia. El elenco de los cronistas españoles está conformado por Pedro Sarmiento de Gamboa, Miguel Cabello Valboa y fray Martín de Murúa. Del lado andino, tenemos a los nietos de Túpac Yupanqui y a Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua. He modernizado la escritura para que sea más asequible al lector. Un tercer capítulo ordena los detalles verificados en estas narraciones. Con esos insumos, se abordan

However, I have been fortunate to access information my predecessors could not read. I have also been able to travel to several places proposed as Inca destinations. On each trip, there was always some inconvenience. Before arriving at Easter Island, the lodging I had contracted with no possibility of reimbursement was not on an ill-fated list of sites authorized by the State, so I had to pay double for another hotel that did appear on the aforesaid list. Otherwise, I would not have been able to enter. Shortly before visiting the Galapagos, Ecuador entered a state of emergency, but I went anyhow. I found that the press amplified an apocalyptic reality that did not exist. What I have found in abundance were super friendly people. A week before going to the Marquesas, the airline informed me that the flight was not direct, as promised by an Internet portal, but with a stopover in San Francisco. I had to postpone everything to obtain the USA visa. The procedure forced me to go to Bern and took so long that I almost postponed everything for the second time, but things worked out at the last minute, and I could fly for twenty hours to reach my destination. If one thinks about it, all these vicissitudes lack merit. Tupac Yupanqui, who traveled on a raft, has merit because the horizon line was not a limit for his ambition; merit has Admiral Alvaro de Mendaña, who got up dying to fight against those who disobeyed him and after defeating them, he went to his bed to return the life that God lent him; Carlos Caravedo Arca who financed his expedition to Oceania with his own money has merit because he wanted to make his dream come true, which he achieved, and that is a great merit.

The book is divided into six chapters. In addition to this introduction, the first chapter is devoted to pre-Hispanic American navigation, searching as far as possible for primary sources to reconstruct the past. If we want to know, eventually, how the Inca traveled, it is worth knowing the means he had at his disposal to undertake such an enterprise. The second chapter deals with the study sources, which can be of Hispanic or indigenous origin. The texts that deal with this history are presented here. The Spanish chroniclers are Pedro Sarmiento de Gamboa, Miguel Cabello Valboa, and Fray Martin de Murua. On the Andean side, we have Tupac Yupanqui's grandchildren and Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua. I have modernized the writing to make it more accessible to the reader. A third chapter organizes the details verified in these narratives. With these inputs, the fourth chapter deals with the interpretative hypotheses of the authors who preceded this research. The common denominator of all the proposals is that they focused on the Inca and the texts about this adventure, reproduced in the second chapter. Common sense might tell us that this is correct, but it is incomplete. There are other participants in the story, such as the merchants who initially inform the Inca, who have not received any attention. The fifth chapter deals with other overseas trips in two sections. The first section reviews the voyages from Callao to Oceania during the viceroyalty.

en un cuarto capítulo las hipótesis interpretativas de los autores que anteceden a esta investigación. El común denominador de todas las propuestas es que se han centrado en el inca y en los textos sobre esta aventura, reproducidos en el capítulo segundo. El sentido común podría decirnos que eso es correcto; pero, en realidad, es incompleto. Hay otros participantes en la historia como los mercaderes que informan inicialmente al inca, que no han recibido ninguna atención. Del lado textual, la historia no acaba con el fin del viaje. La trama es más compleja. En este trabajo, se abordará la precuela del viaje y también su secuela, pues en los textos mismos hay información útil para conocer sobre la travesía y responder a enigmas de manera satisfactoria. Un quinto capítulo se ocupa de otras travesías ultramarinas, las cuales se dividen en dos secciones. En la primera, se repasan los viajes salidos desde el Callao a Oceanía en la época virreinal. Eso permitirá saber cuánto demoraban los viajes a Oceanía con la tecnología europea desde el siglo XVI hasta el XVIII. Estos resultados se contrastarán con las expediciones del siglo XX, que utilizan balsas semejantes a las precolombinas. A la cabeza de las mismas se encuentra el legendario Thor Heyerdahl con su famosa Kon-Tiki. La zaga de esa aventura continúa casi hasta nuestros días. Al igual que con las naves españolas, lo que se busca es saber cuál es la distancia que pueden surcar las balsas y cuánto demora navegar desde la partida en América hasta el arribo a la primera isla hallada en Oceanía. Estos datos serán extrapolados a la propuesta interpretativa del capítulo sexto, que es el corazón de esta obra. Dicha interpretación surge como fruto de lo desarrollado sobre las embarcaciones americanas, de la lectura de las crónicas y sus interpretaciones posteriores, de la revisión bibliográfica, de las experiencias navales intercontinentales, sin olvidar el flujo de las corrientes marinas. El objetivo es brindar una propuesta coherente, en la que cada afirmación esté sustentada en documentos y hechos. Tras esto, se enumeran las conclusiones a las que se arriba y, finalmente, se ofrece la bibliografía empleada.

No puedo negar que he disfrutado muchísimo —casi como un niño— escribiendo este libro. Si alguien me hubiese preguntado qué es lo que te gustaría hacer en la vida, la respuesta desde el fondo de mi corazón habría sido que me gustaría hacer exactamente lo que estoy haciendo: escribir el libro que siempre supe que iba a escribir.

Neuchâtel, noviembre 2024.

That will make it possible to know how long the voyages to Oceania took with European technology from the sixteenth to the eighteenth century. I will contrast these results with the expeditions of the twentieth century, which used rafts similar to the pre-Columbian ones. At their head is the legendary Thor Heyerdahl with his famous Kon-Tiki. The trail of that adventure continues almost to the present day. As with the Spanish ships, the aim is to find out how far the rafts can travel and how long it takes to sail from their departure in America to their arrival at the first island found in Oceania. I will extrapolate these data to the interpretative proposal of the sixth chapter, which is the heart of this work. This interpretation arises from what we already know about the American ships, the reading of the chronicles and their subsequent interpretations, the bibliographic review, and the intercontinental naval experiences, without forgetting the flow of sea currents. The objective is to provide a coherent proposal supported by documents and facts. This is followed by a list of the conclusions reached and, finally, the bibliography used.

I cannot deny that I have thoroughly enjoyed —almost like a child— writing this book. If someone had asked me what I would like to do in life, the answer from the bottom of my heart would have been that I would like to do exactly what I am doing: write the book I always knew I would write.

Neuchâtel, november 2024

AGRADECIMIENTOS DEL AUTOR

Este es un libro muy emotivo para mí por varias razones. Desde hace mucho quería escribir sobre este tema y los astros se alinearon para que este manuscrito reciba los honores de la imprenta. Mi primer libro con EY fue la *Historia de las lenguas del antiguo obispado de Trujillo*. La confianza en una segunda publicación me hace pensar en la buena recepción de la primera obra y me exige a esforzarme para estar a la altura de esta aventura editorial, agradeciendo a EY por esta oportunidad.

La lectura de *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía* de mi antiguo maestro José Antonio del Busto (a quien rindo homenaje) me dio a conocer esta travesía ultramarina, la cual presenté como tema de clase en la Universidad de Neuchâtel, en Suiza. El contenido había sido estructurado de tal manera que convertí mi exposición oral ante los alumnos en un artículo, el cual fue leído posteriormente por Paulo Pantigoso, Country Managing Partner, quien me sugirió ampliar el artículo y convertirlo en un libro.

A lo largo de la redacción, estuve en contacto con Paulo, enviándole avances de mis indagaciones sobre el inca navegante. Cada pequeño paso dio forma a la publicación que el amable lector ahora tiene entre manos. Me gusta pensar en la idea de que un libro pueda generar una clase universitaria y que dicha clase sirva para crear un artículo, y que ese artículo devenga en otro libro que, eventualmente, motive a otros investigadores a plasmar, en blanco y negro, sus hallazgos. Hoy no dudo de que un solitario libro puede convertirse en toda una biblioteca que mejore la instrucción de la comunidad. Precisamente, EY Perú está creando esa biblioteca a través de las publicaciones que realiza.

Agradezco a Paulo Pantigoso por permitirme ser parte de esta fiesta editorial. Varias instituciones han colaborado con esta investigación, Catharina Winzer del *Museum am Rothenbaum (MARKK)* facilitó las fotos de Heinrich Brüning. María González Castañón del *Museo de América* en Madrid permitió acceder a los dibujos de la expedición Malaspina. Los funcionarios de la *Biblioteca del Palacio Real* de Madrid y del *Archivo de Indias* fueron muy amables al proporcionar las acuarelas de Martínez Compañón y el escudo de Cristóbal Rodríguez. También se agradece a la *Bibliothèque nationale de France* por los dibujos de Léonce Angrand. En este proyecto, trabajé con mi antiguo compañero universitario Marco Morales Flores, quien realizó las cuatro ilustraciones que engalanan las *Travesías ultramarinas de Túpac Yupanqui*. Quedo reconocido por su esmero. Hago extensiva mi gratitud a mis alumnos, colegas —en especial al gran Antonio Sánchez—, amigos y parientes que me motivan para hacer el mejor trabajo posible.

AUTHOR'S ACKNOWLEDGMENTS

This book has great emotional significance for me for a number of reasons. I have wanted to write about this subject for a long time, and I am grateful that the stars have aligned for this manuscript to be published. My first book with EY was *Historia de las lenguas del antiguo obispado de Trujillo*. The confidence in my ability to produce a second publication encourages me, especially considering the positive reception of my first work. This motivates me to strive to meet the expectations of this new publishing venture, and I would like to thank EY for this opportunity.

The reading of *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía* by my former teacher, José Antonio del Busto (to whom I pay homage), introduced me to an overseas voyage that I later presented as a topic in a class at the University of Neuchâtel in Switzerland. I structured the content of my oral presentation so that it could be transformed into an article. This article was then read by Paulo Pantigoso, Country Managing Partner, who encouraged me to expand it and turn it into a book.

Throughout the writing process, I kept in regular contact with Paulo, updating him on my research into the Inca navigator. Each small step I took contributed to the publication that the reader now holds in their hands. I like to think that a book can inspire a university class, which can lead to an article, which can lead to another book, which can motivate even more researchers to share their findings. Today, I firmly believe that a single book can grow into an entire library that enriches the education of the community. EY Peru is helping to create this library through its various publications.

I would like to thank Paulo Pantigoso for allowing me to be a part of this publishing endeavor. Several institutions have collaborated on this research. Catharina Winzer from the *Museum am Rothenbaum (MARKK)* provided the photographs by Heinrich Brüning. María González Castañón from the *Museo de América* in Madrid granted access to the drawings from the Malaspina expedition. Additionally, officials at the *Biblioteca del Palacio Real* in Madrid and the *Archive of the Indies* generously supplied the watercolors by Martínez Compañón, along with the coat of arms of Cristóbal Rodríguez. My thanks also go to the *Bibliothèque nationale de France* for the drawings by Léonce Angrand. In this project, my former university colleague, Marco Morales Flores, designed the four illustrations that adorn *Tupac Yupanqui's Overseas Voyage*. I am grateful for his dedication. I would also like to thank my students, colleagues —especially the esteemed Antonio Sánchez—, friends, and family, who always inspire me to do my best work.

1

CAPÍTULO
CHAPTER

LA NAVEGACIÓN PREHISPÁNICA AMERICANA

*Pre-Hispanic
American Navigation*





Islas Galápagos.
Galapagos Islands.
Fotógrafo | Photographer: Herzwil27 / Shutterstock





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. Del cruce de información, uno podrá formar una idea cumplida de la navegación en América. 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 las primeras décadas del siglo xx, Horacio Urteaga (1919: 83) 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, la cual irá de menor a mayor en lo que a dimensiones se refiere, poniendo el énfasis (aunque no exclusivamente) en la navegación marítima. No me ocuparé, por tanto, de los barcos de totora que se utilizan hasta hoy en Puno. El empleo de los navíos estaba determinado por las materias primas con las que se contaba. Por tanto, ese es el criterio central para la presente tipología. Citaré testigos que interactuaron con las naves americanas. Me remitiré, por tanto, a fuentes primarias, en la medida que esto sea posible. Huelga decir que la travesía de Túpac Yupanqui se habría dado en las naves mayores, pero el panorama general permitirá establecer la disposición de las embarcaciones en la región de la costa del Pacífico.



In order to understand Tupac Yupanqui's maritime adventure, it is necessary to have a complete idea of pre-Columbian American navigation, especially on the South Pacific coast. There are two procedures to arrive at this knowledge. In the first place, it is possible to turn to the writings that deal with native vessels. The authors of these descriptions range from meticulous chroniclers to fearsome pirates, with prose reflecting varying degrees of education. Each author always provides a detail that escapes the observation of others or affirms something that others eventually reject. Therefore, it is necessary to collect as many points of view as possible to enrich the knowledge about local vessels. Although they are simple, they keep their secrets. From the cross-referencing, one could form a fulfilled idea of navigation in America. Secondly, it is feasible to analyze material vestiges such as graphic representations or three-dimensional objects, whether from pre-Hispanic times or after the Spanish arrival, but taking care not to incur anachronisms or to generalize what is given in a period, as if it had always been in force. One must cross-check these two sources to verify their relevance. In the first decades of the twentieth century, Horacio Urteaga (1919: 83) proposed a typology for five pre-Columbian vessels: 1) the log raft, 2) the air-filled leather raft, 3) the *chinchorro* (sic) or *caballito de totora* for fishing, 4) the reed boat or *huampu*, 5) the canoe. In this work, another typology will be presented based on the material of the boat, which will go from the smallest to the largest ones, as far as dimensions are concerned, emphasizing (although not exclusively) maritime navigation. I will not deal, therefore, with the reed boats used to this day in Puno. The raw materials available determined the use of the vessels. That is the central criterion for the present typology. I will cite witnesses who interacted with the American ships. I will refer to primary sources insofar as this is possible. Tupac Yupanqui's voyage would have taken place on the largest ships. However, the overall picture would make it possible to establish the disposition of the vessels in the Pacific coast region.

1.1

Red de calabazas

La embarcación más pequeña de la presente tipología se utilizó exclusivamente en el caudaloso río Santa que divide las actuales regiones peruanas de La Libertad y Ancash. El sacerdote jesuita Joseph de Acosta (1590: 170) 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. Pasados toman acuestas su balsa de calabazas y tornan a pasar a nado. Esto hacen en el río de Santa del Perú.

Durante el viaje por la diócesis de Lima, el arzobispo Toribio de Mogrovejo verifica lo dicho por el padre Acosta sobre las embarcaciones que llevaban calabazos como una suerte de flotadores, consignando algunas palabras de la llamada lengua pescadora (Salas 2023: 164-205). El segundo arzobispo limeño explica la motivación para el nombre de actual río Santa, antes denominado como Mayao (Mogrovejo [1593] 2006: 37):

Pasa media legua de dicho puerto un río caudaloso a quien los antiguos llaman Mayao; trae una corriente rápida y furiosa, de tal manera que los seis meses del año no se puede pasar ni vadear, sino se arrojan los hombres encima de unos calabazos entretejidos con sogas de totora con un indio en cada esquina que a nado lleva la balsa; como este río es tan furioso se derrama por muchas partes del valle a cuyo cauce se crían en él mucha abundancia de cañizales, a quien los naturales llaman pez, su propio nombre Saucha y por esta causa se derivó llamarse todo el valle de Santa y como era su propio nombre respecto de los dichos cañizales se llama todo el valle de Santa y cuando se pobló la dicha villa por no quitarle el nombre propio y darle el que le cuadrara la instituyó y pusieron la villa de la Santa María de la Parrilla.



1.1

Gourd Net

The smallest vessel of the present typology was used exclusively on the mighty Santa River that divides the present-day Peruvian regions of La Libertad and Ancash. The Jesuit priest Joseph de Acosta (1590: 170) gives testimony about a kind of «gourd raft»:

In other parts, they have a big gourd net, on which they throw the people or clothes that have to pass, and Indians, holding on with ropes, go swimming and pulling the raft of gourds, like horses pulling a carriage or chariot and others behind are giving pushes to the raft, to help it. Once they have passed, they lay down their raft of pumpkins and swim back to the river. That is what they do in the Peruvian Santa River.

During the trip through the diocese of Lima, Archbishop Toribio de Mogrovejo verified what Father Acosta said about the boats that carried gourds as a kind of floats, consigning some words of the so-called fishing language (Salas 2023: 164-205). The second archbishop of Lima explains the motivation for the name of the current Santa River, formerly called Mayao (Mogrovejo [1593] 2006: 37):

It brings a fast and furious current, in such a way that for six months of the year, it cannot be crossed or forded, but the men throw themselves over some pumpkins interwoven with reed ropes with an Indian in each corner who swims the raft; As this river is so furious it spills over many parts of the valley whose riverbed is full of reeds, which the natives call *pez*, its name *Saucha* and for this reason, it was called the whole valley of Santa and as it was its name concerning the said reeds it is called the valley of Santa and when the said town was populated not to take away its name and give it the one that fit it instituted it and put Santa Maria de la Parrilla Town.

He aquí un mapa que muestra la ubicación del río Santa, donde se practicaba esta forma de cruzar por medio de este artificio de una orilla a otra:

Here is a map showing the location of the Santa River, where one used to cross from one bank to the other using this artifice:



Mapa 1: Río Santa. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 1: Santa River. Map prepared by the author for EY (2024).

En el siglo xvii, este sistema para atravesar los ríos seguía en uso. Garcilaso de la Vega (1609: 72r.) describe balsas «de grandes calabazas, enteras, enredadas y fuertemente atadas unas con otras en espacio de una vara y media en cuadro, más y menos como es menester». Garcilaso es el único cronista que no adscribe el empleo de este tipo de embarcación al río Santa. Antonio Vázquez de Espinosa ([1624?] 1948: 397) relata la disposición geográfica del río Santa, explicando la razón por la que no había perdido vigencia esta manera de cruzar el río:

Divide el arzobispado de Lima del obispado de Trujillo el caudaloso río de Santa, que tiene parte de sus nacimientos en la provincia de Cajatambo, y en las serranías, que están cerca de Recuay, y corriendo del sur al norte por el valle de Guaylas, al fin de él para hacer este río más poderoso se le junta otro, que nace de las sierras nevadas, que están junto a las minas de Sigüas, y corriendo al poniente por la provincia de Conchucos, divide por la sierra el arzobispado del obispado de Trujillo; este río por ser tan caudaloso, y rápido, no tiene puente, y se pasa con balsas de calabazas metidas en redes, que sirven de barcas, las cuales van guiando los indios a nado, y sobre las dichas balsas de calabazas los pasajeros, y las mercaderías, que llevan (...).

El arzobispado de Lima en esa época llegaba hasta Áncash. Vázquez de Espinosa da como justificación para la ausencia de puente el enorme caudal fluvial. Quizá la ingeniería hispana del siglo xvii aún no era capaz de tender un puente frente a tal volumen de aguas turbulentas. Lo propio habría que decir de los constructores prehispánicos. Más al norte de Santa, existe un testimonio sobre la elaboración de estas «barcas» de calabazas en la región de Lambayeque. En la *Noticia general de las provincias del Pirú*,

In the seventeenth century, this system for crossing rivers was still in use. Garcilaso de la Vega (1609: 72r.) describes rafts «of large gourds, whole, entangled and tightly tied together a *vara* and a half in the square, more or less as is necessary». Garcilaso is the only chronicler who does not ascribe the use of this boat to the Santa River. Antonio Vázquez de Espinosa ([1624?] 1948: 397) relates the geographic disposition of the Santa River, explaining the reason why this way of crossing the river had not lost its validity:

The mighty Santa River divides the Archbishopric of Lima from the Bishopric of Trujillo. The river has part of its headwaters in the province of Cajatambo and the highlands near Recuay. It runs from south to north through the valley of Guaylas. At the end of it, to make this river more powerful, another river joins it, which rises in the snowy mountains next to the mines of Sigüas. Then, it runs to the west through the province of Conchucos, which divides the archbishopric of the bishopric of Trujillo by the mountains. This river, being so plentiful and fast, does not have a bridge. It is crossed with pumpkin rafts put in nets that serve as boats guided by the Indians swimming. They carry the passengers and the merchandise on the pumpkin rafts (...).

The archbishopric of Lima at that time reached as far as Ancash. Vázquez de Espinosa justifies the absence of a bridge due to the enormous river flow. Perhaps Hispanic engineering could not build a bridge with such a volume of turbulent waters in the seventeenth century. The same happened with the pre-Hispanic builders. Further north of Santa, there is evidence of the elaboration of these gourd «boats» in the Lambayeque region. In the *Noticia general de las provincias del Pirú, Tierra Firme y Chile* of

Tierra Firme y Chile de 1630, Francisco López de Caravantes se refiere al río Santa en los siguientes términos: «Pásase en balsas que hacen veinte indios balseros de Lambayeque [Llampallec], que dio el virrey príncipe de Esquilache. Estas balsas son de calabazos atados unos con otros, porque no tienen puente» (apud Jiménez de la Espada [1630] 1881: CXL). Estas naves se siguieron utilizando, cuando menos, hasta el siglo XVIII. El 27 de marzo de 1738, Eugenio Lanuza y Sotelo ([1735-46] 1998: 135) detalla cómo son estos artefactos (cf. Juan & Ulloa 1748: 26):

(...) son unas calabazas grandes de Guinea que, puestas a enjugar, se secan de tal suerte que quedan de muy leve peso; puestas en esta forma, enredan doce o más, según quieren el tamaño de la balsa, una después de otra, con tan buena unión que queda el hilo de las calabazas tan firme que no pueden huir de sus amarres. A este hilo van uniendo otros hasta dejar el espacio de una buena cama grande. Después echan una red, que comprehende todos los hilos de que se componen las balsas y, afianzados así, forman encima un tabladillo de ramazones y después un enladrillado de madera, tan unido que se anda encima con toda seguridad. De los dos extremos por donde rematan los hilos de los calabazos, se toman las puntas que sobran después de atados de las sogas, se unen y enlazan dos cuerdas largas con sus lazos en el extremo; y dispuestos así, cargan la balsa, echándola al río. Desnúdanse aquellos indios que sirven al pasaje; y metiendo cada uno el lazo de la cuerda que está al extremo en el cuerpo, se echan a nadar y van tirando de la balsa cargada, y otros por detrás nadando asimismo empellándola para que no tengan los de delante tanto peso en el tiro.

1630, Francisco Lopez de Caravantes refers to the Santa River in the following terms: «It is crossed on rafts made by twenty raftsmen Indians from Lambayeque [Llampallec], which the viceroy Prince of Esquilache gave. These rafts are made of pumpkins tied together because they have no bridge» (apud Jimenez de la Espada [1630] 1881: CXL). These ships continued to be used at least until the eighteenth century. On March 27th of 1738, Eugenio Lanuza y Sotelo ([1735-46] 1998: 135) relates what these artifacts look like (cf. Juan & Ulloa 1748: 26):

They are large guinea gourds, put to dry out, that shrink until they are very lightweight. Put in this way, they entangle twelve or more, according to the size of the raft, one after the other, with such a union that the thread of the gourds is so firm that they cannot escape from their moorings. To this thread, they join others until they leave the space of a good big bed. Then they cast a net, which includes all the threads of which the rafts are composed and, thus secured, they form on top of it a small wooden plank of twigs and then a wooden brickwork, so united that one can walk on it with complete security. From the two ends where the threads of the gourds end, they take the ends left over after tying the ropes, join them together, and tie two long ropes with their loops at the end. Arranged in this way, they load the raft, throwing it into the river. Those Indians who serve in the passage undress, and each one putting the loop of the rope that is at the end in the body, they start to swim and go pulling the loaded raft, and others behind them, also swimming it so that those in front do not have so much weight in the pull.

La balsa de Lanuza sí posee un puente: «un tabladillo» y «un enladrillado de madera». Respecto de la propulsión se sabe que los «indios a nado» que propulsaban las «barcas» eran denominados: «Chimbadores, en el Perú, se llaman aquellos que tienen el ejercicio de conducir de una banda del río a la otra las cargas y pasajeros. Chimba, en la lengua general de Perú [quechua], significa la otra banda» (Feijoo 1763: 128).

La Arqueología corrobora la fabricación lambayecana. El Museo de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos posee un huaco que representa una balsa de calabazos con un hombre sentado encima. Esta pieza procede de Lambayeque y corresponde al periodo Huari de la costa norte. Hermann Buse (1973: 306) contiene una fotografía de este huaco.

Lanuza's raft does have a deck. Regarding propulsion, it is well known that the «Indians who swam» to propel the «boats» were called: «Chimbadores, who have the task of driving loads and passengers from one side of the river to the other, in Peru. Chimba, in the general language of Peru [Quechua], means the other side» (Feijoo 1763: 128).

Archaeology corroborates the Lambayecan manufacture. The Museum of the Universidad Nacional Mayor de San Marcos has a ceramic of a gourd raft with a man sitting on it. This piece comes from Lambayeque and corresponds to the Huari period of the North Coast. Hermann Buse (1973: 306) contains a photograph of this ceramic.

1.2

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 la forma de su 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. Para ello, me remito a fuentes primarias. El cronista milanés Girolamo Benzoni (1565: 5) se refiere a estas embarcaciones al norte de Sudamérica, en los siguientes términos: «in certe barche entrando che il paese usa, le quali son fatte d'un pezzo d'albero, chiamate da loro pirague: & le maggiori levano da cinquanta persone in circa», cuya traducción es 'entrando 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 las piraguas. He aquí una ilustración de Benzoni (1565: 5):



1.2

Canoe or Pirogue

The canoe had limited use in Peru, at least in the arid Pacific zone. Tupac Yupanqui would not have used canoes, but the shape of their hull has implications for pre-Columbian navigation. It will be necessary to clarify the meaning of the words *canoe* and *pirogue*, which are used almost as synonyms to understand this type of vessel. To this end, I refer to primary sources. The Milanese chronicler Girolamo Benzoni (1565: 5) refers to these vessels in the north of South America in the following terms: «in certe barche entrando che il paese usa, le quali son fatte d'un pezzo d'albero, chiamate da loro pirague: & le maggiori levano da cinquanta persone in circa», which I translate as follows: 'entering in certain boats that the country uses out of a piece of tree, called by them pirogue and the biggest ones carry up to about fifty people.' The number of fifty passengers may be exaggerated if one considers the ship is made out of a single trunk. This fact, however, gives an idea of the size of the trees to elaborate canoes. Here is an illustration from Benzoni (1565: 5):



Facsímil 1: Canoa de Girolamo Benzoni.

Girolamo Benzoni. *La historia del mondo nvo.* Dominio público.

Facsimile 1: Canoe by Girolamo Benzoni.

Girolamo Benzoni. *La historia del mondo nvo.* Public domain.

A propósito del cruce de ríos y el empleo limitado de canoas, Garcilaso de la Vega (1609: 72) 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

Regarding the crossing of rivers and the limited use of canoes, Garcilaso de la Vega (1609: 72) noted: «They did not know or could not make pirogues or canoes like those of Florida and the islands of Barlovento and Tierra Firme, which are like troughs because there was no thick wood available for them in Peru.» Garcilaso's assertion is valid for

aserción de Garcilaso es válida para la costa peruana, pero evidentemente no lo es para la Amazonía. Por eso, Heyerdahl afirma: «Los incas utilizaban piraguas para remar en los ríos de la selva, al igual que las demás tribus vecinas». En cuanto a la terminología, Cobo ([1653] 1956: 265) aclara:

El nombre de canoa es tomado de los indios de la isla española, si bien en otras tierras y lenguas tiene distintos nombres. Los indios de Tierra Firme la nombran piragua y de solos estos dos usamos nosotros, aunque con esta distinción que solamente damos nombre de piraguas a cierta suerte de canoas grandes que, aunque lo que de ellas entra en el agua es de una pieza, le añaden a los bordos unas tablas o zarzos de cañas betunados, con que vienen a quedar más altas y anchas que las canoas comunes.

A propósito de la distinción en los tamaños entre canoas y piraguas, recuérdese lo escrito por Benzoni sobre la capacidad de la piragua que llegaba hasta cincuenta personas, a partir de un único tronco de árbol. Se denominaba a la *piragua* por la materia que la componía. Aunque la canoa es una embarcación bastante simple en su composición, comparto la caracterización de Cobo ([1653] 1956: 264):

Esta es una barca o naveta de una pieza, hecha de un madero grueso vaciado de manera que viene a tener forma de artesa, salvo que por de dentro es a manera de una acequia cavada en tierra, pareja, honda y angosta, y por de fuera redonda, casi con la misma figura que tenía el tronco de que se hizo. El suelo es un poco llano y sin quilla, y el grueso de todo el canto en redondo de no más de dos o tres dedos; y como la madera de que se forma es liviana (porque comúnmente es un árbol llamado *ceyba*), lo queda ella tanto ayudada de su forma y talle, que con poca fuerza de viento o remos vuela

the Peruvian Coast but not for the Amazon. Therefore, Heyerdahl states: «The Incas used canoes to paddle the rivers in the jungle, as did the other neighboring tribes.» As for terminology, Cobo ([1653] 1956: 265) clarifies:

The name *canoe* is taken from the Indians of the island of Hispaniola, although it has different names in other lands and languages. The Indians of Tierra Firme call it Pirogue, and we use only these two. Even the distinction, we only give the name of Pirogue to a type of large canoes that, although what enters the water is of one piece, add to the sides some boards or cane poles, with which they come to be higher and wider than the common canoes.

Regarding the distinction in size between canoes and pirogues, remember what Benzoni wrote about the capacity of the pirogue, which could carry up to fifty people from a single tree trunk. *Pirogue* was named after the material made. Although the canoe is a simple craft in its composition, I share Cobo's characterization ([1653] 1956: 264):

This is a boat or naveta of one piece, made of a thick wood hollowed out so that it comes to have the shape of a trough, except that inside it is like a ditch dug in the ground, even, deep, and narrow, and on the outside round, almost with the figure that had the trunk made from. The floor is a little flat, without keel, and the thickness of all the edges in the round of no more than two or three fingers; and as its wood is light (because it is commonly a tree called *ceiba*), it is so much helped by its shape and size, that with little force of wind or oars it flies on the water, making known advantage in lightness to all kinds of boats. But in the same degree that it is light, it is a dangerous vessel. Thus, it is impossible to sail in her but in

sobre el agua, haciendo conocida ventaja en ligereza a todo género de barcos. Pero en el mismo grado que es ligera, es embarcación peligrosa; y así, no se puede navegar en ella sino en bonanza: porque en levantándose cualquier borrasca o vaivén de los que van en ella.

Hay noticias del uso de la canoa en la costa peruana. Después de todo, la madera ausente se podía importar. Así, en la carga declarada en el Callao —el 18 diciembre de 1790— del buque *Nuestra Señora de El Rosario*, procedente de Guayaquil, se verifican dos canoas (Alquirido 1791: 208). Esa importación explicaría su presencia en la costa peruana. He aquí algunos ejemplos: el 05 de noviembre de 1819, el virrey Joaquín de la Pezuela recibe aviso de que un bergantín de guerra «insurgente» apresó en Pisco «una canoa con tres indios pescadores» (apud Puente 1977: 436). El mismo De la Puente (1977: 89-90) publica una acuarela que sería de 1824, en la que se observa una balsa en el Callao. El historiador peruano, asimismo, consigna que las naves en el Callao eran abastecidas desde Chorrillos por canoas (Puente 1977: 400).

Pâris (1841: 150, imagen 132) describe, verbalmente dos tipos de piraguas en el Callao («Pirogues du Callao de Lima») en el volumen uno de su obra; mientras en el volumen dos las grafica en parte de la imagen 132. La primera corresponde a los números 1, 2, 3 y 4. Su descripción verbal es «le corps n'est qu'un tronc creusé, fortifié par quelques membres, et exhausté par une fargue clouée à l'intérieur ainsi qu'aux planches qui bouchent l'avant et l'arrière; elles n'ont ni bancs ni voiles», esto es, 'el cuerpo no es más que un tronco ahuecado, reforzado por unas pocas extremidades, y rematado por una tabla clavada en el interior y en los tablones que bloquean la proa y la popa; no tienen ni

bonanza because in rising any squall or sway of those who go in her.

There is news of the use of the canoe on the Peruvian coast. After all, the missing wood could be imported. Thus, in the cargo declared in Callao —on December 18, 1790— of the ship *Nuestra Señora de El Rosario*, coming from Guayaquil, two canoes are verified (Alquirido 1791: 208). That importation would explain their presence on the Peruvian coast. Here are some examples: on November 5, 1819, Viceroy Joaquin de la Pezuela received notice that an «insurgent» war brigantine had captured in Pisco «a canoe with three Indian fishermen» (apud Puente 1977: 436). The same De la Puente (1977: 89-90) publishes a watercolor of a canoe in Callao, probably from 1824. The Peruvian historian also states that the ships in Callao were supplied from Chorrillos by canoes (Puente 1977: 400).

Pâris (1841: 150, image 132) describes, verbally, two types of pirogues in Callao («Pirogues du Callao de Lima») in the first volume of his work, while he graphs them in part of image 132 in the second volume. Its verbal description is «le corps n'est qu'un tronc creusé, fortifié par quelques membres, et exhausté par une fargue clouée à l'intérieur ainsi qu'aux planches qui bouchent l'avant et l'arrière; elles n'ont ni bancs ni voiles», that is, 'the body is nothing more than a hollowed trunk, reinforced by a few extremities, and topped by a plank nailed to the inside and to the planks blocking the bow and stern; they have neither benches nor sails.'

The second one-piece log canoe is assigned numbers 5, 6, 7, whose description is «les extrémités sont plates en dessus, effilées en dessous, avec quelques renforts, cloués au fond dans l'intérieur et des renflements latéraux pour les tolets », i.e. 'the ends are

bancos ni velas'. A la segunda canoa de una sola pieza de tronco se le asignan los números 5, 6, 7, cuya descripción es «les extrémités sont plates en dessus, effilées en dessous, avec quelques renforts, cloués au fond dans l'intérieur et des renflements latéraux pour les tolets», es decir, 'los extremos son planos en la parte superior, cónicos en la inferior, con algunos refuerzos, clavados en la parte interior del fondo y abultamientos en los laterales para las punteras'. He aquí un fragmento editado de la imagen 132:

flat at the top, tapered at the bottom, with some reinforcements, nailed to the inside of the bottom and bulges at the sides for the toe boards'. Here is an edited fragment of image 132:



Facsímil 2: Piraguas del Callao en perfil (1, 5), planta (2, 6), frente (3) y corte (4, 7).

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Dominio público.

Facsimile 2: Piraguas from Callao in Profile (1, 5), Plan (2, 6), Front (3) and Cut (4, 7).

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Public domain.

En la zona de Huacho hay noticias en tiempos republicanos sobre el uso de canoas. Tschudi (1846: 295) relata su experiencia para descender de un barco, auxiliado justamente por una canoa, a la que se le habían adicionado dos vigas para mayor estabilidad, las cuales no serían falcas sobre la «borda» de la canoa, para que no ingrese el agua; sino una especie de pontones que aumentan el balance de la inestable nave:

Diese Canoas bestehen aus einem langen, schmalen, ausgehöhlten Baumstamme, an dessen Seiten zwei Balken von sehr porösem Holze (palo de balsas) festgenagelt sind. Ein Indianer sitzt vorn, ein anderer hinten mit einer kurzen hölzernen Schausel, mit der sie bald rechts bald links ins Wasser schlagen und den Rahn vorwärts schieben. Die Passagiere kauern oder knieen in der Mitte und dürfen sich nicht rühren, da bei der leisesten, unregelmässigen Bewegung die Canoa umschlägt.

Estas canoas consisten en un tronco de árbol largo, estrecho y ahuecado, a cuyos lados se clavan dos vigas de madera muy porosa (palo de balsas). Un indio se sienta delante, otro detrás con un remo corto de madera, con el que golpean el agua — ora a la derecha, ora a la izquierda— y empujan la embarcación hacia adelante. Los pasajeros se agachan o se arrodillan en el medio y no pueden moverse, ya que el más mínimo movimiento irregular volcará la canoa.

In Huacho, there is news in republican times about the use of canoes. Tschudi (1846: 295) relates his experience of descending from a ship, aided precisely by a canoe, to which two beams had been added for more stability, which would not be falcas on the «gunwale» of the canoe so that the water would not enter; but a kind of pontoons that increase the balance of the unstable ship:

Diese Canoas bestehen aus einem langen, schmalen, ausgehöhlten Baumstamme, an dessen Seiten zwei Balken von sehr porösem Holze (palo de balsas) festgenagelt sind. Ein Indianer sitzt vorn, ein anderer hinten mit einer kurzen hölzernen Schausel, mit der sie bald rechts bald links ins Wasser schlagen und den Rahn vorwärts schieben. Die Passagiere kauern oder knieen in der Mitte und dürfen sich nicht rühren, da bei der leisesten, unregelmässigen Bewegung die Canoa umschlägt.

These canoes consist of a long, narrow, hollowed-out tree, with two porous wooden beams (balsa wood) nailed to the sides. One Indian sits in front, another behind with a short wooden paddle, with which they strike the water —sometimes to the right, sometimes to the left— and push the boat forward. The passengers crouch or kneel in the middle and cannot move, as the slightest irregular movement will capsize the canoe.

Las canoas de Huacho también cumplían la función de transportar la sal en la Bahía de Salinas, tal como nos informa el teniente primero de la Armada peruana Aurelio García y García (1863: 110): «Por este lugar se hace el embarque de la célebre sal de Huacho, cuya operación se ejecuta en canoas que varan a la playa». El dato de García, adicionalmente, comprueba la veracidad de Tschudi respecto del empleo de canoas en el puerto de Huacho.

The Huacho canoes also fulfilled the function of transporting salt in Salinas Bay, as the first lieutenant of the Peruvian Navy, Aurelio García y García (1863: 110) informed: «This is the place where the famous Huacho salt is shipped, and the operation is carried out in canoes that go to the beach.» García's data, additionally, proves Tschudi's veracity regarding the use of canoes in the port of Huacho.

1.3

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 (1996c: 17) 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. Esto no fue consecuencia del desconocimiento, sino de las circunstancias. Probablemente, la navegación en América no se desarrolló al nivel de otras regiones, porque en este continente había abundancia de todo lo que se necesitaba para vivir y no era necesario hacer largos viajes para conseguir bienes al alcance de la mano. La embarcación que se presenta a continuación tiene la particularidad de ser cosida. La primera mención de esta embarcación con el nombre *dalca* corresponde a Alonso de Góngora ([1575] 1852: 236) en 1567, que también la llama *piragua*:

hechas de tres tablas y una por plan, y a los lados a cada un lado una, cosidas con cordeles delgados, y en la juntura que hacen las tablas, ponen una caña hendida de largo a largo, y debajo de ella y encima de la costura, una cáscara de árbol que se llama *maque*, muy majada al coser: hace esta cáscara una liga que defiende en gran manera el entrar el agua. Son largas como treinta y cuarenta pies y una vara de ancho, agudas a la popa y proa a manera de lanzadera de tejedor. De estas piraguas, que es el nombre que les tienen puesto los cristianos, que ellas se llaman en nombre de los indios *dalca*, se juntaron cincuenta.



1.3

Dalca

The interest in including the dalca in this typology of Pacific vessels lies in the arrangement of its hull, similar to that of the canoe. Heyerdahl (1996c: 17) argues that the watertight hull was not widely used in the South American Pacific because it was unsuitable «for navigating in the turbulent waters off the unprotected cliffy coasts of Peru and during landings in the turbulent surf.» However, the ancient inhabitants of the coast of South America knew the canoes and dalcas, so they knew the watertight hulls used by the European ships. The type of open coast with the scarcity of wood proscribed the use of vessels with hulls. That was not a consequence of ignorance but of circumstances. Probably, navigation in America did not develop to the level of other regions because there was everything one needed to live, and it was unnecessary to make long voyages to obtain goods within reach. The boat presented below has the particularity of being sewn. The first mention of this vessel with the name *dalca* corresponds to Alonso de Gongora ([1575] 1852: 236) in 1567, who also calls it a *piragua*:

made of three boards and one per plan, and on the sides on each side one, sewn with thin cords, and in the joint that make the boards, they put a split reed from length to length, and under it and above the seam, a tree shell called *maque*, very crushed when sewing: this shell makes a league that defends the water entering. They are about thirty and forty feet long, and a rod wide, sharp at the stern, and bow like a weaver's shuttle. Fifty of these canoes (name given by the Christians) were gathered. The Indian called them with the name of the *dalca*.

Aunque no esté en Valdivia (1606), el nombre *dallca* aparece como ‘balsa’ en el calepino de mapuche (Febres 1765: 475). Por su parte, Armengol Valenzuela (2018: s.v.) presenta 1): una variante de *dallca*, 2) un derivado y 3) un compuesto:

- 1) El topónimo *Chaica* = *dallca* > *ŋaika* <Chaica>.
- 2) El topónimo *Dalcahue* viene de *dallcan* ‘balsear’ + *-hue* ‘nombre de acción verbal’: *Dalcahue* ‘balseo’.
- 3) El antropónimo *Coidalca* viene de *coyam* ‘roble’ + *dallca* ‘balsa’: *Coidalca* ‘balsa de roble’).

Comparto una buena descripción de esta embarcación a la que su autor denomina *piragua* (Rosales [1674] 1877: 175), pero se infiere que se está hablando de la dalca:

Fabrican las piraguas de solas tres tablas cosidas: cortan los tablones del largo que quieren la piragua y con fuego entre unas estaquillas los van encorvando lo necesario para que hagan buque, proa y popa, y el uno que sirve de plan levanta la punta de delante, y de detrás más que los otros para que sirva de proa y popa, y lo demás de quilla. Las otras dos tablas arqueadas con fuego sirven de costados, con que forman un barco largo y angosto; juntando unas tablas con otras y cosiéndolas con la corteza de unas cañas bravas que llaman *culeu*, machacadas de que hacen unas soguillas torcidas que no se pudren en el agua. Y para coser las tablas abren con fuego unos agujeros en correspondencia, y después de cosidas las calafatean con las hojas de un árbol llamado *fiaca* o *mepoa*, que son muy viscosas, y le sobreponen cortezas de maque, y de esta suerte hacen piraguas capaces para doscientos quintales de carga.

Although it is not in Valdivia (1606), the name *dallca* appears as ‘raft’ in the Mapuche Calepino (Febres 1765: 475). Armengol Valenzuela (2018: s.v.) presents 1): a variant of *dallca*, 2) a derivative, and 3) a compound:

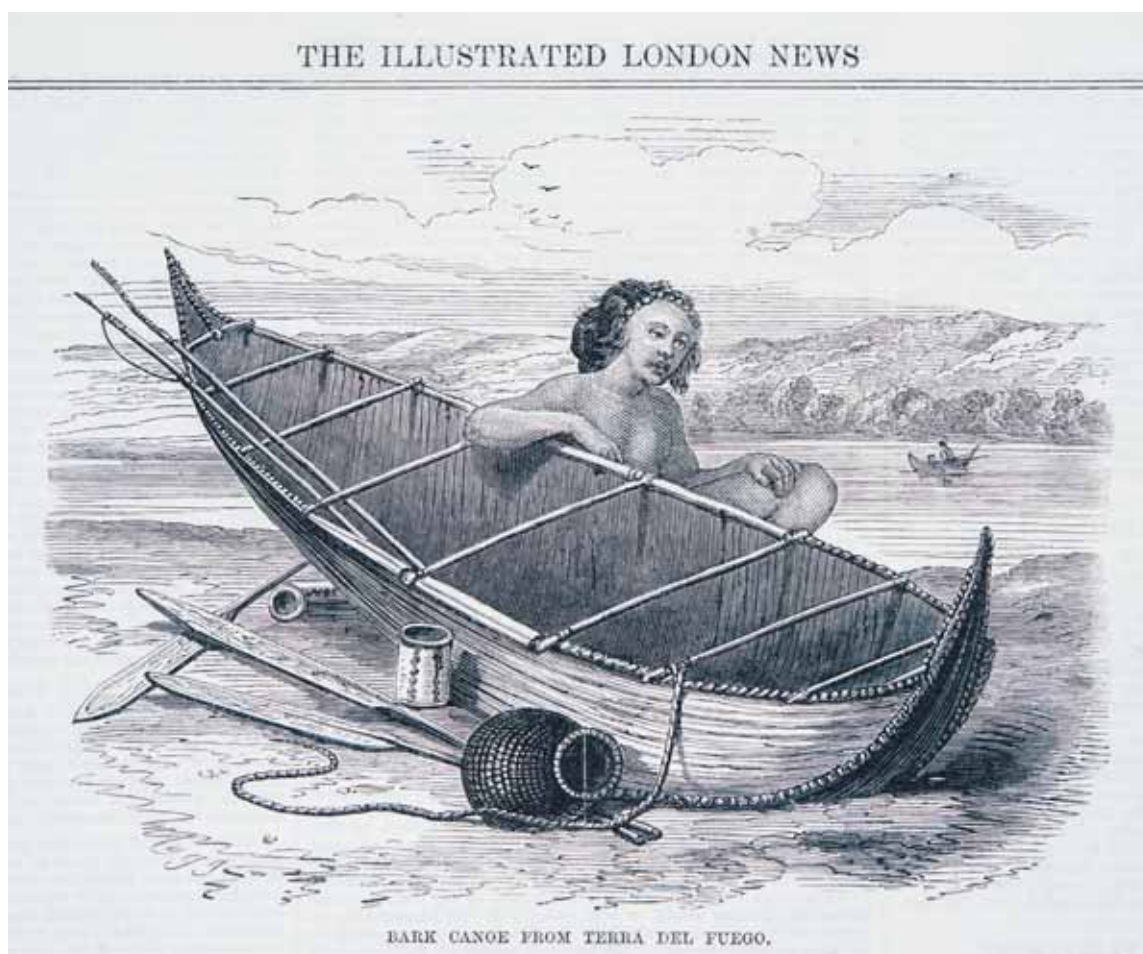
- 1) The toponym *Chaica* = *dallca* > *ŋaika* <Chaica>.
- 2) The toponym *Dalcahue* comes from *dallcan* ‘balsear’ + *-hue* ‘nomina actionis’: *Dalcahue* ‘balseo’.
- 3) The anthroponym *Coidalca* comes from *coyam* ‘oak’ + *dallca* ‘raft’: *Coidalca* ‘oak raft’).

I share a good description of this vessel, whose author calls *piragua* (Rosales [1674] 1877: 175), but it is possible to infer that he is talking about the dalca:

They make the canoes from only three sewn planks: they cut the planks to the length wanted for the canoe, and they bend them with fire between some pegs as much as necessary to make a ship, bow and stern, and the one that serves as a plan raises the tip in front, and behind more than the others to serve as a bow and stern, and the rest as a keel. The other two planks arched with fire serve as sides, with which they form a long and narrow boat, joining some planks with others and sewing them with the bark of some brave reeds that they call *culeu*, crushed to make twisted ropes that do not rot in the water. To sew the planks together, they open holes in correspondence with fire. Then they are caulked with the leaves of a tree called *fiaca* or *mepoa*, which are very viscous. They superimpose *maque* bark on them, and in this way, they make canoes capable of carrying two hundred quintals of cargo.

Es evidente que ni la canoa ni la piragua ni la dalca sirvieron para ninguna travesía ultramarina. Su inclusión en esta tipología, sin embargo, es pertinente para mostrar que los americanos conocieron el casco estanco. La «dalca se utilizaba solo en las aguas protegidas de las islas en la costa sur» (Heyerdahl 1996c: 18). He aquí un facsímil que grafica este tipo de nave perteneciente a la Tierra del Fuego, el cual ha sido tomado de *The Illustrated London News*, correspondiente al 08 de agosto de 1868:

Canoes, pirogues, or dalcas did not serve for any overseas voyage. However, their inclusion in this typology is pertinent to show the Americans knew the watertight hull. The «dalca was used only in the sheltered waters of the islands on the south coast» (Heyerdahl 1996c: 18). Here is a facsimile of this type of ship from Tierra del Fuego, taken from *The Illustrated London News*, August 8, 1868:



Facsímil 3: Dalca de la Tierra del Fuego. *The Illustrated London News* (08 de agosto de 1868). Dominio público.

Facsimile 3: Dalca from Tierra del Fuego. *The Illustrated London News* (August 8, 1868). Public domain.

1.4

Embarcación de cueros de lobo

Tempranamente, Pedro de Cieza de León (1553: xci) 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. El mismo Cieza ([1554] 1994: 656) cuenta cómo una nave fue tomada usando balsas de lobo de mar, en Arica, por las huestes de Diego de Ribadeneyra que estaban en contra de los pizarristas: «y así adobando la barca como mejor pudieron, en ella y en una balsa que era hecha de un cuero de lobo marino entraron algunos soldados, los cuales pudieron allegar al navío» y con mentiras se hicieron de él. Cieza ([1554] 1994: 659) añade información sobre islas con gran riqueza frente a Acarí en Arequipa:

Noticia muy grande se tiene entre los bárbaros moradores de los valles que están entre los arenales confinantes a la mar austral, que hay muy grandes islas pobladas de gentes ricas y abastadas de muchos metales de oro y plata, y bien proveídas de arboledas fructíferas y de otros muchos 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 canoas o piraguas, por donde se verifica ser verdad lo que apregona esta fama. Y realmente hay islas grandes y muy ricas, las cuales se hubieran ya descubierto si las guerras civiles con su crueldad hubieran dado lugar, especialmente las que están en frente de Acarí.



Sea Lion-Leather Boat

1.4

Early on, Pedro de Cieza de Leon (1553: XCI) mentions the materials of the native ships in the Tarapaca valleys: «The Indians make rafts for their fisheries from large bundles of oats or sea lion leather, which there are so many in some parts that it is something to see the snorts they give when many are together.» The oat bundles must be the current *caballitos de totora* (as far as I know, this is their southernmost mention), which alternated in the area with the boats made with the skin of pinnipeds. The same Cieza ([1554] 1994: 656) tells how a ship was taken using sea lion rafts, in Arica, by the army of Diego de Ribadeneyra that fought the pizarristas: «and thus preparing the boat as best they could, in her and in a raft that was made of a sea lion skin some soldiers entered, which could reach the ship» and with lies they took possession of it. Cieza ([1554] 1994: 659) adds information about islands with great wealth in front of Acari in Arequipa:

There is great news among the barbarian inhabitants of the valleys between the sandy areas bordering the southern sea. There are large islands populated by rich people and supplied with many metals of gold and silver, and well provided with fruitful groves and many other provisions. They even affirm that they came to the mainland with great canoes or pirogues for their contracts with gold. Some Spaniards of our nation say that in Acari, a valley of these that I say, a great piece of one of these canoes or pirogues was seen. Whereby it is verified to be true what this fame proves. And there are large and rich islands, which would have already been discovered if the civil wars with their cruelty had taken place, especially those that are in front of Acari.

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. Los datos sobre las riquezas parecen ser falsos. Es muy factible que la población de Acari haya navegado hacia las islas de Chincha, las Ballestas, la isla de San Gallán o la isla Independencia en Ica. Cuando Cristóbal de Albornoz ([1580] 1967: 34) se refiere a los adoratorios en la provincia de «Hacari» nombra a Chaunicac Llanguiama que «es una isla que está metida en el mar, guaca de los indios hacaris» y a Sanoc Ancavilca «guaca de los indios de la Nasca, provincia de hacaries». La actual provincia de Acari llegaba en el pasado hasta lo que hoy es Ica, donde se ubica Nazca. Frente a la actual provincia de Acari no hay islas, lo que hay en Arequipa son pequeños islotes. La información de Cieza sobre las islas se hermana con los datos de Joseph de Acosta y Pedro Pizarro.

En la *Historia natural y moral de las Indias*, Joseph de Acosta amplía el conocimiento sobre la embarcación elaborada con los cueros inflados de lobos de mar, los cuales cumplían la función de flotadores. Su valiosa información permite esbozar la disposición en el espacio de este medio de transporte, dando el punto más septentrional donde se reporta este tipo de nave: «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» (Acosta 1590: 68). Aquí las islas al poniente —como en el caso de Cieza— son las islas de Chincha, las Ballestas, San

The only populated islands to the west are those of Oceania, but they have no precious metals. The islands of the Peruvian coast would have generated wealth for their owners (guano, eggs, fishing), but there is no gold or silver and even less agriculture. The data on wealth seems to be false. It is very feasible that the population of Acari sailed to the islands of Chincha, the Ballestas, the island of San Gallan, or the island of Independencia, in Ica. When Cristobal de Albornoz ([1580] 1967: 34) refers to the shrines in the province of «Hacari» he names Chaunicac Llanguiama «an island in the sea, guaca of the Hacarís Indians» and Sanoc Ancavilca «guaca of the Indians of the Nasca, province of Hacaries.» The current province of Acari (in the past) reached what is now Ica, where Nazca is. In front of the current province of Acari, there are no islands. What there is in Arequipa are small islets. Cieza's information about the islands is similar to that of Joseph de Acosta and Pedro Pizarro.

In the *Historia natural y moral de las Indias*, Joseph de Acosta expands the knowledge about the boat made with the inflated leather of sea lions, which served as floats. His valuable information outlines the spatial arrangement of this means of transportation, giving the northernmost point where this type of vessel is reported: «The Indians of Ica and Arica also say that they formerly used to sail some islands far to the west and navigation was on inflated sea lion leather. So, there is no lack of evidence that the South Sea was navigated before the Spaniards came for it» (Acosta 1590: 68). Here the islands to the west—as in Cieza's case—are the islands of Chincha, the Ballestas, San Gallan or Independencia. They are not the same islands of the west to which Tupac Yupanqui would have arrived after months of hard journey.

Gallán o Independencia; y no las mismas islas del poniente a las que habría arribado Túpac Yupanqui tras meses de esforzada travesía. Llama la atención el adverbio *antiguamente*. Quizás los viajes insulares ya no se practicaban cuando el padre Acosta redactó su texto. Sin embargo, tales naves sí se encontraban en uso en 1590, siendo los testimonios posteriores prueba de ello. La noticia de los lobos de mar como base para la manufactura de naves en Ica es algo que desaparece en posteriores relatos. De ahí el valor de este dato.

Probablemente a estas ínsulas se habría referido unos años antes el cacique Pola de Ilo en entrevista con el cronista Pedro Pizarro ([1571] 1986: 247): «mis indios pescadores entran en la mar, cuando llueve, a tomar unos lobos y unos pájaros que andan en la mar bobos, que asimismo matan para comer, como gansas grandes que vienen de aquellas islas huyendo del agua, y se llegan hacia la tierra, que son los lobos del buen pelo». Pizarro ([1571] 1986: 247) aclara que esto se hacía a diez o doce leguas en la mar. Esto vale para las islas de Ica si la medición se hace ortogonalmente desde la costa. Por la distancia, estas ínsulas no podrían ser las Desventuradas (San Ambrosio o San Félix); menos aun las polinésicas. No obstante, el cacique Pola narra un hecho excepcional durante la caza de lobos marinos (Pizarro [1571] 1986: 247-248):

topó este indio otros pescadores que andaban pescando, de los de las islas, y que le prendieron y hablaron, y que la lengua de los de las islas y la de este indio era toda una, y por esta causa no le hicieron mal, antes le hicieron buen tratamiento, y le tuvieron hasta otro año, y por aquel tiempo le tornaron a echar que se viniese a su tierra, y que así vino este indio y dio noticia de las islas. Dicen

The adverb «formerly» is striking. Perhaps island voyages were no longer practiced when Father Acosta wrote his text. However, such ships were in use in 1590, and later testimonies prove it. The news of the sea lions as a base for manufacturing ships in Ica is something that disappears in later chronicles. Hence the value of this information.

These islands were probably mentioned by the cacique Pola de Ilo in an interview with the chronicler Pedro Pizarro some years earlier ([1571] 1986: 247): «My Indian fishermen go out to sea when it rains to take some wolves and some birds that walk in the sea, bobos, that also kill to eat, like big geese that come from those islands fleeing from the water, and they come to the earth, these are the wolves of the good hair». Pizarro ([1571] 1986: 247) clarifies that this happened ten or twelve leagues out to sea. This is true for the islands of Ica, if the measurement is made orthogonally from the coast. Because of the distance, these islands could not be the Desventuradas (San Ambrosio or San Felix), and even less the Polynesian ones. Nevertheless, the cacique Pola narrates an exceptional event during a sea lion hunt (Pizarro [1571] 1986: 247-248):

An Indian who was fishing met other fishermen from the islands. They seized him and spoke to him. The language of the islanders and that of the Indian was one. For this reason, they did not harm him but treated him well. They kept him until another year. At that time, they sent him back to come to their land. So, this Indian came and gave news of the islands. They say that they could pass there at this time. At other times, the current that runs in the sea is so great that it seems like a river, and for that, they cannot pass.



Mapa 2: Islas de Ica. Elaborado por el autor para EY (2024)

Map 2: Islands from Ica. Map prepared by the author for EY (2024).

ellos que en este tiempo pueden pasar allá, porque en otro es tan grande la corriente que corre en la mar, que parece río, y por esta causa no pueden pasar.

Para Del Busto ([2000] 2019: 103-106), los pescadores insulares eran más bien exploradores de Pascua, la única isla habitada por esas latitudes. Es probable que las naves de Ilo fuesen de lobos de mar inflados, pues en el cercano puerto de Mollendo se utilizaron al menos hasta el siglo XIX (Hall 1824: 203); además, ¿con qué otro propósito se cazaban los lobos marinos? Respecto al hecho de haber ido en una nave de cueros inflados hasta Pascua, al iniciar esta investigación, hubiera pensado que era imposible; pero mi concepto de imposibilidad se ha debilitado, después de conocer: 1) la aventura de Mario Valli¹ (1969), que viajó del Callao al atolón de Raroia —junto a dos hombres—, en el bote inflable Celeusta con una vela improvisada; o 2) la hazaña de Jim Shekhdar (2001: 108), quien el 29 de junio del 2000 viajó solo a remo en su bote *Le Shark*, de Ilo-Moquegua a Brisbane-Australia. Tras esto, me cuesta asegurar que algo es imposible.

Francis Pretty ([1588] 1890: 20), quien ofició como cronista del pirata Thomas Cavendish (~ Candish) describe estas naves de piel de lobo marino en Morro Moreno-Antofagasta: «Their canoes or boats are marvelous artificially made of two skins like unto bladders, and are blown full at one end with quills: they have two of these bladders blown full, which are sown together and made fast with a sinew of some wild beast», esto es, ‘Sus canoas o botes son maravillosos, hechos artificialmente de dos pieles como vejigas, y están llenos por un extremo con púas: tienen dos de estas vejigas llenas, que están unidas

For Del Busto ([2000] 2019: 103-106), the island fishermen were more likely explorers of Easter Island, the only inhabited island in these latitudes. It seems that the Ilo vessels were inflated skins since they were used in the nearby port of Mollendo at least until the nineteenth century (Hall 1824: 203). Moreover, for what other purposes were sea lions hunted? Concerning the fact of sailing to Easter Island on a ship with inflated skins, I would have thought it impossible at the beginning of this research. However, my concept of impossibility has weakened after learning: 1) the adventure of Mario Valli¹ (1969), who traveled from Callao to the atoll of Raroia —along with two men— in the dinghy Celeusta with a makeshift sail; or 2) the feat of Jim Shekhdar (2001: 108), who traveled from Ilo-Moquegua to Brisbane-Australia by rowing alone in his boat *Le Shark* on June 29, 2000. After that, I find it hard to say that anything is impossible.

Francis Pretty ([1588] 1890: 20), who served as chronicler to the pirate Thomas Cavendish (~ Candish), describes these sea lion skin vessels at Morro Moreno-Antofagasta: «Their canoes or boats are marvelous artificially made of two skins like unto bladders, and are blown full at one end with quills: they have two of these bladders blown full, which are sown together and made fast with a sinew of some wild beast». Such a characterization is similar to that of Bernabe Cobo ([1653] 1956: 266), who compares the «balsas» of sea lion skins to *caballitos de totora* (or enea):

Other rafts used by the Indians of the province of Arica are not very dissimilar in form to these [reed boats], although they are different in material. They are made of sea lion skins filled with air, tied together like the two bundles used

¹ <<https://www.giornaledellavela.com/2023/09/15/celeusta-pacifico/>>.
Consulta: 25/01/2024 a las 19:56.

y sujetas con un tendón de alguna bestia salvaje'. Tal caracterización es semejante a la de Bernabé Cobo ([1653] 1956: 266), quien compara las «balsas» de cueros de lobos marinos con los caballitos de totora (o enea):

No muy desemejantes a éstas [embarcaciones de totora] en la forma, si bien en la materia diferentes son otras balsas que usan los indios de la provincia de Arica. Hácenlas de cueros de lobos marinos llenos de aire los cuales atan uno con otro al modo de los dos haces de que se hacen las de enea. En cada una va solo un indio, y entra a pescar en la mar tanto trecho como en las otras. Mas porque estas balsas suelen aflojarse en el agua y decrecer, para que no se hundan, lleva cada indio un cañuto, y en medio de la mar se pone de cuando en cuando a desatarlas y rehenchirlas a soplo, como si fueran pelotas de viento. Son tan livianas y ligeras en el agua, como la materia de que son compuestas, que es aire; nunca se les ponen velas, como ni a las de enea, y solo se navega en ellas a remo, como en las primeras.

Cobo ya no menciona a Ica, como lo hiciera Joseph de Acosta. Su descripción aproxima la nave de cueros de lobo marino al caballito de totora por la forma. Si bien hay semejanzas formales, también existen diferencias notables. King & Fitzroy (1839: 264), por ejemplo, aseguran que el caballito de totora es mucho más alto que la balsa de lobo marino. El grabado de Frézier de 1716 (facsimil 4) y el dibujo de Felipe Bauzá de 1790 (facsimil 5) comprueban el uso unipersonal señalado por Cobo. Los individuos de estas imágenes propulsaban la nave mediante remos de dos palas, limitando sus travesías a la fuerza de sus brazos. Sin duda hubo usos unipersonales. Sin embargo, autores posteriores mostrarán que la nave con pontones de cuero admitía incluso pasajeros

to make the reed boats. In each one goes only one Indian, and he goes to fish in the sea as far as in the others. But as these rafts tend to loosen and sink in the water so that they do not sink, each Indian carries a *cañuto*, and in the middle of the sea, he unties them from time to time and fills them up with a blow, as if they were balls of wind. They are as light and airy in the water as the material of which they are made, which is air; sails are never put on them, as on those made of reeds, and they are sailed only by rowing, as on the former.

Cobo no longer mentions Ica, as Joseph de Acosta did. His description brings the sea lion skin ship closer to the *caballito de totora* because of its shape. Although there are formal similarities, there are also notable differences. For example, King & Fitzroy (1839: 264) state that the *caballito de totora* is much larger than the sea lion raft. Frezier's 1716 engraving (facsimile 4) and Felipe Bauza's 1790 drawing (facsimile 5) support the unipersonal use suggested by Cobo. The individuals in these images propelled the vessel with two-bladed oars, limiting their voyages to the strength of their arms. Undoubtedly, there was unipersonal use. However, later authors will show that the leather pontoon boat could even carry passengers and small cargo, which Frezier (1716: 109) calculates at fifty arrobas (almost 575 kilograms, considering that one arroba is 11.502 kg according to the *DLE*: s.v.). Cobo again excludes sail propulsion. However, later authors such as Frezier (1716: 109) and Garcia (1863: 29) confirm the sails in these vessels.

This operation was carried out in the middle of the navigation with a simple reed. Bernabé Cobo's description is supplemented by that of Frezier (1716: 109), who also provides the

y una pequeña carga, que Frézier (1716: 109) calcula en cincuenta arrobas (casi 575 kilogramos, si consideramos que una arroba es 11.502 kg de acuerdo con el *DLE*: s.v.). A su vez, Cobo descarta la propulsión a vela. No obstante, autores posteriores como Frézier (1716: 109) y García (1863: 29) constatan el empleo de velas en estas embarcaciones.

Asimismo, es interesante saber cómo se inflaban los flotadores cuando perdían presión. Esta operación se realizaba en pleno ejercicio de la navegación con un simple canuto. La descripción de Bernabé Cobo se complementa con la de Frézier (1716: 109), quien además proporciona el siguiente grabado, cuya traducción ofrezco por anticipado:

- A. Plano de una balsa hecha de pieles de lobos marinos cosidas y llenas de aire.
- B. Indio sobre una balsa vista de costado.
- C. Otra vista de frente.
- D. Durmientes para juntar las dos mitades de la balsa.
- E. Agujero para inflar y llenarla de aire.
- F. Manera de coser las pieles.
- G. Lobo marino en tierra.
- H. Pingüino.

following engraving, the translation of which I offer in advance:

- A. View of a raft made of sea lion skins sewn together and filled with air.
- B. Indian on a raft seen from the side.
- C. Another front view.
- D. Sticks to connect the two halves of the raft.
- E. Hole to inflate and fill with air.
- F. Pattern for sewing the skins together.
- G. Sea lion on land.
- H. Penguin.

La ilustración facilita el entendimiento de las descripciones verbales. Si bien Cobo encuentra similitudes con el caballito de totora en cuanto a la forma (sobre todo en vistas de frente como C o de lado como B), el plano cenital (A) muestra una estructura de durmientes (D) que está ausente en los caballitos de totora. La representación del agujero (E) para inflar el flotador ratifica la veracidad de Cobo sobre este punto. (F) indica cómo se cosen los flotadores. Completan la escena dos ejemplos de la fauna de las islas e islotes frente a las costas del Pacífico: un lobo de mar (G) y un pingüino (H).

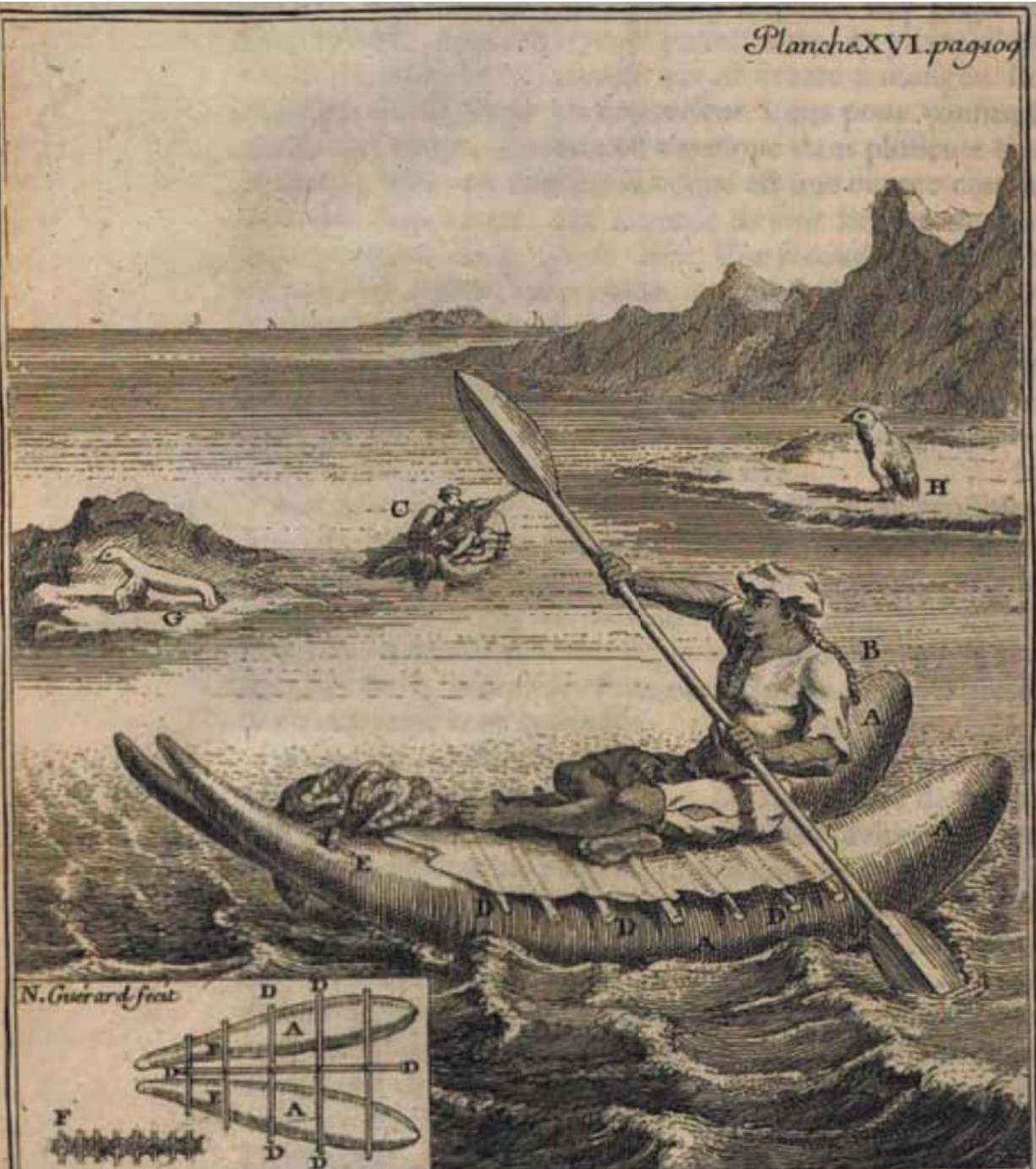
The illustration makes it easier to understand the verbal descriptions. Although Cobo finds similarities with the *caballito de totora* in terms of shape (especially in front views like C or side views like B), the zenithal plane (A) shows a structure of sticks (D) absent in the *caballitos de totora*. The representation of the hole (E) to inflate the float confirms Cobo's veracity on this point. (F) shows how the floats are sewn. The scene is completed by two examples of the fauna of islands and islets of the Pacific coast: a sea lion (G) and a penguin (H).

Facsímil 4: Nave de cueros inflados de lobo de mar.

Amédée François Frézier. *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chily et du Pérou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714*. Dominio público.

Facsimile 4: Ship Made of Inflated Sea Lion Skins.

Amédée François Frézier. *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chily et du Pérou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714*. Public domain.



N. Guérard fecit



A. Plan d'une Balise faite de peaux de loup marin cousues & pleines d'air.
 B. Indien sur une Balise vue de Côté. C. autre vue de front
 D. Traverses pour rassembler les deux moitiés de la balise E trou pour
 l'enfler et la remplir d'air. F. maniere de coudre les peaux
 G. Loup marin a terre H Pingouin.

Algo muy interesante que añade Frézier (1716: 109) es que si el viento lo permite a la embarcación se le adicionaba una vela de algodón para propulsarse: «si le vent peut lui servir, il met une petite voile de coton». Pocos años después de la publicación de este grabado, como parte de su viaje alrededor del mundo, el corsario inglés George Shelvocke (1726: 270) redacta el siguiente capítulo: «Description of the Island of Iquique, and the Land of Carapucho, in the Latitude of 19 deg. 40 min. South on the coast of Peru» ('Descripción de la Isla de Iquique y de la Tierra de Carapucho, en la Latitud de 19 grados, 40 minutos, sur de la costa del Perú'). Ahí Shelvocke (1726: 273) refiere que las balsas hechas de cueros de lobos de mar (él las llama *seal* 'foca') servían para desembarcar en las playas, que contaban con un fuerte oleaje. Su descripción es semejante a la de anteriores autores y se corresponde perfectamente con el grabado de Frézier:

Desembarcaron de una manera peligrosa en una especie de flotador llamado balsas, muy en uso en esta costa. Sacaron solo unas pocas vejigas de agua, y tres o cuatro balsas, que se componen de dos grandes pieles de foca, muy artificialmente cortadas y llenas de viento, hechas rápido al lado del otro. En estas, el remero se ajusta mirando hacia adelante con un remo doble. Tan pronto como puede percibir que el viento se escapa de debajo de él, añade un suministro por un artilugio para ese propósito. Estas son las principales embarcaciones utilizadas por los pescadores y son útiles para el desembarco en esta costa, que apenas tiene una playa lisa de un extremo a otro de la misma. [Traducido del original en inglés]

Estos flotadores de lobos de mar permitían desembarcar en las playas con oleaje, pues el puerto en América —en tanto tipo de

infraestructura— viene con los europeos. Los puertos son necesarios para las embarcaciones con casco estanco. «Pero una embarcación de este tipo era inadecuada para navegar en las turbulentas aguas frente a las desprotegidas costas acantiladas del Perú y durante los desembarcos en el turbulento oleaje» (Heyerdahl 1996c: 17). Una carabela o un galeón habrían encallado en la playa o se habrían partido en contacto con las rocas de la costa. La embarcación con casco requería un puerto. Las naves de cuero se utilizaron en la parte meridional del Virreinato del Perú. Tal es el caso del dibujo sobre un indio chango haciendo las veces de piloto, realizado en Arica, probablemente en 1790. El autor sería Felipe Bauzá, dibujante y director de cartas y planos para la expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794):



Frezier (1716: 109) adds something interesting: if the wind allowed it, a cotton sail was added to the boat to propel it («si le vent peut lui servir, il met une petite voile de coton»). A few years after the publication of this engraving, the English privateer George Shelvocke (1726: 270) wrote the following chapter during his voyage around the world: «Description of the Island of Iquique, and the Land of Carapucho, in the Latitude of 19 deg. 40 min. South on the coast of Peru». There, Shelvocke (1726: 273) mentions that the rafts made of sea lion skins (he calls them «seal») were used to disembark on the beaches, which had a strong swell. His description is similar to that of previous authors and corresponds perfectly with Frezier's engraving:

they landed in a dangerous manner on a sort of float called *balses*, much in use on this coast, they brought off only a few bladders of water, and 3 or 4 *balses*, which are composed of two large seal-skins, very artificially few'd, and filled with wind, made fast alongside of one another; on these the rower fits looking forward with a double paddle, and as fast as he can perceive the wind to escape from under him, he adds a supply by a contrivance for that purpose; these are the chief embarkations made use of by the fishermen, and are serviceable for landing on this coast, which has hardly one smooth beach from one end to the other of it.

These sea lion floats allowed landing on beaches with waves, as the port in America—at least as a kind of infrastructure—comes with the Europeans. Harbors are necessary for watertight hulled ships. «But such a ship was unsuitable for navigating the turbulent waters of the unprotected cliffs of Peru and for landing in the turbulent swell» (Heyerdahl 1996c: 17). A caravel or galleon would have run aground on the beach or broken up in contact with the rocks of the coast. The hulled ship needed a harbor. Leather ships were used in the southern part of the viceroyalty of Peru. Such is the case of the drawing of a Chango Indian acting as a pilot, made in Arica, probably in 1790. The author is Felipe Bauza, draughtsman and director of charts and plans for the expedition of Alejandro Malaspina (1789-1794):



Facsímil 5: Nave de Arica por Felipe Bauzá, dibujo para la expedición Malaspina (1789-94). © Museo de América, Madrid (MAM 02202). Fotografía: Gonzalo Cases Ortega.

Facsimile 5: Ship from Arica by Felipe Bauza, drawing for the Malaspina Expedition (1789-94). © Museo de América, Madrid (MAM 02202). Photograph: Gonzalo Cases Ortega.

La expedición Malaspina responde a los aires enciclopedistas que aún soplaban a fines del siglo XVIII, registrando no solo las embarcaciones de cuero de lobos marinos, sino también balsas de troncos en Guayaquil, como en breve se verá. Afortunadamente, unos autores confirman los dichos de otros. El capitán británico Basil Hall (1824: 203), en su viaje por Mollendo, en Arequipa, hacia 1821, reitera que las naves de lobo de mar tenían una pequeña capacidad de carga:

La balsa que empleamos desde entonces está hecha de dos pieles enteras de foca infladas, colocadas una al lado de la otra y unidas por piezas cruzadas de madera y fuertes amarras de correas; sobre todo ello, una plataforma de esteras de caña forma una especie de cubierta, de unos cuatro pies de ancho y seis u ocho de largo. En un extremo, la persona que maneja la balsa se arrodilla y, mediante una pala de doble hoja que sujeta por el centro y golpea alternativamente a cada lado, la desplaza rápidamente; los pasajeros o las mercancías se colocan en la plataforma detrás de él. [Traducido del original en inglés]

Hall ratifica lo dicho por Frézier sobre la carga. La plataforma de carga era de casi un metro veinte de ancho (cuatro pies) y —redondeando— entre un metro ochenta (seis pies) y dos metros cuarenta (ocho pies) de largo. Así, la balsa de lobos de mar era utilizada en la estiba de barcos mayores. Tales barcos eran de origen europeo con casco estanco; pues si bien las balsas americanas podían ser de grandes dimensiones, estas tenían la capacidad llegar hasta la playa por sí mismas y no requerían naves auxiliares, para el transporte de carga y pasajeros. Sobre lo dicho por Hall acerca del transporte en la parte de atrás de la nave de lobo marino, véase el facsímil 6 de Pâris (1841: imagen

The Malaspina expedition responded to the encyclopedic fever that was still blowing at the end of the eighteenth century by registering not only sea lion leather boats but also log rafts in Guayaquil, as we will see shortly. Fortunately, some authors confirm the statements of others. The British Captain Basil Hall (1824: 203), in his voyage through Mollendo, in Arequipa, around 1821, reiterates that the sea lion vessels had a small cargo capacity:

The balsa, which we employed ever afterwards, is made of two entire seal-skins inflated, placed side by side, and connected by cross pieces of wood, and strong lashing of thongs; over all a platform of cane mats forms a sort of deck, about four feet wide, and six or eight feet long. At one end the person who manages the balsa kneels down, and by means of a double-bladed paddle, which he holds by the middle, and strikes alternately on each side, moves it swiftly along; the passengers, or goods, being placed on the platform behind him.

Hall confirms what Frézier said about the cargo. The loading platform was nearly one meter twenty wide (four feet) and —averaging— between one meter eighty (six feet) and two meters forty (eight feet) long. Thus, the sea lion raft was used in the stowage of larger ships. Such ships were of European origin with watertight hulls. Although the American rafts could be of large dimensions, they could reach the beach by themselves and did not require auxiliary vessels to transport cargo and passengers. For what Hall said about transportation on the back of the sea lion ship, see facsimile 6 (Pâris 1841: fig. 132), which assigns to the structure *dd* the place to transport goods or people; and facsimile 8 (Radiguet 1852: 360), where passengers and

132) que asigna a la estructura *dd* el lugar para transportar bienes o personas; y el facsímil 8 de Radiguet (1852: 360), en el que efectivamente se observan pasajeros y carga representados en un viaje efectivo. El uso de una materia orgánica como la piel de lobos de mar para la elaboración de flotadores es explicado Meyen (1834: 374-375), quien no solamente verifica la inexistencia de madera en la costa que va de Coquimbo a Lima, sino que también considera el oleaje que impide trabajar a otro tipo de botes. He aquí el texto alemán con su traducción inmediatamente:

Diese Balsen sind von Leder der Seehund gemacht, da diese ganze ausgedehnte Küste, nördlich von Coquimbo an, bis hoch hinauf in die Nähe von Lima, gänzlich ohne hohes Holz ist. Aber auch für den Fall, dass die Bewohner dieser Gestade reich an Holz wären, würden sie sich dennoch solcher Fahrzeuge bedienen müssen, da nur wenige Punkte ihrer Küste, der hohen Brandungen wegen, mit gewöhnlichen Booten zu besuchen sind.

Estas balsas están hechas de cuero de foca, pues esta extensa costa —desde el norte de Coquimbo hasta la altura de los alrededores de Lima— carece completamente de madera grande. Pero incluso en el caso que los habitantes de esta costa fuesen ricos en madera, deberían servirse aun de semejante vehículo, porque solamente pocos puntos de la costa, debido al alto oleaje, son visitados con los botes normales.

Es bien sabido que los flotadores se inflaban con un pequeño canuto. Para asegurar que el aire no escape por las costuras, se cosía la piel en torno a un trozo de madera o de espinas de pescado (Frézier 1716: 109), pero además se adicionaba algún tipo de sellante. Así, lo explica el marino norteamericano Ruschenberger (1834: 166): «To prevent the

cargo are observed on an effective voyage. The use of organic material such as sea lion skin for the construction of floats is explained by Meyen (1834: 374-375), who not only verifies the absence of wood on the coast from Coquimbo to Lima but also considers the swell that prevents other types of boats from working. Here is the English text with its direct translation:

Diese Balsen sind von Leder der Seehund gemacht, da diese ganze ausgedehnte Küste, nördlich von Coquimbo an, bis hoch hinauf in die Nähe von Lima, gänzlich ohne hohes Holz ist. Aber auch für den Fall, dass die Bewohner dieser Gestade reich an Holz wären, würden sie sich dennoch solcher Fahrzeuge bedienen müssen, da nur wenige Punkte ihrer Küste, der hohen Brandungen wegen, mit gewöhnlichen Booten zu besuchen sind.

These rafts are made of sealskin, because this extensive coast —from the north of Coquimbo to the height of the surroundings of Lima— is completely lacking in large timber. But even if the inhabitants of this coast were rich in wood, they would still have to make use of such a vehicle, because only a few points of the coast are visited by normal boats, due to the high waves.

It is known that the floats were inflated with a small reed. To prevent air from escaping through the seams, the skin was sewn around a piece of wood or fish bone (Frezier 1716: 109), but some sealant was also added. As the American seaman Ruschenberger (1834: 166) explains: «To prevent the water from penetrating, the balsa is coated over with a pigment resembling new tanned leather in color». The effect may have been aesthetic, but the use of this resin was functional. Ruschenberger's observation corresponds to

water from penetrating, the balsa is coated over with a pigment resembling new tanned leather in color» ('Para evitar que penetre el agua, la balsa se recubre con un pigmento de color similar al cuero recién curtido'). El efecto podría haber tenido un resultado estético, pero la aplicación de esta resina era ciertamente funcional. La observación de Ruschenberger corresponde al litoral de Bolivia, cuando ese país era aún bañado por el océano Pacífico. François Edmond Pâris (1841: 150) pormenoriza este tipo de naves (a continuación de la cita francófona se brinda la traducción hispana):

formé de deux longues outres en peau, fréquemment frottées d'huile et réunies par des coutures très-bien faites, dont l'une va d'un bout à l'autre el forme une arête, les cuirs étant appliqués l'un contre l'autre; elles ont une extrémité relevée et plus étroite, près de laquelle est un trou *a*, garni en bois ou en cuivre, par lequel on souffle pour gonfler et que l'on bouche bien ensuite; chacune des outres est jointe par plusieurs tours de corde à un des bâtons *bc*, réunis à un de leurs bouts par un amarrage, tandis que les autres sont tenus éloignés par une plate-forme *dd*, attachée sur *bc*, faite de petites liges rondes réunies comme une claie par des liens en lanières de cuir. On met une natte sur ce treillage pour asseoir le passager, tandis que le canotier, placé sur des planches *ee* fixées sur *bc*, se sert d'une pagaie double (fig-10), et manœuvre ce léger radeau au milieu des lames de la barre ; lorsqu'il veut l'emporter à terre, il débouche les outres, et le charge sur ses épaules. Ces Baleses sont à peu près les Catimarons de l'Inde, mais elles sont plus légères encore et se tiennent plus élevées sur l'eau.

the coast of Bolivia when the country was still bathed by the Pacific Ocean. François Edmond Pâris (1841: 150) describes this type of vessel (the French quotation is followed by the English translation):

formé de deux longues outres en peau, fréquemment frottées d'huile et réunies par des coutures très-bien faites, dont l'une va d'un bout à l'autre el forme une arête, les cuirs étant appliqués l'un contre l'autre; elles ont une extrémité relevée et plus étroite, près de laquelle est un trou *a*, garni en bois ou en cuivre, par lequel on souffle pour gonfler et que l'on bouche bien ensuite; chacune des outres est jointe par plusieurs tours de corde à un des bâtons *bc*, réunis à un de leurs bouts par un amarrage, tandis que les autres sont tenus éloignés par une plate-forme *dd*, attachée sur *bc*, faite de petites liges rondes réunies comme une claie par des liens en lanières de cuir. On met une natte sur ce treillage pour asseoir le passager, tandis que le canotier, placé sur des planches *ee* fixées sur *bc*, se sert d'une pagaie double (fig-10), et manœuvre ce léger radeau au milieu des lames de la barre ; lorsqu'il veut l'emporter à terre, il débouche les outres, et le charge sur ses épaules. Ces Baleses sont à peu près les Catimarons de l'Inde, mais elles sont plus légères encore et se tiennent plus élevées sur l'eau.

Consisting of two long skins, often rubbed with oil and joined together by very well-made seams, one of which goes from one end to the other and forms a ridge, the skins are tightly joined together. They have a raised and narrower end, near which there is a hole *a* lined with wood or copper, through

consistentes en dos pieles largas, frecuentemente frotadas con aceite y unidas por costuras muy bien hechas, una de las cuales va de un extremo a otro y forma una cresta, quedando las pieles apretadas una contra otra; tienen un extremo elevado y más estrecho, cerca del cual hay un agujero *a*, forrado de madera o cobre, por el que se sopla para inflar y que luego queda bien sellado; cada una de las pieles está sujeta por varias vueltas de cuerda a uno de los palos *bc*, unidos en un extremo por un amarre, mientras que las otras están separadas por una plataforma *dd*, sujeta a *bc*, hecha de pequeñas varillas redondas unidas entre sí como un trazo por lazos de correas de cuero. Sobre este enrejado se coloca una estera para sentar al pasajero, mientras que el piragüista, colocado sobre tablones *ee* fijados a *bc*, utiliza un remo doble (fig. 10), y maniobra esta ligera balsa entre las olas de la barra; cuando quiere llevarla a tierra, descorcha los odres, y la carga sobre sus hombros. Estas balsas son más o menos los *catimarons* de la India, pero son aún más ligeros y se mantienen más altos sobre el agua.

which it is blown to inflate and then well sealed. Each of the skins is fastened by several turns of rope to one of the poles *bc*, connected at one end by a tie, while the others are separated by a platform *dd*, fastened to *bc*, and made of small round rods joined together like a rag by loops of leather straps. On this trellis a mat is placed to seat the passenger, while the canoeist, placed on planks *ee* fixed to *bc*, uses a double oar (fig. 10) and maneuvers this light raft between the waves of the bar; when he wants to bring it ashore, he uncorks the wineskins and carries it on his shoulders. These rafts are more or less the Indian *catimarons* but lighter and higher above the water.

Esta caracterización confirma la veracidad de Ruschenberger, en relación con el uso de resinas para sellar los flotadores. La embarcación hindú denominada *catimaron* no tiene nada que ver con los catamaranes. Un ejemplo de *catimaron* se puede observar en Pâris (1841: imagen 27 y 28). En el segundo tomo de su obra, Pâris (1841: imagen 132) proporciona dos dibujos lineales de las naves hechas de cuero de lobo de mar. El primero (8) es una proyección oblicua y el segundo (9) una vista de planta o cenital. Las letras representan lo siguiente:

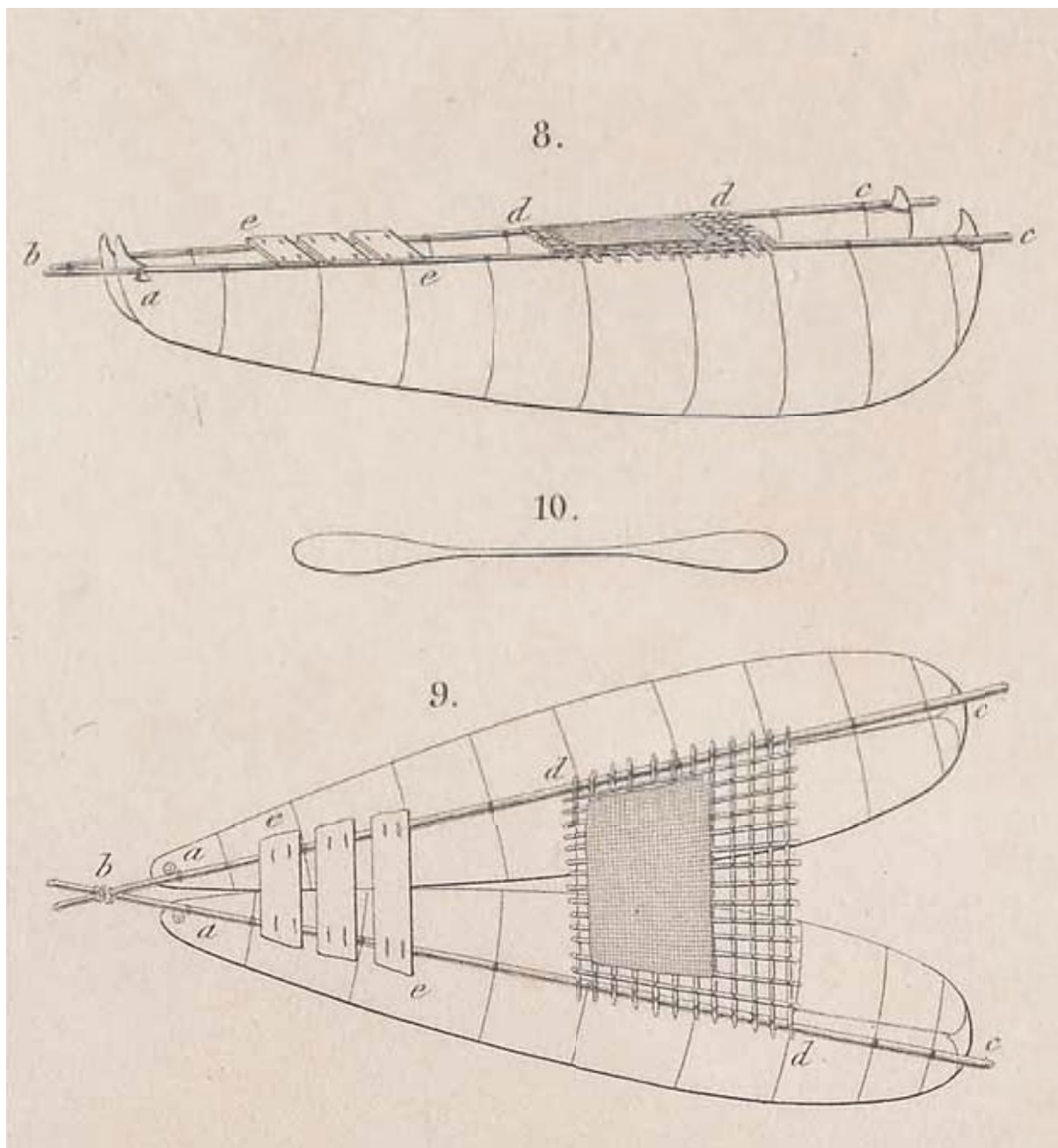
- a*: agujero por donde se infla la piel de lobo de mar cosida.
- bc*: palos que se amarran entre sí en el vértice *b* y que se sujetan asientos *e*, a la plataforma *b* y a los flotadores por medio de cuerdas.
- dd*: plataforma amarada a los palos *bc*, para formar el área de carga de la nave.
- ee*: tabloncillos que sirven como asiento del piloto.

Es curioso que Pâris no haya asignado una letra para el flotador. Como quiera que fuere, su representación de planta (vista cenital) es mejor que la de Frézier, porque permite ver el asiento del piloto y el área de carga a la que se refería Hall, la cual podía servir tanto para el transporte de mercancías, como de personas. Más adelante, se observará un facsímil de esta embarcación de cuero de lobo de mar hecha por Max Radiguet (1852), cumpliendo la función de transportar personas y mercaderías. He aquí un fragmento editado de la imagen 132 de Pâris:

This characterization confirms Ruschenberger's truth about the use of resins to seal the floats. The Indian boat called *catimaron* has nothing to do with catamarans. An example of a *catimaron* can be seen in Pâris (1841: Figs. 27 and 28). In the second volume of his work, Pâris (1841: fig. 132) provides two drawings of ships made of sea lion skin. The first (8) is an oblique projection and the second (9) is a plan or zenith view. The letters stand for the following:

- a*: hole through which the sewn sea lion skin is inflated.
- bc*: poles tied together at apex *b* and attached by ropes to seats *e*, platform *b*, and floats.
- dd*: platform tied to poles *bc* to form the ship's hold.
- ee*: planks used as the pilot's seat.

Curiously, Pâris did not assign a letter to the float. Be that as it may, his plan view (zenithal view) is better than Frézier's because it allows one to see the pilot's seat and the cargo area mentioned by Hall, which could be used for transporting goods and people. Later, a facsimile of this sea lion leather boat made by Max Radiguet (1852) will be observed, which fulfills the function of transporting people and goods. Here is an edited fragment of image 132 of Pâris:



Facsímil 6: Vista oblicua (8), vista de planta o cenital (9) y remo de doble pala.

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Dominio público.

Facsimile 6: Oblique View (8), Plan or Zenith View (9), and Double-Bladed Rudder (10).

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Public domain.

Pâris no solamente publica la representación lineal y esquemática de la nave hecha de cueros de lobo de mar inflados, sino también presenta esta pequeña embarcación reposando en una playa de Valparaíso (facsimil 7), en la que también se aprecian unas piraguas parecidas a las del Callao. La alusión a Valparaíso reviste cierto interés, habida cuenta de ser la mención más austral en el uso de estos flotadores. Así, su empleo probado documentalmente habría ido desde Ica por el norte hasta Valparaíso por el sur, al menos hasta donde llegan los conocimientos actuales. He aquí el grabado de Pâris (1841: imagen 130) que retrata una playa en Valparaíso:

Pâris not only publishes the linear and schematic representation of the ship made of inflated sea lion skins but also presents this small boat resting on a beach in Valparaíso (facsimile 7), in which canoes similar to those of Callao can also be seen. The reference to Valparaíso is interesting because it is the most southerly mention of the use of these rafts. Thus, their use would have been documented from Ica in the north to Valparaíso in the south, at least as far as current knowledge goes. Here is the engraving by Pâris (1841: fig. 130) showing a beach in Valparaíso:



Facsimil 7: Nave de cueros de lobo de mar en Valparaíso.

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Dominio público.

Facsimile 7: Sea Lion Skin Ship in Valparaíso.

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Public domain.

Otra ilustración de esta balsa de cuero de lobos de mar se puede observar en un artículo periodístico (que hoy sería tildado de clasista, porque en realidad lo era) denominado: «Les gens de medio pelo et les esclaves au Pérou», es decir, ‘las gentes de medio pelo y los esclavos en el Perú’. El autor del texto e ilustraciones es Max Radiguet. He aquí la imagen en cuestión (Radiguet 1852: 360), que contradice el uso exclusivamente unipersonal de Cobo:

Another illustration of this leather raft of sea lions can be seen in a newspaper article (which today would be called classist because, in reality, it was) called: «Les gens de *medio pelo* et les esclaves au Pérou», i.e. ‘low-class people and slaves in Peru’. The author of the text and illustrations is Max Radiguet. Here is the image in question (Radiguet 1852: 360), which contradicts Cobo’s exclusively unipersonal use:



Les Indes. — D'après les dessins de M. Max. Radiguet.

Facsimil 8: Nave de cueros inflados de lobo de mar. Max Radiguet. «Scènes et croquis de voyage. Les gens de medio pelo et les esclaves au Pérou». *L'Illustration, Journal Universel*, 20, 510. Dominio público.

Facsimile 8: Ship of Inflated Sea Lion Skins. Max Radiguet. «Scènes et croquis de voyage. Les gens de medio pelo et les esclaves au Pérou». *L'Illustration, Journal Universel*, 20, 510. Public domain.

Aquí se muestran dos balsas de lobos —en primer y segundo plano— con sendos remeros en la proa, mientras transportan pasajeros y mercaderías en la popa. Las impresiones de Radiguet habrían sido tomadas en Iquique, de donde el teniente de la armada peruana Aurelio García y García (1863: 28-29) también pudo observar esta curiosa nave:

En el puerto de Iquique, así como en casi todas las caletas de esta costa, se usan unas *balsas* muy particulares, que sirven tanto para el embarque de salitres a las lanchas, cuando estas no pueden varar, como para la pesca. Son formadas de dos partes separadas, cada una de las cuales, se compone de dos pellejos unidos de lobos marinos, los que están perfectamente cosidos y terminados en punta a sus extremos. Estos se inyectan de aire por medio de una tripa a la que está adherida una boquilla de hueso. Únense luego las dos secciones, una al lado de otra, por medio de ligeras amarras del mismo cuero: colócanse sobre ellas algunas débiles tablas que hacen una pequeña plataforma; encima de esta va la carga y el hombre que dirige la balsa; el cual se pone de rodillas regularmente para bogar; y desempeña su labor con un doble canaleta.

En estas frágiles embarcaciones suelen hacer viajes sus patrones desde las caletas de más al S. hasta los puertos de Arica o Islay: en cuyo caso usan un palo ligero y una pequeña vela de tocuyo.

La noticia que más llama la atención es el uso de la vela para desplazamientos largos. Esta información confirma lo dicho por Frézier (1716) en su momento. La distancia de Iquique a la altura de Islay (en Mollendo) es de más de cuatrocientos kilómetros. Para tales periplos se utilizó la propulsión eólica.

Shown here are two sea lion rafts —in the foreground and background— with rowers at the bow while the stern carries passengers and goods. Radiguet's impressions would have been made in Iquique, from where the Peruvian navy lieutenant Aurelio García y García (1863: 28-29) was able to observe this curious vessel:

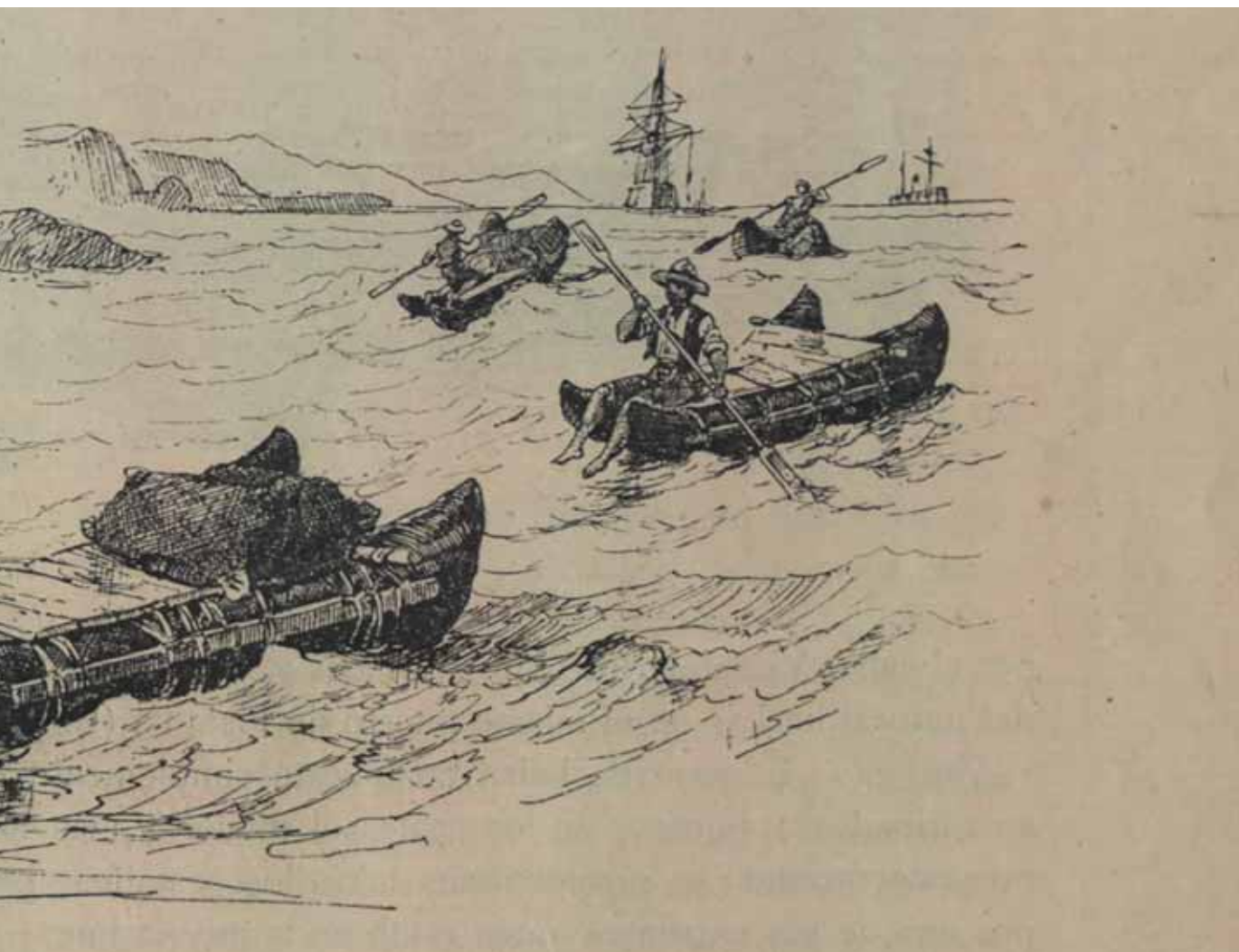
In the port of Iquique, as well as in almost all the bays of this coast, some very peculiar rafts are used, both for carrying saltpetre to the boats when they cannot land and for fishing. They



consist of two separate parts, each of which is made of two sea lion skins joined together, perfectly stitched, and pointed at the ends. They are inflated with air through a tube to which a bone mouthpiece is attached. The two parts are then joined together, side by side, using light lashings of the same leather: some weak planks are placed on them to form a small platform on which the load and the man who steers the raft, who regularly kneels to row and carries out his work with a double canaleta, are placed.

These fragile vessels are usually used by skippers to travel from the bays further south to the ports of Arica or Islay: in this case, they use a light pole and a small tocuyo sail.

The most striking news is the use of sails for long voyages. This information confirms what Frezier (1716) said at the time. The distance from Iquique to Islay (in Mollendo) is more than four hundred kilometers. Wind propulsion was used for such voyages.



Nave de cueros de lobo de mar. (Monleon 1892: 75) / Sea Lion Skin Ship. (Monleon 1892: 75)

1.5

Caballo de totora

Antes de desarrollar este contenido, es menester una aclaración terminológica: los nombres comunes de *enea*, *espadaña*, *junco*, *juncia*, *paja*, *tatora* e incluso *avena* o *trigo* designan en los textos antiguos —informalmente— a la misma materia para la fabricación de un tipo de embarcación. En este acápite, tal embarcación será denominada con el genérico nombre de *caballito 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 los rasgos que diferencian una cultura de otra; pero no se pone tanto énfasis 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. Una temprana alusión mítica a las naves de totora se debe al cronista y soldado Pedro de Cieza de León (1553: LXVI), cuando menciona con incredulidad a los gigantes de Santa Elena, quienes habrían arribado a tal punta precisamente en grandes «balsas de juncos»:

Y porque en el Perú hay fama de los gigantes que vinieron a desembarcar a la costa en la punta de Santa Elena, que es en los términos de esta ciudad de Puerto Viejo. Me pareció dar noticia de lo que hoy de ellos según yo lo entendí, sin mirar las opiniones del vulgo y sus dichos varios, que siempre engrandece las cosas más de lo que fueron. Cuentan los naturales por relación que oyeron de sus padres, la cual ellos tuvieron y tenían de muy atrás que vinieron por la mar en unas balsas de



Caballito de Totora

1.5

Before developing this content, a terminological clarification is necessary: the common names of bulrush, cattail, reed, rush, sedge, straw, cattail, and even oats or wheat in ancient texts —informally— refer to the same material for the construction of a type of boat. In this section, such a vessel is referred to by the generic name *caballito de totora*. A common representation of this artifact exists in several cultures of the Peruvian coast: Moche, Lambayeque, Chimor, or Chancay have left us ceramics representing this type of vessel. Normally, archaeology focuses on the characteristics that distinguish one culture from another, but not so much on the technologies that are shared by more than one culture, even beyond the disappearance of the same. The *caballito de totora* survived the Late Intermediate Period, the Inca Horizon, the Viceroyalty of Peru, and continues to enjoy validity in the Peruvian Republic. The revision of its history allows us to rediscover areas that are unknown to us today. An early mythical allusion to the totora reed boats is due to the chronicler and soldier Pedro de Cieza de Leon (1553: LXVI) when he mentions with incredulity the giants of Santa Elena, who would have arrived there in large «reed boats»:

And because in Peru there is the fame of the giants that came to disembark on the coast at the point of Santa Elena, which is in the terms of this city of Puerto Viejo. It seemed to me to give news of what today of them as I understood it, without looking at the opinions of the vulgar and their various sayings, which always magnifies things more than they were. The natives tell of an account they heard from their fathers, which they had and had from long ago, that some men came by sea in rafts of reeds, like great boats, so great that one of them was as tall from the knee down

juncos a manera de grandes barcas unos hombres tan grandes, que tenía tanto uno de ellos de la rodilla abajo como un hombre de los comunes en todo el cuerpo, aunque fuese de buena estatura (...).

La remisión al Perú para denominar lugares como Santa Elena o Puerto Viejo responde a que el territorio del llamado Reino del Perú era más extenso que el de la actual República del Perú. Hablar de Ecuador en el siglo XVI es anacrónico. Por eso, el mismo Cieza (1553: XLVIII-XLVIII r.) señala que «la ciudad de San Francisco de Quito está a la parte del norte en la inferior provincia del reino del Perú» e incluso encabeza su capítulo XXXVI con el siguiente contenido: «En que se contiene la descripción y traza del reino del Perú que se entiende desde la ciudad de Quito hasta la villa de Plata que hay más de seiscientas leguas» (Cieza 1553: XLIII r.). Esto no es una opinión aislada. En la misma línea, Agustín de Zárate (1555: 5) informa lo siguiente: «La tierra del Perú, de que se ha de tratar en esta historia, comienza desde la línea equinoccial adelante hacia el mediodía». La línea equinoccial no es otra que el llamado paralelo cero y el mediodía es el sur. López de Gómara (1552: CV) apunta: «Llaman Perú todas aquellas tierras que hay del mismo río al Chili, y que nombrado habemos muchas veces en su conquista y guerras civiles, como son Quito, Cuzco, Charcas, Puerto Viejo, Tumbes, Arequipa, Lima y Chili». Benzoni (1565: 164) apunta: «Passato gli termini di porto Vecchio se intra nel paese di Quancauiliqui provincia inferiore del Regno del Perú, & il primo popolo che si trova allá marina, si chiama Colonchi il quale stà vicino alla punta di Santa Helena», es decir, 'Pasados los términos de Puerto Viejo, se ingresa al pueblo de los huancavillcas, provincia baja del Reino del Perú, y los primeros habitantes que se encuentran en la marina se llaman colonchi,

as a normal guy in all his body, although he was of good stature (...).

The reference to Peru to name places such as Santa Elena or Puerto Viejo responds to the fact that the territory of the so-called Kingdom of Peru was larger than that of the current Republic of Peru. To speak of Ecuador in the sixteenth century is anachronistic. For that reason, the same Cieza (1553: XLVIII-XLVIII r.) indicates that «the city of San Francisco de Quito is to the part of the north in the inferior province of the kingdom of Peru» and even heads its chapter XXXVI with the following content: «In that, the description and trace of the kingdom of Peru is contained that is understood from the city of Quito until the villa of Silver that there are more than six hundred leagues» (Cieza 1553: XLIII r.). This is not an isolated opinion. In the same line, Agustín de Zárate (1555: 5) reports: «The land of Peru, which is to be treated in this history, begins from the equinoctial line forward towards the noon.» The equinoctial line is none other than the so-called zero parallel, and noon is south. López de Gomara (1552: CV) notes: «They call Peru all those lands that are from the same river to the Chili, and that we have named many times in its conquest and civil wars, such as Quito, Cuzco, Charcas, Puerto Viejo, Tumbes, Arequipa, Lima, and Chili.» Benzoni (1565: 164) notes: «Passato gli termini di porto Vecchio se intra nel paese di Quancauiliqui provincia inferiore del Regno del Perú, & il primo popolo che si trova alla marina, si chiama Colonchi il quale stà vicino alla punta di Santa Helena», i.e., 'Past the terms of Puerto Viejo, one enters the city of the Huancavillcas, a low province of the Kingdom of Peru, and the first inhabitants that are found in the marina are called colonchi, who are found near the tip of Santa Elena'. Joseph de Acosta (1590: 67) abounds in the

quienes se encuentran cerca de la punta de Santa Elena'. Joseph de Acosta (1590: 67) abunda en lo mismo: «Hay en el Perú gran relación de unos gigantes, que vinieron en aquellas partes, cuyos huesos se hallan hoy día de disforme grandeza cerca de Manta y de Puerto Viejo, y en proporción habían de ser aquellos hombres más de tres tanto mayores que los indios de ahora». Es más, en el siglo XIX, Andrés Baleato ([1820] 1827: 87) apunta: «La Provincia de Guayaquil es la más septentrional de las marítimas del Perú».

Ahora bien, volviendo al asunto de los seres míticos, López de Gómara (1552: CVJ) únicamente registra sobre esta historia el hecho de que había gigantes, mas sin pronunciarse sobre la navegación: «Gigantes dicen que hubo en tiempos antiguos, cuyas estatuas halló Francisco Pizarro en Puerto Viejo». Agustín de Zárate (1555: 6r.) incluso añade que las figuras de bulto de los gigantes eran «de hombre y otra de mujer». Este dato es curioso, pues los diversos cronistas insisten en recalcar la homosexualidad de los gigantes por la ausencia de mujeres. Quien sí trata sobre el material de las embarcaciones de los gigantes es el cronista Pero López (1970: 33-34), que estuvo por la América austral entre 1540 y 1570:

El principal camino para el Perú es la navegación a Paita: puerto de mar. Antes de este hay otros que muchas veces quieren los maestros de las naves recogerse a tierra por tormenta o necesidad, el cual hay uno que se llama Santa Elena; aquí se saca la brea y se proveen muchas naves para aderezarlas. Ciertamente es cosa muy de ver que en cualquiera parte cavando hacen un pozo de tres o más estados y con cierto artificio que los indios tienen, hacen esta brea con mucha facilidad. En esta isla hubo gigantes y se ven casas grandes y edificios que hicieron especial

same thing: «There is in Peru great relation of some giants, who came in those parts, whose bones are found today of disformed greatness near Manta and Puerto Viejo, and in proportion they had to be those men more than three so much greater than the Indians of today.» Moreover, in the nineteenth century, Andrés Baleato ([1820] 1827: 87) notes: «The province of Guayaquil is the northernmost of the maritime provinces of Peru.»

Returning to the subject of mythical creatures, López de Gómara (1552: CVJ) only records the fact that there were giants in this history but does not say anything about navigation: «Giants are said to have existed in ancient times, whose statues Francisco Pizarro found in Puerto Viejo.» Agustín de Zárate (1555: 6r.) even adds that the figures of most of the giants were «of man and another of woman.» This fact is curious since the different chroniclers insist on emphasizing the homosexuality of the giants by the absence of women. The chronicler Pero López (1970: 33-34), who was in South America between 1540 and 1570, deals with the material of the boats of the giants:

The main road to Peru is the navigation to Paita: seaport. Before that, there are others where the captains often want to go ashore by storm or necessity. There is one called Santa Elena. Here the pitch is extracted and many ships are provided to dress them. It is indeed easy to see that in any part of the island, they dig a well of three or more states with a certain artifice that the Indians have. They make this pitch with great ease. On this island, there were giants. You could see great houses and buildings that they made a well of great height, which is entered by stairs like (...) and the steps one from another a man's state of eight feet. Their bones are of great size, and in their houses and buildings seem to be men of

un pozo de mucha altura, el cual se entra por escalas como de y los pasos uno de otro un estado de hombre de ocho pies. Sus huesos de gran grandeza y en sus casas y edificios parecen ser hombres de grandes fuerzas. Fenecieron todos. Dicen los naturales que eran todos varones y que las mujeres de la tierra no podían tener con ellos ayuntamiento por ser extremos, el uno muy grande y el otro muy pequeño. Dicen los antiguos que llegaron allí, a su cuenta de ellos, habrá cien años, y vinieron en juncos como galeras, aunque no de aquella hechura. Hoy día hay maderos de estos juncos en la isla y otras muchas antiguallas y cosas de sus manos hechas.

La brea de la que habla López es petróleo o copé, con el que los barcos se calafateaban. El autor confunde una punta como Santa Elena con una isla. Las embarcaciones de totora serían un indicio de la procedencia de estos supuestos gigantes. Tales embarcaciones se usaron hasta la costa de Tarapacá (Cieza 1553: xci). Diego de Trujillo ([1571] 1970: 46) se refiere a los huesos de estos gigantes en Santa Elena. Para Antonio Vázquez de Espinosa ([1624] 1948: 351), los gigantes de Santa Elena venían del Estrecho de Magallanes. Anello Oliva [1630] 1998: 44-45) refiere que los gigantes conquistaron la región, siendo castigados por Dios por sus pecados nefandos. Tras sus pasos dejaron pozos y osamentas como evidencia. Por su parte, Bernabé Cobo ([1653] 1956: 56) se limita a señalar «huesos humanos de tan diforme grandeza».

La hipótesis de que los gigantes de Santa Elena vinieron del estrecho de Magallanes se sustentaba en la notable estatura de la población en dicha zona meridional (Gutiérrez de Santa Clara [1544-1548] 1905: 566; Vázquez de Espinosa [1624]

great strength. They all died. The natives say that they were all men and that the women of the country could not consult with them because they were extremes, one very tall and the other very short. The elders say they came there a hundred years ago in reeds like galleys, though not from that kind. Today, there are reeds on the island and many other antiques and things made by their hands.

The tar Lopez speaks of is petroleum or cope, which was used to seal ships. The author confuses a point like Santa Elena with an island. The totora reed boats would indicate the origin of these supposed giants. Such boats were used as far as the coast of Tarapaca (Cieza 1553: XCI). Diego de Trujillo ([1571] 1970: 46) refers to the bones of these giants in Santa Elena. For Antonio Vazquez de Espinosa ([1624] 1948: 351), the giants of Santa Elena came from the Strait of Magellan. Anello Oliva [1630] 1998: 44-45) states that the giants conquered the region and were punished by God for their heinous sins. In their footsteps, they left wells and skeletons as evidence. Bernabe Cobo ([1653] 1956: 56), for his part, limits himself to pointing out «human bones of such enormous size.»

The hypothesis that the giants of Santa Elena came from the Strait of Magellan was supported by the remarkable stature of the population in that southern area (Gutiérrez de Santa Clara [1544-1548] 1905: 566; Vazquez de Espinosa [1624] 1948: 351). Such fame would have motivated the following engraving, in which an English sailor is seen offering a piece of bread to a couple of Patagonians (Byron [1768] 1769: unnumbered). Evidently, there is an exaggeration, although it is most likely that it was a tall human group. The same could be said, hyperbolically, of other people.

1948: 351). Tal fama habría motivado el siguiente grabado en el que se aprecia a un marino inglés ofreciéndole un pedazo de pan a una pareja de patagones (Byron [1768] 1769: sin numerar). Evidentemente, hay una exageración, aunque lo más seguro es que se tratase de un grupo humano alto. Lo mismo podría decirse, hiperbólicamente, de otros pueblos.

Facsímil 9: Marino inglés ante gigantes patagones.

John Byron. *Viage del comandante Byron al rededor del mundo*. Dominio público.

Facsimile 9: English Sailor in Front of Patagonian Giants. John Byron. *Viage del comandante Byron alrededor del mundo*. Public domain.



Racionalizando el mito, este da cuenta de objetos como pozos o fósiles, aunque la supuesta dimensión de los gigantes, alternativamente, podría ser la hipérbole de otro pueblo —quizás más alto— para justificar una derrota. Así, los conquistados encarecen a sus conquistadores, dotándoles de grandes atributos físicos. Pedro Gutiérrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 566) presenta otra versión, en la que los gigantes habrían venido o bien de las Malucas (hoy Molucas), o bien del estrecho de Magallanes (*cf.* Vázquez de Espinosa [1624] 1948: 351):

Decían los indios muy antiguos y viejos que habitaban en Puerto Viejo, que son los de la provincia de Manta, de cómo en el tiempo antiguo y pasado, cuando reinaba Topa Inga Yupangue, que estando aquella tierra de paz se alboroto toda ella con la llegada que hicieron mucha cantidad de indios gigantes, que eran de disforme altura y grandeza. Y que estos tales vinieron en unas barcas o balsas muy grandes, hechas de cañas y madera seca, los cuales traían unas velas latinas trianguladas, de hacia la parte donde se pone el sol y de hacia las islas Malucas, o del estrecho de Magallanes, y que entrando estos por la tierra la comenzaron a tiranizar ganando por allí algunas tierras y matando muchos indios, y a otros echándolos fuera de sus pueblos.

Según Gutiérrez de Santa Clara, las balsas ya no serían de totora, sino más bien de madera. Como este autor trae información que no figura en los otros cronistas, es probable que haya mezclado diferentes historias en un mismo relato. Del Busto (1996: 49-52) sigue al pie de la letra la información sobre las islas Malucas (o ahora Molucas) y propone como posible origen de los gigantes que quizás habrían sido polinesios que tienen fama de altos. En realidad, las Molucas están más allá de la Melanesia —en lo que hoy es

Rationalizing the myth, it explains objects such as wells or fossils, although the supposed size of the giants could alternatively be the exaggeration of another, perhaps larger, people to justify a defeat. In this way, the conquered embody their conquerors and endow them with better physical attributes. Pedro Gutierrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 566) presents another version in which the giants came either from the Malucas (today the Moluccas) or the Strait of Magellan (*cf.* Vazquez de Espinosa [1624] 1948: 351):

The old Indians that inhabited Puerto Viejo of the province of Manta said how in the ancient and past times, when Topa Inga Yupangue reigned, that being that land of peace, everything was disturbed with the arrival of a great quantity of giant Indians, who were of disformed height and greatness. And that these such came in very large boats or rafts, made of reeds and dry wood, which brought triangular lateen sails, toward the part where the sun sets and toward the Malucas Islands, or the Strait of Magellan, and that when they entered the land they tyrannized it, conquering some lands and killing many Indians, and others threw them out of their villages.

According to Gutierrez de Santa Clara, the rafts were no longer made of totora reeds, but of wood. Since this author provides information that does not appear in the other chroniclers, it is likely that he mixed different stories in the same account. Del Busto (1996: 49-52) literally follows the information on the Malucas (or now the Moluccas) and suggests as a possible origin of the giants that they may have been Polynesians, famous for their height. The Moluccas are beyond Melanesia —in what is now Indonesia— and

Indonesia—, no siendo parte de la Polinesia, como se puede apreciar en el siguiente mapa:

are not part of Polynesia, as can be seen on the following map:



Mapa 3: Localización de las islas Molucas.
Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 3: Location of the Moluccan Islands.
Map prepared by the author for EY (2024)

En lo que respecta a la distribución en el espacio de las naves de totora, Cieza no solamente se refiere al uso septentrional de la totora (o «juncos», según él) en Santa Elena, sino que —como vimos— también alude a las balsas hechas con «haces de avena» (entiéndase totora) en los valles de Tarapacá (Cieza 1553: xci). Es posible constatar en distintas crónicas el empleo de la totora entre los dos puntos extremos indicados por Cieza. He aquí una pequeña revisión de noticias sobre las balsas de totora entre los límites señalados por Cieza. El siguiente mapa presenta el espacio acotado por el cronista:

Regarding the spatial distribution of totora reed boats, Cieza not only refers to the northern use of totora reeds (or «juncos», according to him) in Santa Elena, but —as we have seen— he also alludes to the rafts made with «bundles of oats» (meaning totora) in the valleys of Tarapaca (Cieza 1553: xci). It is possible to verify in different chronicles the use of totora reeds between the two extremes indicated by Cieza. Here is a small review of the news about the totora reed rafts between the limits indicated by Cieza. The map below shows the area delimited by the chronicler:



Mapa 4: Localidades de los caballitos de totora. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 4: Locations of the *Caballitos de Totorá*. Map prepared by the author for EY (2024).

En el siglo XVI, Gonzalo Fernández de Oviedo (1855: 230) comenta: «Las balsas que usan en aquellas partes en lugar de navíos, desde el río de la Chira hacia la parte austral son de juncos». Evidentemente, Fernández de Oviedo desconocía el uso de la totora al norte del río Chira. Actualmente, la playa de Huanchaco en La Libertad es la localidad más austral en la que aún se utilizan los caballitos de totora. Sin embargo, la situación presente no debe extrapolarse al pasado. Es preciso echar mano de documentos del siglo XVI, para aproximarnos a la navegación precolombina al sur del río Chira, en Piura.

En la costa central peruana hacia 1544, es famoso el episodio en el que se saca de Lima al primer virrey peruano Blasco Núñez en un caballito de totora para librarlo de Gonzalo Pizarro. Su destino era una isla despoblada a una legua del puerto del Callao: «le llevaron con mucha gente de guarda a un portezuelo donde los indios de Maranga echan sus balsas» (Fernández 1571: 21 r.). En realidad, el portezuelo era la playa de la que solían partir, porque el puerto propiamente dicho es hispano, para las naves con casco. El Callao es de raigambre española. Fray Martín de Murúa ([1615] 2001: 504) explica: «Dos leguas de la Ciudad de los Reyes está su puerto, dicho el Callao a causa de las muchas piedras que hay en él». *Calhau* en portugués significa ‘guijarro’. Se trataría de una metonimia, en la que un elemento abundante como los guijarros (parte de la localidad) se asume para designar a la localidad como un todo. El Callao se construyó al lado de una aldea de pescadores llamada Pitipiti (Mugaburu & Mugaburu [1674] 1935: 174). En mochica, *fitifiti* significa ‘arpón’ (Brüning 2004: 16). Pitipiti y *fitifiti* compartirían origen. Después de todo, tiene sentido que un aparejo de pesca explique el nombre de una aldea de pescadores. Por último, si el puerto chalaco

In the sixteenth century, Gonzalo Fernandez de Oviedo (1855: 230) comments: «The rafts that they use instead of ships in those parts, from the Chira River to the southern part, are made of reeds». Fernandez de Oviedo was unaware of the use of totora reeds north of the Chira River. Currently, Huanchaco Beach in La Libertad is the southernmost place where *caballitos de totora* are still used. However, the present situation should not be extrapolated to the past. It is necessary to take advantage of documents from the sixteenth century to approach pre-Columbian navigation south of the Chira River in Piura.

On the central Peruvian coast, around 1544, there is a famous episode in which the first Peruvian viceroy, Blasco Nuñez, was taken from Lima on a *caballito de totora* to free him from Gonzalo Pizarro. His destination was an uninhabited island one league from the port of Callao: «They took him, with many guards, to a small port where the Maranga Indians cast their rafts» (Fernandez 1571: 21 r.). In reality, the port was the beach from which they departed, since the port itself is Hispanic, for ships with hulls. Callao has Spanish roots. Fray Martin de Murua ([1615] 2001: 504) states: «Two leagues from the City of the Kings is its port, called Callao because of the many stones in it». *Calhau* means ‘pebble’ in Portuguese. It would be a metonymy in which an abundant element such as pebbles (part of the place) is assumed to designate the place as a whole. Callao was built next to a fishing village called Pitipiti (Mugaburu & Mugaburu [1674] 1935: 174). In Mochica, *fitifiti* means ‘harpoon’ (Brüning 2004: 16). Pitipiti and *fitifiti* would have a common origin. After all, it makes sense that a fishing gear would explain the name of a fishing village. Finally, if the port of Callao and its name are European, the existence of caciques from Callao, with late documents

y su nombre son europeos, causa suspicacia la existencia de caciques del Callao, con documentos tardíos de 1662, 1694 y 1738 (Rostworowski 1978: 106).

Retomando la historia, el virrey protestó por viajar en el caballito de totora, lo cual quedó consignado por escrito: «Habiendo pues pasado estos autos, el virrey fue metido en la mar, en una balsa de espadaña o enea, con un indio que la remaba (porque en estas balsas o hay lugar ni capacidad para caber más gente)» (Fernández 1571: 22). Varias fuentes independientes corroboran el uso de pequeñas embarcaciones de totora en el Callao. Joseph de Acosta (1590: 161-162) —verbigracia— describe la realidad del Callao, en donde se empleaban las pequeñas naves de totora, la cual crece en los pantanos y albuferas que se hallan cerca a la costa:

Hacen unos como manojos de juncia o espadaña bien atadas, que allá llaman balsas, y llévanlas acuestas hasta la mar, donde arrojándolas con presteza suben en ellas, y así caballeros se entran la mar adentro, y bogando con unos canaletes de un lado y de otro se van una y dos leguas en alta mar a pescar, llevan en los dichos manojos sus redes y cuerdas, y sustentándose sobre las balsas lanzan su red, y están pescando grande parte de la noche o del día, hasta que hinchén su medida, con que dan la vuelta muy contentos. Cierta verlos ir a pescar en el Callao de Lima, era para mí cosa de gran recreación, porque eran muchos y cada uno en su balsilla caballero o sentado a porfía cortando las olas del mar, que es bravo allí donde pescan, parecían los tritones o neptunos, que pintan sobre el agua. En llegando a tierra sacan su barco a cuestras y luego le deshacen: y tienden por aquella playa las espadañas, para que se enjuguen y sequen.

from 1662, 1694, and 1738 (Rostworowski 1978: 106), raises suspicions.

To go back to our story, the viceroy protested for traveling in the *caballito de totora*, which was recorded in writing: «After passing these autos, the viceroy was put into the sea in a raft made of REED or bulrushes, with an Indian to row it (since there is neither space nor capacity in these rafts to accommodate more people)» (Fernandez 1571: 22). Several independent sources confirm the use of small reed boats in Callao. Joseph de Acosta (1590: 161-162) describes the reality of Callao, where small reed boats were used that grew in the marshes and lagoons near the coast:

They make bundles of reeds or rushes called rafts. They carry them lying down to the sea, where, throwing them in with haste, they go up in them. In this way they enter the sea as caballeros, 'gentlemen'. Rowing, with some channels on one side and the other, they go one or two miles out to sea to fish. They carry their nets and ropes in the aforesaid bundles, and, supporting themselves on the rafts, they cast their nets, and they fish for a great part of the night or day, until they swell their measure, with which they are very glad to return. Certainly, to see them fishing in the Callao de Lima, was for me a thing of great recreation, because there were many, and each one in his raft, a gentleman or sitting at ease, cutting the waves of the sea, which is rough where they fish, they looked like Tritons or Neptunes, which they paint on the water. Arriving on land, they take their boat on their backs, then unfold it and spread the swords on the beach to be rinsed and dried.

El atributo de *caballero* en tanto manera de sentarse: «montado en una caballería o, por ext., en otro animal» (DLE: s.v.) daría nombre, posteriormente, a los *caballitos de totora*, probablemente en el siglo XVIII. Otro autor que corrobora las informaciones de Diego Fernández (1571) y de Joseph de Acosta (1590) es Calvete de la Estrella ([1586] 1889: 71), quien se refiere a una «balsa de espadaña» y a «balsas de paja» en el traslado a la isla del virrey.

Cobo ([1639] 1956: 358) da detalles sobre la protección de la ciudad de Lima en tiempos virreinales: «En la isla que hace abrigo al puerto está siempre un centinela que con una balsa ligera de juncos envía un indio a reconocer las naos y antes que entren en el puerto da aviso al general». La isla que abriga el puerto del Callao no sería otra que San Lorenzo. Actualmente, en la región del Callao ya no se emplean estas embarcaciones, como sí es el caso contemporáneo en Pimentel o Huanchaco. A propósito de Huanchaco, Lizárraga ([1605] 2002: 74) señala: «Los indios son grandes nadadores y pescadores; no temen las olas, por más que sean; entran y salen en unas balsillas de juncos gruesos, llamados eneas, que no sufren dos personas, y las que las sufren han de ser muy grandes. En llegando a tierra, cuando vienen de pescar, toman la balsa a cuestras y la llevan a casa, donde, o en la playa, la deshacen o enjugan, y cuando se quieren aprovechar de ella tórnanla a atar».

¿Fue acaso el Callao la frontera austral para las embarcaciones de totora? Reginaldo de Lizárraga ([1605] 2002: 130-131) permite responder de manera negativa, pues —refiriéndose a las poblaciones de Pachacamac y Mala— afirma: «Los indios usan sus balsas de junco como los demás de esta costa y valles; puerto ninguno tiene». La última

The attribute of *caballero* as a way of sitting: «mounted on a horse or, by extension, on another animal» (DLE: s.v.) would later give the name to the *caballitos de totora*, probably in the eighteenth century. Another author who confirms the information of Diego Fernández (1571) and Joseph de Acosta (1590) is Calvete de la Estrella ([1586] 1889: 71), who refers to a «balsa de espadaña» and «balsas de paja» in the transfer to the viceroy's island.

Cobo ([1639] 1956: 358) gives details about the protection of the city of Lima in viceregal times: «On the island that guards the port, there is always a sentinel who, with a light raft of reeds, sends an Indian to recognize the ships and warn the general before they enter the port». The island that protects the port of Callao would be none other than San Lorenzo. Nowadays, in the region of Callao, these boats are no longer used, as is the contemporary case in Pimentel or Huanchaco. Regarding Huanchaco, Lizárraga ([1605] 2002: 74) states: «The Indians are great swimmers and fishermen; they do not fear the waves, no matter how big they are; they go in and out in rafts of thick reeds, called *eneas*, which cannot support two people, and those who support them must be very large. When they come ashore from fishing, they take the raft on their backs and carry it home, where, or on the beach, they untie it or wipe it, and when they want to use it, they tie it up».

Was Callao the southern limit for the reed boats? Reginaldo de Lizárraga ([1605] 2002: 130-131) allows us to answer in the negative, since —referring to Pachacamac and Mala— he states: «The Indians use their reed rafts like the others of this coast and these valleys; neither of them has a port». This last statement, despite its brevity, is of paramount importance in understanding the type of vessels available in the South

aserción, pese a su brevedad, es de capital importancia para entender el tipo de nave con el que se contaba en el Pacífico sur. Esto corrobora el alcance de los caballitos de totora, sobre el que nos habla Pedro de Cieza de León. A los «barquillos de enea» (o más bien caballitos de totora), Garcilaso (1609: 72r.-73) les asigna dos funciones: cruzar el «río caudaloso» y pescar a «seis leguas la mar adentro».

El padre Bernabé Cobo ([1653] 1956: 265-266) describe estas naves de totora, explicando su materia prima por la ausencia de madera en buena parte de la costa peruana:

Donde se carece de madera buena para balsas, las hacen los indios de otros materiales, al parecer bien desproporcionados para semejantes efectos. Las más comunes deste reino son hechas de enea seca o de otro linaje de juncos, y fórmanlas desta manera: lían con cuerdas dos haces de enea del grandor que ha de ser la balsa, los cuales quedan bien apretados y redondos, con la punta de la proa delgada, de modo que por en medio sean más gruesas y vayan desde allí adelgazando hacia los cabo; no igualmente, porque el que ha de servir de popa queda más grueso, si no es que ambos remates hayan de tener forma de proa, como la tienen muchas balsas, que en tal caso adelgazan por igual las puntas de los dichos haces, los cuales juntan luego emparejándolos a lo largo —punta con punta y cabeza con cabeza— y átanlos fuertemente; y sin más costa ni artificio queda en toda su perfección la balsa, con el suelo que asienta en el agua llano o en forma de canal, para que no se vuelque ligeramente, y de la misma figura la parte de arriba, donde se pone la carga. La punta o proa queda levantada hacia arriba un poco más que lo restante de toda la balsa; y cuando ella tiene dos proas, dan a entrambas la misma forma.

Pacific. It confirms the size of the *caballitos de totora* that Pedro de Cieza de León talks about. Garcilaso (1609: 72r.-73) assigns two functions to the «barquillos de enea» (or rather *caballitos de totora*): to cross the «mighty river» and to fish «six leagues out to sea».

Father Bernabé Cobo ([1653] 1956: 265-266) describes these reed boats and explains their raw material by the lack of wood in much of the Peruvian coast:

Where there is a lack of good wood for rafts, the Indians make them of other materials, which seem to be quite disproportionate for such purposes. The most common vessels in this kingdom are made of dry rushes or other kinds of reeds, and are constructed in the following manner: They bind together with ropes two bundles of rushes of the size of the raft, which are tight and round, with the tip of the thin bow, so that they are thicker in the middle and thinner from there to the ends; not equally, for the one that is to serve as the stern remains thicker, unless both ends are to have the shape of a bow, as many rafts have, in which case they thin the ends of the said beams equally, which they then join together by matching them lengthwise, —tip to tip and head to head—, and binding them tightly; and without any further coasting or contrivance the raft remains in all its perfection, with the bottom, which sits in the water, flat or in the form of a channel, so that it does not easily overturn and of the same figure the upper part, where the load is placed. The bow or prow is raised a little more than the rest of the raft; and if it has two prows, they both give the same shape.

Los caballitos de totora actuales no tienen «dos proas» o más bien sus proas no son iguales a sus popas, aunque en los testimonios precolombinos sí se aprecian caballitos en los que proa y popa son idénticas. Cobo ([1653] 1956: 266) añade un comentario sobre las dimensiones de las naves de totora, qué funciones cumplían de acuerdo con su tamaño, cuántas personas viajaban sobre ellas, cómo se empleaban y hasta qué lugar se aventuraban los pescadores con estas «balsillas»:

Las más pequeñas destas balsas tienen poco más que cuatro codos de largo y de ruedo —por la parte más gruesa— cuanto la puede abrazar un hombre. Las mayores son largas de quince a veinte pies y gruesas diez o doce. Las primeras no sufren más porte que tiña o dos personas, y de las segundas hay algunas que caben doce; y de dos grandes unidas y atadas, se hace una capaz de llevar bestias y ganados. Unas y otras andan en la mar, ríos y lagos; si bien es verdad que las grandes no suelen servir más que de pasar ríos y lagunas, y las pequeñas de pescar en la mar. Ni las unas ni las otras sufren velas, que por su gran ligereza se trastornaran con muy poco viento, y así las mueven con remos y palancas. Los indios pescadores de estas costas del Perú entran cuatro y seis leguas la mar adentro en balsillas tan pequeñas, que, saliendo de sus casas, lleva cada una la suya a cuesta a la mar, y echándolas al agua, suben en ella; y sentados en medio, van con extraña ligereza veinte, cuarenta y más indios juntos, cada uno en la suya, que —miradas de lejos— más parecen peces grandes que embarcaciones. Bogan con una raja de caña de las gruesas, del anchor de la mano y larga una braza, la cual asen por en medio con ambas manos, y atravesándola sobre la balsa, con la una punta por un lado y con la otra

Today's *caballitos de totora* do not have «two bows», or rather, their bows are not equal to their sterns, although there are *caballitos* in pre-Columbian testimony where the bow and stern are identical. Cobo ([1653] 1956: 266) adds a commentary on the dimensions of the totora boats, what functions they fulfilled according to their size, how many people traveled on them, how they were used, and where the fishermen ventured with these «balsillas»:

The rafts are little more than four elbows long and as thick as a man can hold. The largest are fifteen to twenty feet long and ten to twelve feet thick. The former will not bear more than one or two persons, and of the latter, some will hold twelve; and of two large ones, joined and tied together, one is made capable of carrying beasts and cattle. Both are used on the sea, rivers, and lakes, though it is true that the large ones are usually used only for passing rivers and lagoons, and the small ones for fishing in the sea. Neither one nor the other suffers from sails, which, because of their great lightness, are upset by very little wind, and so they are moved by oars and levers. The Indian fishermen of these coasts of Peru go four and six leagues out to sea in rafts so small that, when they leave their houses, they carry each one out to sea, and, throwing them into the water, they climb into them; and, sitting in the middle, they go with strange lightness twenty, forty, and more Indians together, each one in his own, so that «from afar» they look more like big fishes than boats. They bog with a slit of a thick cane, the width of the hand and a fathom long, which they hold in the middle with both hands and cross it over the raft, with one end on one side and the other on the other, alternately holding on to the water, they push the rafts so fast that they go over the water like birds; but with the little swell that rises, the

por el otro, alternadamente afirmando en el agua, impelen tan velozmente las balsillas, que van sobre el agua como unos pájaros; mas con poca marejada que se levante, se mojan bien los pescadores y cuanto llevan, porque no sobrepuja un palmo la superficie de la balsa a la del agua.

Respecto de las naves más grandes, quince pies de largo son alrededor de cuatro metros y medio; y veinte pies equivalen a seis metros, aproximadamente. Diez pies de ancho son poco más de tres metros y la dimensión de doce pies supera los tres metros y medio. En definitiva, los caballitos más grandes rondaban los seis metros de eslora, y los tres y medio de manga. Juntando dos naves grandes se tendría una manga de siete metros para transportar ganado. Vale destacar la capacidad para doce personas al cruzar ríos y lagos. Existe un testimonio del 02 de abril de 1738, en el que Eugenio Lanuza y Sotelo ([1735-46] 1998: 137) atraviesa el río San Pedro en una «balsa de juncos de enea bien angosta», tal como lo narraron en su día el Inca Garcilaso y Bernabé Cobo.

En la expresión «no sufren más porte que tiña o dos personas», ha de entenderse que la carga es limitada, por ser *tiña* un sinónimo de ‘escasez’. Estas eran las embarcaciones de los pescadores que se internaban en la mar entre cuatro leguas (casi 22 km y un tercio) y seis leguas (cerca de 33 km y medio). Sobre las velas en naves de totora, aventureros republicanos como Gene Savoy (1974) en 1969 y Kitín Muñoz (1990) en 1988 pusieron velas a sus embarcaciones de totora. Respecto a que los pescadores llevaban a cuestras su «balsilla», véase la siguiente foto de Brüning que comprueba la veracidad de Cobo:

fishermen get wet very well. They row with a slit of thick cane, as wide as a hand and as long as a fathom, which they grasp in the middle with both hands and cross over on the raft, with one end on one side and the other on the other, holding on to the water alternately, driving the rafts so fast that they go over the water like birds. However, with the little swell that rises, the fishermen and all that they carry are well-wetted, for the surface of the raft does not exceed the surface of the water by an inch.

As for the larger vessels, fifteen feet long is about four and a half meters, and twenty feet is about six meters. Ten feet wide is a little more than three meters, and twelve feet is over three and a half meters. In short, the largest *caballitos* were about six meters long and three and a half meters wide. Together, two large ships would have a beam of seven meters for transporting livestock. It is worth mentioning the capacity of twelve people when crossing rivers and lakes. There is a testimony dated April 2nd, 1738, in which Eugenio Lanuza y Sotelo ([1735-46] 1998: 137) crossed the San Pedro River on a «raft of very narrow reeds», as reported by Inca Garcilaso and Bernabé Cobo.

The Spanish expression «no sufren más porte que tiña o dos personas» means that the load is limited since *tiña* is a synonym for «scarcity». These were the fishing boats that went to sea between four leagues (almost 22 km and a third) and six leagues (about 33 km and a half). Regarding the sails on the totora reed boats, republican adventurers such as Gene Savoy (1974) in 1969 and Kitín Muñoz (1990) in 1988 put sails on their totora reed boats. Regarding the fact that the fishermen carried their «balsilla» on their backs, see the following photo by Brüning, which proves Cobo’s veracity:



Foto 1: Hans Heinrich Brüning retrata el traslado de un caballito de totora.

© Museum am Rothenbaum (MARKK),
Hamburg

Photo 1: Hans Heinrich Brüning Portrays the Transport of a *Caballito de Totor* (1897).

© Museum am Rothenbaum (MARKK),
Hamburg.

En el siglo XVIII, Joseph Ignacio de Lequanda (1793: 94) documenta —por vez primera— el nombre *caballito* con la acepción de ‘embarcación’ en su *Descripción geográfica de la ciudad y partido de Trujillo*, donde se refiere a estas naves dedicadas a la pesca:

No puedo menos que dar aquí una sucinta idea del método grosero y arriesgado con que hacen la pesquería. Producense a las orillas de las lagunas unos juncos a que llaman totoras, largos de dos a tres varas, y anchos como dos dedos; de esta débil materia forman sus embarcaciones, que tendrán doce pies de longitud, y de tres a cuatro de diámetro; de modo que, en cada barquilla, a que dan el nombre de *caballito*, cabe un pescador. Regularmente sale una numerosa armada de embarcaciones de paja a la mar, atreviéndose a alejarse de la tierra en costa tan peligrosa, cinco o seis leguas: este arresto tienen los indios confiados en ser diestros nadadores: continuamente les he visto voltearse sus barquillas; pero con presteza imponderable las ponen en su debido curso y vuelve a montar en ellas.

El relato de que se vuelve a montar el *caballito* ante una caída por ser buenos nadadores recuerda la crónica de Reginaldo de Lizárraga; Aurelio García y García (1863: 133) ratificará una percepción semejante: «aunque son muchas veces arrebatados por las olas, vuelven a tomar su *caballito* con admirable prontitud». Sobre la longitud de la totora, la vara oscilaba entre 768 y 912 milímetros (*DLE*: s.v.). En promedio, son 84 cm. Dos varas corresponden a cerca de un metro setenta centímetros; y tres varas serían alrededor de dos metros y medio. Los doce pies superan los tres metros y medio de largo, mientras que el ancho variaría entre noventa centímetros y un metro con veinte centímetros. Las distancias de cinco o seis leguas (entre

In the eighteenth century, Joseph Ignacio de Lequanda (1793: 94) documents —for the first time— the name *caballito* with the meaning of ‘vessel’ in his *Descripción geográfica de la ciudad y partido de Trujillo*, where he refers to these vessels dedicated to fishing:

I can only give an idea of the crude and dangerous method by which they fish. On the shores of the lagoons, they produce some reeds, which they call totoras, two or three rods long and as wide as two fingers. From this flimsy material, they build their boats, which are twelve feet long and three or four in diameter, so that these boats, called *caballito*, have room for one fisherman. Regularly, a large armada of straw boats goes out to sea, daring to go five or six leagues from the land on such a dangerous coast: the Indians have this arrest, confident that they are skillful swimmers: I have seen them continually turning over their boats, but with imponderable alacrity they put them on the right course and mount them again.

The story that the *caballito* is reassembled after a fall because they are good swimmers recalls the chronicle of Reginaldo de Lizárraga. Aurelio García y García (1863: 133) will confirm a similar perception: «Although they are often caught by the waves, they return with admirable speed to take their *caballito*». As for the length of the totora, it varies between 768 and 912 millimeters (*DLE*: s.v.). The average is 84 cm. Two poles are about one meter seventy centimeters, and three poles would be about two and a half meters. The twelve feet are more than three and a half meters long, while the width would vary between ninety and one meter and twenty centimeters. The distances of five or six leagues (between 27.8 km and 33.5 km, approximately) are similar to

27.8 km y 33.5 km, aproximadamente) son similares a las reportadas por Bernabé Cobo. La denominación de *caballito* de Lequanda para los haces de totora con función de nave es la primera conocida.

En el siglo XIX, William Stevenson (1825: 19) propone una unidad léxica del mismo campo semántico ecuestre para la navecilla de totora, que ha caído en desuso: «As the person who navigates in this manner must sit astride, the Indians often call their balsas *potrillos*, colts» ('Como la persona que navega de esta manera debe sentarse a horcajadas, los indios suelen llamar a sus balsas *potrillos*'). Entre *caballito* y *potrillo*, triunfó el uso de *caballito*, cayendo en el olvido el empleo de *potrillo*. Que las proximidades de la Lima decimonónica empleaban aún los caballitos de totora se desprende del siguiente pasaje de Stevenson (1825: 19): «When dry, the balsa only weighs a few pounds, so that on one mule the fisherman can carry his boat, his net, and even sufficient materials to build his hut: in this manner they range up and down the coast in search of fish, which they often salt and take either to Lima or some other market» ('Cuando está seca, la balsa solo pesa unas pocas libras, así que en una mula el pescador puede llevar su bote, su red e incluso materiales suficientes para construir su choza: de esta manera recorren la costa en busca de pescado, que a menudo salan y llevan a Lima o a algún otro mercado').

Es necesario revisar testimonios de viajeros para verificar las localidades que se valieron de los caballitos de totora. En el puerto de Malabrigo (La Libertad), entre 1826 y 1836, King & Fitzroy (1839: 264) reportan que los caballitos desembarcan los navíos, añadiendo: «It seems that each different bay or road has its peculiarity-constructed vessel, adapted to the surf which it has to go through», esto es

those of Bernabé Cobo. The name *caballito* by Lequanda for the reed bundles with the function of a ship is the first known.

In the nineteenth century, William Stevenson (1825: 19) proposed a lexical unit of the same equestrian semantic field for the reed boat, which has fallen into disuse: «As the person who navigates in this manner must sit astride, the Indians often call their balsas *potrillos*, colts». Between the *caballito* and the *potrillo*, the use of the *caballito* triumphed and that of the *potrillo* fell into oblivion. The fact that *caballitos de totora* were still used around Lima in the nineteenth century is shown by the following passage from Stevenson (1825: 19): «When dry, the balsa only weighs a few pounds, so that on one mule the fisherman can carry his boat, his net, and even sufficient materials to build his hut: in this manner they range up and down the coast in search of fish, which they often salt and take either to Lima or some other market».

It is necessary to check the testimonies of the travelers to verify the places where the *caballitos de totora* were used. In the port of Malabrigo (La Libertad), between 1826 and 1836, King & Fitzroy (1839: 264) report that the *caballitos* unloaded the ships, adding: «It seems that each different bay or road has its peculiarity-constructed vessel, adapted to the surf which it has to go through» (cf. Squier 1877: 109 and Coker 1910: 342). In Huanchaco, where this vessel continues to enjoy good health, Ruschenberger (1834: 379-380) noted the presence of the «caballito», which he translates as «little horse», confirming that they connected the coast with the anchorage of the ships, as illustrated by Witkamp (1839: 800):

‘Parece que cada bahía o camino diferente tiene su peculiar embarcación adaptada al oleaje que tiene que atravesar’ (cf. Squier 1877: 109 y Coker 1910: 342). En Huanchaco, donde esta embarcación sigue gozando de buena salud, Ruschenberger (1834: 379-380)

constató la presencia del «caballito» que él traduce como «little horse», ratificando que comunicaban la costa con el fondeadero de los navíos, como lo ilustra Witkamp (1839: 800):



Facsímil 10: Traslado en balsa. Pieter Harme Witkamp. *De Aardbol. Magazijn van hedendaagsche land- en volkenkunde*, 10.

Facsimile 10: Transfer on Raft. Pieter Harme Witkamp. *De Aardbol. Magazijn van hedendaagsche land- en volkenkunde*, 10.

El 28 de enero de 1839 el vicecónsul francés Léonce Angrand realiza dos dibujos: el primero (facsimil 11) es de personajes en Huanchaco y un caballito de totora siendo desplazado por tierra en un primer plano. En segundo plano se observan caballitos apoyados como en la foto 2 de Brüning (1897) y un personaje remando. El segundo dibujo (facsimil 12) retrata un ambiente en Huanchaco, donde el caballito reposa contra la pared:

On January 28, 1839, the French vice-consul Leonce Angrand made two drawings: the first (facsimile 11) shows characters in Huanchaco and a *caballito de totora* moving on land in the foreground. In the second level, horses are observed supported as in photo 2 of Brüning (1897) and a character rowing. The second drawing (facsimile 12) depicts a setting in Huanchaco where the *caballito* rests against the wall:



Facsimil 11: Caballito de totora y personajes huanchaqueños (Angrand 1839: 44).
Bibliothèque nationale de France:
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525061481/f93.item>.

Facsimile 11: *Caballito de Totora* and Huanchaco Characters (Angrand 1839: 44).
Bibliothèque nationale de France:
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525061481/f93.item>.



Facsímil 12: Caballito de totora en reposo
en Huanchaco (Angrand 1839: 45).

Bibliothèque nationale de France:
[https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/
btv1b525061481/f95.item](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525061481/f95.item).

Facsimile 12: *Caballito de Totor*a resting
in Huanchaco (Angrand 1839: 45).

Bibliothèque nationale de France:
[https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/
btv1b525061481/f95.item](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525061481/f95.item)

La descripción de Raimondi ([1859] 1942: 186) es cercana a los caballitos de totora contemporáneos: «Los caballitos están formados de 4 haces de juncos cortados en una extremidad y adelgazados en punta en la otra; dos de estos haces son inferiores y tienen la longitud del caballito y los otros dos superiores están sujetos lateralmente a los primeros. Estos son más cortos y dejan por consiguiente como una cavidad en la que los pescadores colocan el resultado de su pesca». Raimondi acierta al señalar cuatro haces, a diferencia de Ruschenberger (1834: 379), Squier (1877: 109) o Coker (1910: 342), que postulan dos haces. En la imagen de Angrand se observa una cavidad en la popa del caballito, eso es porque los dos haces centrales son más pequeños que los dos haces exteriores, en los que se incrustan. Si la observación es superficial, bien se puede creer que se trata únicamente de dos haces.

Según Rivero & Tschudi (1851: 134), las naves americanas —balsas de troncos, de totora o de cuero de lobo de mar— conectaban los grandes navíos con la costa y servían para contrabandear: «Dichas balsas sirven comúnmente para hacer el contrabando por los puertos y caletas con mucha facilidad y comodidad por transportarse sin dificultad por tierra, y por su poco costo, visto el pequeño valor de estas que se queman o se desinflan, cuando han concluido este inmoral tráfico». Las naves de cuero de lobos marino eran las que se desinflaban y lo que se quemaba era el caballito de totora, pues los troncos de las balsas no tenían un precio económico, como para quemarlos en cada incursión. La totora, en cambio, era abundante y su eliminación no suponía una gran pérdida, más allá del inconveniente de volver a confeccionar una nueva embarcación. Era bien sabido que estas naves transportaban productos, pero no necesariamente esto se producía dentro de la

Raimondi's description ([1859] 1942: 186) is close to the contemporary *caballitos de totora*: «The caballitos consist of 4 bundles of reeds, cut at one end and thinned to a point at the other; two of these bundles are lower and have the length of the caballito, and the other two upper ones are attached laterally to the first. They are shorter and therefore leave a cavity where the fishermen place the result of their catch». Raimondi is right in pointing out four beams, unlike Ruschenberger (1834: 379), Squier (1877: 109), or Coker (1910: 342), who postulate two beams. In Angrand's picture, a cavity is observed in the *caballito*'s tail, because the two central beams are smaller than the two outer beams in which they are embedded. A superficial observation might lead one to believe that there are only two beams.

According to Rivero & Tschudi (1851: 134), the American ships (rafts of logs, reed, or sea lion leather) connected the large vessels to the coast for smuggling: «Those rafts commonly serve to smuggle through the ports and coves with much ease and comfort, for being transported without difficulty by land, and for their little cost, seen the small value of those that are burned or deflated when they have completed this immoral traffic». The sea lions were the ones that were deflated and what was burned was the *caballito de totora*, since the logs of the rafts did not have a low price to burn them in each raid. The reed, on the other hand, was abundant, and its elimination did not entail a significant loss, except for the inconvenience of making a new boat. It was known that these vessels transported products but not necessarily by the law. On this subject, see Jaramillo (2019). The Peruvian naval lieutenant Aurelio García y García (1863: 133) describes the legal functions of the *caballito* with a minimal characterization:

legalidad. Sobre este tema, véase Jaramillo (2019). El teniente de la armada peruana Aurelio García y García (1863: 133) detalla las funciones legales del caballito con una caracterización mínima:

Se usan también por los naturales del puerto, unas balsillas de totora muy angostas, que rematan en un pico suspendido hacia adelante: las llaman *caballitos* y hacen uso de ellas para pescar o para salir a los buques, con correspondencia u otras comisiones cuando la mar está mala. El individuo que maneja el caballito se coloca encima de él, sentado sobre sus pies, y le da movimiento con un doble canaleta de caña. En las bravezas se les ve atravesar la tasca sin ningún temor; y aunque son muchas veces arrebatados por las olas, vuelven a tomar su caballito con admirable prontitud, porque son excelentes nadadores y prácticos en la tasca.

La buena aptitud para el nado y la recuperación del caballito tras una caída recuerdan lo escrito por Lizárraga ([1605] 2002: 74) o por Joseph Ignacio de Lequanda (1793: 94). A la luz de lo dicho por King & Fitzroy (1839: 264) sobre la variación de los caballitos de acuerdo con el oleaje que tenían que enfrentar se entiende la descripción decimonónica de los caballitos por parte de Squier (1877: 109) en Huanchaco, con medidas que realmente sorprenden: «They consist of one or more bundles of reeds or flags, bound together something like sheaves of wheat, only more firmly, from one end to the other, altogether forming a float from eighteen to twenty-five feet long, and a varying width» ('Consisten en uno o más manojos de juncos o cálamos, atados juntos como gavillas de trigo, solo que más firmemente, de un extremo al otro, formando en conjunto un flotador de

The natives of the port also use very narrow reed rafts that end in a beak that hangs forward: they call them *caballitos* and they use them to fish or to go out to the ships, with correspondence or other work when the sea is bad. The person who handles the caballito stands on it, sitting on his feet, and gives it movement with a double canaleta of cane. In rough seas, they are seen crossing the dock without fear. Although they are often swept away by the waves, they return to their caballito with admirable speed, being excellent swimmers and practical in the dock.

The good swimming ability and the recovery of the *caballito* after a fall recall what was written by Lizarraga ([1605] 2002: 74) or by Joseph Ignacio de Lequanda (1793: 94). In the light of what King & Fitzroy (1839: 264) said about the variation of the *caballitos* according to the swell they had to face, we can understand the nineteenth-century description of the *caballitos* in Huanchaco by Squier (1877: 109), with surprising measurements: «They consist of one or more bundles of reeds or flags, bound together something like sheaves of wheat, only more firmly, from one end to the other, altogether forming a float from eighteen to twenty-five feet long, and a varying width». Eighteen feet in length is nearly five and a half meters, while twenty-five feet is more than seven and a half meters long. Squier's measurements are superior to Cobo's large horses, only twenty-five feet long.

As late as 1885, passengers were still brought ashore by the «caballitos de totora, agile barchetta di giunchi leggerissimi maneggiata con indicibile destrezza» (Petella 1889: 204), i.e. 'nimble boat of lightest reeds handled with unspeakable dexterity'. At the end of the nineteenth century, Ernst Middendorf ([1894]

dieciocho a veinticinco pies de largo, y una anchura variable'). Dieciocho pies de eslora son casi cinco metros y medio, mientras que veinticinco pies equivalen a más de siete metros y medio de largo. Las medidas de Squier son superiores a los caballitos grandes de Cobo, que tan solo gozaban de seis metros de longitud.

En 1885, los pasajeros de los barcos aún eran trasladados a tierra por los «*caballitos de totora*, agile barchetta di giunchi leggerissimi maneggiata con indicibile destrezza» (Petella 1889: 204), es decir, 'ágil barqueta de juncos ligerísimos manejada con indecible destreza'. A fines del siglo XIX, Ernst Middendorf ([1894] 1973: 272) logró ver los caballitos en Huanchaco y Pacasmayo, explicando por qué la totora flota aun con carga: «La gran capacidad de carga de esta pequeña balsa está condicionada por el aire encerrado entre los nudos de los tallos de las cañas». En cierto sentido, el caballito usaba idéntico principio que la embarcación de cuero de lobo marino. Como tales naves estaban llenas de aire, la densidad de ambas era menor que el fluido acuático que las rodea y, por ende, flotaban. Tres años después de la visita de Middendorf por la costa norperuana, Hans Heinrich Brüning toma una fotografía de algunos caballitos de totora que reposan erguidos sobre sus popas en la playa de Huanchaco. Esta escena aún es posible verla en el siglo XXI. El caballito de totora sigue siendo eficiente y su confección es económica, de modo que su relación entre calidad y precio continúa siendo buena. Por esa razón, todavía se encuentra en uso, aunque decae día con día (Prieto 2016: 142-143).

1973: 272) managed to see the *caballitos* in Huanchaco and Pacasmayo, explaining why the reed floats even with a load: «The great carrying capacity of this small raft is due to the air trapped between the knots of the reed stalks». In a sense, the *caballito* used the same principle as the sea lion's leather boat. Because these vessels were filled with air, both were less dense than the surrounding water, allowing them to float. Three years after Middendorf's visit to the northern Peruvian coast, Hans Heinrich Brüning photographed some *caballitos de totora* lying upright on their stern on the beach at Huanchaco. This scene can still be seen in the twenty-first century. The *caballito de totora* is still efficient and inexpensive, so its quality/price ratio is still good. For this reason, it is still in use, although it is diminishing day by day (Prieto 2016: 142-143).

Foto 2: Hans Heinrich Brüning retrata
caballitos de totora en Huanchaco (1897).

© Museum am Rothenbaum (MARKK),
Hamburg.

Photo 2: Hans Heinrich Brüning Portraits
Caballitos de Totorá in Huanchaco (1897).

© Museum am Rothenbaum (MARKK),
Hamburg.





Robert Coker (1910) proporciona dos noticias que amplían nuestro conocimiento de los caballitos. La primera versa sobre la técnica pesquera artesanal en Pacasmayo, mientras que la segunda trata de los caballitos de totora en Cerro Azul (sur de Lima), los cuales diferían de los caballitos norteños. Según este autor, los pescadores utilizaban tres hilos para pescar. Dos estaban amarrados a sus cinturones y el tercero al caballito; si las dos manos estaban ocupadas por haber picado la carnada en dos hilos, el tercero era manejado con los pies (Coker 1910: 342). La «balsa» de Cerro Azul estaba formada por tres haces de totora, en vez de lo que él creía que eran dos (Coker 1910: 342-343). Esto también sería una prueba de la veracidad de King & Fitzroy (1839: 264), toda vez que cada navecilla de totora se adaptaba a los retos que planteaba la mar. El caballito de totora forma parte del imaginario nacional, inspirando a artistas como José Sabogal (1929):

Robert Coker (1910) provides two items of news that add to our knowledge of *caballitos*. The first deals with the artisanal fishing technique in Pacasmayo, while the second deals with the *caballitos de totora* in Cerro Azul (south of Lima), which differed from the *caballitos* of the north. According to this author, the fishermen used three lines to fish. Two were tied to their belts and the third to the *caballito*. If the two hands were occupied by taking the bait on two lines, the third was handled with the feet (Coker 1910: 342). The Cerro Azul «raft» was made of three bundles of totora reeds, not two as he believed (Coker 1910: 342-343). This would also support the accuracy of King & Fitzroy (1839: 264) since each totora reed boat was adapted to the challenges of the sea. The *caballito de totora* is part of the national imaginary, inspiring artists such as Jose Sabogal (1929):

Facsímil 13: El «Caballito», Huanchaco,
xilografía de José Sabogal (1929).

<https://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Museo/nacion-ancestral/cartilla-caballito-de-totora.pdf>.

Modernamente, Gene Savoy (1974: 49, 51) intentó un viaje de Salaverry (Trujillo) a México, el cual se efectuó en una balsa compuesta por dos haces de totora —a manera de catamarán— unidos por cañas que servían como cubierta o puente, cuya eslora (largo) era de cuarenta y tres pies (más de trece metros). Esta embarcación era más del doble de lo que señalaba el padre Bernabé Cobo sobre las naves grandes de totora e incluso supera en sus medidas a los caballitos de Squier de siete metros y medio. Curiosamente, Savoy (1974: 23) no considera la descripción de Cobo, sino más bien la de Joseph de Acosta. Hay que decir que la nave denominada *Feathered Serpent* de Savoy sí, era propulsada por una vela. Savoy enfiló su nave hacia el norte el 15 de abril de 1969 y alcanzó la costa panameña el 17 de junio del mismo año (Savoy 1974: 83, 213).





Facsimile 13: The «Caballito», Huanchaco, Woodcut by Jose Sabogal (1929).

<https://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Museo/nacion-ancestral/cartilla-caballito-de-totora.pdf>

More recently, Gene Savoy (1974: 49, 51) attempted a voyage from Salaverry (Trujillo) to Mexico on a raft composed of two bundles of totora reeds —a kind of catamaran— connected by reeds that served as a deck or bridge, whose length was forty-three feet (more than thirteen meters). This vessel was more than twice as large as what Father Bernabe Cobo noted about the large totora reed vessels and even exceeded the seven-and-a-half meter Squier's *caballitos* in its dimensions. Curiously, Savoy (1974: 23) does not use Cobo's description, but that of Joseph de Acosta. It must be said that Savoy's *Feathered Serpent* was indeed propelled by a sail. Savoy sailed north on April 15th, 1969, and reached the Panamanian coast on June 17th of that year (Savoy 1974: 83, 213).



Mapa 5: Ruta de Gene Savoy. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 5: Gene Savoy's Route. Map prepared by the author for EY (2024).

Otro aventurero que mandó elaborar un enorme barco de totora impulsado por fuerza eólica es el español Kitín Muñoz (1990: 24), quien guiado por un dibujo del siglo XVIII, en el que había una embarcación de totora similar a las que surcan el lago Titicaca (pero en Tasmania-Australia) se interesó por el tema. Muñoz (1990: 26) constató luego la semejanza entre las embarcaciones maoríes denominadas *mohiki* y los caballitos de totora peruanos. Investigando más, Muñoz llegó al estudio de Carl Skottsberg (1956: 412) que concluía que la totora no era endémica de la isla de Pascua y —dado el contacto entre Pascua y el Perú establecido por Heyerdahl— expresaba: «A direct transport of seeds across the ocean without man's assistance is difficult to imagine, and it is futile to speculate in land connections» ('Es difícil imaginar un transporte directo de semillas a través del océano sin la ayuda del hombre, y es inútil especular sobre las conexiones terrestres'). Con estos indicios, Muñoz se decidió a probar las naves de totora podían soportar largos viajes. Los caballitos de totora han seguido cambiando, con materiales inexistentes en el siglo XIX. Prieto (2016: 143) señala que en Lambayeque se utiliza *tecnopor* forrado con totora, ante la insuficiencia de esta planta en la región.

Another adventurer who had a huge wind-powered reed boat built was the Spaniard Kitín Muñoz (1990: 24), who became interested in the subject after seeing an nineteenth-century drawing of a reed boat similar to those that ply Lake Titicaca (but in Tasmania-Australia). Muñoz (1990: 26) later noted the similarity between the Maori boats called *mohiki* and the Peruvian *caballitos de totora*. Further research led Muñoz to Carl Skottsberg's study (1956: 412), who concluded that the totora reed was not endemic to Easter Island and —given the contact between Easter Island and Peru established by Heyerdahl— stated: «A direct transport of seeds across the ocean without man's assistance is difficult to imagine, and it is futile to speculate in land connections». With this evidence, Muñoz was determined to prove that reed boats could withstand long voyages. The *caballitos de totora* have continued to change, with materials that did not exist in the nineteenth century. Prieto (2016: 143) notes that in Lambayeque, totora-lined *tecnopor* is used due to the insufficiency of this plant in the region.

1.6

Balsa de palos

Esta sección se ocupará de la mayor embarcación americana autóctona, en la que Túpac Yupanqui habría realizado su travesía ultramarina. Dividiré este acápite de acuerdo con la información con la que se cuenta, a saber, relatos legendarios e información de crónicas u otros documentos históricos. Así, expondré inicialmente relatos y luego exhibiré datos. Los primeros —correspondientes a diferentes culturas— poseen un origen mítico y aquello que tuvieran de históricos habría precedido a los españoles. Después presentaré los testimonios hispanos sobre la navegación en balsas de palo.

El relato inicial corresponde al Ande en sentido amplio y su héroe mítico es Huirarocha, deidad relevante en la navegación prehispánica. Heyerdahl relacionó uno de los nombres de este dios con el panteón de divinidades en Oceanía (confundiéndolo del lado americano a Huirarocha con el dios Con, y siendo discutible identificar los dioses de ambos continentes). El nombre de la expedición Kon-Tiki, que tanto ha iluminado el conocimiento de la navegación y la alimentación precolombina, se vincula con las elucubraciones del explorador noruego. El segundo mito pertenece a la cultura Lambayeque (Larco 1948) y su personaje central es Ñaimlap. Esta narración también ha servido para confundir la procedencia del dios Con, por interpretaciones textuales erróneas. El tercer mito es propio de la cultura chimú y su protagonista es Taycanamo. El relato trujillano de Taycanamo permite establecer una relación con el mito de Ñaimlap, por haber personajes comunes en ambas historias. Estas tres figuras mitológicas —Huiracocha, Ñaimlap y Taycanamo— comparten una fuerte relación con el mar, pues habrían arribado a la costa en balsas de troncos.



1.6

Log Raft

This section will deal with the largest Indian ship in which Tupac Yupanqui would have made his overseas voyage. I will divide this section according to the information available, namely legendary accounts and then information from chronicles or other historical documents. Thus, I will first present the myths and then the dates. The first —according to different cultures— have a mythical origin, and whatever historical information they had would have preceded the Spaniards. Then, I will present the Hispanic testimonies about sailing on stick rafts.

The first story is broadly Andean, and its mythical hero is Huirarocha, a relevant deity in pre-Hispanic navigation. Heyerdahl related one of the names of this god to the pantheon of deities in Oceania (on the American side, Huirarocha was confused with the god Con, and it is controversial to identify the gods of both continents). The name of the Kon-Tiki expedition, which shed light on the knowledge of navigation and pre-Columbian food, is linked to the ideas of the Norwegian explorer. The second myth belongs to the Lambayeque culture (Larco 1948) and its central character is Ñaimlap. This story has also served to confuse the origin of the god Con, due to misinterpretations of the text. The third myth is typical of the Chimú culture and its protagonist is Taycanamo. The Trujillo story of Taycanamo can be related to the myth of Ñaimlap since there are common characters in both stories. These three mythological figures —Huiracocha, Ñaimlap, and Taycanamo— have a strong relationship with the sea, as they would have arrived at the coast on wooden rafts.

Empezando por Huiracocha, Gutiérrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 527-528), 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 (Gutiérrez de Santa Clara [1544-1548] 1905: 528):

Dicen más, que esta manera de navegar que lo depriendieron de sus antepasados y que aquellos lo depriendieron de un hombre que había venido por la mar y aportado allí en una balsa con velas como ahora las usan ellos. Y que a este hombre llamaron Viracocha, que quiere decir espuma de la mar, o manteca de la mar, y que la mar lo engendró y que no tuvo padre ni madre, y como después aportaron los españoles a estas tierras en navíos, los llaman el día de hoy Viracocha.

El arcaísmo *deprender* corresponde hoy a *aprender* ‘adquirir conocimientos’. Vale destacar que el cronista Gutiérrez de Santa Clara se refiere a la venida de Huiracocha. Por su parte, la *Suma y narración de los incas* (Betanzos [1551] 2010: 53-57) recoge en sus dos primeros capítulos el mito de Huiracocha, quien entre otras cosas habría creado a unos primeros hombres, al sol, al día, a la luna, al cielo, a las estrellas y a los orejones del Cuzco. Juan de Betanzos ([1551] 2010: 53) difiere de Gutiérrez de Santa Clara sobre la venida de Huiracocha: «salió de una laguna que es en esta tierra del Perú, en la provincia que dicen del Collasuyo», es decir, el lago Titicaca. Este cronista más bien designa Puerto Viejo como punto de escape de Huiracocha, es decir, del lago Titicaca se desplazó a Puerto Viejo, de donde habría partido (Betanzos [1551] 2010: 56-57):

Beginning with Huiracocha, Gutierrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 527-528), referring to the navigators of «rafts of light, dry wood and reeds, with triangular lateen sails and a rudder at the stern» in Paita, Puerto Viejo, Tumbes, and Puna Island, gives the origin of their maritime knowledge (Gutierrez de Santa Clara [1544-1548] 1905: 528):

They say that this way of navigating they learned from their ancestors, and that they learned it from a man who came by sea and brought it there on a raft with sails as they use them now. And that this man they called Viracocha, which means foam of the sea, or butter of the sea, and that the sea gave birth to him, and that he had neither father nor mother and that since the Spaniards later brought the Spaniards to these lands in ships, they now call them Viracocha.

It is noteworthy that the chronicler Gutierrez de Santa Clara refers to the arrival of Huiracocha. For its part, the *Suma y narración de los Incas* (Betanzos [1551] 2010: 53-57) includes in its first two chapters the myth of Huiracocha, who is said to have created the first men, the sun, the day, the moon, the sky, the stars, and the *orejones* of Cuzco. Juan de Betanzos ([1551] 2010: 53) differs from Gutierrez de Santa Clara on the coming of Huiracocha: «he came from a lagoon that is in this land of Peru, in the province that they say of the Collasuyo», that is, Lake Titicaca. This chronicler identifies Puerto Viejo as Huiracocha's place of departure. From Lake Titicaca, Huiracocha moved to Puerto Viejo, from where he would have departed (Betanzos [1551] 2010: 56-57):

y dejando orden como después que él pasase produjese los orejones [incas] se partió adelante haciendo su obra y como llegase a la provincia de Puerto Viejo, se juntó allí con los suyos que antes él enviara, en la manera ya dicha, donde como allí se juntase, se metió por el mar juntamente con ellos, por do dicen que andaba él y los suyos por el agua, así como si anduviera por tierra.

and leaving order as after he had passed he produced the *orejones* [Incas]. Then, he set out on his work and arrived at the province of Puerto Viejo. He joined there with his people whom he had sent before, in the manner already mentioned. There, he went into the sea with them through the water, just as if he were walking on land.



Mapa 6: Localidades de las balsas de troncos. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 6: Locations of the Log Rafts. Map prepared by the author for EY (2024).

Así, la supuesta enseñanza de Huiracocha a las poblaciones de Paita, Tumbes, la isla Puná y Puerto Viejo —a la que alude Gutiérrez de Santa Clara— encontraría un punto de contacto con la partida de la deidad señalada por Juan de Betanzos, quien ya no menciona la tecnología marina empleada por el dios Huiracocha. De acuerdo con el texto de Juan de Betanzos, la locomoción por las aguas habría sido similar a la expresada por el mismo Gutiérrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 493) para el dios Cons. Con todo, esta coincidencia no es suficiente para identificar sin más a Huiracocha con Cons.

Hay una versión intermedia de este mito que posee rasgos de Gutiérrez de Santa Clara, pero también de Juan de Betanzos. En la *Historia indica* de Pedro Sarmiento de Gamboa ([1572] 1960: 210), Huiracocha parte de Puerto Viejo y Manta hacia el poniente (como en Juan de Betanzos) y junto con unos criados «iban caminando sobre las aguas, como por la tierra, sin hundirse. Porque iban caminando sobre las aguas como espuma, le llamaron Viracocha, que es lo mismo que decir grasa o espuma de mar». Este étimo es semejante al propuesto por Gutiérrez de Santa Clara. La espuma sería una textura apta para andar, de acuerdo con Sarmiento de Gamboa, quien —a diferencia de Gutiérrez de Santa Clara— ya no menciona la tecnología empleada para internarse en el mar. Este mito incaico, sin embargo, incluye territorios que no pertenecieron a su imperio hasta fechas tardías, lo que nos hace compartir la conclusión de Rowe (1960: 410):

Muchos de los episodios clave tienen lugar en zonas, como Tiahuanaco y Manta, muy alejadas de Cuzco y desconocidas para los incas antes del reinado de Pachakuti Inka Yupanki, el noveno rey inca. Dado que los episodios están tan específicamente localizados,

Thus, the alleged teaching of Huiracocha to the populations of Paita, Tumbes, the island of Puna, and Puerto Viejo, to which Gutierrez de Santa Clara alludes, would find a point of contact with the departure of the deity indicated by Juan de Betanzos, who no longer mentions the marine technology of the god Huiracocha. According to Juan de Betanzos, the locomotion through the waters would have been similar to that expressed by the Gutierrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 493) for the god Cons. However, this coincidence is not sufficient to identify Huiracocha with Cons.

An intermediate version of this myth shares features of Gutierrez de Santa Clara and Juan de Betanzos. In Pedro Sarmiento de Gamboa's *Historia Indica* ([1572] 1960: 210), Huiracocha sets out from Puerto Viejo and Manta to the west (as in Juan de Betanzos), and together with some servants «they walked on the water as if on land, without sinking. Because they walked on the water like foam, they called him Viracocha, which means grease or sea foam». This etymology is similar to that proposed by Gutierrez de Santa Clara. The foam would be a texture suitable for walking, according to Sarmiento de Gamboa, who —unlike Gutierrez de Santa Clara— no longer mentions the technology used to enter the sea. However, this Inca myth includes territories that were not part of their empire until later, which leads us to agree with Rowe's conclusion (1960: 410):

Many of the key episodes take place in areas, like Tiahuanaco and Manta, which were far distant from Cuzco and unknown to the Incas before the reign of Pachakuti 'Inka Yupanki, the ninth Inca king. Since the episodes are so specifically localized, it seems probable that they represent bits of local mythology selected and

parece probable que representen trozos de mitología local seleccionados y combinados por los incas para proporcionar una historia coherente de la creación general. [Traducido del original en inglés]

combined by the Incas to provide a connected story of the general creation.



Mapa 7: Puntos de arribo y partida de Huiracocha. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 7: Huiracocha's Arrival and Departure Points. Map prepared by the author for EY (2024).

El culto a Huiracocha intenta englobar un vasto territorio, que incluyó las mitologías de más de un pueblo. A semejanza del panteón romano, los incas habrían incorporado elementos religiosos y narraciones de las naciones conquistadas. Del relato legendario general, es posible que el fragmento específico del viaje marítimo de Huiracocha proceda de Puerto Viejo. Antonio de la Calancha (1638: 367) consideraba a Huiracocha como un dios marino y lo relacionaba con Neptuno. *A posteriori*, la narración de Puerto Viejo se habría integrado al discurso religioso cuzqueño, de donde lo tomó Juan de Betanzos.

El origen de Huiracocha en el Collasuyo hizo que Rowe (1960: 411-413) busque en cronistas de la zona aimara más información. Así llegó al fraile agustino Alonso Ramos Gavilán ([1621] 1976: 95), quien refiere que tardíamente el inca Huaina Cápac intentó sin éxito imponer un nuevo culto a un dios creador: «Acordó [Huaina Cápac] mudar lugar y fue a otra isla que caía a la vista de Titicaca hacia Guancané, pueblo de Omasuyo que antiguamente llamaban Apinguela, y ahora se dice Vilacota, que quiere decir lago o mar de sangre». Eventualmente, la semejanza formal entre el quechua Huiracocha [wiraqotʃa] y el aimara Vilacota [wilaqota] es para Rowe (1960: 411) indicio de un préstamo quechua en el aimara. No es posible que el término aimara Vilacota en tanto ‘laguna de sangre’ explique la motivación del nombre Huiracocha, porque esta práctica se empezó a dar tardíamente en tiempos de Huaina Cápac y el bisabuelo de Huaina Cápac ya se llamaba Huiracocha. Como prueba, véase el listado de los incas que registra Juan de Betanzos ([1551] 2010: 49): <Vira Cocha Inga> es antepasado de <Guayna Capac>:

The cult of Huiracocha attempted to encompass a vast territory that included the mythologies of more than one people. Like the Roman pantheon, the Incas would have incorporated religious elements and narratives of the conquered nations. From the general legendary account, the specific fragment of Huiracocha’s sea voyage may come from Puerto Viejo. Antonio de la Calancha (1638: 367) considered Huiracocha a sea god and related him to Neptune. Subsequently, the story of Puerto Viejo would have been integrated into the religious discourse of Cuzco, from where Juan de Betanzos took it.

The origin of Huiracocha in the Collasuyo led Rowe (1960: 411-413) to look for more information in the chroniclers of the Aymara zone. Thus, he came across the Augustinian friar Alonso Ramos Gavilán ([1621] 1976: 95), who indicates that the late Inca Huaina Capac tried unsuccessfully to impose a new cult of a creator god: «He [Huaina Capac] agreed to move to another island that fell in sight of Titicaca towards Guancane, an Omasuyo town that was formerly called Apinguela and is now called Vilacota, which means lake or sea of blood». Finally, the formal similarity between Quechua Huiracocha [wiraqotʃa] and Aymara Vilacota [wilaqota] is, for Rowe (1960: 411), an indication of Quechua borrowing into Aymara. It is not possible that the Aymara term Vilacota as ‘blood lagoon’ explains the motivation for the name Huiracocha, since this practice began late in Huaina Capac’s time and Huaina Capac’s great-grandfather was already called Huiracocha. For evidence, see the list of Incas recorded by Juan de Betanzos ([1551] 2010: 49): <Vira Cocha Inga> is the ancestor of <Guayna Capac>:

Tabla 1 / Table 1

Capaccuna	
1°	Manco Capac
2°	Cincherroca
3°	Lloque Yupangue
4°	Capac Yupangue
5°	Mayta Capac
6°	Yngarroca Ynga
7°	Yaguarcac Ynga Yupangue
8°	Vira Cocha Inga
9°	Inga Yupangue Pachacuti Inga
10°	Yamque Yupangue
11°	Topaynga Yupangue
12°	Guayna Capac
13°	Guascar
14°	Atahualpa

Fuente: Juan de Betanzos. *Suma y narración de los incas*.
 Source: Juan de Betanzos. *Suma y narración de los incas*.

Huaina Cápac vivió entre los siglos xv y xvi (hasta 1525), mientras que el inca Huiracocha lo hizo entre la segunda parte del xiv y la primera del xv, quizás hasta 1438 (Valcárcel *et al.*, apud Cabello Valboa [1586] 1951: 493). Por tanto, es imposible que los actos de un bisnieto puedan explicar, etimológicamente, el nombre de una deidad que posee el mismo nombre del bisabuelo que lo antecede. Si la acuñación del nombre Huiracocha desde la forma Vilacota es posterior al reinado del duodécimo inca Huaina Cápac, el dato resulta anacrónico para explicar el nombre Huiracocha. Una hipótesis etimológica alternativa para Huiracocha fue formulada por Torero (1990: 246-250) y afinada por Itier (2023: 337-342). Como quiera que fuere, el nombre de Huiracocha se asociaba a otros términos complementarios:

Contiti Viracocha Pachayachachic
 (Betanzos [1551] 2010: 56)

Huaina Capac lived between the fifteenth and sixteenth centuries (until 1525), while the Inca Huiracocha lived between the second half of the fourteenth century and the first half of the fifteenth century, perhaps until 1438 (Valcarcel *et al.*, apud Cabello Valboa [1586] 1951: 493). Therefore, it is impossible that the actions of a great-grandson could etymologically explain the name of a deity who has the same name as the great-grandfather who preceded him. If the coinage of the name Huiracocha from the Vilacota form is after the reign of the twelfth Inca Huaina Capac, the dates are anachronistic to explain the name Huiracocha. An alternative etymological hypothesis for Huiracocha was formulated by Torero (1990: 246-250) and refined by Itier (2023: 337-342). In any case, the name Huiracocha was associated with other complementary terms:

Contiti Viracocha Pachayachachic
 (Betanzos [1551] 2010: 56)

Cuniraya Huiracocha (*Manuscrito de Huarochirí*, apud Taylor 1987: 51)

Heyerdahl relacionó parte de uno de los nombres que acompañaban al de Huiracocha (Cf. **Contiti** o **Cuniraya**) con otro personaje mítico americano que también se internó en la mar. Se trata del dios *Con* o *Cons*. Tanto Huiracocha como *Con* fueron reducidos a un único ser mítico por Heyerdahl que, adicionalmente, los identificó con el dios polinésico Tiki. De ahí que la famosa expedición se denominara *Kon-Tiki*. En apoyo de su propuesta, el autor noruego invoca al investigador suizo Johann Jakob von Tschudi (1891), como si este hubiese identificado previamente a «Kon» con las deidades polinesias *Ku* o *Tu*. Sin embargo, cuando uno verifica lo dicho por Tschudi, no encuentra tal atribución. Lo que Tschudi (1891: 180) dice es que hay autores que han querido asociar el nombre de la deidad «Kon» con la sílaba *ko* o *ku*, la cual figura en topónimos que él transcribe como *Kontšuko* (Conchuco), *Konkatši* (Concachi), *Kundinamarca* (Cundinamarca), *Kontšuy* (Conchuy), etc. En ningún momento, Tschudi relaciona deidades americanas con polinésicas. Sobre el dios *Con* o *Cons* escriben Gutiérrez de Santa Clara, Francisco López de Gómara y Agustín de Zárate. Gutiérrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 493-494) es el único autor que registra la forma *Cons*:

Cuentan los indios muy viejos que ahora hay, que lo oyeron de sus pasados, que el primer dios que hubo en la tierra fue llamado *Cons*, el cual formó el cielo, sol, la luna, estrellas y la tierra, con todos los animales y lo demás que hay en ella, que fue tan solamente con el pensamiento y con su resuello, y que pasando por estas tierras, que eran todas despobladas, hizo y creó todas las cosas que se ven parecen en ellas, y que formó con su

Cuniraya Huiracocha (*Manuscrito de Huarochirí*, apud Taylor 1987: 51)

Heyerdahl associated part of one of the names that accompanied that of Huiracocha (cf. **Contiti** or **Cuniraya**) with another mythical American figure who also went to sea, the god *Con* or *Cons*. Huiracocha and *Con* were reduced to a single mythical being by Heyerdahl, who also identified them with the Polynesian god Tiki. Thus, the famous expedition was named *Kon-Tiki*. In support of his proposal, the Norwegian author cites the Swiss explorer Johann Jakob von Tschudi (1891), as if he had previously identified «Kon» with the Polynesian deities *Ku* or *Tu*. However, when one examines what Tschudi said, one finds no such attribution. What Tschudi (1891: 180) says is that there are authors who have wanted to associate the name of the deity «Kon» with the syllable *ko* or *ku*, which appears in toponyms that he transcribes as *Kontšuko* (Conchuco), *Konkatši* (Concachi), *Kundinamarca* (Cundinamarca), *Kontšuy* (Conchuy), and so on. At no time does Tschudi associate American deities with Polynesian ones. Gutiérrez de Santa Clara, Francisco López de Gómara, and Agustín de Zárate write about the god *Con* or *Cons*. Gutiérrez de Santa Clara ([1544-1548] 1905: 493-494) is the only author who records the form *Cons*:

The old Indians, who have heard it from their ancestors, say that the first God who existed on earth was called *Cons*, who formed the sky, the sun, the moon, the stars, and the earth with all the animals and everything else that is on it, only with his thought and his breath, and that he went through these lands, which were all uninhabited, and made and created all the things that appear in them, and that he formed everything with his breath: Indians and terrestrial animals and

resuello todo: los indios y los animales terrestres y aves celestes y muchos árboles y plantas de diversas maneras. Y que después de esto se fue a la mar y que anduvo a pie enjuto sobre ella, y sobre los ríos, y que creó todos los peces que hay, con sola su palabra, y que hizo otras cosas maravillosas, y que después se fue de esta tierra y se subió al cielo. Decían más estos indios, que desde ha mucho tiempo y ha muchos años y siglos vino a la tierra un otro dios más poderoso que Cons, llamado Pachacama, que quiere decir *Hacedor del mundo o reformador* y que destruyó con fuego y agua todo lo hecho y creado por el dios Cons, y que los indios que había los convirtió en simios y monas, y los envió a vivir a los Andes y a los valles que hay por allí.

Es interesante verificar cómo Cons se interna en el mar y anda sobre los ríos. Huelga decir que el hecho de que ingrese al mar —al igual que Huiracocha— no implica que ambas deidades necesariamente hayan sido un ser singular. El adjetivo *enjuto* ‘delgado’, ‘seco’, ‘de pocas carnes’ (*DLE*: s.v.) será interpretado de distinta manera por los otros dos cronistas que relatan esta historia. A su vez, en la narración de Gutiérrez de Santa Clara, Cons crea al sol y la luna, y no es hijo de estas entidades. Francisco López de Gómara (1552: LXVIII) presenta otra versión en la que Con (sin la <s> de Cons) era hijo del Sol:

Dicen que, al principio del mundo, vino por la parte septentrional un hombre, que se llamaba Con, el cual no tenía huesos. Andaba mucho y ligero. Acortaba el camino, abajando las tierras y alzando los valles, con la voluntad solamente y la palabra, como hijo del Sol que decía ser. Hinchó la tierra de hombres y mujeres que creó y dioles mucha fruta y pan con lo demás a la vida necesario. Mas empero por enojo, que algunos le hicieron, volvió la buena tierra que les había dado, en arenales

celestial birds, and many trees and plants of various kinds. And that after this he went to the sea, and that he walked on the sea and the rivers, and that he created all the fish that are there, by his word alone, and that he did other wonderful things, and that after this he left this earth and ascended into heaven. These Indians also said that a long time ago, many years and centuries ago, another god came to the earth, more powerful than Cons, called Pachacama, which means creator of the world or reformer, and that he destroyed with fire and water everything that was made and created by the god Cons, and that the Indians who were there were turned into monkeys and apes and sent to live in the Andes and the valleys that are there.

It is interesting to examine how Cons enters the sea and walks on the rivers. Of course, the fact that he enters the sea (along with Huiracocha) does not mean that both deities were necessarily a single being. In Gutierrez de Santa Clara's story, Cons creates the sun and the moon and is not the son of these beings. Francisco Lopez de Gomara (1552: LXVIII) presents another version in which Con (without the <s> of Cons) was the son of the sun:

It is said that in the beginning of the world there came from the northern part a man named Con, who had no bones. He walked long and lightly. He shortened the way, lowered the lands, and raised the valleys, by will and word alone, as the Son of the Sun he claimed to be. He filled the earth with men and women he had created, giving them abundant fruit and bread with the rest necessary for life. But out of the wrath that some caused him, he turned the good land that he had given them into dry and barren sand, like those of the coast, and took away the rain, for it has never rained there

secos y estériles, como son los de la costa y les quitó la lluvia, ca nunca después acá llovió allí. Dejóles solamente los ríos de piadoso, para que se mantuviesen con regadío y trabajo. Sobrevino Pachacama, hijo también del Sol y de la Luna, que significa *creador*; y desterró a Con. Y convirtió sus hombres y mujeres como en los gatos, gesto de negros, que hay. Tras lo cual, creó de nuevo los hombres y mujeres, como son ahora.

La idea de que carecía de huesos ha sido interpretada por Torero (1990: 253) como si se tratara de un «dios hidráulico» y, de ahí, su propuesta de que el nombre Con vendría del término *culli coñ* ‘agua’. López de Gómara menciona explícitamente que Con vino del norte, siendo el *culli* un lengua norperuana (Salas 2023: 226-244). De ser el caso que *coñ* ‘agua’ fuese el étimo del dios Con, ¿la escritura de Gutiérrez de Santa Clara como <Cons> intentaría representar la nasal final /ɲ/ de *coñ* en *culli*? Hay una tercera versión de Agustín de Zárate (1555: 19), en la que Con es hijo del Sol y la Luna, la cual es bastante más cercana a la de López de Gómara que a la de Gutiérrez de Santa Clara:

Como los indios no tengan escritura (según es dicho) no saben el origen de su creación ni el fin que hubo el mundo en el diluvio como ello pasó, sino añadiendo y componiendo en cada siglo lo que a cada uno le parecía, dicen que de la parte de septentrión vino un hombre que no tenía hueso ni coyuntura y que cuando caminaba acortaba o alargaba el camino a su voluntad, y levantaba y abajaba las sierras, y que este creó a los indios de los llanos les convirtió toda la tierra en arenales, y mandó que no lloviese allí, más de que les envió los ríos, con cuya agua y riego se sustentasen, este decían que se llamaba Con, y que era hijo del Sol y de la Luna.

since. He left them only the pious rivers so that they could sustain themselves by irrigation and work. Pachacama, also son of the sun and the moon, which means creator, came and banished Con. And he converted his men and women as in the black cats. After that, he created men and women again as they are now.

The idea that he lacked bones has been interpreted by Torero (1990: 253) as if Con were a «hydraulic god», hence his suggestion that the name Con comes from the *Culli* term *coñ* ‘water’. López de Gomara explicitly mentions that Con came from the north since *Culli* is a northern Peruvian language (Salas 2023: 226-244). If it is the case that *coñ* ‘water’ was the etymology of the god Con, would Gutiérrez de Santa Clara’s writing as <Cons> attempt to represent the final nasal /ɲ/ of *coñ* in *Culli*? There is a third version by Agustín de Zárate (1555: 19), in which Con is the son of the sun and the moon, which is closer to that of López de Gomara than to that of Gutiérrez de Santa Clara:

As the Indians had no writing (as it is said), they do not know the origin of their creation, nor the end of the world in the flood as it happened, but adding and composing in each century what seemed to each one, they say that from the northern part came a man who had no bone or joint, and that when he walked he shortened or lengthened the way as he pleased. They say that this man created the Indians of the Coasts, and turned all the land to sand, and commanded that it should not rain there, but that he sent them rivers by whose water and irrigation they could sustain themselves. They say that his name was Con and that he was the son of the sun and the moon.

La falta de huesos o coyunturas —sumada al poder sobre las aguas— podría abonar en favor de la etimología de Torero. Tal hipótesis tendría cierto asidero en los textos, pues Con gobierna el agua en las tres versiones. En Gutiérrez de Santa Clara, Cons podía caminar sobre el mar y los ríos; mientras que, en López de Gómara y en Agustín de Zárate, Con les quitó la lluvia a los hombres costeros y les dejó únicamente los ríos. Sin embargo, no hay mayor evidencia histórica sobre el pueblo culli como para sustentar mejor el planteamiento de Torero. Con podría considerarse un dios costero, pues sus acciones repercuten en la costa. La deidad, empero, no es ajena al Ande, de donde nacen los ríos costeros. Bien apunta Agustín de Zárate que Con «levantaba y abajaba las sierras». No rechazo de manera categórica la hipótesis de Torero, pero sí pienso que sería deseable contar con más información documental sobre el culli, en apoyo de dicha propuesta.

Ahora bien, la procedencia septentrional de Con se basa en las crónicas de López de Gómara y Agustín de Zárate (quizás ambos cronistas bebieron de la misma fuente). Erróneamente, se ha cuestionado tal procedencia al reinterpretar un relato adicional. Se trata de la leyenda de Ñaimlap, en la que hubo una confusión entre los puntos cardinales norte y sur, debido a problemas en la traducción y la transmisión del texto.

Rostworowski ([1981] 2005: 141) generaliza la confusión exclusiva para el texto de Ñaimlap al caso del dios Con, en el que explícitamente se señala un punto cardinal exacto y no una frase vaga como la «parte suprema». Tal reinterpretación (Rostworowski [1981] 2005: 140) le da pie para considerar a Con como una divinidad voladora sureña de Paracas o Nazca, asignándole los atributos de un «dios

The lack of bones or joints —coupled with the power over water— could support Torero's etymology. Such a hypothesis would have some support in the texts since Con rules the waters in all three versions. In Gutiérrez de Santa Clara, Con could walk on the sea and the rivers, while in López de Gómara and Agustín de Zárate, Con took away the rain from the coastal people, leaving them only the rivers. However, there is no more historical evidence about the Culli culture to support Torero's approach. Con could be considered a coastal god since his actions have impact on the coast. However, the deity is not alien to the Andean region, where the coastal rivers originate. Agustín de Zárate rightly points out that Con «raised and lowered the mountains». I do not categorically reject Torero's hypothesis, but I think it would be desirable to have more documentary information on the Culli to support this proposal.

Now, the northern origin of Con is based on the chronicles of López de Gómara and Agustín de Zárate (perhaps both chroniclers drank from the same source). Erroneously, this origin has been questioned by the reinterpretation of another account. It is the legend of Ñaimlap, in which there was confusion between the cardinal points north and south, due to problems in the translation and transmission of the text.

Rostworowski ([1981] 2005: 141) generalizes the confusion exclusive to the Ñaimlap text to the case of the god Con, where an exact cardinal point is explicitly indicated and not a vague phrase like «the highest part.» Such a reinterpretation (Rostworowski [1981] 2005: 140) gives him grounds to consider Con as a southern flying deity of Paracas or Nazca, assigning him the attributes of an «agile and winged god.» Although there

ágil y alado». Si bien existen personajes alados en la iconografía de Paracas o Nazca, no hay cómo relacionar las crónicas que versan sobre Con, con tales manifestaciones iconográficas. Con certeza, el dios Con no es una divinidad sureña y ningún cronista menciona que Con tuviese alas.

Como fuere, el siguiente mito de Ñaimlap aborda dos temas pertinentes para esta investigación: 1) las balsas en las que este personaje arribó a la costa y 2) su procedencia geográfica. En primera instancia, Cabello Valboa ([1586] 2011: 393) cuenta:

Dicen los naturales de Lambayeque, y con ellos conforman los demás pueblos a este valle comarcanos, que en tiempos muy antiguos que no saben numerarlos, vino de la parte suprema de este Pirú con gran flota de balsas un padre de compañías, hombre de mucho valor y calidad llamado Ñaimlap, y consigo traía muchas concubinas, mas la mujer principal dicese haberse llamado Ceterñi.

Sobre aquellas balsas, ya vimos—a propósito de la «balsa de calabazas» (Acosta 1590), las balsas de «cueros de lobos marinos llenos de aire» (Cobo 1653) o la «balsa de espadaña» (Fernández 1571)— que el término *balsa* se utilizaba como sinónimo de ‘nave’ o ‘embarcación’, sin especificar la materia de la que estaba elaborada. Cabello Valboa no indica qué tipo de balsa es la que empleó la comitiva de Ñaimlap, pero este autor sí dejó constancia de lo que entendía por balsa: «son ciertos palos livianos notablemente, y atando fuertemente unos con otros y haciendo encima cierto tablado de cañizos tejidos es muy segura y acomodada embarcación» (Cabello Valboa [1586] 2011: 389).

A esta definición de balsa, se suman tres razones para plantear balsas de palo en esta leyenda: 1) La gran flota debe haber

are winged figures in the iconography of Paracas or Nazca, there is no way to relate the chronicles dealing with Con to such iconographic manifestations. The god Con is not a southern deity, and no chronicler mentions that Con had wings.

In any case, the following myth of Ñaimlap addresses two pertinent issues for this investigation: 1) the rafts on which the god arrived at the shoreline, and 2) his geographic origin. In the first place, Cabello Valboa ([1586] 2011: 393) reports:

They say that the natives of Lambayeque, and with them the other towns in this valley, which they do not know how to number, in very ancient times came from the upper part of this Piru with a large fleet of rafts a father of companions, a man of great value and quality called Ñaimlap, who brought with him many concubines. But his principal wife is said to have been called Ceterñi.

Regarding these rafts, we have already seen—about the «gourd raft» (Acosta 1590), the rafts of «sea lion skins filled with air» (Cobo 1653), or the «cattail raft» (Fernández 1571)— that the term *balsa* was used as a synonym for ‘ship’ or ‘vessel’, without specifying the material of which it was made. Cabello Valboa does not specify the type of balsa used by Ñaimlap. But this author did leave a record of what he understood by balsa: «They are certain logs that are remarkably light, and by tying them tightly together and making a certain board of woven reeds on top of them, it is a very safe and comfortable vessel» (Cabello Valboa [1586] 2011: 389).

In addition to this definition of raft, there are three reasons for including log rafts in this legend: 1) the great fleet must have mobilized many people, which requires large vessels such as log rafts, 2) the mention of the supreme

movilizado mucha gente y para ello se necesitan embarcaciones grandes como las balsas de troncos, 2) la mención de la parte suprema (superlativo de ‘alto’) hace pensar en un punto de partida remoto para el que se requiere la embarcación más eficiente posible, 3) las investigaciones arqueológicas verifican el comercio a larga distancia, el cual requiere la propulsión a vela de las balsas de troncos. De hecho, el *Spondylus* es de la misma zona de donde se importaban los palos que balsa. Jaramillo (2022: 52-53) analiza la siguiente imagen como una balsa con vela:

part (superlative of «high») suggests a remote starting point, which requires the most efficient vessel possible, 3) archaeological research confirms long-distance trade, which requires the sail propulsion of log rafts. The *Spondylus* comes from the same area from which raft poles were imported. Jaramillo (2022: 52-53) discusses the following figure as a raft with a sail:



Foto 3: Huaca de las Balsas en Túcume 1

<https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichaInventario/foto.aspx?cod=551984>
Mincetur

Photo 3: *Huaca de las Balsas* in Tucume 1.

<https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichaInventario/foto.aspx?cod=551984>
Mincetur

El argumento de Jaramillo para caracterizar la imagen anterior como una balsa de fondo plano se da en el contraste con los caballitos de totora que cuentan con una proa levantada como en la siguiente imagen, ubicada en la misma Huaca de las Balsas, en Túcume:

Jaramillo's argument to characterize the previous image as a flat log raft is given in contrast to the *caballitos de totora*, which have a raised bow, as in the following image, located in the same Huaca de las Balsas, in Tucume:



Foto 4: Huaca de las Balsas en Túcume 2

<https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichaInventario/foto.aspx?cod=551983>
Mincetur

Photo 4: *Huaca de las Balsas* in Tucume 2.

<https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichaInventario/foto.aspx?cod=551983>
Mincetur

Para ubicarnos temporalmente, Ñaimlap sería del año 750 d.C. (Donnan 1991: 113) y las secciones más antiguas de Túcume corresponderían al año 1000 ~ 1100 d.C., (Sandweiss [1993] 1996: 77). Los frisos de Túcume verifican ambos tipos de embarcaciones, en Lambayeque. El relato de Ñaimlap, con todo, posee una segunda versión de Justo Modesto de Ruviños y Andrade (1782), cura de Mórrope y Pacora. En 1936,

To situate ourselves in time, Ñaimlap would date to 750 AD (Donnan 1991: 113), and the oldest sections of Tucume would correspond to the years 1000 ~ 1100 AD, (Sandweiss [1993] 1996: 77). The friezes of Tucume verify both types of vessels, in Lambayeque. Ñaimlap's report, however, has a second version by Justo Modesto de Ruviños y Andrade (1782), priest of Morrope and Pacora. In 1936, Carlos A.

Carlos A. Romero publicó el manuscrito de Ruviños, que alude a la comitiva de Ñamla (así evolucionó el nombre de Ñaimlap) y a una guerra entre islas (Ruviños [1782] 1936: 362):

habiendo tenido larga guerra entre sí unos reyezuelos o caciques indios, señores de ciertos estados en unas islas, y hallándose batido uno de ellos de su contrario en una campal batalla, fugitivo este, y para salvar la vida, puso en unas grandes balsas (de que usaban) toda su real familia y criados más estimables con las riquezas que pudo cargar en aquel conflicto, y dejándose en manos de la providencia, y a discreción de las aguas, arribaron después innumerables contrastes, en que tuvieron por inevitable su naufragio, a la rivera del mar y boca de este río de Lambayeque, que entra en él a dos leguas de distancia.

Este relato es coherente con la primera versión en la procedencia sureña de la comitiva, porque si se viajó «a discreción de las aguas», eso quiere decir que la flota se dejó conducir por la corriente y la corriente peruana corre de sur a norte. Consecuentemente, la comitiva vino del sur. También guarda coherencia con el empleo de «grandes balsas», que como ya sabemos eran de troncos. El relato sorprende por la mención de las islas. Es posible que el nombre *isla* se emplee como *ínsula* en la acepción de «lugar pequeño o gobierno de poca entidad» (DLE: s.v.).

Romero published Ruviños' manuscript, which alludes to Ñamla's entourage (hence the name Ñaimlap) and an inter-island war (Ruviños [1782] 1936: 362):

Some Indian kinglets or caciques, lords of certain states in some islands, had had a long war among themselves. One of them, defeated by his opponent in a pitched battle, fled to save his life, putting in some large rafts (which they used) all his royal family and most valuable servants with the riches he could carry in that conflict. And leaving themselves in the hands of providence and at the discretion of the waters, they arrived, after innumerable contrasts in which they considered their shipwreck inevitable, at the edge of the sea and the mouth of this river of Lambayeque, which enters it two leagues away.

This account is consistent with the first version in the southern origin of the retinue, because if they traveled «at the discretion of the waters,» the fleet was driven by the current, and the Peruvian current runs from south to north. Consequently, the retinue came from the south. It is also consistent with the use of «large rafts» which, as we already know, were made of logs. The account is surprising for the mention of islands. The name *island* may be used as *insula* in the sense of 'small place or government of a small entity' (DLE: s.v.).



Mapa 8: Ubicación del río Lambayeque.
Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 8: Location of the Lambayeque River.
Map prepared by the author for EY (2024).

Respecto de la procedencia de Ñaimlap, hoy sabemos que la parte suprema del Perú era el sur, pero por mucho tiempo se creyó que era el norte. Rowe (1948: 37) nota este detalle geográfico, pero el estudio de Alarco (1975) es el que ofrece pruebas definitivas para reconsiderar el sistema de orientación sudamericano. La confusión comenzó con Ternaux-Compans (1840: 89), quien publicó por primera vez la crónica de Cabello Valboa, donde figura el relato de Ñaimlap, pero traducida al francés. La frase hispana de Cabello Valboa: «la parte suprema» fue convertida en «la partie septentrionale du Pérou» ('la parte septentrional del Perú'). Claramente, Ternaux-Compans interpretó el fragmento en español y no lo tradujo literalmente, sino de acuerdo con su equivocada interpretación. Evidentemente, el uso cultural de disponer en los mapas lo que está arriba como correlato del norte jugó un papel central en la mala interpretación de Ternaux-Compans.

En 1920, Delia Rosa Romero retraduce a Cabello Valboa del francés (basándose en Ternaux-Compans) al español, para Horacio Urteaga & Carlos A. Romero. Es extraño que la primera edición peruana de la *Miscelánea Antártica* se haya dado desde un texto en francés y no desde algún manuscrito hispano que de ella se conservan. Así, donde dice en el texto original «la parte suprema», ella retradijo: «la parte septentrional», siguiendo el modelo francés que tuvo ante sus ojos. Lamentablemente, Delia Rosa Romero no tuvo acceso al texto original en español. Consecuentemente, en las ediciones de Ternaux-Compans (1840) y de Horacio Urteaga & Carlos A. Romero (1920), «la parte septentrional» hace pensar en el norte, cuando en realidad «la parte suprema» apuntaba al sur. Cuando veamos la leyenda de Taycanamo, se dará una prueba de ello.

Regarding the origin of Ñaimlap, today we know that the upper part of Peru was the south, but for a long time, it was believed to be the north. Rowe (1948: 37) notes this geographical detail, but Alarco's (1975) study provides definitive evidence to reconsider the South American orientation system. The confusion began with Ternaux-Compans (1840: 89), who first published Cabello Valboa's chronicle, which included Ñaimlap's account, but translated into French. Cabello Valboa's Spanish phrase «la parte suprema» was changed to «la partie septentrionale du Pérou» ('the northern part of Peru'). Ternaux-Compans interpreted the Spanish fragment and did not translate it literally, but according to his misinterpretation. The cultural practice of placing what is above as a correlate of north on maps played a central role in Ternaux-Compans' misinterpretation.

Delia Rosa Romero retranslated Cabello Valboa from French (based on Ternaux-Compans) into Spanish for Horacio Urteaga & Carlos A. Romero, in 1920. Curiously, the first Peruvian edition of the *Miscelánea Antártica* was translated from a French text and not from any surviving Hispanic manuscript. Thus, where the original text reads «la parte suprema», it is retranslated: «the northern part», following the French model she had before her eyes. Unfortunately, Delia Rosa Romero could not access the original Spanish text. Consequently, in the editions of Ternaux-Compans (1840) and Horacio Urteaga & Carlos A. Romero (1920), «the northern part» suggests the north, while «la parte suprema» actually points to the south. If we look at the legend of Taycanamo, we will find proof of this.

Ahora, no hay ninguna razón para generalizar esto a las narraciones sobre Con de López de Gómara (1552) o de Agustín de Zárate (1555). Cuando se dice que Con vino de la parte septentrional, eso significa que procedía del punto cardinal norte. Si Ñaimlap vino de un lugar al sur de Lambayeque (destino), su punto de partida bien podría estar en Trujillo, de donde se sabe que se hablaba el mochica (Fernández de Oviedo 1855: 224-225, Jesuita anónimo [1594] 1879: 162), que era la lengua de la comitiva de Ñaimlap (Salas 2012: 25).

En la zona de Trujillo, hay textos y evidencias arqueológicas sobre el uso de balsas. Estas referencias llegan hasta el siglo XIX. Esto nos lleva al tercer mito de Taycanamo, que versa sobre lo acaecido en la costa norte tomando como punto de partida lo que hoy es Trujillo. Acerca de la fundación de dicha ciudad, Vargas Ugarte (1936: 231) recoge el siguiente pasaje que habla de Taycanamo:

No se sabe de dónde hubiese venido este... mas de que dio a entender que un gran señor... era le había enviado a gobernar esta tierra... de la otra parte del mar. Los polvos am(arillos) que usaba en sus ceremonias y los paños de algodón con que traía cubiertas las partes vergonzosas son muy conocidas en estas tierras y la balsa de palos se usa en la costa de Paita y Tumbes, de donde se presume que dicho indio no era de parte muy remota.

La supuesta procedencia de Paita o Tumbes se debe a que el tipo de «balsa de palos» era empleado profusamente en dicha zona. Resulta de interés saber que Uceda *et al.* (1980) hallaron una balsa en el sector de Chayhuac de Chan Chan. Esto ratificaría el empleo efectivo de balsas en la zona de Trujillo y sería consecuente con la narración en la que el medio de transporte

Now, there is no reason to generalize this to the stories about Con by Lopez de Gomara (1552) or Agustin de Zarate (1555). When it is said that Con came from the north, it means that he came from the cardinal point north. If Ñaimlap went from a place south of Lambayeque (destination), his starting point could well have been Trujillo, where Mochica was spoken (Fernandez de Oviedo 1855: 224-225, Anonymous Jesuit [1594] 1879: 162), which was the language of Ñaimlap's retinue (Salas 2012: 25).

In Trujillo, there are texts and archaeological evidence of the use of rafts. This evidence dates back to the nineteenth century. This brings us to the third myth of Taycanamo, which deals with what happened on the north coast, starting from present-day Trujillo. Regarding the founding of this city, Vargas Ugarte (1936: 231) collects the following passage about Taycanamo:

It is unknown where he came from... but he gave to understand that a great lord... had sent him to govern this land... from the other side of the sea. The yellow powder he used in his ceremonies and the cotton cloths with which he covered his shameful parts are well known in these lands. The log raft is used on the coast of Paita and Tumbes, where it is assumed that the said Indian did not come from a remote part.

The presumed origin of Paita or Tumbes is because the type of «log raft» was widely used in that area. It is interesting to know that Uceda *et al.* (1980) found a raft in the Chayhuac sector of Chan Chan. This would confirm the actual use of rafts in Trujillo and would be consistent with the narrative in which the means of transportation of Taycanamo is none other than the «log raft». Moreover, Andres Baleato ([1820] 1827: 76)

de Taycanamo no es otro que la «balsa de palos». Es más, Andrés Baleato ([1820] 1827: 76) indica que el destino más austral de las balsas decimonónicas era Pacasmayo, en La Libertad.

indicates that the southernmost destination of the nineteenth-century rafts was Pacasmayo, in La Libertad.



Mapa 9: Localidades vinculadas con Taycanamo. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 9: Localities Linked to Taycanamo. Map prepared by the author for EY (2024).

En un siguiente párrafo, Vargas Ugarte (1936: 231) presenta la justificación del modelo de orientación imperante en la zona, en el que lo que estaba *abajo* correspondía al norte y lo que estaba *arriba* era el sur (contrariamente a nuestro uso contemporáneo de mapas):

Este Taycanamo tuvo un hijo que se llamó Guacri Caur, el cual —adquiriendo más señorío que su padre— fue ganando indios y principales de este valle, y tuvo un hijo que se llamó Nañcen Pinco, el cual fue conquistando el valle hacia las cabezadas de la sierra y asimismo corrió la costa hacia arriba hasta un pueblo llamado Mayao, donde al presente yace la villa de Santa, diez y ocho leguas de esta ciudad; y por la parte de abajo el valle de Chicama hasta Pacasmayo junto a la villa de Saña, veinte y cuatro leguas de esta ciudad.

El sistema de orientación requiere una pequeña explicación. El punto de referencia es Trujillo: ir para arriba hasta Mayao equivale a ir al sur. En consecuencia, *arriba* es el ‘sur’. De igual modo, si desde Trujillo se va hacia abajo al valle de Chicama, uno va al norte. Por tanto, *abajo* corresponde al ‘norte’. En realidad, es un sistema metafórico, porque se habla de *arriba* y *abajo*, que se caracterizan por pertenecer a un eje vertical, como si fuese una disposición horizontal. No es algo literal, sino más bien figurado. Esta metáfora escapaba a nuestra lectura cartográfica, en la que todo lo que está arriba es el norte y lo de abajo es el sur. El siguiente mapa muestra los lugares designados en el texto:



Mapa 10: Sistema de orientación de la época virreinal. Elaborado por el autor para EY (2024).



Map 10: Viceroyalty-Era Orientation System. Map prepared by the author for EY (2024).

In the following paragraph, Vargas Ugarte (1936: 231) presents the justification for the prevailing orientation model in the area, in which what was below corresponded to the north and what was above corresponded to the south (contrary to our contemporary use of maps):

This Taycanamo had a son named Guacri Caur, who —acquiring more lordship than his father— conquered the Indians and chiefs of this valley, and had a son named Nañçen Pinco, who conquered the valley toward the mountain tops, and likewise ran the coast up to a city called Mayao, where now the village of Santa lies, ten and eight leagues from this city; and down the valley of Chicama to Pacasmayo, near the town of Saña, twenty-four leagues from this city.

The system of orientation requires some explanation. The reference point is Trujillo: to go up to Mayao is to go south. Consequently, *up* is ‘south’. Similarly, if you go down from Trujillo to the Chicama Valley, you are going north. Therefore, *down* is equivalent to ‘north’. It is a metaphorical system because they speak of *up* and *down*, which are characterized as belonging to a vertical axis as if it were a horizontal arrangement. It is not literal but rather figurative. This metaphor escaped our cartographic reading, in which everything above is north and below is south. The following map shows the designated locations in the text:

Uno de los chimos anónimos de la historia de Taycanamo (ver tabla 2) es quien conquista Lambayeque y forma la segunda dinastía en el relato de Cabello Valboa (Salas 2023: 174), pues ambas narraciones mencionan al inca. Esto permite correlacionar los relatos. Cabello Valboa ([1586] 2011: 395-396) señala que Lambayeque estuvo sin señor:

hasta que cierto tirano poderoso llamado Chimo Cápac vino con invencible ejército y se apoderó de estos valles y puso presidios, y en el valle de Lambayeque, señor y cacique de su mano, el cual se llamó Pongmassa, natural de Chimo. Este murió pacífico señor y dejó por sucesor a un hijo suyo Pallesmassa. A este sucedió su hijo Oxa, y fue esto en el tiempo y coyuntura que los ingas andaban pujantes en las provincias de Caxamarca, porque es así que este Oxa fue el primero que entre los de su linaje tuvo noticias de los señores ingas.

El «tirano poderoso llamado Chimo Cápac» sería uno de los chimos anónimos de la *Historia anónima*. En efecto, la *Historia anónima* relata: «Después de este Guacri Caur consecutivamente le fueron sucediendo siete caciques, y sus hijos y sus descendientes, hasta Minchan Çaman que fue el conquistador de los pueblos de esta costa hasta Carabaillo y Tumbes que son más de doscientas leguas de tierra, en cuyo tiempo bajó del Cuzco el inca llamado Topa Yupanguí» (apud Vargas Ugarte 1936: 231). Uno de los chimos anónimos de la siguiente lista conquistó Lambayeque:

One of the anonymous chimos in the Taycanamo story (see Table 2) is the one who conquers Lambayeque and forms the second dynasty in Cabello Valboa's account (Salas 2023: 174) since both narratives mention the Inca. This makes it possible to correlate the accounts. Cabello Valboa ([1586] 2011: 395-396) points out that Lambayeque was without a lord:

Until a mighty tyrant named Chimo Capac came with an invincible army and took possession of these valleys and established presidios and in the valley of Lambayeque a lord and chief of his hand, who was called Pongmassa, a native of Chimo. This peaceful chief died and left his son Pallesmassa as his successor. This was followed by his son Oxa, and it was during this time and conjuncture that the Ingas flourished in the provinces of Caxamarca, for this Oxa was the first of those of his lineage who had news of the Inga lords.

The «mighty tyrant named Chimo Capac» would be one of the anonymous Chimos of the *Historia anónima* that tells us: «After this Guacri Caur, seven caciques and their sons and descendants succeeded him in succession, until Minchan Çaman, who was the conqueror of the peoples of this coast up to Carabaillo and Tumbes, which is more than two hundred leagues of land, at which time the Inca called Topa Yupanguí came down from Cuzco» (apud Vargas Ugarte 1936: 231). One of the anonymous chimos in the following list conquered Lambayeque:

Tabla 2 / Table 2

Gobernantes de Lambayeque y Chimú / Lambayeque and Chimu Rulers

Lambayeque / Lambayeque	Chimú / Chimu
1. Ñaimlap	
2. Cium	
3. Escuñain	
4. Mascuy	
5. Cunti Pallec	
6. Allas Cunti	
7. Ñofan Nech	
8. Mulumuslan	
9. Llamcoll	
10. Lanipatcum	
11. Acunta	
12. Fempellec	
Interregno	1. Taycanamo
	2. Guacri Caur
	3. Ñañçen Pinco
	4. 2 ^{do} cacique anónimo / 2 nd anonymous chieftain
	5. 3 ^{er} cacique anónimo / 3 rd anonymous chieftain
	6. 4 ^{to} cacique anónimo / 4 th anonymous chieftain
	7. 5 ^{to} cacique anónimo / 5 th anonymous chieftain
1. Pong Massa	8. 6 ^{to} cacique anónimo / 6 th anonymous chieftain
2. Palles Massa	9. 7 ^{mo} cacique anónimo / 7 th anonymous chieftain
3. Oxa	10. Minchan Çaman
4. Llem Pisan	11. Chumun Caur
5. Chullum Pisan	12. Guaman Chum
6. Cipro Marca	13. Anco Coyuch
7. Fallem Pisan	14. Caja Çimçim
8. Xecfuin Pisan	15. Suy Suy
9. Chucu Llulli	16. Don Cristóbal
10. Pedro Cuzco Chumbi	17. Antonio Chayguac
11. Martín Farro Chumbi	18. Pedro Oxa Guamán
12. Gonzalo Farro Chumbi	19. Antonio Chayguac

Fuentes: Miguel Cabello Valboa, *Miscelánea antártica*; Rubén Vargas Ugarte, «La fecha de la fundación de Trujillo».

Sources: Miguel Cabello Valboa, *Miscelánea antártica*; Rubén Vargas Ugarte, «La fecha de la fundación de Trujillo».

La correlación puede hacerse porque sabemos que Oxa y Minchan Çaman eran contemporáneos con el inca. Evidentemente, estos personajes son más históricos que míticos. Oxa, sin embargo, era el tercer gobernante de la segunda dinastía de Lambayeque. Por la citada *Historia anónima* sabemos que antes de Minchan Çaman hubo siete chimos anónimos (en realidad seis). Uno de estos —el penúltimo o el último— sería el chimo que conquistó Lambayeque. De esta manera, el relato de Taycanamo se hermana con el de Ñaimlap. El uso de balsas en Trujillo desde 1250, fecha calculada del arribo de Taycanamo (Carbonell 2006: 67), da pie para pensar en que esta tecnología era también conocida en Lambayeque, pues para navegar desde el lugar donde se obtienen los troncos de las balsas hasta Trujillo es imperativo pasar por las costas lambayecanas, lo cual refuerza que Ñaimlap —venido del sur de Lambayeque— navegó en balsas de palo. Así pues, los personajes mitológicos de Huiracocha, Ñaimlap y Taycanamo habrían empleado balsas de palo, las cuales habrían estado en uso —cuando menos— desde lo que hoy es Ecuador, hasta la zona de Trujillo en el Perú. Hasta aquí los mitos y pasamos a las informaciones históricas sobre las balsas americanas.

The correlation can be made because we know that Oxa and Minchan Çaman were contemporaries of the Inca. These characters are more historical than mythical. Oxa was the third ruler of the second dynasty of Lambayeque. From the aforementioned *Historia anónima*, we know that before Minchan Çaman there were seven anonymous chimos (actually six). One of them —the penultimate or the last— would be the Chimo who conquered Lambayeque. In this way, Taycanamo's account is twinned with that of Ñaimlap. The use of rafts in Trujillo since 1250, the calculated date of Taycanamo's arrival (Carbonell 2006: 67), suggests that this technology was also known in Lambayeque since to navigate from the place where the logs for the rafts are obtained to Trujillo it is imperative to pass through the coasts of Lambayeque, which reinforces that Ñaimlap —coming from the south of Lambayeque— sailed on log rafts. Thus, the mythological figures of Huiracocha, Ñaimlap, and Taycanamo would have used log rafts, which would have been in use at least from present-day Ecuador to the area of Trujillo in Peru. So much for the myths, and we move on to the historical information about the American rafts.



Mapa 11: Ubicación de personajes míticos que usaron balsas. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 11: Location of Mythical Characters Using Rafts. Map prepared by the author for EY (2024).

Antes de llegar los españoles al océano Pacífico, estos ya tenían noticias de la existencia de embarcaciones en la mar del Sur. En efecto, Bartolomé de las Casas relata que, ante una pelea entre Vasco Núñez y Colmenares por el reparto de una cantidad reducida de oro, el hijo del rey Comogre los increpó (Casas 1876: 79):

y señalaba entonces hacia la mar del Sur, que es al mediodía, con el dedo, la cual decía verían pasando ciertas sierras, donde navegaban otras gentes con navíos y barcos poco menos que los nuestros, con velas y remos; pasado aquel mar, eso mismo añadía, que hallarían de oro gran riqueza y que tenían grandes vasos de oro en que comían y bebían, y porque había entendido de los nuestros que había gran cantidad de hierro en España, de que se hacían las espadas, significaba haber más oro que hierro en Vizcaya, de lo cual parece que tenían estas gentes de aquella parte de tierra firme, hacia el Darién y estos que estaban la costa abajo 30 leguas, mucha noticia de las gentes y riqueza del Perú, y de las balsas en que navegaban con remos y con velas.

Tras esta noticia, el primer contacto europeo con una nave a vela americana en la mar del Sur se da tempranamente. La otrora Biblioteca Imperial de Viena posee una relación de 1526, —conocida como la Relación Sámano-Xerez—, en la que se relata los dos primeros viajes de Francisco Pizarro hacia el Perú. Viena custodia documentos tempranos sobre la historia peruana por haber sido enviados al archiduque de Austria, infante de España y posterior emperador del Sacro Imperio Romano Germano Fernando I Habsburgo, hermano del a la sazón rey de España Carlos I (en realidad, la reina era Juana, pero el detalle puede pasarse por alto). En dicha relación se describe una balsa tomada por los españoles (Sámano-Xerez [1528] 1937: 66):

Before the Spaniards reached the Pacific Ocean, they already knew of ships in the South Seas. Bartolome de las Casas reports that in a dispute between Vasco Núñez and Colmenares over the distribution of a small amount of gold, the son of King Comogre rebuked them (Casas 1876: 79):

And then he pointed with his finger to the South Sea, that is, to the south, which he said they would see passing certain Sierras, where other people sailed with ships and boats a little less than ours, with sails and oars. After that sea, he added, they would find great riches of gold, and that they had great vessels of gold in which they ate and drank, and because he had understood from our people that there was a great quantity of iron in Spain, of which they made swords, it seems that these people from that part of the mainland, toward the Darien, and those who were thirty leagues down the coast, had much news of the people and riches of Peru, and of the rafts in which they sailed with oars and sails.

Following this news, the first European contact with an American sailing vessel in the South Sea occurs early. The former Imperial Library of Vienna has an account from 1526, —known as the *Relación Samano-Xerez*—, which recounts the first two voyages of Francisco Pizarro to Peru. Vienna has early documents on the history of Peru because they were sent to the Archduke of Austria, Infante of Spain, and later Holy Roman Emperor Ferdinand I Habsburg, brother of the then King of Spain Charles I (in reality the queen was Juana, but that detail can be overlooked). This account describes a raft taken by the Spaniards (Samano-Xerez [1528] 1937: 66):

Este navío que digo que tomó tenía parecer de cabida de hasta treinta toneles; era hecho por el plan y quilla de cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de uno que dicen henequén, que es como cáñamo y los altos de otras cañas delgadas, ligadas con las dichas sogas, adonde venían sus personas y la mercadería en enjuto porque lo bajo se bañaba. Traía sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle, de manera que los nuestros navíos y muy buena jarcia del dicho henequén que digo, que es como cáñamo y unas potalas por anclas a manera de muela de barbero.

Las cañas «gruesas como postes» serían más bien troncos. La jarcia es el conjunto de cabos que utilizan las naves. En cuanto a las potalas, véase el facsímil de Spilbergen, más adelante. Raúl Porras Barrenechea (1962: 53) atribuye el texto anterior a Francisco de Xerez y no a Juan de Sámano, secretario de Carlos V, quien únicamente redacta el último párrafo de la pequeña crónica, firmándola al final. Respecto del episodio narrado por Xerez, años después, en la tercera parte de la *Crónica del Perú*, Pedro de Cieza de León ([1554] 1987: 30-31) destaca la sorpresa del piloto Bartolomé Ruiz ante la aparición en altamar de una nave americana impulsada por una vela:

La nao prosiguió su viaje y descubrió hasta lo que llaman Coaque; y andando más adelante por la derrota del Poniente, reconocieron en altamar venía una vela latina de tan gran bulto que creyeron ser carabela, cosa que tuvieron por muy extraña; y como no parase el navío, se conoció ser balsa y arribando sobre ella la tomaron; y venían dentro cinco indios y dos muchachos con tres mujeres, los cuales quedaron presos en la nave. Y preguntávanles por señas [de] dónde eran

This ship that I say he took had a capacity of up to thirty barrels. It was made on the plan and keel of reeds as thick as poles, tied with ropes of what they say henequen, which is like hemp, and the tops of other thin reeds, tied with the said ropes, where his people and merchandise came in a wiry way because the lower part was bathed. He brought his masts and antennas of fine wood and cotton sails of the same size, in the same manner as our ships, and good rigging of the said henequen, which I say is like hemp, and some potalas for anchors in the manner of a barber's grindstone.

Reeds «as thick as poles» would be more like logs. Rigging is the set of ropes used by ships. For the potalas, see Spilbergen's facsimile below. Raul Porras Barrenechea (1962: 53) attributes the above text to Francisco de Xerez and not to Juan de Samano, secretary of Charles V, who writes only the last paragraph of the small chronicle and signs it at the end. Regarding the episode narrated by Xerez, years later, in the third part of the *Crónica del Perú*, Pedro de Cieza de Leon ([1554] 1987: 30-31) emphasizes the surprise of the pilot Bartolome Ruiz at the appearance on the high seas of an American ship propelled by a sail:

The ship continued its voyage and discovered as far as what they call Coaque, and going further along the western route, they recognized a lateen sail on the high seas, so large that they thought it was a caravel, which they considered very strange; and since the ship did not stop, they knew it was a raft, and when they arrived on it, they took it; and inside were five Indians and two boys with three women who were imprisoned in the ship. And they asked

y adelante qué tierra habían; y con las mismas señas respondían ser naturales de Tumbes, como era la verdad.

El siguiente mapa muestra los puntos geográficos de Coaque (cerca del cual los europeos hallaron la primera balsa a vela americana) y de Tumbes, de donde provendría la balsa en cuestión:

them with signs where they came from and what country they were from; and with the same signs, they answered that they were natives of Tumbes, which was the truth.

The following map shows the geographical points of Coaque (where the Europeans found the first American sailing raft) and Tumbes, where the raft in question came from:



Mapa 12: Puntos de referencia en el viaje de Bartolomé Ruiz. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 12: Landmarks in Bartolome Ruiz' Journey. Map prepared by the author for EY (2024).

Continuando con la caracterización de las embarcaciones hechas de troncos. Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) complementa la descripción de la balsa americana, en la que detalla que no es posible que se anieguen, porque el agua pasa por entre los troncos, sin inundar la nave:

(...) estas balsas son de unos maderos muy gruesos y largos; son tan fofos y livianos sobre el agua, como es un corcho; estos atan muy recio uno con otro, con cierta maña de maromas que ellos usan, y sobre ellos hacen una armadura alta, para que las mercaderías y cosas que llevaren no se mojen, y de esta manera: poniendo un mástil en el madero mayor de en medio, ponen una vela y navegan por todas aquellas costas; y son navíos muy seguros porque no se puede anegar ni trastornar, porque el agua los baña por todas partes.

Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) también relata un ardid del cacique de la isla Puná contra Pizarro y sus huestes, el cual no materializó por haber estado atentos los hispanos: cuando los navegantes de las balsas transportaban a sus enemigos, —sabiéndose buenos nadadores— cortaban las amarras de los troncos para que sus contrarios se ahoguen. Esto es corroborado por Agustín de Zárate (1555: 31r.): «los indios tenían concertado otro sí de cortar las cuerdas de las balsas y anegar a los cristianos que en ellas llevaban. Y sabido por el gobernador, mandó que todos fuesen muy sobre aviso y las espadas desenvainadas». La estratagema ya la habían practicado los de la isla Puná exitosamente contra las huestes de Huaina Cápac: «llegando a cierta parte de la mar, donde los naturales habían determinado ejecutar su traición, desataron y cortaron las sogas con que iban atados los palos de las balsas, y en un punto echaron en la mar

Continuing with the characterization of log boats, Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) adds to the description of the American raft. Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) completes the description of the American raft, detailing that they cannot sink because the water passes through the logs without flooding the vessel:

(...) These rafts are made of very thick and long timbers. They are floppy and light on the water, like a cork. They bind these logs very tightly with a certain kind of rope-like craft that they use. And on the logs, they make a high armor so that the goods and things they carry do not get wet. In this way: By putting a mast in the middle of the main log, they put up a sail and sailed along all these coasts. They are very safe ships because they cannot be swamped or overturned. The water bathes them on all sides.

Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) also tells of a ruse by the cacique of the island of Puna against Pizarro and his troops, which did not materialize because the Spaniards were alert: when the raftsmen were transporting their enemies, —knowing themselves to be good swimmers—, they cut the moorings of the rafts so that their opponents would drown. This is confirmed by Agustín de Zárate (1555: 31r.): «The Indians had another agreement to cut the ropes of the rafts and drown the Christians on them. When the governor learned of this, he ordered everyone to be well warned and to draw their swords». This stratagem had already been successfully practiced by the Puna islanders against Huaina Capac's forces: «Arriving at a certain part of the sea, where the natives had decided to carry out their treachery, they untied and cut the ropes with which the poles of the rafts were tied, and at one point they threw the captains and all their people into the sea, who

a los capitanes y a toda su gente, que iba descuidada y confiada en los mareantes» (Garcilaso 1609: 230r.).

Sea como fuere, las descripciones de Francisco de Xerez y Miguel de Estete se complementan mutuamente. Ambas son exposiciones que detallan las características de las balsas precolombinas en tanto referentes físicos, a partir de medios verbales. Sin embargo, también es importante observar estas naves a través de las representaciones visuales que existan de ellas.

El facsímil 14 muestra el primer dibujo de una balsa, conocido hasta hoy. Esta es su historia. En 1538, tres años después de la *Noticia del Perú* de Estete, ya existe una solicitud para otorgar escudo de armas a un vecino de Puerto Viejo llamado Cristóbal Rodríguez (Rostworowski 1970: 158). La incorporación de este objeto a la heráldica europea confiere a la balsa los valores de los que los europeos se sentían orgullosos y nos da una idea de su relevancia para las expediciones hispanas por las costas de la mar del Sur. En dicho escudo, figura en el cuartel inferior una balsa, representada desde un punto de vista cenital, la cual cuenta con un mástil, una vela inflada por el viento y tres pares de remos, que eran empleados cuando el viento no abundaba y para apartarse o aproximarse a la costa. El gráfico del escudo muestra de qué colores debía ser pintado cada cuartel: colorado, plata, azul, oro, etc. Además de la balsa se inserta un elemento local como la palmera de cocotero —por partida doble—, que le confiere un toque tropical. Estas entidades americanas interactúan con los muy europeos símbolos de la torre, el yelmo y las hojas de acanto. Estamos pues ante el escudo de un baquiano en toda regla, el cual se enorgullece de los elementos que lo circundan y que, al mismo tiempo, lo hacen especial frente a

had been careless and trusted the sailors» (Garcilaso 1609: 230r.).

The descriptions of Francisco de Xerez and Miguel de Estete are complementary. They are both expositions that detail the characteristics of pre-Columbian rafts as physical references based on verbal means. However, it is also important to observe these vessels through the visual representations that exist of them.

Facsimile 14 shows the first known drawing of a raft. This is its story. In 1538, three years after Estete's *Noticia del Perú*, there was already a request to grant a coat of arms to a neighbor of Puerto Viejo named Cristobal Rodriguez (Rostworowski 1970: 158). The inclusion of this object in the European heraldry gives the raft the values of which the Europeans were proud and gives us an idea of its importance for the Hispanic expeditions along the coasts of the South Sea. In this coat of arms, a raft appears in the lower quarter, represented from the zenithal point of view, which has a mast, a sail inflated by the wind, and three pairs of oars, which were used when the wind was not abundant and to move away or approach the coast. The graphic of the coat of arms shows the colors with which each quarter was to be painted: red, silver, blue, gold, etc. In addition to the raft, a local element is inserted, such as the coconut tree—double—, which gives it a tropical touch. These American elements interact with the very European symbols of the tower, the helmet, and the acanthus leaves. We are therefore looking at the coat of arms of a full Baquiano, proud of the elements that surround him and at the same time make him special compared to his compatriots. The image is kept in the General Archive of the Indies and is reproduced with the permission of the Spanish Ministry of Culture:

sus compatriotas. La imagen se encuentra custodiada en el Archivo General de Indias, la misma se reproduce con el permiso que tuvo a bien conceder el Ministerio de Cultura de España:



Facsímil 14: Escudo de armas de Cristóbal Rodríguez (1538).

© España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias, MP-ESCUDOS, 48, F.11R.

Facsimile 14: Cristobal Rodriguez' Coat of Arms.

© España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias, MP-ESCUDOS, 48, F.11R.

La disposición de los troncos en dicha imagen es semejante a la que describirá años después el contador Agustín de Zárate, como si esta fuese una ékphrasis (representación verbal de una representación visual) de aquella; esto se da a propósito de la gente que habita al sur de la línea equinoccial (Zárate 1555: 7r.-8):

Solía estar poblada de mucha gente y tenían guerras con todos los pueblos comarcanos, especialmente con los de Tumbes, que están doce leguas de allí; vestían camisas y pañisos. Eran señores de muchas balsas, con que navegaban; estas balsas son hechas de unos palos largos y livianos, atados sobre otros dos palos, y siempre los de encima son nones — comúnmente cinco y algunas veces siete o nueve— y el del medio es más largo que los otros, como pértigo de carreta, donde va asentado el que rema, de manera que la balsa es de hechura de la mano tendida que van menguándose los dedos, y encima hacen unos tablados, por no mojarse.

En efecto, en el escudo de Cristóbal Rodríguez se verifica tal descripción. En el cuartel de la balsa, los troncos impares poseen en el centro uno más largo que los demás. Asimismo, se ve cómo estos troncos van reduciéndose de tamaño hacia los lados.

El milanés Girolamo Benzoni (1565: 163r.) proporciona otra representación de balsas americanas, titulada *Il modo di pescare & naviagare nel mare di Mezzo giorno* ('El modo de pescar y navegar en el mar de Mediodía'). Recuerdese que el mediodía es el sur. Por mucho tiempo se creyó que la imagen de Benzoni era la más antigua representación de una balsa americana. Su grabado muestra tres balsas, con tripulantes. Dos de ellas — pequeñas y carentes de velamen— están en plena faena de pesca con una red. A fines del siglo XVIII, Martínez Compañón (1790: E125) registra el mismo procedimiento.

The arrangement of the logs in this image is similar to that described years later by the accountant Agustín de Zárate as if this were an ekphrasis (verbal representation of a visual representation) of that one; this is given about the people who live south of the equinoctial line (Zárate 1555: 7r.-8):

It used to be populated by many people, and they had wars with all the neighboring cities, especially those of Tumbes, which are twelve leagues from there. They wore shirts and shawls. They were masters of many rafts with which they sailed. These rafts are made of some long and light poles, tied to two other poles, and always the ones on top are nones —usually five and sometimes seven or nine— and the middle one is longer than the others, like a cart pole, where the rower sits. The raft is made like a stretched hand with the fingers tapering down, and on top they make some boards so as not to get wet.

In fact, this description is confirmed in the coat of arms of Cristóbal Rodríguez. In the quarter of the raft, the odd trunks in the middle have one that is longer than the others. It can also be seen that these logs become smaller towards the sides.

The Milanese Girolamo Benzoni (1565: 163r.) provides another depiction of American rafts entitled *Il modo di pescare & naviagare nel mare di Mezzo giorno* ('The Way to Fish and Sail in the Sea of Noon'). Remember that noon is south. Benzoni's image was long thought to be the earliest depiction of an American raft. His engraving shows three rafts with crewmen. Two of them, small and without sails, are in the midst of fishing with a net. At the end of the eighteenth century, Martínez Compañón (1790: E125) records the same procedure.

Más interesante resulta la tercera balsa en primer plano, que ilustra el modo de navegar, con una vela cuadrada y remeros a los lados. La tripulación es de ocho personas. Podría haber sido destinada al transporte de bienes, como «agua y leña», que se acarreaban en las balsas de Paita (Salinas de Loyola [1571] 1885: 226). Aún en el siglo XIX, Ruschenberger (1834: 391) reporta tripulaciones de ocho marineros para las balsas. En Benzoni, sorprende el timón en popa, en vez de las guaras o guares (de las que se hablará más adelante). La proa muestra la disposición de troncos impares, en la que destaca uno central; mientras la longitud de los mismos decrece hacia los lados, tal como en la descripción de Agustín de Zárate. A diferencia de la balsa en el escudo de armas de Cristóbal Rodríguez, la alineación de los troncos es uniforme en la popa de Benzoni:



Facsímil 15: Balsas de Girolamo Benzoni.

Girolamo Benzoni. *La historia del mondo nuovo*. Dominio público.



More interesting is the third one in the foreground, which illustrates the way of sailing, with a square sail and rowers at the sides. The crew consists of eight men. It could have been used to transport goods such as «water and firewood», which were carried on the rafts of the Paita (Salinas de Loyola [1571] 1885: 226). Even in the nineteenth century, Ruschenberger (1834: 391) reports crews of eight sailors for the rafts. In Benzoni, the stern rudder is surprising, instead of the guaras or guares (to be discussed later). The bow shows the arrangement of odd trunks, in which a central one stands out, while the length of the trunks decreases towards the sides, as in Agustín de Zarate's description. Unlike the raft in Cristóbal Rodríguez's coat of arms, the orientation of the logs in Benzoni's stern is uniform:

Facsimile 15: Rafts by Girolamo Benzoni.

La historia del mondo nuovo. Public domain.

Aquí la vela es cuadrada y en eso difiere de las crónicas que hablan de velas latinas triangulares. El cronista milanés comenta (Benzoni 1565: 164) que cuando los vientos están en calma, los indios ofrecen panes, frutos y otras cosas, como un sacrificio para que haga venir buen viento: «come un sacrificio pregandolo che faccia venire buon vento». Una tercera representación gráfica de las balsas de troncos americanas figura en el diario de Richard Madox que ha sido publicado con el título de *An Elizabethan in 1582: the diary of Richard Madox, fellow of All Souls*.

El siglo xvii brinda noticias de las balsas americanas, navegando en alta mar. Reginaldo de Lizárraga ([1605] 2002: 63) dice de los isleños de Puná: «Estos indios son grandes marineros, tienen balsas grandes de madera liviana, con las cuales navegan y se meten en la mar a pescar muchas leguas». Más al sur, en 1619, el pirata y almirante holandés Joris van Spilbergen publica la obra *Specvlvm Orientalis Occidentalsqve Indiae Navigationvm*, que posee la virtud de informar tanto verbal como visualmente sobre su periplo alrededor del mundo. Cuando visita Paíta en agosto de 1615, el pirata comenta el hallazgo de pescadores locales que se internaban en la mar por dos meses (Spilbergen 1619: 60): «*Post meridiem ex alto piscator advenit, ad quam insequendam, missus Ioannes de Wit cum navicula sua, qui vespere rediens adduxit navim mirabilibus velis, cum sex Indis juvenibus, robustisque viris, qui per dous menses piscati fuerant, habebantque plurimos delicati saporis arefactos pisces, qui per classem universam distributi*». Esto significa: 'Por la tarde, llegó un pescador de lo profundo, al que comisionaron a perseguir a Johannes de Wit con su barca, quien al regresar por la tarde trajo una nave de maravillosas velas, con

Here the sail is square, and it differs in this from the chronicles, which speak of triangular lateen sails. The Milanese chronicler (Benzoni 1565: 164) comments that when the wind is calm, the Indians offer bread, fruit, and other things as a sacrifice to make good wind come: «come un sacrificio pregandolo che faccia venire buon vento». A third graphic representation of American log rafts appears in the diary of Richard Madox, published in 1582 as *An Elizabethan: The Diary of Richard Madox, fellow of All Souls*.

The seventeenth century provides news of the American rafts, sailing on the high seas. Reginaldo de Lizarraga ([1605] 2002: 63) says of the Puna islanders: «These Indians are great sailors, they have great rafts of light wood with which they sail and put to sea to fish for many leagues». Further south, in 1619, the Dutch pirate and admiral Joris van Spilbergen published the work *Specvlvm Orientalis Occidentalsqve Indiae Navigationvm*, which has the virtue of informing both verbally and visually about his voyage around the world. When he visited Paíta in August 1615, the pirate commented on the discovery of local fishermen who had gone to sea for two months (Spilbergen 1619: 60): «*Post meridiem ex alto piscator advenit, ad quam insequendam, missus Ioannes de Wit cum navicula sua, qui vespere rediens adduxit navim mirabilibus velis, cum sex Indis juvenibus, robustisque viris, qui per dous menses piscati fuerant, habebantque plurimos delicati saporis arefactos pisces, qui per classem universam distributi*». This means: «In the afternoon came a fisherman from the deep, who was ordered to follow Johannes de Wit with his boat, who returned in the evening with a ship with beautiful sails, with six young Indians, strong men, who had been fishing for two months; and they had a great quantity of dried fish of delicate flavor,

seis jóvenes indios, hombres fuertes, que llevaban dos meses pescando; y disponían de gran cantidad de pescado seco de delicado sabor, que se distribuía por toda la flota'. Al dar un juicio sobre el sabor, se colige que los holandeses se robaron el pescado. Spilbergen (1619: grabado 13 inserto entre las páginas 62 y 63) elabora un grabado para el puerto de Paita, en el que destacan las letras D y E, con las respectivas descripciones: D. *Silvestrium piscatoria navis, balsem dicta, mira celeritatis* ('nave pesquera silvestre, llamada balsa, de maravillosa velocidad'). E. *Exigua balsem, absque velo* ('pequeña balsa sin vela'). He aquí el grabado de Spilbergen:

which was distributed throughout the fleet». From the judgment of the taste, it is concluded that the Dutch stole the fish. Spilbergen (1619: engraving 13 inserted between pages 62 and 63) makes an engraving for the port of Paita, in which the letters D and E stand out, with the corresponding descriptions: D. *Silvestrium piscatoria navis, balsem dicta, mira celeritatis* ('wild fishing vessel, called balsa, of marvelous speed'). E. *Exigua balsem, absque velo* ('small raft without sail'). Here is Spilbergen's engraving:



Facsímil 16: Visión de Paita. Joris van Spilbergen. *Specvlvm orientalis occidentalisqve Indiæ navigationvm*. Dominio público.

Facsimile 16: Paita Overview. Joris van Spilbergen. *Specvlvm orientalis occidentalisqve Indiæ navigationvm*. Public domain.

Es de sumo interés la noticia de que los pescadores paiteños se hacían a la mar por temporadas largas de dos meses, para faenar en mar abierto. Esto implica que sabían cómo hidratarse durante periodos dilatados. Thor Heyerdahl ([1950] 2002: 126-129) hace un recuento de las estrategias americanas, con las que se combatía la sed en alta mar. Los navegantes americanos perforaban cañas de bambú y las llenaban de agua, las cuales «podían ser amarradas a lo largo de la balsa debajo del piso, donde se conservaban a la sombra, continuamente refrescada por el agua de mar a una temperatura de 26 o 27 grados centígrados en la corriente ecuatorial» (Heyerdahl [1950] 2002: 126). Respecto al sabor del agua, Heyerdahl ([1950] 2002: 127) señala a los dos meses de partir: «el agua se nos ponía rancia y de mal sabor». Curiosamente, los marineros de Paita sobre los que habla Spilbergen habían estado exactamente dos meses en altamar. El explorador noruego continúa explicando que a los dos meses de partir ya se ha abandonado la zona en la que apenas llueve y se puede contar con agua de lluvia, al punto que a cada tripulante se le entregaba un litro de agua diario (Heyerdahl [1950] 2002: 127). Los pescadores de Spilbergen deben haber permanecido dentro de la zona de pocas lluvias, pues el primer mes se deben haber alejado de la costa y el segundo regresaban a tierra. Según Heyerdahl ([1950] 2002: 128), otra técnica para hidratarse consiste en «chupar la linfa del pescado crudo para calmar la sed. También se pueden obtener jugos retorciendo pedazos de pescado crudo en un lienzo o, si el pescado es grande, basta abrirle unos agujeros en un costado, que rápidamente se llenan de jugo procedente de las glándulas linfáticas del animal». Heyerdahl sabía que cuando hacía mucho calor el cuerpo demandaba sales antes que agua. Así, el autor

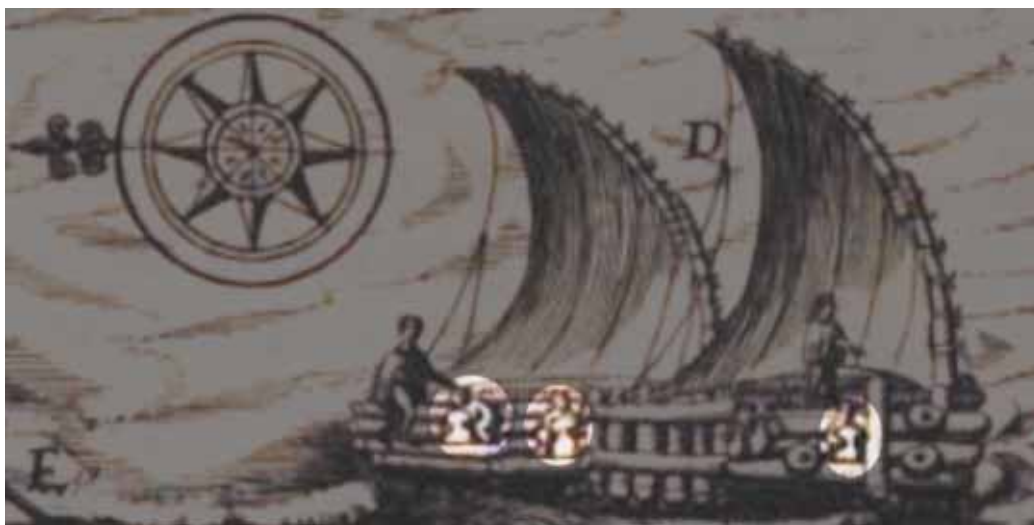
It is of great interest that the Paiteño fishermen went to sea for periods of two months to fish in the open sea. This implies that they knew how to stay hydrated for long periods. Thor Heyerdahl ([1950] 2002: 126-129) reports on American strategies to fight thirst on the high seas. American sailors drilled bamboo poles and filled them with water, which «could be lashed along the raft under the bottom, where they were kept in the shade, constantly refreshed by seawater at a temperature of 26 or 27 degrees Celsius in the equatorial current» (Heyerdahl [1950] 2002: 126). Regarding the taste of the water, two months after leaving, Heyerdahl ([1950] 2002: 127) noted: «The water became rancid and tasted bad». Curiously, the Paita sailors Spilbergen talks about had been at sea for exactly two months. The Norwegian explorer goes on to explain that two months after they left, they had already left the area where it hardly rained and rainwater could be counted on so that each crew member received one liter of water daily (Heyerdahl [1950] 2002: 127). The Spilbergen fishermen must have stayed within the low rainfall zone, moving away from the coast for the first month and returning to land for the second month. According to Heyerdahl ([1950] 2002: 128), another technique for hydration is «sucking the lymph from raw fish to quench thirst. Juices can also be obtained by twisting pieces of raw fish in a cloth or, if the fish is large, by cutting holes in the side that quickly fill with juice from the animal's lymph glands». Heyerdahl knew that when it was very hot, the body demanded salts rather than water. Thus, the Norwegian author reports that on hot days «we added 20 to 40 percent sea salt water to our freshwater ration and found to our surprise that this brackish mixture quenched our thirst» (Heyerdahl [1950] 2002: 129). Finally, Thor Heyerdahl

noruego cuenta que, en los días calurosos, «añadíamos de 20 a 40 por ciento de agua salada de mar a nuestra ración de agua fresca y encontramos con sorpresa que esta mezcla salobre calmaba la sed» (Heyerdahl [1950] 2002: 129). Por último, Thor Heyerdahl descubrió por accidente que la avena atenuaba el gusto desagradable del agua de mar: «Una mañana durante el desayuno, una ola salpicó nuestra sopa de avena y esto nos enseñó fortuitamente que el sabor de la avena disimula en gran parte el desagradable gusto del agua de mar» (Heyerdahl [1950] 2002: 129). Incluso hirviendo el agua salada se obtiene agua dulce por destilación, como lo hizo Fernández Quiros en 1606, que almacenó hasta «tres botijas peruleras» con agua «muy clara, suave y buena para beber» (apud Zaragoza 1880: 91). La botija perulera sería la que se utilizaba para el pisco. En cuanto a los alimentos, el mar provee de los mismos, a diferencia del agua dulce. Del anterior grabado de Spilbergen, se selecciona un detalle de la balsa con velas latinas o triangulares:

accidentally discovered that oatmeal mitigated the unpleasant taste of seawater: «One morning at breakfast, a wave splashed our oatmeal soup, and this accidentally taught us that the taste of oatmeal largely masks the unpleasant taste of seawater» (Heyerdahl [1950] 2002: 129). Even by boiling salt water, fresh water is obtained by distillation, as Fernandez Quiros did in 1606, storing up to «three botijas peruleras» with water «very clear, soft and good to drink» (apud Zaragoza 1880: 91). The *botija perulera* would be the one used for pisco. As for nutrition, the sea provides food, but not fresh water. From the previous Spilbergen engraving, a detail of the raft with lateen or triangular sails is selected:

Facsímil 17: Detalle de la visión de Paita. Joris van Spilbergen. *Specvlvm orientalis occidentalisqve Indiæ navigationvm*. Dominio público.

Facsimile 17: Detail of the Facsimile 16. Joris van Spilbergen. *Specvlvm orientalis occidentalisqve Indiæ navigationvm*. Public domain.



En la proa se observan tres círculos con forma de donas. Esas son las potalas de la relación Sámano-Xerez ([1528] 1937: 66). Aquí tres personajes pequeños manipulan las guaras de la balsa, que eran su mecanismo de gobierno. A los tres navegantes se suman dos encargados de las velas. Quizá Del Busto ([2000] 2019: 36) infirió de esta representación que cinco tripulantes gobernaban la balsa, aunque Spilbergen captura una balsa con seis. Diversos autores hacen otras estimaciones: Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748) muestran tres navegantes, como Madox (1582). Ruschenberger (1834: 391) asevera que manejaban la balsa entre seis y ocho hombres, como en Benzoni (1565). García (1863: 147) cuenta entre diez o doce personas por balsa. Hutchinson (1873: 218) reduce el número a tres o cuatro individuos. Evidentemente, esto depende del tamaño de la nave.

A mediados del siglo XVII, Cobo ([1653] 1956: 267) describe una de las balsas de palos, coincidiendo con Agustín de Zárate (1555) sobre la disposición impar de los troncos con forma de mano en la proa. La popa descrita por Cobo semeja a la de Girolamo Benzoni:

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 a 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 hacen tablados, para que no se moje la gente y ropa que

On the bow are three circles in the shape of doughnuts. These are the potalas of the Samano-Xerez' relation ([1528] 1937: 66). Here three small figures manipulate the guaras of the raft, which were its steering mechanism. The three navigators are joined by two who are responsible for the sails. Perhaps Del Busto ([2000] 2019: 36) inferred from this depiction that five crew members steered the raft, although Spilbergen captured a raft with six men. Different authors make different estimates: Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748) show three navigators, as does Madox (1582). Ruschenberger (1834: 391) claims that six to eight men manned the raft, as did Benzoni (1565). Garcia (1863: 147) counts between ten and twelve men per raft. Hutchinson (1873: 218) reduces the number to three or four. This depends on the size of the vessel.

In the mid-seventeenth century, Cobo ([1653] 1956: 267) describes one of the log rafts, agreeing with Agustín de Zárate (1555) on the odd arrangement of the hand-shaped trunks at the bow. The stern described by Cobo is similar to that of Girolamo Benzoni:

The largest rafts used by the Peruvian Indians who live near the mountains, such as those of the ports of Payta, Manta, and Guayaquil, are composed of seven, nine, or more balsa poles, in this order: The middle one is longer than the others at the bow, and they become shorter than the others as they move away from the sides so that at the bow they come to have the figure and proportion of the fingers of an outstretched hand since they are equal at the stern. On top, they make planks so that the people and clothes that go in them may not get wet with the water that enters them through the joints of the logs. They sail the sea under sail and rudder, and some are so large that

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. El peligro que tiene esta embarcación, es ser muy aparejada para si los indios quieren urdir alguna traición, porque la pueden ejecutar de improviso, desatando sutilmente los palos y deshaciendo el compuesto; y ellos, como son grandes nadadores y no les impide la poca o ninguna ropa que llevan encima, escapan nadando, y los que no saben nadar perecen ahogados. Así lo hicieron los isleños de la Puná con los soldados del Inca que les pretendió conquistar.

La advertencia sobre el peligro ante el eventual corte de las cuerdas en la balsa recuerda el relato de Garcilaso de la Vega, respecto de los soldados de Huaina Cápac. Esta estrategia se quiso aplicar a los españoles que —atentos— impidieron tal traición, conforme a las crónicas de Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) y de Agustín de Zárate (1555: 31r.). Durante la travesía ultramarina, Túpac Yupanqui debe haber tenido en consideración esta artimaña de los balseros, la cual solo podría haber sido aplicada cerca de la costa, toda vez que nadar en mar abierto hacia tierra firme —sin ver el horizonte— es tarea imposible, incluso para el mejor nadador. Sobre el particular, Del Busto ([2000] 2019: 37) plantea que, ante las eventuales traiciones de los mareantes, los soldados de Túpac Yupanqui debieron ser el doble de los cinco tripulantes calculados por él: quince hombres por balsa contrastan con los cincuenta que, según Cobo, podían navegar en ellas.

El pirata William Dampier da una cumplida descripción de las balsas de Colán. Dividiré la información en pequeños párrafos

they can comfortably hold fifty men. The danger of this kind of boat is that it is very well rigged, if the Indians have any treachery in mind, for they can carry it out suddenly by subtly untying the poles and loosening the connection. And being great swimmers and not hindered by the little or no clothing they carry, they escape by swimming, and those who cannot swim perish by drowning. This is what the islanders of Puna did to the Inca soldiers who tried to conquer them.

The warning about the danger of cutting the ropes on the raft is reminiscent of Garcilaso de la Vega's account of the soldiers of Huaina Capac. According to the chronicles of Miguel de Estete ([1535] 1924: 18) and Agustín de Zárate (1555: 31r.), this strategy was intended to apply to the Spaniards, who —attentive— prevented such treachery. During the overseas voyage, Túpac Yupanqui must have considered this trick of the rafters, which could only have been used near the coast, since swimming in the open sea towards the mainland —without seeing the horizon— is an impossible task even for the best swimmer. In this regard, Del Busto ([2000] 2019: 37) notes that Túpac Yupanqui's soldiers, given the possible treachery of the sailors, must have been twice as many as the five crewmen he calculated: fifteen men per raft as opposed to the fifty that Cobo said could sail on them.

The pirate William Dampier gives a complete description of the Colan rafts. I will divide the information into small paragraphs that I will comment on. The first data correspond to the rafts of the fishermen of Colan (Dampier 1697: 141):

The Indians of *Colan* are all fishermen: They go out to sea and fish on bark-logs. Bark-logs are made of many round logs of wood in manner of a raft, and very

que iré comentando. Los primeros datos corresponden a las balsas de los pescadores de Colán (Dampier 1697: 141):

Los indios de Colán son todos pescadores: Salen al mar y pescan sobre troncos de corteza. Los troncos son hechos de muchos troncos redondos de madera a manera de balsa, y son muy diferentes según el uso que se les da, el humor de la gente que los hace o la manera de que están hechos. Si son de pesca, son solo tres o cuatro troncos de madera ligera, de siete u ocho pies de largo, colocados uno al lado del otro, sujetos con clavijas de madera y atados fuertemente con estacas. Los troncos se colocan de modo que los del medio sean más largos que los de los lados, especialmente en la cabeza o parte delantera, que se estrecha gradualmente hasta formar un ángulo o punta, para cortar mejor el agua. [Traducido del original en inglés]

Estas pequeñas balsas de pescadores serían como las de Benzoni en segundo plano, como la balsa E del dibujo de Paita de Spilbergen o como las acuarelas de Martínez Compañón presentadas más adelante. En cuanto a la disposición de los troncos, es similar a la descripción de Agustín de Zárate y a las imágenes del escudo de Cristóbal Rodríguez o de la balsa mayor de Benzoni. La siguiente cita de Dampier (1697: 141-142) detalla las balsas dedicadas al transporte de bienes, indicando las rutas que seguían los comerciantes:

Otros están hechos para transportar mercancías: La parte inferior está hecha de 20 o 30 grandes árboles de unos 20, 30 o 40 pies de largo, sujetos como los demás, uno al lado del otro, y con esa forma: En la parte superior colocan otra hilera más corta de árboles, clavados unos a otros, y luego clavados a la hilera inferior: Esta doble hilera de tablon

different according to the use that they are designed for, or the humour of the people that make them, or the manner that they are made of. If they are made of fishing, then they are only 3 or 4 logs of light-wood, of 7 or 8-foot long, placed by the side of each other, pinned fast together with wooden pins, and bound hard with withes. The logs are placed, that the middlemost are longer than those by the sides, especially at the head or fore-part, which grows narrower gradually into an angle or point, the better to cut through the water.

These small fishing rafts would be like those of Benzoni in the background, like the raft E of Paita de Spilbergen's drawing, or like the watercolors of Martínez Compañón presented below. As for the arrangement of the trunks, it is similar to Agustín de Zárate's description and the images of Cristóbal Rodríguez's shield or Benzoni's main raft. The following quote from Dampier (1697: 141-142) describes the rafts used to transport goods and indicates the routes followed by the merchants:

Others are made to carry goods: The bottom of these is made of 20 or 30 great trees of about 20, 30, or 40-foot long, fastened as the other, side by side, and so shaped: On the top of these they place another shorter row of the trees across them, pinned fast to each other, and then pinned to the undermost row: This double row of planks makes the bottom of the float, and of a considerable breadth. From this bottom the raft is raised to about 10-foot higher, with rows of posts sometimes set upright, and supporting a floor or two: But those I observed were raised by thick trees laid across each other, as in a wood piles; only not close together as in the bottom of the float, but at the ends and sides only, so as to leave the middle all hollow like a chamber; except that here

constituye el fondo de la balsa, de una anchura considerable. Desde este fondo la balsa se eleva a unos 10 pies de altura, con hileras de postes a veces colocados en posición vertical, y soportando uno o dos pisos: Pero los que yo observé estaban elevados por gruesos árboles colocados unos a través de otros, como en una pila de madera; solo que no muy juntos como en el fondo de la balsa, sino en los extremos y en los lados, de modo que el centro queda todo hueco como una cámara; excepto que aquí y allá una viga lo atraviesa, para mantener la balsa más compacta. En este hueco, a unos 4 pies de altura de las vigas, en la parte inferior, colocan pequeños palos a lo largo, y muy juntos, para hacer un suelo para otra habitación, en la parte superior de la cual también colocan otro suelo hecho de palos: Y la entrada a estas dos habitaciones es solo arrastrándose entre los grandes árboles transversales que forman las paredes de la casa del mar. El más bajo de estos pisos sirve de bodega: Allí colocan grandes piedras como lastre, y sus jarras de agua dulce cerca, y todo lo que pueda soportar estar mojado: Porque por el peso del lastre y de la carga, el fondo de este cuarto y de todo el buque se hunde tanto, que queda a dos o tres pies de la superficie del agua. El segundo piso es para los marineros y sus necesidades. Encima de este segundo piso se estiba la mercancía, a la altura que se desee, por lo general unos ocho o diez pies, y se mantiene unida mediante palos colocados en posición vertical completamente alrededor: Solo hay un poco de espacio en la popa para el timonero (porque tienen un timón grande), y antes para el fogón, para alinear sus vituallas, especialmente cuando hacen viajes largos, como de Lima a Truxillo, o Guayaquil, o Panama; cuyo ultimo viaje es de 500 o 600 leguas. En medio de todo, entre las mercancías, se levanta un mástil, al que se sujeta una

and there a beam goes across it, to keep the float more compact. In this hollow, at about 4-foot height from the beams, at the bottom, they lay small poles along, and close together, to make a floor for another room, on the top of which also they lay another such floor made of poles: And the entrances into both these rooms is only by creeping between the great traverse trees which make the walls of the sea-house. The lowest of these stories serves as a cellar: There they lay great stones for ballast, and their jars of fresh-water close-up, and whatever may bear being wet: For by the weight of the ballast and cargo, the bottom of this room and of the whole vessel is sunk so deep, as to lie 2 or 3 feet within the surface of the water. The second story is for the seamen, and their necessaries. Above this second story the goods are stowed, to what height they please, usually about 8 or 10 feet, and kept together by poles set upright quite round: Only there is a little space abaft for the steers-man (for they have a large rudder,) and afore for the fire-hearth, to dress their victuals, especially when they make long voyages, as from *Lima* to *Truxillo*, or *Guayaquil*, or *Panama*; which last voyage is 5 or 600 leagues. In the midst of all, among the goods, rises a mast, to which is fastened a large sail, as in our west-country barges in the *Thames*.

This note expresses the largest number of logs on a raft. Twenty or thirty logs are meant, counting the double row that crosses them perpendicularly, plus the poles for the sails. The mention of pins to connect the logs is also new, although it may refer to the tied logs that cross them perpendicularly (Garcia 1833: 147). The other authors speak of tied logs; hence, the ease of cutting the ropes and untying the raft. This would not have been possible if the logs had been joined

gran vela, como en nuestras barcas del país occidental en el Támesis. [Traducido del original en inglés]

Esta noticia expresa el mayor número de árboles en una balsa. Veinte o treinta troncos se entienden si se cuenta la doble hilera que se cruza perpendicularmente, más los palos para las velas. También es novedosa la mención de pines para unir los troncos, aunque es posible que se refiera a las maderas atadas que las atraviesan perpendicularmente (García 1833: 147). Los otros autores hablan de troncos amarrados; de ahí, la facilidad de cortar las cuerdas y deshacer la balsa. Esto no habría sido posible si los troncos se unían con pines o tarugos. Es interesante la arquitectura de estas balsas, con una especie de «sótano» en contacto el agua para el lastre. Sobre esto, estaba la habitación de los marineros y por encima de ellos había un depósito para las mercaderías. Luego se informa sobre la posición del timonel y el hogar para preparar la comida, sobre todo en viajes largos de Lima a Trujillo, a Guayaquil o a Panamá. Véase los hogares en las balsas (más abajo) en la letra H de Juan & Ulloa (1748: 266) y la aguada de Fernando Brambila. Por último, Dampier compara la vela utilizada con las de las barcas del río Támesis. En un siguiente fragmento, el bucanero Dampier (1697: 142-143) proporciona una noticia difícil de creer respecto a la capacidad de navegar de los antiguos americanos:

Van siempre delante del viento, porque no pueden navegar contra él; y por esto son aptos solamente para estos mares, donde el viento es siempre igual, no variando más de un punto o dos en todo el camino de Lima, hasta que entran en la bahía de Panamá; y aun allí no encuentran gran mar, sino algunas veces vientos del Norte; y entonces arrian sus velas, y van delante de él, esperando un cambio.

with pins or dowels. The structure of these rafts is interesting, with a sort of «cellar» in contact with the water for ballast. Above this was the sailors' quarters, and above that was a storeroom for the goods. Then the position of the helmsman and the hearth for preparing food, especially on long voyages from Lima to Trujillo, Guayaquil, or Panama. See the hearths on the rafts (below) in Juan & Ulloa's letter H (1748: 266) and Fernando Brambila's aguada. Finally, Dampier compares the sails used to those of the barges on the Thames. In the following excerpt, the buccaneer Dampier (1697: 142-143) provides a hard-to-believe piece of news regarding the sailing skills of the ancient Americans:

They always go before the wind, being unable to ply against it: and therefore are fit only for these sea, where the wind is always in a manner the same, not varying above a point or two all the way from *Lima*, till such time as they come into the bay of *Panama*: and even there they meet with no great sea; but sometimes Northerly winds: and then they lower their sails, and drive before it, waiting a change. All their care then is only to keep off from shore; for they are so made that they cannot sink at sea. These rafts carry 60 or 70 tuns of goods and upwards; their cargo is chiefly wine, oile, flower, sugar, *Quito*-cloth, soap, goat-skins drest, &. The float is managed usually by 3 or 4 men, who being unable to return with it against the trade-wind, when they come to *Panama* dispose of the goods and bottom together; getting a passage back again for themselves in some ship or boat bound to the port they came from; and there they make a new bark-log their next cargo.

Dampier never understood the guara system of steering the ship. His observations focused more on the upper part of the raft than on the

Todo su cuidado entonces es solamente guardarse de la orilla; porque se hacen de tal manera que no pueden hundirse en el mar. Estas balsas transportan 60 o 70 toneladas de mercancías o más; su carga es principalmente vino, aceite, flores, azúcar, telas de Quito, jabón, pieles de cabra, etc. La nave flotante es manejada generalmente por 3 o 4 hombres, que no pudiendo volver con él contra el viento, cuando vienen a Panamá disponen de las mercancías y del fondo juntos; consiguiendo un pasaje de nuevo para sí mismos en algún barco o bote con destino al puerto de donde vinieron; y allí hacen una nueva balsa de troncos para su carga siguiente. [Traducido del original en inglés]

Dampier nunca entendió el sistema de guaras para gobernar la nave. Sus observaciones se fijaron más en la parte superior de la balsa que en la inferior. Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748: 264) contradicen a Dampier cuando afirman que la balsa «navega y bordea cuando tiene viento contrario, lo mismo que cualquiera de quilla». Véase el bolinero E del facsímil de Juan & Ulloa. Es más, en 1813, Porter —como veremos en breve— consigna viajes regulares de Guayaquil a Lima en balsa de troncos (*cf.* Hall 1833: 95). Ese trayecto va contra la corriente y el viento. Consecuentemente, había navegación con el viento en contra. De igual manera, podemos dar crédito al capitán de Byam, cuando explica sobre las balsas: «whenever they have to go to the south of Guayaquil, the wind is almost always contrary, they have to work, tack and tack, to windward» (Byam 1850: 202), esto es, ‘siempre que tienen que ir al sur de Guayaquil, el viento es casi siempre contrario, tienen que trabajar, virar y virar, a barlovento’. El virar y virar equivale a navegar de bolina o en zigzag. Esto se hace para ir contra el viento. Cuando se afirmaba,

lower part. Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748: 264) contradict Dampier when they state that the raft «sails and jibes when it has a contrary wind, just like any other keeled one». See Bolero E of the Juan & Ulloa facsimile. Moreover, in 1813 Porter —as we shall see shortly— commissions regular voyages from Guayaquil to Lima by log raft (*cf.* Hall 1833: 95). This route goes against the current and the wind. Consequently, there was sailing against the wind. We can also give credit to Byam’s captain when he explains about the rafts: «Whenever they have to go south of Guayaquil, the wind is almost always contrary, they have to work, tack and tack, to windward» (Byam 1850: 202). Tacking and tacking is equivalent to sailing in a bowline or zigzag. This is done to sail against the wind. For example, when it was affirmed that Taycanamo came from Tumbes, it was because of the type of vessel in which he arrived in Trujillo since rafts came to Chimor from the north. The traders may sell the logs in Panama, but this does not mean they did not know how to sail against the wind.

Dionisio de Alsedo (1741: 63) describes the woods used for the construction of these ships: balsa wood «is more flexible and lighter than cork», which is «joined with strong vines and as strong as tarred hemp rope»; on top of this, «another plane of cedar quarters» is nailed, topped by pillars of «cedar or kapok» (*cf.* Ceiba wood was also used to build canoes, according to Cobo [1653] 1956: 264), and with light wood walls, as Alsedo (1741: 64) emphasizes the architecture on the rafts: «floating building, which is a portable house, with the divisions of living room, bedroom, pantry, and kitchen, adorned and provided with the necessary utensils and equipment for the service of many people». The Inca likely traveled in a comfortable ship. The news of

por ejemplo, que Taycanamo venía de Tumbes, era por el tipo de embarcación con la que arribó a Trujillo, toda vez que en efecto llegaban balsas desde el norte a Chimor. Que los comerciantes vendiesen los troncos en Panamá es posible, pero eso no implica desconocer la navegación contra el viento.

Dionisio de Alsedo (1741: 63) detalla las maderas con las que se construyen estas naves: el palo de balsa «es de madera más fofa y ligera que el corcho», la cual se une «con bejucos muy fuertes y tan constante como la cuerda de cáñamo alquitranado»; sobre estos se clava «otro plano con cuarterones de cedro», encabezados por pilares de «cedro o de ceibo» (*cf.* la madera ceiba se usaba también para elaborar canoas, de acuerdo con Cobo [1653] 1956: 264) y con maderas ligeras se hacen paredes, pues Alsedo (1741: 64) destaca la arquitectura sobre las balsas: «edificio flotante, que es una casa portátil, con los repartimientos de sala, dormitorio, recámara, despensa y cocina, adornadas y proveídas de los menajes y utensilios necesarios para el servicio de muchas personas». Es probable que el inca haya viajado en una nave con comodidades. La noticia de Alsedo trae novedades en la fabricación de las balsas en las que las cubiertas se clavan y las cuerdas se alquitranan. El acto de clavar las maderas sería propio de la época virreinal, pero el uso de alquitrán o petróleo sí era parte de la tecnología precolombina, como veremos.

Los naturalistas Jorge Juan y Antonio de Ulloa también se abocaron a caracterizar las balsas. Sobre su dimensión, los autores afirman que los troncos miden entre doce y trece tuesas (Juan & Ulloa 1748: 262). La palabra *tuesa* corresponde al galicismo *toesa*, que es una unidad de medida equivalente a casi dos metros: 1.946 metros para ser exactos (*DLE*: s.v.). Un tronco de trece toesas es de más de veinticinco metros (25.298 metros). El ancho

Alsedo brings novelties in the construction of rafts, in which the decks are nailed and the ropes are tarred. The act of nailing the wood would be typical of the viceroyalty, but the use of tar or oil was part of the pre-Columbian technology, as we will see.

The naturalists Jorge Juan and Antonio de Ulloa also characterized the rafts. Regarding their dimensions, the authors stated that the trunks measured between twelve and thirteen tuesas (Juan & Ulloa 1748: 262). The word *tuesa* corresponds to the Gallicism *toesa*, a unit of measurement equal to almost two meters: 1,946 meters to be exact (*DLE*: s.v.). A trunk of thirteen toesas is more than twenty-five meters (25.298 meters) long. The width of the logs was two and a half feet. The nine-trunk ships measured between twenty (6,096 meters) and twenty-four (7,3152 meters) feet. If the Inca had traveled in a ship twenty-five meters long and seven meters wide, the area of his vessel would have been 175 square meters, similar to a modern apartment.

As for the possible cargo (Juan & Ulloa 1748: 263), the rafts could carry between 400 and 500 quintals. The quintal is equivalent to 46 kilograms (*DLE*: s.v.). Four hundred quintals are 18400 kilograms (almost eighteen and a half tons) and five hundred quintals are 23000 kilograms (twenty-three tons). Thinking back, the *Relation Samano-Xerez* ([1528] 1937: 66) claimed that the rafts could carry up to thirty barrels. One barrel corresponds to five-sixths of a ton (*DLE*: s.v.), i.e. 833.33 kilograms. Thirty barrels are almost twenty-five tons. The cargo estimated by Samano-Xerez (twenty-five tons) is not far from the twenty-three tons of Jorge Juan & Antonio de Ulloa, who describe the chart by letters.

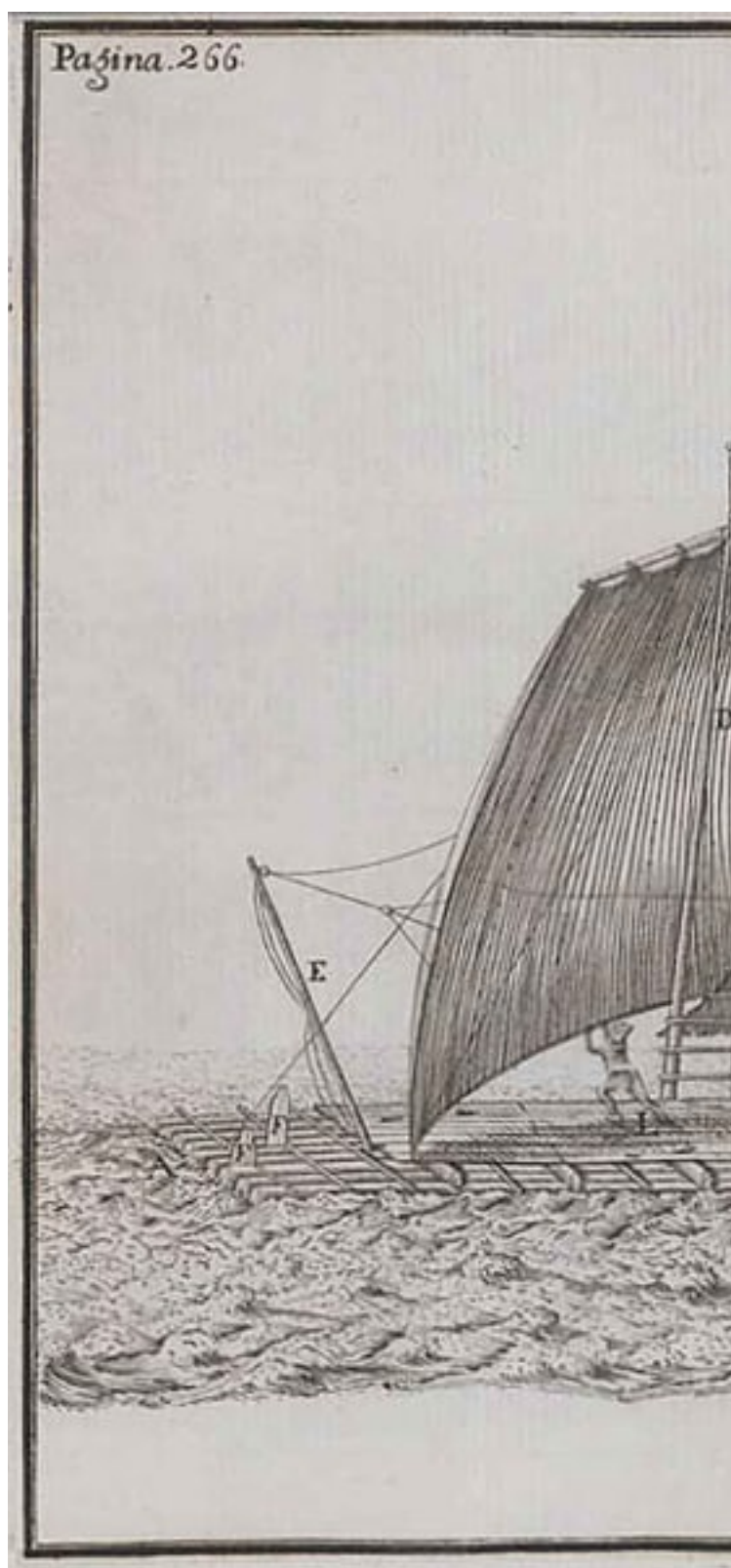
The L is for the floor or deck of reeds on which a shelter C (ramada or house) is built. Instead of a mast, a rafter D made of two mangroves

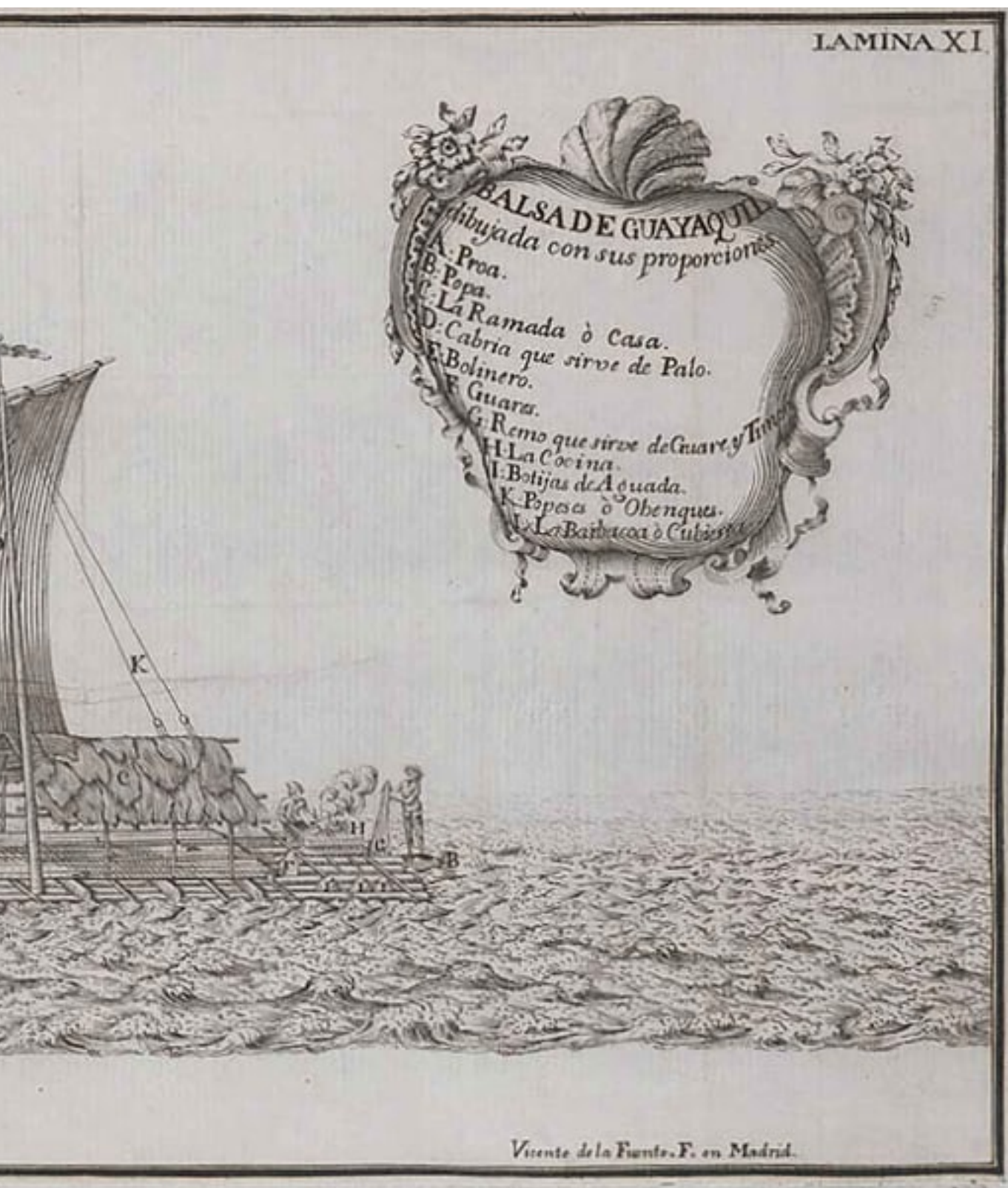
de los troncos era de dos y medios pies. Las naves de nueve troncos medían entre veinte (6.096 metros) y veinticuatro (7.3152 metros) pies. Si el inca hubiese viajado en una nave de veinticinco metros de eslora y siete metros de manga, el área de su embarcación habría sido 175 metros cuadrados, semejante al área de un departamento contemporáneo.

Sobre la carga posible (Juan & Ulloa 1748: 263), las balsas soportaban entre 400 y 500 quintales. El quintal equivale a 46 kilogramos (*DLE*: s.v.). Cuatrocientos quintales son 18400 kilogramos (casi dieciocho toneladas y media) y quinientos quintales son 23000 kilogramos (veintitrés toneladas). Rememorando, la *Relación Sámano-Xerez* ([1528] 1937: 66) aseveraba que las balsas podían cargar hasta treinta toneles. El tonel equivale a cinco sextos de una tonelada (*DLE*: s.v.), es decir, 833.33 kilogramos. Treinta toneles corresponden a casi veinticinco toneladas. La carga estimada por Sámano-Xerez (veinticinco toneladas) no dista de las veintitrés toneladas de Jorge Juan & Antonio de Ulloa, quienes describen el gráfico mediante letras.

is used. If the raft has two sails, another rafter is used. In Spilbergen's picture, the raft has two sails, but it appears that there is a mast with two sections connected by ropes, as if they were entenas and not cabrias. Other letters in the image are the bolinero E, a line on the headsail to receive the wind better. The guares F are boards three to four rods long (the pole is between 768 and 912 millimeters, according to the *DLE*: s.v.) to guide the raft, either upwind or downwind: «they are placed vertically in the back or stern, and in the front or bow, between the main masts of the raft; in this way, and by some of them going deep into the water, and others taking something out, they bring the raft to orce, arrive, turn on board, go forward or round, and hold the cape, according to the task for the attempt» (Juan & Ulloa 1748: 264). The letter G is an oar, which is a guare and rudder. The galley or hearth is H. The water jugs seen in the stern area, on the port side, are given the letter I. The letter K would refer to the stern or shroud as synonyms. Both terms refer to ropes that hold the masts of the sails, but the sterns complement the function of the shrouds (*DLE*: s.v.). Here is the illustration from Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748: 266):

La L se destina al piso o cubierta de cañas, sobre el cual se construye un cobertizo (ramada o casa) C. En lugar de un mástil, se emplea una cabria D compuesto por dos mangles. Si la balsa posee dos velas, se utilizan otra cabria. En la imagen de Spilbergen, la balsa cuenta con dos velas, pero parece que sí hubiese un palo de dos secciones unidas por cuerdas como si fuesen entenas, y no sendas cabrias. Otras letras en la imagen son el bolinero E, que es un cabo en la vela de proa para que reciba mejor el viento. Las guares F son unas tablas de tres a cuatro varas de largo (la vara posee entre 768 y 912 milímetros, de acuerdo con el *DLE*: s.v.) para guiar la balsa, ya sea con el viento a favor o en contra: «se acomodan verticalmente en la parte posterior o popa, y en la 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 orce, arrije, vire de bordo, por delante o en redondo, y se mantenga a la capa, según conviene la faena para el intento» (Juan & Ulloa 1748: 264). La letra G es un remo que sirve como guare y timón. La cocina u hogar es H. Las botijas de agua que se ven en la zona de la popa, a babor, reciben la letra I. La letra K referiría al popés o al obenque como sinónimos. Ambos conceptos remiten a cabos que sujetan los palos de las velas, pero el popés en realidad complementa la tarea del obenque (*DLE*: s.v.). He aquí la imagen de Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748: 266):





Facsímil 18: Balsa de Jorge Juan & Antonio de Ulloa. Jorge Juan & Antonio de Ulloa. *Relación histórica del viage a la América meridional*. Dominio público.

Facsimile 18: Raft by Jorge Juan & Antonio de Ulloa. Jorge Juan & Antonio de Ulloa. *Relación histórica del viage a la América meridional*. Public domain.

Hay ciertas curiosidades en el facsímil anterior que vale la pena comentar. La proa ya no tiene la configuración de mano, con un tronco central más largo y troncos de menor dimensión, a medida que se disponían hacia los lados. La popa B cuenta con un tronco central más largo, donde está parado el timonel. La ramada o casa C —a guisa de toldo— es más sencilla que aquella de los facsímiles de Humboldt (1910) o Pâris (1841). Tal simplicidad inclina a pensar en una balsa de tamaño mediano, en la que no habría sido usual pernoctar. La cabria D se identifica con los palos de las naves occidentales por su función. El bolinero E permite variar el ángulo de la vela y navegar de bolina o en zigzag, para ir en contra del viento. Las guaras F están adelante y atrás de la embarcación, cumpliendo la doble y simultánea función de quillas y timón. El remo G es la guara que los autores destacan como timón, aunque en realidad las guaras no solamente cumplían esa misión. Más bien, tal elemento actuaba en conjunción con un sistema completo de guaras y no de manera aislada. La cocina H está en el mismo lugar, en el que la describe William Dampier (1697). Las botijas de aguada I se perciben con dificultad. La *aguada* es la provisión de agua, en este caso, de un «buque» (*DLE*: s.v.). Tales botijas están en la popa y no es difícil confundirlas con las guaras. Popés y obenques son simples cabos de una embarcación. Finalmente, resulta llamativa la sinonimia entre barbacoa y cubierta L. Los tres marineros que gobiernan la nave coinciden con el número de tripulantes que Hutchinson (1873: 218) asignará a las balsas.

El lexicógrafo Antonio de Alcedo (1788: 319-320) complementa lo dicho por los naturalistas españoles Jorge Juan & Antonio de Ulloa con respecto de las guaras o guares,

There are certain curiosities in the above facsimile that deserve comment. The bow no longer has the hand configuration, with a longer central trunk and smaller logs as they were arranged to the sides. Stern B has a longer central trunk where the helmsman stands. The ramada or house C—a canopy—is simpler than the Humboldt (1910) or Pâris (1841) facsímiles. This simplicity suggests a medium-sized raft on which it would not have been customary to spend the night. The rafter D is identified by its function with the masts of the western ships. The bolinero E makes it possible to vary the angle of the sail and to sail in a bowline or a zigzag to sail against the wind. The spars F are located in the front and back of the boat and fulfill the double and simultaneous function of a keel and rudder. The oar G is the guara, which the authors emphasize as a rudder, although in reality, the guaras did not only perform this function. Rather, this element acted in conjunction with a complete system of rudders and not in isolation. Galley H is located in the same place described by William Dampier (1697). The botijas of water I are difficult to see. Such botijas are located in the stern, and it is not difficult to confuse them with the guaras. Sterns and shrouds are simple lines of a ship. Finally, the synonymy between the barbacoa and the deck L is striking. The three sailors who steer the vessel correspond to the number of crew members that Hutchinson (1873: 218) will assign to the rafts.

The lexicographer Antonio de Alcedo (1788: 319-320), in the fourth volume of his illustrated *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales* o América, completes what the Spanish naturalists Jorge Juan & Antonio de Ulloa have said about the guaras or guares, which he considers a complete innovation in the art of navigation:

a las que considera una cabal innovación en el arte de la navegación, en el tomo cuarto de su ilustrado *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América*:

navegan con vela, añadiendo a la embarcación un embono de quilla postiza que enmienda el plano y la asegura de no volcarse, poniéndole una extraordinaria especie de timón llamada guare no conocida en ninguna parte, y es una unión de cinco tablas de otras tantas varas de largo cada una, y media de ancho, que introducida en el agua entre los palos que forman el plan por la parte de la popa a correspondencia de la punta de proa le manejan muy fácilmente con una caña, lo cual la hace de sutil gobierno, segura a la bolina y pronta para montar los rollos del mar, aunque vaya sobrecargada del ordinario peso de 200 a 300 arrobas en costales de harina, tercios de lienzos y bayetas, y cajones de conservas y frutas de tierra (...)

La vara oscilaba entre 768 y 912 milímetros (*DLE*: s.v.). En promedio, son 84 cm. Cinco varas serían aproximadamente cuatro metros con veinte centímetros de largo, mientras media vara equivaldría a cuarenta y dos centímetros de ancho. A esas dimensiones se aproximarían las guaras descritas por Antonio de Alcedo. Los navegantes anglosajones decimonónicos —como se verá— compartirán el punto de vista de Alcedo y de Jorge Juan & Antonio de Ulloa, respecto de las guaras, que cumplían simultáneamente la función de quilla y de timón.

Por lo que toca a la carga: una arroba es 11.502 kg (*DLE*: s.v.). Redondeando cantidades, doscientas arrobas son 2300 kg (casi dos toneladas y un tercio) y trescientas equivalen a 3450 kg (casi tres toneladas y media). Esta capacidad de carga difiere demasiado del

They move with sail, adding to the boat an embouchure of a false keel that corrects the plane and ensures that it does not capsize, putting an extraordinary kind of rudder called guare not known anywhere. The false keel is a union of five boards as many rods long each and half wide, which, when introduced into the water between the masts that form the plan on the stern side at the bow end, is very easily handled with a tiller, which makes it of subtle steering, safe to the bow and ready to ride the rolls of the sea, although the raft is overloaded with the ordinary weight of 200 to 300 arrobas in sacks of flour, thirds of linen and cloths, and boxes of preserves and fruits of the land (...).

The pole ranged between 768 and 912 millimeters (*DLE*: s.v.). The average is 84 cm. Five poles would be about four meters and twenty centimeters long, while half a pole would be forty-two centimeters wide. The guaras described by Antonio de Alcedo would be close to these dimensions. Nineteenth-century Anglo-Saxon navigators—as we shall see—will share the view of Alcedo and Jorge Juan & Antonio de Ulloa regarding the guaras, which simultaneously fulfilled the function of keel and rudder.

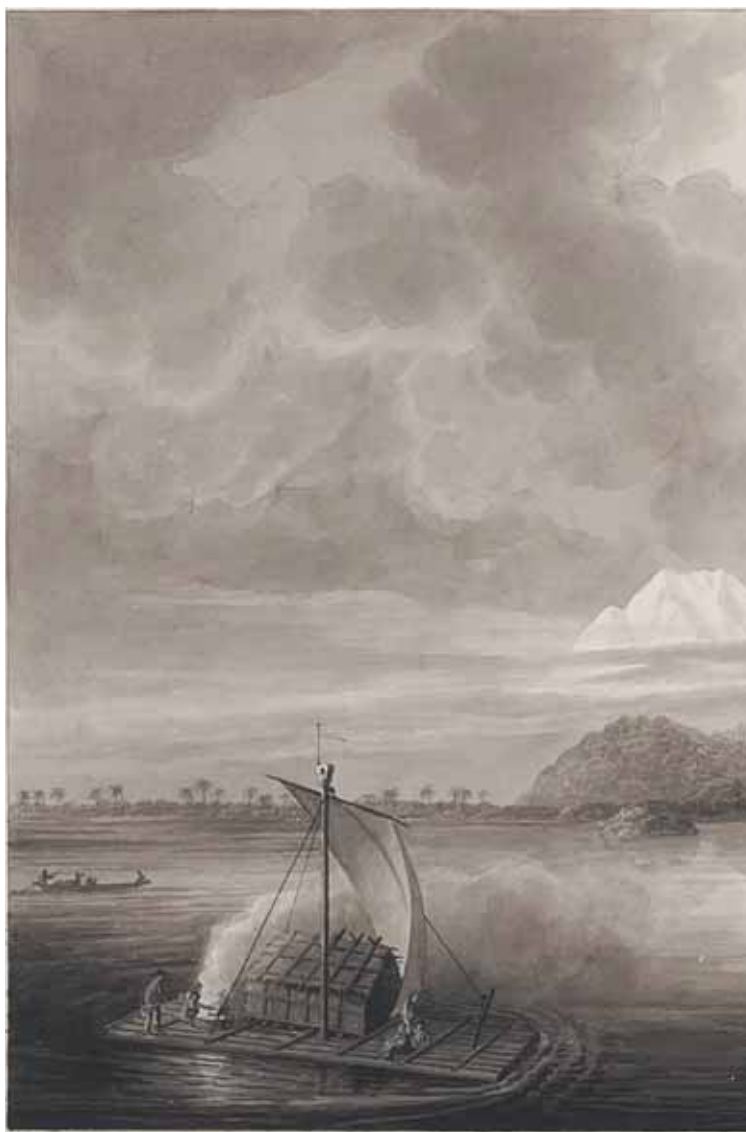
As for the load: one arroba is 11,502 kg (*DLE*: s.v.). To round up, two hundred arrobas are 2300 kg (almost two and a third tons) and three hundred are 3450 kg (about three and a half tons). This capacity differs too much from the range between eighteen and a half tons and twenty-three tons calculated by Juan & Ulloa. Perhaps all these authors had in mind rafts of different dimensions.

The raft seen by Antonio de Alcedo was probably similar to the one drawn by Fernando Brambila for the Malaspina expedition around

rango entre dieciocho toneladas y media, y veintitrés toneladas que calcularon Juan & Ulloa. Quizás todos estos autores hayan tenido en mente balsas de dimensiones diversas.

Es probable que la balsa que viera Antonio de Alcedo fuese semejante a la que Fernando Brambila dibujó para la expedición Malaspina hacia 1790, cuya representación en pluma y aguada sepia (tipo de representación pictórica, no confundir con aguada en tanto provisión de agua) corresponde al Golfo de Guayaquil, con el volcán Chimborazo al fondo. La balsa americana se observa en la parte inferior izquierda y tiene el hogar prendido en la misma ubicación en la que lo describieran Dampier (1697) y Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748). La balsa parece tener un mástil, en vez de una cabria para sujetar la gran vela que la impulsa. Esta aguada se encuentra custodiada en el Museo de América de Madrid, institución que gentilmente concedió los permisos para reproducir la imagen:

1790, whose representation in pen and sepia gouache (not to be confused with gouache as a watercolor) corresponds to the Gulf of Guayaquil, with the Chimborazo volcano in the background. The American raft is seen in the lower left and has the hearth attached in the same place described by Dampier (1697) and Jorge Juan & Antonio de Ulloa (1748). The raft appears to have a mast, rather than a rafter, to hold the large sail that propels it. This gouache is in the Museo de America in Madrid, an institution that kindly granted permission to reproduce the image:



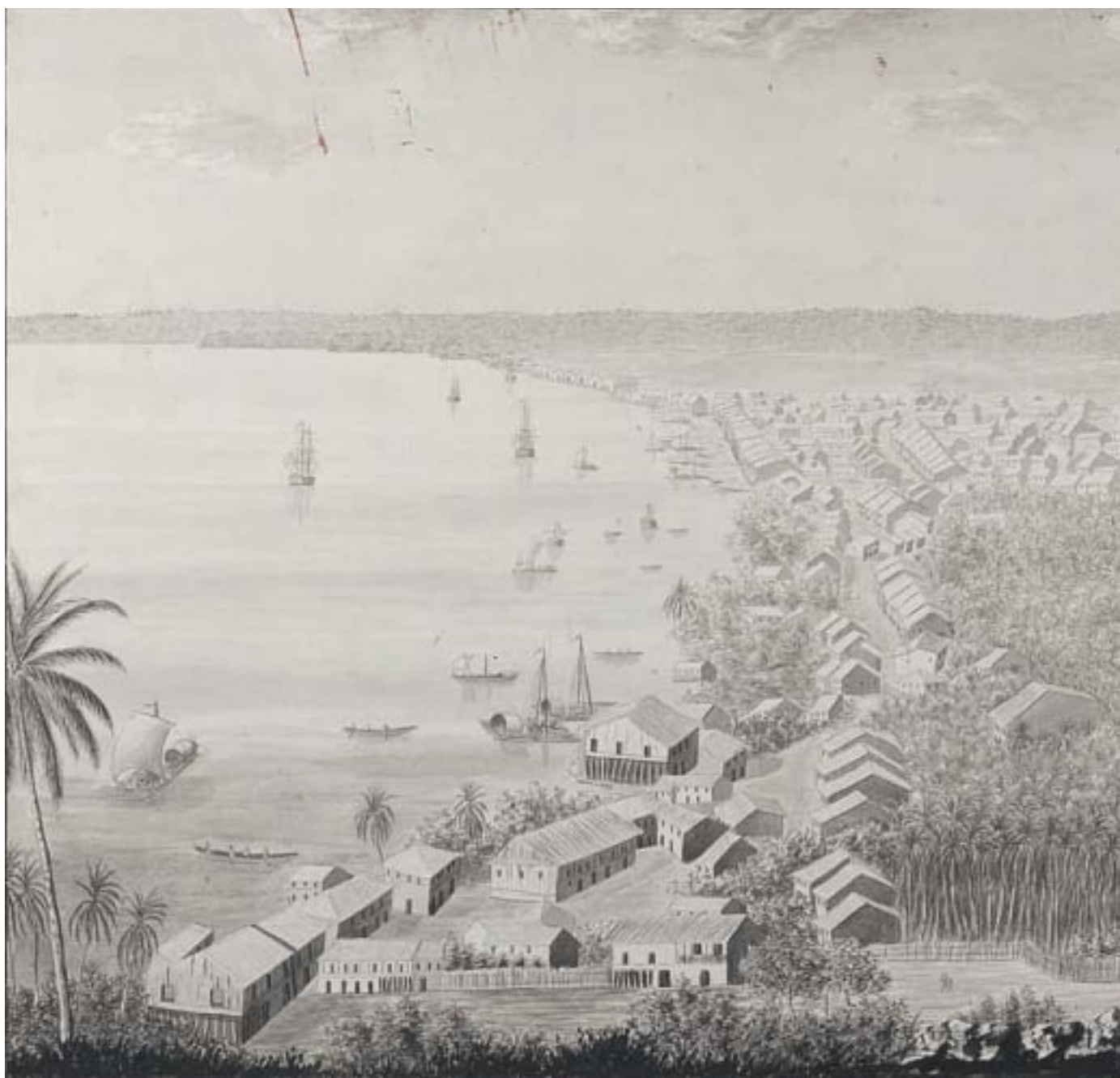


Facsímil 19: Golfo de Guayaquil por
Fernando Brambila, aguada y pluma hecha
para la expedición Malaspina (1789-1794). ©
Museo de América, Madrid (MAM 02208).
Fotografía: José Luis Municio.

Facsimile 19: Gulf of Guayaquil by
Fernando Brambila, Drawing for the
Malaspina Expedition (1789-1794). ©
Museo de América, Madrid (MAM 02208).
Photography: Jose Luis Municio.

El marinero José Cardero de la expedición Malaspina también dibujó con pluma y aguada sepia —desde el cerro Santo Domingo— la ciudad nueva y vieja de Guayaquil en la desembocadura del río Guayas, donde interactúan las balsas con distintos tipos de naves. Si bien la representación de las balsas es distante, la imagen permite verlas en contexto:

The sailor Jose Cardero of the Malaspina expedition also drew with pen and sepia gouache —from the hill of Santo Domingo— the new and old city of Guayaquil at the mouth of the Guayas River, where the rafts interact with different types of ships. Although the representation of the rafts is distant, the image allows them to be seen in context:





Facsímil 20: Vista de Guayaquil por José Cardero, dibujo para la expedición Malaspina (1789-1794).

© Museo de América, Madrid (MAM 02207).
Fotografía: José Luis Municio.

Facsimile 20: Guayaquil Overview by Jose Cardero, Drawing for the Malaspina Expedition (1789-1794).

© Museo de América, Madrid (MAM 02207). Photography: Jose Luis Municio.

La distancia no impide, con todo, ver las cabrias de las balsas; a diferencia del mástil de la imagen anterior. El siglo XVIII se despide con dos imágenes de balsas pequeñas destinadas a la pesca (sin velamen), gracias al afán enciclopedista del obispo de Trujillo Jaime Baltasar Martínez Compañón (1790: E. 125, E. 126):

The distance, however, does not prevent us from seeing the capstans of the rafts, unlike the mast in the previous picture. The eighteenth century ends with two images of small rafts for fishing (without sails), thanks to the encyclopedic zeal of the Bishop of Trujillo Jaime Baltasar Martinez Compañón (1790: E. 125, E. 126):



Facsimil 21: Indios pescando con chinchorro de Martínez Compañón. Estampa E.125, reproducida con permiso del Consejo de Administración del Patrimonio Nacional ©, que es titular sobre los derechos de esta imagen.

Facsimile 21: Indians Fishing with Chinchorro by Martínez Compañón. Stamp E.125, Facsimile reproduced with permission of the Consejo de Administración del Patrimonio Nacional ©, which owns the rights to this image.

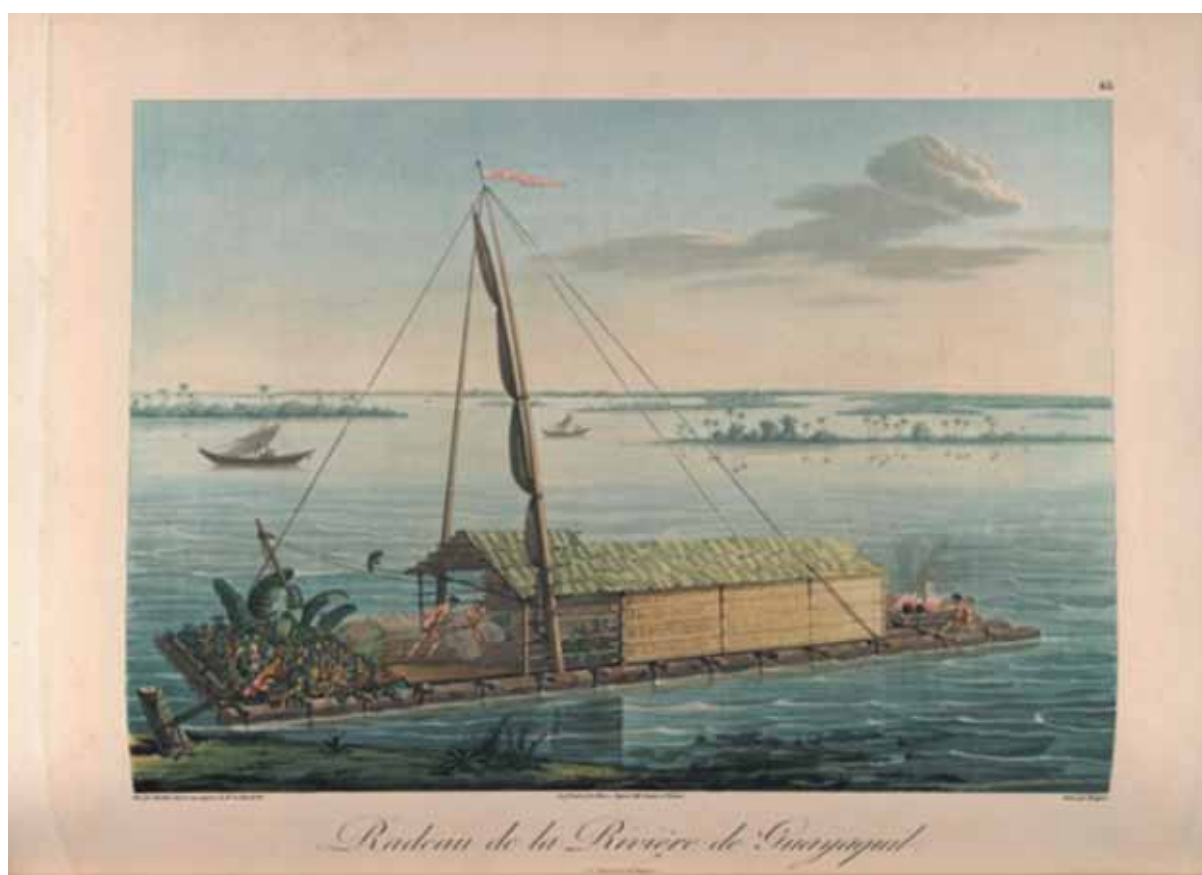


Facsímil 22: Indios pescando con redes de Martínez Compañón. Estampa E. 126, reproducida con permiso del Consejo de Administración del Patrimonio Nacional ©, que es titular sobre los derechos de esta imagen.

Facsimile 22: Indians Fishing with Nets by Martínez Compañón. Stamp E. 126. Facsimile reproduced with permission of the Consejo de Administración del Patrimonio Nacional ©, which owns the rights to this image.

El siglo XIX nos regala el grabado número 63 sobre una balsa de Guayaquil propulsada por velas, para ilustrar la obra de Alexander von Humboldt (1810), con el título de *Radeau de la Rivière de Guayaquil* ('Balsa del Río Guayaquil'). He aquí el facsímil:

In the nineteenth century, we have engraving number 63 of a Guayaquil raft propelled by sails, to illustrate Alexander von Humboldt's work (1810), entitled *Radeau de la Rivière de Guayaquil* ('Raft of the Guayaquil River'). Here is the facsimile:



Facsímil 23: 'Balsa del río Guayaquil'.
Alexander von Humboldt. *Vues des
cordillères, et monumens des peuples
indigènes de l'Amérique*. Dominio público.

Facsimile 23: 'Guayaquil River Raft'.
Alexander von Humboldt. *Vues des
cordillères, et monunens des peuples
indigènes de l'Amérique*. Public domain.

Humboldt (1810: 295-296) proporciona la siguiente explicación en francés (lengua de cultura en el siglo XIX), cuya traducción se brinda a continuación:

Ce dessin offre le doublé intérêt de présenter un groupe de fruits de la zone équinoxiale, et de faire connaître la forme de ces grands radeaux (*balzas*), dont les Péruviens se servent depuis les temps les plus reculés sur les côtes de la mer du Sud et à l'embouchure de la rivière de Guayaquil. Le radeau, chargé de fruits, est figuré au moment où il est mis à l'ancre dans la rivière. On distingue, vers la proue, des ananas, les drupes pyriformes de l'Avocatier, les baies du *Theophrasta longifolia*, des régimes de banane, et des fleurs de Passiflore et de *Lécythes* ombragées de feuilles d'*Heliconia* et de Cocotier. Les radeaux employés, soit pour la pêche, soit pour le transport des marchandises, ont seize à vingt-cinq mètres de long ; ils sont composés de huit à neuf solives d'un bois très-leger.

Este dibujo ofrece el doble interés de presentar un grupo de frutas de la zona equinoccial, y de hacer conocer la forma de las grandes balsas, de las cuales se servían los peruanos desde tiempos pretéritos en las costas de la mar del Sur y en la desembocadura del río Guayaquil. La balsa, cargada de frutas, aparece en el momento en el que se mete el ancla en el río. Hacia la proa se distinguen piñas, las drupas piriformes del aguacate, las bayas de *theophrasta* de hoja larga, los racimos de plátano y las flores de pasiflora y jícara sombreadas con hojas de *heliconia* y coco. Las balsas que se utilizan, ya sea para pescar o para transportar mercancías, tienen entre dieciséis y veinticinco metros de largo; están formadas por ocho o nueve viguetas de madera muy ligera.

Humboldt (1810: 295-296) gives the following explanation in French (the cultural language of the nineteenth century), which is translated below:

Ce dessin offre le doublé intérêt de présenter un groupe de fruits de la zone équinoxiale, et de faire connaître la forme de ces grands radeaux (*balzas*), dont les Péruviens se servent depuis les temps les plus reculés sur les côtes de la mer du Sud et à l'embouchure de la rivière de Guayaquil. Le radeau, chargé de fruits, est figuré au moment où il est mis à l'ancre dans la rivière. On distingue, vers la proue, des ananas, les drupes pyriformes de l'Avocatier, les baies du *Theophrasta longifolia*, des régimes de banane, et des fleurs de Passiflore et de *Lécythes* ombragées de feuilles d'*Heliconia* et de Cocotier. Les radeaux employés, soit pour la pêche, soit pour le transport des marchandises, ont seize à vingt-cinq mètres de long ; ils sont composés de huit à neuf solives d'un bois très-leger.

This drawing has the double interest of presenting a group of fruits of the equinoctial zone and of showing the shape of the large rafts that the Peruvians have used since ancient times on the coasts of the South Sea and at the mouth of the Guayaquil River. The raft, loaded with fruits, appears when anchoring in the river. Towards the bow, pineapples, pyriform drupes of the avocado, long-leaved *theophrasta* berries, banana bunches, and passion and jicaro flowers are distinguished, shaded by *heliconia* and coconut leaves. The rafts, used for fishing or transporting goods, are between sixteen and twenty-five meters long and made of eight or nine very light wooden beams.

La alusión de Humboldt a los peruanos es porque Guayaquil pertenecía al virreinato del Perú. En 1810, Ecuador no existía. La lectura de autores decimonónicos permite conocer una realidad que escapa hoy al conocimiento cotidiano. En 1813, el comercio en balsas unía las localidades de Guayaquil —al extremo norte del virreinato peruano— con el puerto de Huacho, cerca de Lima. Véase el siguiente mapa:

Humboldt's reference to the Peruvians is because Guayaquil was part of the Viceroyalty of Peru. Ecuador did not exist in 1810. Reading nineteenth-century authors allows us to learn about a reality that today escapes everyday knowledge. In 1813, rafting connected the cities of Guayaquil —at the extreme north of the Peruvian Viceroyalty— with the port of Huacho near Lima. See the map below:



Mapa 13: Comercio de Guayaquil a Huacho. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 13: Trade from Guayaquil to Huacho. Map prepared by the author for EY (2024).

El siglo XIX cuenta con el testimonio de buen número de marinos anglosajones en las costas peruanas, que usualmente navegaban con barcos de guerra como «Pedro por su casa», lo que demuestra el casi nulo interés por la seguridad tanto en el periodo virreinal, como en la época republicana. Así, en las inmediaciones de Paita, el marino norteamericano David Porter ([1813] 1971: 45-46) documentó el avistamiento de un par de balsas a vela:

Yo había creído al comienzo que eran balsas de pescadores de Paita, pero me sorprendió que se hubieran aventurado a navegar a una distancia tan grande de tierra, y así como estábamos, cuando les hablamos, alrededor de siete leguas mar adentro, me indujo a visitarlos por su apariencia extraña. Siguiendo la marcha, me enteré, para mi sorpresa, que eran de Guayaquil, con cargas de cacao, destinadas a Huacho, un puerto cercano a Lima y que ya habían salido del puerto hacía treinta días. Estaban desprovistos de agua y no tenían otras provisiones a bordo que unos cuantos plátanos podridos. Nosotros, sin embargo, observamos un número de huesos y pedazos de peces esparcidos alrededor de las balsas. lo que nos llevó a pensar que estaban habilitadas para pescar en abundancia, y que los peces sin duda seguían a la embarcación para coger los animalitos y las hierbas que se mostraban entre las maderas.

De Guayaquil a Paita hay 370 km. La velocidad era de 12.33 km diarios, considerando treinta días de travesía. Sorprende la distancia del viaje de Guayaquil a Huacho, pero los tripulantes (apud Porter [1813] 1971: 46) manifestaron la alta frecuencia de tales viajes (*cf.* Dampier 1697: 142-143). La pregunta es desde cuándo. Quizás desde el siglo XVII, Joseph de Arriaga (1621: 31) informa de balsas en Huacho:

The presence of many Anglo-Saxon sailors along the Peruvian coast in the nineteenth century, usually sailing warships as if they were at home, demonstrates the almost total lack of concern for safety during both the viceregal and republican periods. For example, the North American navigator David Porter ([1813] 1971: 45-46) documented the sighting of a pair of sailing rafts near Paita:

At first, I believed them to be fishermen's rafts from Paita, but I was surprised that they had ventured to sail at so great a distance from land, and as we were about seven leagues out to sea when we talked with them, I was induced by their strange appearance to visit them. I was astonished to learn that they were from Guayaquil, with a cargo of cocoa, bound for Huacho, a port near Lima, and that they had left the port thirty days before. They had no water or food on board except a few rotten bananas. However, we observed several bones and pieces of fish scattered about the rafts, which led us to believe that they were equipped for abundant fishing and that the fish undoubtedly followed the boat to catch the small animals and weeds that appeared between the timbers.

The distance from Guayaquil to Paita is 370 km. The speed was 12.33 km per day, considering thirty days of travel. The distance of the voyage from Guayaquil to Huacho is surprising, but the crewmen (apud Porter [1813] 1971: 46) stated the high frequency of such voyages (*cf.* Dampier 1697: 142-143). The question is since when? Perhaps since the seventeenth century, when Joseph de Arriaga (1621: 31) reported rafts in Huacho:

Y en el pueblo de Huacho cuando iban por el guano a las islas, que son los farallones de Huaura, hacían un sacrificio derramando chicha en la playa, para que no se les trastornasen las balsas, precediendo los días de ayuno, y cuando llegaban a la isla adoraban a la huaca Huamancantac como al señor de guano, y le ofrecían ofrendas, para que les dejase tomar el guano, y en llegando al puerto ayunaban dos días, y luego bailaban, cantaban y bebían.

El hecho de que se cargase el guano inclina a pensar en la posibilidad de una balsa de troncos por su capacidad. Ahora bien, el comercio de Guayaquil en balsas de troncos hacia el sur está bien documentado. La siguiente cita del británico Basil Hall (1833: 93) lo prueba: «I have seen some [rafts] at Guayaquil of an immense size, formed of logs as large as a frigate's fore-mast. These are intended for conveying goods to Paita, and other places along shore», esto es, 'He visto algunas [balsas] en Guayaquil de un tamaño inmenso, formadas por troncos tan grandes como el palo de proa de una fragata. Están destinadas a transportar mercancías a Paita y a otros lugares de la costa'. Si bien la obra de Hall se publica en 1833, él arribó a Paita y Guayaquil los últimos días de 1821. Con los materiales que no entraron en su libro *Extracts from a Journal written on the Coasts of Chili, Peru, and Mexico in the Years 1820, 1821, 1822* se escribió *Fragments of Voyages and Travels*, donde informa sobre la balsa de troncos. En este trabajo se desarrolla el tema de las velas y las estructuras que las soportan (Hall 1833: 93):

La balsa lleva generalmente una sola vela grande, que se iza en lo que llamamos un par de poleas, formadas por dos palos que se cruzan en la parte superior, donde se amarran juntos. Es obvio que sería

And in the city of Huacho, when they went for guano to the islands that are the Farallones de Huaura, they made a sacrifice by pouring chicha on the beach so that the rafts would not be disturbed, before the days of fasting, and when they arrived at the island, they worshipped the Huaca Huamancantac as the lord of the guano and made offerings to him so that he would let them take the guano, and when they arrived at the port, they fasted for two days, and then they danced, sang and drank.

The fact that the guano was loaded suggests the possibility of a log raft because of its capacity. However, the trade from Guayaquil to the south on log rafts is well documented. The following quote from the British Basil Hall (1833: 93) proves it: «I have seen some [rafts] at Guayaquil of an immense size, formed of logs as large as a frigate's fore-mast. These are intended for conveying goods to Paita, and other places along shore». Although Hall's work was published in 1833, he arrived in Paita and Guayaquil in the last days of 1821. With the material that did not make it into his book *Extracts from a Journal written on the Coasts of Chili, Peru, and Mexico in the Years 1820, 1821, 1822*, he wrote *Fragments of Voyages and Travels*, in which he reports on the log raft. In this work, he develops the theme of sails and the structures that support them (Hall 1833: 93):

The balsa generally carries only one large sail, which is hoisted to what we call a pair of sheers, formed by two poles crossing at the top, where they are lashed together. It is obvious, that it would be difficult to step a mast securely to a raft in the manner it is done in a ship. It is truly astonishing to see how fast these singular vessels go through the water; but it is still more curious to observe how accurately they can be steered, and how effectively

difícil sujetar un mástil a una balsa de la forma en que se hace en un barco. Es realmente asombroso ver la velocidad con que estas singulares embarcaciones se desplazan por el agua; pero es aún más curioso observar la precisión con que pueden gobernarse y la eficacia con que pueden manejarse en todos los aspectos como cualquier embarcación ordinaria. [Traducido del original en inglés]

Respecto del mástil, vale ser prudente con las generalizaciones, pues datos anteriores como los de la relación de Sámano-Xerez ([1528] 1937: 66) o de Miguel de Estete ([1535] 1924: 18), e incluso posteriores como los de Morrell (1832: 120), Ruschenberger (1834: 391), Walpole (1849: 60), Byam (1850: 202), Coggeshall (1858: 477) o García (1863: 147) indican la presencia de balsas con mástiles; además hay que recordar que el escudo de Cristóbal Rodríguez (1538), la letra D de Spilbergen (1619) y la aguada de Fernando Brambila (1790) muestran lo que parece un mástil. Con todo, lo que llamó poderosamente la atención de Hall (1833: 94-95) —y no solamente como una curiosidad, sino como algo que podría incorporarse a la navegación general— era el sistema de guaras, el cual consiste —según lo explica Hall— en unas tablas que se insertan perpendicularmente a los troncos de la balsa en proa y popa hasta diez o doce pies (entre tres, y tres metros y medio, aproximadamente), dando estabilidad como una quilla, pero también maniobrabilidad como un timón. Al levantarse las tablas en proa o popa se conseguía virar en la dirección deseada, con una precisión que sorprendió a Hall (1833: 95) ante la maniobra de una balsa en Paita:

Nunca olvidaré la sensación producida en un barco que yo mandaba, una tarde en la costa del Perú, cuando nos dirigimos hacia la rada de Paita, tan célebre en el

they may be handled in all respects like any ordinary vessel.

With regard to the mast, one should be careful with generalizations, since earlier data such as those of the Samano-Xerez ([1528] 1937: 66) or Miguel de Estete ([1535] 1924: 18), and even later ones such as those of Morrell (1832: 120), Ruschenberger (1834: 391), Walpole (1849: 60), Byam (1850: 202), Coggeshall (1858: 477) or García (1863: 147) indicate the presence of rafts with masts. Moreover, it should be remembered that the coat of arms of Cristobal Rodriguez (1538), the letter D of Spilbergen (1619) and the aguada of Fernando Brambila (1790) show what looks like a mast. All in all, what caught Hall's attention (1833: 94-95) —not only as a curiosity, but as something that could be incorporated into general navigation— was the guaras system, which consisted, as Hall explained, of planks inserted perpendicular to the hulls of the raft at the bow and stern up to ten or twelve feet (between three and three and a half meters, approximately), giving stability like a keel but also maneuverability like a rudder. By lifting the boards at the bow or stern, it was possible to turn in the desired direction with a precision that surprised Hall (1833: 95) when he saw the maneuvering of a raft at Paita:

I never shall forget the sensation produced in a ship I commanded, one evening on the coast of Peru, as we steered towards the roadstead of Paita, so celebrated in Anson's voyage, and beheld an immense balsa dashing out before the land wind, and sending a snowy wreath of foam before her like that which curls up before the bow of a frigate in chase. As long as she was kept before the wind, we could understand this in some degree; but when she hauled up in order to round the point, and having made a stretch along shore, proceeded to tack, we could scarcely believe our eyes. Had the celebrated Flying Dutchman sailed past us, our wonder could hardly have been excited more.

viaje de Anson, y contemplamos una inmensa balsa que se precipitaba ante el viento de tierra, lanzando ante ella una nivea corona de espuma como la que se enrosca ante la proa de una fragata en persecución. Mientras se mantuvo a favor del viento, pudimos comprenderlo hasta cierto punto; pero cuando se encabritó para rodear la punta y, tras estirarse a lo largo de la costa, procedió a virar, apenas pudimos creer lo que veían nuestros ojos. Si el célebre Holandés Volador hubiera pasado a nuestro lado, nuestro asombro no habría podido ser mayor. [Traducido del original en inglés]

Las guaras actuaban como si hubiese más de un timón (uno en proa y otro en popa) y, por eso, la exactitud en la maniobra. La explicación de Hall sobre el gobierno de las balsas por medio de guaras pone, nuevamente, en cuestión lo afirmado por Dampier (1697) sobre la inoperancia de los marinos americanos que no eran capaces de navegar contra el viento. Spilbergen (1619) ya grafica en su dibujo D lo que serían las guaras. Es poco probable que los americanos aprendiesen a pilotar recién desde el siglo XIX, contando con el mismo sistema de gobierno con varios siglos de antelación.

Un detalle terminológico es que Hall (1833: 92) señala que en la costa hacia 1821 se denominaba «catamaran» a las balsas. Este dato es comprobado por Morrell (1832: 120) que también asevera que la nave en cuestión era conocida como tal: «well known on this coast by the term *catamaran*», o sea, ‘bien conocido en esta costa con el término *catamarán*’. En efecto, en 1823, el marino norteamericano Benjamin Morrell (1832: 120) visita las islas de Lobos de Tierra y Lobos de Afuera, observando las balsas de la población local, para describir de manera novedosa las velas y los palos que las sostienen:

The guaras acted as if there were more than one rudder (one at the bow and the other at the stern) and thus the accuracy of the maneuver. Hall's explanation of the rudder steering of the rafts again calls into question what Dampier (1697) said about the inability of American sailors to sail against the wind. Spilbergen (1619) already shows in his drawing D what the guaras would look like. It is unlikely that the Americans learned to steer only in the nineteenth century since they had the same system of government several centuries before.

A terminological detail is that Hall (1833: 92) points out that on the coast around 1821 rafts were called «catamaran». This fact is confirmed by Morrell (1832: 120), who also claims that the vessel in question was known as such: «well known on this coast by the term catamaran». In fact, in 1823, the North American navigator Benjamin Morrell (1832: 120) visits the islands of Lobos de Tierra and Lobos de Afuera, observes the rafts of the local population, and describes in a novel way the sails and the poles that support them:

In the middle there is raised a kind of box, three or four feet in height, for the better security of the mast, which is stepped in the center bottom log. They have likewise a short bowsprit rigged out forward, to which the tack of the sail is fastened. The latter is nearly square, and bent to a yard, by which it is hoisted to the mast, the halliards being bent on to the yard about one-third of the distance from the forward end; the other end, abaft the mast, being always the longest and the most elevated. The tack of the sail is then hauled down to the extremity of the bowsprit; and the after-leach, or sheet, is hauled aft, in the same manner as a ship's main-sheet.

En el centro se levanta una especie de caja, de tres o cuatro pies de altura, para mayor seguridad del mástil, que está escalonado en el tronco inferior central. También tienen un bauprés corto aparejado a proa, al que se sujeta el puño de amura de la vela. Esta última es casi cuadrada y se dobla en una verga, con la que se iza al mástil; las drizas se doblan en la verga a un tercio de la distancia desde el extremo de proa; el otro extremo, a popa del mástil, es siempre el más largo y el más elevado. A continuación, el puño de amura de la vela se iza hasta el extremo del bauprés, y la escota de popa se iza hacia popa, del mismo modo que la escota de mayor de un barco. [Traducido del original en inglés]

Lobos de Tierra está cerca al límite entre Piura y Lambayeque, mientras que Lobos de Afuera está casi a la altura de puerto Eten, en pleno Lambayeque. Quizás por coincidencia, una serie de viajeros comentan sobre las balsas lambayecanas. Precisamente de esa zona provienen las noticias del marino norteamericano George Coggeshall (1858: 477), quien recogió sus impresiones a fines de mayo de 1826, destacando la conexión que establecen las balsas con la costa lambayecana por la ausencia de puerto, los cuales son una infraestructura europea para los barcos con casco:

Afortunadamente, el tiempo continuó templado y bueno durante varios días, y desembarcamos todas nuestras mercancías con seguridad, utilizando las balsas que son propiedad y están tripuladas por los indios que residen cerca de la orilla del mar, y son muy expertos en el manejo de estas embarcaciones flotantes y boyantes. Sin la ayuda de estas balsas, podría haber poca o ninguna comunicación con la costa en esta parte de la costa peruana, donde no hay puertos en varios cientos de millas;

Lobos de Tierra is located near the border between Piura and Lambayeque, while Lobos de Afuera is almost at the level of Puerto Eten, in the middle of Lambayeque. Perhaps coincidentally, many travelers comment on the Lambayeque rafts. It is from this area that the North American sailor George Coggeshall (1858: 477), who collected his impressions at the end of May 1826, emphasizes the link that the rafts establish with the Lambayeque coast due to the absence of a port, which is a European infrastructure for hulled ships:

Fortunately, the weather continued mild and fair for several days, and we landed all our goods in safety, using the balsas which are owned and manned by the Indian watermen who reside near the sea-shore, and are very expert in the management of these buoyant, floating craft. Without the aid of these balsas, there could be little or no communication with the shore on this part of the Peruvian coast, where there are no harbors for several hundred miles; and thus all the goods that are landed or shipped from this part of the coast, are transported by the Indians on balsas. They are made in the following manner: by placing eight or ten large pieces of very light, buoyant wood, say about the size of a barrel, parallel with each other, tightly bound and secured together, then cross-pieces of smaller logs are laid amid ships, when a platform is erected of boards, over which are spread dry mats, and then a mast and sail to conform to the size of the balsa. They float very lightly and high out of the water, and are capable of carrying large cargoes. They are made large or small according to the taste or desire of those who make them. Thus, constructed and equipped, they ply up and down the coast to most of the neighboring towns and villages lying along the sea-shore in this part of Peru. They are admirably

y por lo tanto todas las mercancías que son desembarcadas o embarcadas desde esta parte de la costa, son transportadas por los indios en balsas. Se hacen de la siguiente manera: colocando ocho o diez piezas grandes de madera muy ligera y boyante, digamos del tamaño de un barril, paralelas entre sí, fuertemente atadas y aseguradas, luego se colocan piezas transversales de troncos más pequeños en medio de los barcos, cuando se erige una plataforma de tablas, sobre la que se extienden esteras secas, y luego un mástil y una vela que se ajusten al tamaño de la balsa. Flotan muy ligeros y altos fuera del agua, y son capaces de transportar grandes cargamentos. Se hacen grandes o pequeños según el gusto o el deseo de quienes los fabrican. Así, contruidos y equipados, recorren la costa hasta la mayoría de las ciudades y pueblos vecinos que se extienden a lo largo de la orilla del mar en esta parte del Perú. Están admirablemente adaptadas para desembarcar y zarpar a través del oleaje, donde ninguna otra embarcación podría vivir o estar a salvo en circunstancias similares. [Traducido del original en inglés]

Tras la descripción de rigor (número de troncos, disposición de los mismos, función de carga y comercio) de los autores occidentales, a quienes la embarcación en cuestión les llamaba poderosamente la atención, Coggeshall termina señalando la utilidad de la balsa para el entorno en el que se usaba, por ser superior a otras embarcaciones en semejantes circunstancias.

El oficial de la armada norteamericana Ruschenberger (1834), quien ya había comentado sobre las naves hechas de cuero de lobo de mar en el otrora litoral boliviano y sobre el caballito de totora en Huanchaco, también bosqueja sus impresiones sobre las

adapted to landing and going off through the surf, where no other boat could live or be safe under like circumstances.

After the usual description (number of trunks, their arrangement, cargo, and trade function) of the Western authors to whom the vessel in question attracted much attention, Coggeshall ends by pointing out the usefulness of the raft for the environment in which it was used, as it was superior to other vessels in similar circumstances.

The U.S. naval officer Ruschenberger (1834), who had already commented on the sea lion skins on the former Bolivian coast and the *caballito de totora* in Huanchaco, also sketches his impressions of the rafts. Ruschenberger (1834: 190) distinguishes the log rafts of Lambayeque from those of Coquimbo, Cobija, or Arica, which were made of sea lion skins, and from the *caballitos de totora* of Huanchaco. These rafts would travel thirty or forty miles from the coast (Ruschenberger 1834: 191). The ships left the beach with the help of oars: «The sail was now sufficient to urge us steadily through the surf into the open sea, aided by broad paddles, called rudders, which the Indians worked cheerly» (Ruschenberger 1834: 413); and then they sailed with the help of the guaras: «As we got into deep water, several short planks were forced down between the logs, giving steadiness, and, like the keel of a ship, keeping the balsa near the wind» (Ruschenberger 1834: 413).

The Peruvian sailor Aurelio Garcia y Garcia (1863: 147) confirms the experiences of Coggeshall and Ruschenberger when he affirms that the embarkation and disembarkation of passengers and goods are done using the Lambayecan rafts «and never in boats, by the seas so repeated and wooded breakers». Also of interest in Lieutenant

balsas. Ruschenberger (1834: 190) distingue las balsas de troncos lambayecanas de las de Coquimbo, Cobija o Arica, hechas de cueros de lobos; y de los caballitos de totora de Huanchaco. Estas balsas se alejarían entre treinta y cuarenta millas de la costa (Ruschenberger 1834: 191). Las naves salían de la playa con ayuda de remos: «The sail was now sufficient to urge us steadily through the surf into the open sea, aided by broad paddles, called rudders, which the Indians worked cheerly» (Ruschenberger 1834: 413), es decir, ‘La vela era ahora suficiente para impulsarnos con firmeza a través de las olas hacia mar abierto, ayudados por unos anchos remos, llamados timones, que los indios trabajaban alegremente’; y luego navegaban con el auxilio de las guaras: «As we got into deep water, several short planks were forced down between the logs, giving steadiness, and, like the keel of a ship, keeping the balsa near the wind» (Ruschenberger 1834: 413), esto es, ‘Al entrar en aguas profundas, se colocaron varios tablones cortos entre los troncos para dar estabilidad y, como la quilla de un barco, mantener la balsa cerca del viento’.

El marino peruano Aurelio García y García (1863: 147) ratifica las experiencias de Coggeshall y Ruschenberger, al afirmar que el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías se hace por medio de las balsas lambayecanas «y nunca en botes, por las mares tan repetidas y arbolada rompiente». También interesa en la descripción del teniente García lo dicho sobre los dos niveles paralelos troncos y maderas menores para formar plataformas a los tercios de la balsa, como en el dibujo D de Spilbergen (1619).

Otro testimonio decimonónico corresponde a Hutchinson (1873: 217-218), quien relata haber visto balsas en las playas de Chimbote,

García’s description is what is said about the two parallel levels of logs and smaller timbers to form platforms for the thirds of the raft, as in the drawing D de Spilbergen (1619).

Another nineteenth-century testimony corresponds to Hutchinson (1873: 217-218), who reports having seen balsas on the beaches of Chimbote, Huanchaco, and Pacasmayo; but he saw the first balsa sailing at sea in San Jose, Lambayeque. Despite a negative opinion about the comfort of this craft, Hutchinson (1873: 219), after using the raft to disembark on the beach, states that the movement was pleasant, without swaying or pitching; and that once past the waves on the shore, the boat was moored on land to prevent the vessel from being dragged by the current, as in the following photograph by Brüning, in which an anchor buried on the beach can be seen holding the raft:

Huanchaco y Pacasmayo; pero vio la primera balsa navegando en el mar en San José, Lambayeque. Pese a una opinión negativa sobre la comodidad de esta embarcación, Hutchinson (1873: 219) declara después de usar la balsa para desembarcar en la playa que el movimiento fue agradable, sin balanceos ni cabeceos; y que una vez pasada las olas de la orilla se amarraba la embarcación en tierra para evitar que la nave sea arrastrada por la corriente, como en la siguiente fotografía de Brüning, en la que se aprecia un ancla enterrada en la playa para sujetar la balsa:



Foto 5: Hans Heinrich Brüning retrata balsas que se cargan en Pimentel (1887).
© Museum am Rothenbaum (MARKK), Hamburg.

Photo 5: Hans Heinrich Brüning Portrays Rafts Being Loaded at Pimentel (1887).
© Museum am Rothenbaum (MARKK), Hamburg.

La región de Lambayeque, empero, no fue el único lugar donde se divisaron las balsas de troncos en el Pacífico. François Edmond Pâris (1841: imagen 129) trae una representación de las balsas de grandes dimensiones en Guayaquil:

The Lambayeque region was not the only place where log rafts were sighted in the Pacific. François Edmond Pâris (1841: fig. 129) shows the large rafts in Guayaquil:



Facsimil 24: *Jangadas* o balsas de Guayaquil. François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Dominio público.

Facsimile 24: *Jangadas* or Rafts from Guayaquil. François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Public domain.

Pâris (1841: imagen 128) no solamente consigna el bonito grabado anterior, sino que también muestra tres dibujos lineales, con vistas de frente, de perfil y de planta de las balsas, que muestran la disposición de los elementos en esta embarcación, explicando algunos de ellos en los siguientes términos (Pâris 1841: 448):

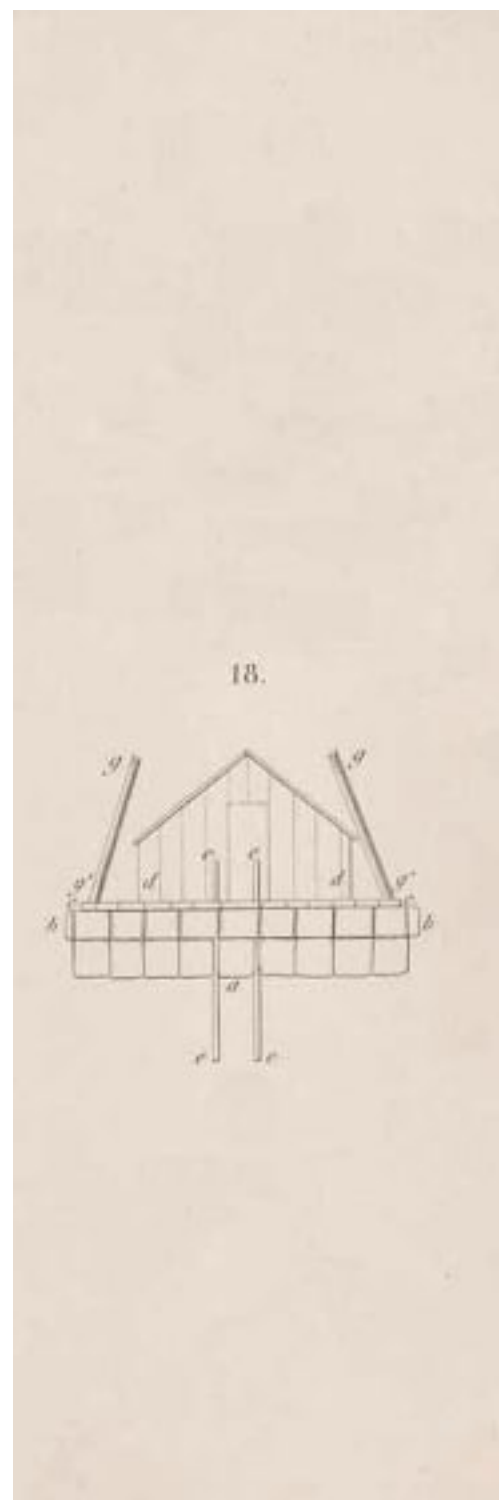
Pâris (1841: Fig. 128) not only provides the beautiful engraving above, but also shows three line drawings with frontal, profile and plan views of the rafts, showing the arrangement of the elements in this vessel and explaining some of them in the following terms (Pâris 1841: 448):

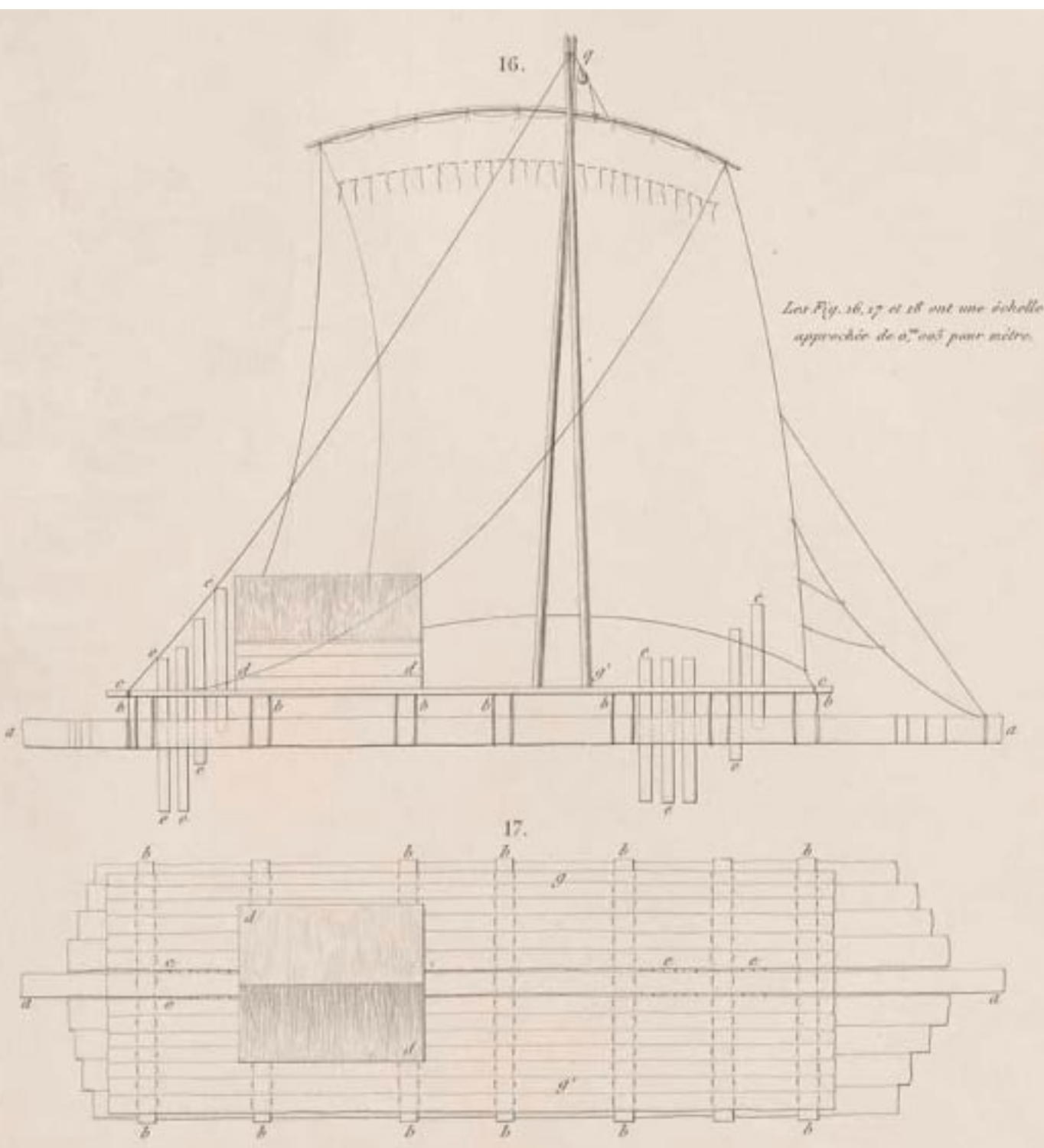
[O]n les attache avec des liures à des traverses *b b* du même bois, placées en dessus, qui supportent un pont *c c* de mauvaises planches, sur lesquelles on élève une cabane en joncs *d d*, couverte d'un toit de chaume de cocotier ; les dimensions de cette cabane dépendent de la nature de la cargaison, disposée sur le pont et maintenue au besoin par une balustrade de piquets attachés aux côtés.

Se atan con lazos a los travesaños *b b* de la misma madera, colocados en la parte superior, que sostienen una cubierta *c c* de tabloncillos endeblados, sobre la que se levanta una choza de juncos *d d*, cubierta con un techo de paja de coco; el tamaño de esta choza depende de la naturaleza de la carga, colocada sobre la cubierta y mantenida si es necesario por una balaustrada de estacas sujetas a los lados.

[O]n les attache avec des liures à des traverses *b b* du même bois, placées en dessus, qui supportent un pont *c c* de mauvaises planches, sur lesquelles on élève une cabane en joncs *d d*, couverte d'un toit de chaume de cocotier ; les dimensions de cette cabane dépendent de la nature de la cargaison, disposée sur le pont et maintenue au besoin par une balustrade de piquets attachés aux côtés.

They are tied with ties to crossbeams *b b* of the same wood, placed on top, which support a deck *c c* of flimsy planks, on which rises a hut of rushes *d d* covered with a roof of coconut thatch. The size of this hut depends on the nature of the load, placed on the deck and supported, if necessary, by a balustrade of stakes fastened to the sides.





Facsímil 25: Vistas de perfil (16), de planta (17) y posterior (18) de una balsa de troncos.

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Dominio público.

Facsimile 25: Profile (16), Plan (17), and Back (18) Views of a Log Raft.

François Edmond Pâris. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Public domain.

Los travesaños *b* corresponden a la descripción de Dampier (1697: 141), mientras que la cubierta *c* sería el segundo nivel, al que se habría referido el teniente García y García (1863: 147), cuando aludía a «otros palos en el mismo sentido que los de abajo». Los palos de abajo serían los troncos *a* y no los travesaños *b*, que no eran paralelos, sino perpendiculares. Así, las letras del dibujo lineal de Pâris corresponden a estas entidades:

- a* troncos mayores que flotan sobre el agua
- b* troncos que actúan como travesaño
- c* tablonos para formar una cubierta
- d* juncos para construir una choza
- e* guaras para guiar la nave
- g* cabria para sostener la vela

En los años cuarenta del siglo XIX, el infante británico George Byam (1850: 201) estuvo en Cabo Blanco (Piura), donde una balsa de troncos lo sorprendió por su vela agujereada, que no impedía su avance. Su capitán le explicó: «They then cross and recross the wood, until the middle is high enough above water to keep their provisions dry and their water fresh» (Byam 1850: 202), es decir, 'Entonces cruzan y vuelven a cruzar las maderas hasta que el centro está lo suficientemente alto sobre el agua para mantener sus provisiones secas y su agua fresca'. Valiéndome del esquema de Pâris, los troncos *a* son lo que se cruza con los *b*; y recruzan los troncos *b* con los tablonos de la cubierta *c*, sobre la línea de flotación. Por ende, las mercaderías están secas. La cubierta estaría a cuatro pies desde el agua: casi un metro con veinte centímetros (Walpole 1849:

The crossbeams *b* correspond to Dampier's description (1697: 141), while the deck *c* would be the second level to which Lieutenant García y García (1863: 147) would have referred when he alluded to «other poles in the same direction as those below». The poles below would be the trunks *a* and not the crossbeams *b*, which were not parallel but perpendicular. Thus, the letters in Pâris' line drawing correspond to these items:

- a* larger logs floating on the water
- b* logs used as a transom
- c* planks to make a deck
- d* Reeds to build a hut
- e* Spars to guide the ship
- g* Rafters to support the sail

In the forties of the nineteenth century, the British infantryman George Byam (1850: 201) was at Cabo Blanco (Piura), where a log raft surprised him by its leaky sail, which did not impede its progress. His captain explained: «They then cross and recross the wood, until the middle is high enough above water to keep their provisions dry and their water fresh» (Byam 1850: 202). According to Pâris's scheme, the logs *a* are what are crossed with the logs *b*; and the logs *b* are recrossed with the planks of the deck *c*, above the waterline. The goods are thus dry. The deck would be four feet from the water: almost one meter and twenty centimeters (Walpole 1849: 60). However, the steersman is not on platform *c* and is wet to the knees: «but the steersman aft is literally up to his knees in water» (Byam 1850: 202). In Juan & Ulloa's facsimile, the steersman is not on platform *c*, but on stem *a*. Byam's captain adds: «a few

60). Sin embargo, el timonel no se halla sobre la plataforma *c* y se moja hasta las rodillas: «but the steersman aft is literally up to his knees in water» (Byam 1850: 202), esto es, ‘pero el timonel de popa está literalmente hasta las rodillas en el agua’. En el facsímil de Juan & Ulloa, el timonel no se ubica sobre la plataforma *c*, sino sobre el tronco *a*. El capitán de Byam agrega: «a few planks are thrust straight down, to serve as a keel to make the craft hold her wind» (Byam 1850: 202), o sea, ‘algunos tablones son empujados hacia abajo, para servir como una quilla para hacer que la embarcación mantenga su viento’. El capitán pensaba que las guaras solo cumplían la función de quilla. Sabía que las balsas iban en zigzag, al navegar contra viento y marea; pero desconocía que para eso se empleaban tanto las guaras, como el bolinero *E* del facsímil de Juan & Ulloa. La guara no solo daba estabilidad como quilla, sino también maniobrabilidad como timón. En este punto, es mejor la explicación del teniente británico Walpole (1849: 60) sobre las falsas quillas en popa y proa, que al levantarlas y bajarlas mantenían la dirección e incluso podían avanzar sin mucho viento.

planks are thrust straight down, to serve as a keel to make the craft hold her wind» (Byam 1850: 202). The captain thought that the planks served only the function of a keel. He knew that the rafts were zigzagging, sailing against the wind and tide, but he did not know that the guaras were used for this purpose, as well as the bolinero *e* of Juan & Ulloa’s facsimile. The guara not only provided stability as a keel, but also maneuverability as a rudder. On this point, British Lieutenant Walpole’s (1849: 60) explanation of the false keels at the stern and bow, which by raising and lowering could maintain direction and even move forward without much wind, is better.



Foto 6: Hans Heinrich Brüning retrata una balsa junto a un vapor en Pimentel (1899).

© Museum am Rothenbaum (MARKK), Hamburg.

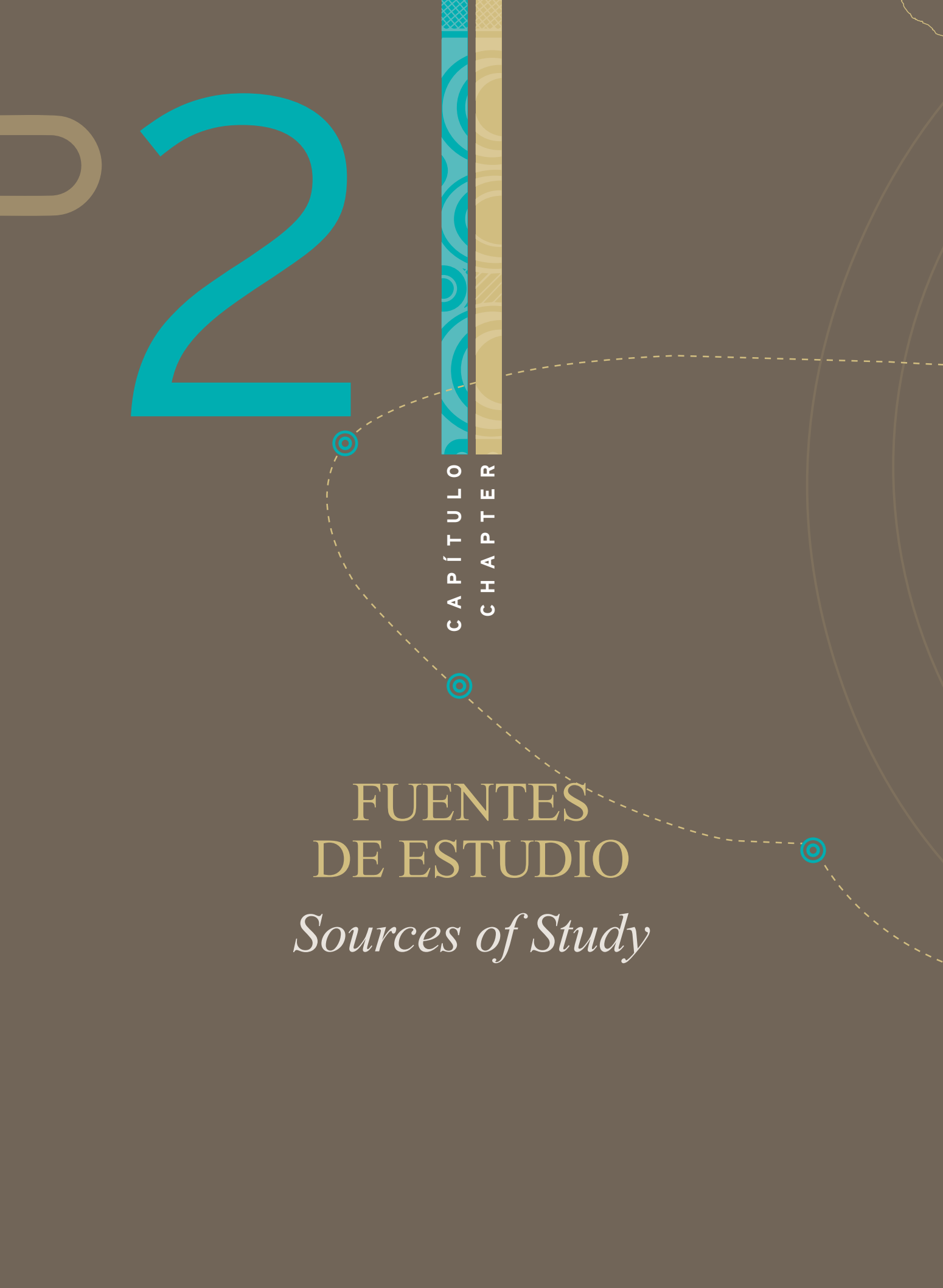
Photo 6: Hans Heinrich Brüning Portraits a Raft Next to a Steamer at Pimentel (1899).

© Museum am Rothenbaum (MARKK), Hamburg.

La foto 6 de Brüning muestra cómo en 1899 la balsa interactuaba con los grandes navíos a vapor. La balsa a vela de grandes dimensiones continuó utilizándose en el Perú a inicios del siglo xx. Robert Cushman Murphy (1941: 18) 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.

Photo 6 by Brüning shows how the raft interacted with the large steamships in 1899. The large sailing raft continued to be used in Peru in the early twentieth century. Robert Cushman Murphy (1941: 18) depicts a Sechuran raft in 1925 with its large sail mended. This is one of the last visual testimonies of a type of vessel that is now part of our past.





2

0

CAPÍTULO
CHAPTER

FUENTES
DE ESTUDIO

Sources of Study





Iguana. Islas Galápagos.
Iguana. Galapagos Islands.
Fotógrafo | Photographer: Fotogrin / Shutterstock





En este acápite, presentaré cuatro crónicas y una probanza (tres hispanas y dos autóctonas) que se refieren al viaje ultramarino del inca navegante, a saber, la *Historia índica* (1572) de Pedro Sarmiento de Gamboa (c. 1532-1592), la *Miscelánea antártica* (1586) de Miguel Cabello Valboa (c. 1530-1604), la *Historia general del Perú* (1615) de fray Martín de Murúa (c. 1566-1615); y —del lado andino— la *Probanza* de los nietos de Túpac Yupanqui (1569) y la *Relación de antigüedades deste reino del Perú* (1613) de Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua (fines del siglo XVI-siglo XVII). Respecto de los nombres aparentemente quechuas que figuran en los textos, es preciso aclarar dos hechos: 1) el quechua es una lengua con tres vocales fonológicas: /a/, /i/ y /u/; y, por ello, las vocales altas /i/, /u/ se confunden con las medias [e] y [o] en la transcripción de las palabras, debido a que el área en la que se articulan estas vocales es más dispersa que en español. Este es el motivo por el que se puede escuchar a un quechuahablante decir: *siñura* o *siñora*, en vez de *señora*. Normalmente, las vocales altas /i/, /u/ se realizan como medias [e], [o], en contacto con la consonante postvelar /q/ del quechua. Sin embargo, en los textos verificaremos que la alternancia entre vocales altas y medias se da más allá de dicho contexto. Por ejemplo, en Auachumbi y Niñachumbe de Sarmiento se da la alternancia en final de palabra, sin que haya ninguna /q/ presente. En tal caso, la mayor dispersión articulatoria del quechua explica la variación vocálica. 2) El segundo hecho que es necesario esclarecer es que el quechua solía sonorizar las oclusivas tras nasal. Por ende, en vez de *inca*, figura *inga*; o en vez de *Yupanqui*, se encuentra *Yupangui*, entre otras alternancias. Esta no es una regla categórica, pues admite cierta variación. Por ese motivo, Sarmiento de Gamboa y Cabello Valboa consignan la forma *chumbi*, con una consonante sonora tras la nasal *m*; mientras que Martín de Murúa registra la forma *chumpi*, con una consonante sorda tras la nasal *m*.

Quien no esté familiarizado con este tipo de nociones puede pensar que la terminología no es muy adecuada. ¿Hay consonantes sordas? ¿Las consonantes sordas suenan o son como la <h> muda de la escritura? En efecto, hay consonantes sordas y sí, suenan. Son aquellas en las que no se produce la vibración de las cuerdas vocales, pero sí tienen una realización fónica, como la *p* de *papá*. En realidad, se trata de una antigua tradición terminológica, que no es de lo más feliz. Quizás se debió acuñar una terminología mejor, aunque esa tarea escapa al alcance de la presente investigación. Las crónicas hispanas se disponen por orden cronológico y se reservan para el final las pequeñas versiones andinas.



In this section I will present four chronicles and one report (three Hispanic and two indigenous) that refer to the overseas voyage of the Inca navigator, namely the *Historia índica* (1572) by Pedro Sarmiento de Gamboa (c. 1532-1592), the *Miscelánea antártica* (1586) by Miguel Cabello Valboa (c. 1530-1604), the *Historia general del Perú* (1615) by Fray Martín de Murua (c. 1566-1615); and on the Andean side, the *Probanza de los nietos de Túpac Yupanqui* (1569) and the *Relación de antigüedades deste reino del Perú* (1613) by Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua (late sixteenth-seventeenth century). Regarding the apparently Quechua names that appear in the texts, it is necessary to clarify two facts: 1) Quechua is a language with three phonological vowels: /a/, /i/, and /u/. Therefore, the high vowels /i/, /u/ are confused with the mid [e] and [o] when transcribing words, due to the fact that the area where these vowels are articulated is more dispersed than in Spanish. This is why you might hear a Quechua speaker say *siñura* or *siñora* instead of *señora*. Normally, the high vowels /i/, /u/ are pronounced as [e] or [o], in contact with the postvelar consonant /q/ in Quechua. In the texts, however, we will see that the alternation between high and low vowels occurs outside of this context. For example, in Sarmiento's Auachumbi and Niñachumbe, the alternation occurs at the end of a word without the presence of /q/. In such a case, the greater articulatory dispersion of Quechua explains the vowel variation. 2) The second fact that needs to be clarified is that in Quechua the stop after the nasal was sonorized. Therefore, instead of *Inca*, we find *Inga*; or instead of *Yupanqui*, we find *Yupangui*, among other variations. This is not a categorical rule, as it allows for some variation. For this reason, Sarmiento de Gamboa and Cabello Valboa record the form *chumbi*, with a voiced consonant after the nasal *m*; while Martín de Murua records the form *chumpi*, with a voiceless consonant after the nasal *m*.

Those who are unfamiliar with such concepts may think that the terminology is not appropriate. Are there voiceless consonants? Do voiceless consonants sound, or are they like the silent <h> of writing? There are indeed voiceless consonants, and yes, they do sound. They are those in which there is no vibration of the vocal cords, but they have a phonic realization, such as the p in *papa*. Actually, this is an old terminological tradition that is far from perfect. Perhaps a better terminology should have been coined, although that task is beyond the scope of the present investigation. The Hispanic chronicles are arranged in chronological order, and the small Andean versions are reserved for the end.

2.1

Pedro Sarmiento de Gamboa

El relato más extenso y detallado sobre la travesía ultramarina de Túpac Yupanqui se debe a Pedro Sarmiento de Gamboa, que la habría narrado en dos versiones: una corta y otra más extensa. La versión corta corresponde a una carta escrita por Sarmiento el 04 de marzo de 1572 y es a la que tuvo acceso Jiménez de la Espada (1892: 20-22), quien la publica. La versión larga corresponde a la *Historia índica* que fue enviada al rey de España, sin causar mayor impacto. Es probable que la crónica de Sarmiento haya sido remitida a los Países Bajos para su impresión hacia 1585 (Steffen 1912: 5). Eso explicaría que el libro estuviese en poder del librero Abraham Gronov de Leiden, cuya biblioteca fue vendida en 1785 —a diez años de su muerte— a la biblioteca de la Real Sociedad de Ciencias de Göttingen, a la sazón parte de Prusia (Meyer 1893: 14). Precisamente, Wilhelm Meyer (1893: 2) redescubre la crónica de Sarmiento de Gamboa en un inventario de la biblioteca de Göttingen. Hoy dicho local pertenece a la Universidad de Göttingen, que actualmente es parte de Alemania, tras la desaparición de Prusia. La crónica permaneció como manuscrito hasta 1906, año en el que Richard Pietschmann lo publicó por vez primera, con una introducción en alemán y la crónica en el español original, la cual fue traducida al inglés al año siguiente por Markham. En 1942, Levelier publica la crónica de Sarmiento cotejada con Garcilaso y otros cronistas, en el tercer tomo de su obra *Don Francisco de Toledo supremo organizador del Perú. Su vida, su obra (1515-1572)*. En 1949, Rosenblat realiza una tercera edición en castellano, cuyo texto fue utilizado por la Biblioteca de Autores Españoles y es el que se emplea en esta obra. He aquí la narración de Sarmiento de Gamboa ([1972] 1960: 251) sobre el viaje del inca:



2.1

Pedro Sarmiento de Gamboa

The most extensive and detailed account of Tupac Yupanqui's overseas voyage is due to Pedro Sarmiento de Gamboa, who narrated it in two versions: a short one and a longer one. The short version corresponds to a letter written by Sarmiento on March 4, 1572, and is the one that Jimenez de la Espada (1892: 20-22) had access to and published. The long version corresponds to the *Historia Indica* that was sent to the King of Spain, without causing greater impact. It is likely that Sarmiento's chronicle was sent to the Netherlands for printing around 1585 (Steffen 1912: 5). This would explain why the book was in the possession of the Leiden bookseller Abraham Gronov, whose library was sold in 1785 —ten years after his death— to the library of the Royal Society of Sciences in Göttingen, then part of Prussia (Meyer 1893: 14). In fact, Wilhelm Meyer (1893: 2) rediscovers Sarmiento de Gamboa's chronicle in an inventory of the Göttingen Library. Today, the site belongs to the University of Göttingen, which, after the disappearance of Prussia, is now part of Germany. The chronicle remained in manuscript until 1906, when Richard Pietschmann published it for the first time, with an introduction in German and the chronicle in the original Spanish, translated into English the following year by Markham. In 1942, Levelier published Sarmiento's chronicle, compiled with Garcilaso and other chroniclers, in the third volume of his work *Don Francisco de Toledo supremo organizador del Peru. Su vida, su obra (1515-1572)*. In 1949, Rosenblat made a third edition in Spanish, whose text was used by the Biblioteca de Autores Españoles and is the one used in this work. Here is Sarmiento de Gamboa's ([1972] 1960: 251) account of the Inca's journey:

Y andando Topa Inga Yupangui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puna y Tumbes, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas navegando a vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas llamadas una Auachumbi y otra Niñachumbe, adonde había mucha gente y oro. Y como Topa Inga era de ánimo 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, ca decía él que de mercaderes no se debían los capas así de la primera vez creer, porque es gente que habla mucho. Y para hacer más información, y como no era negocio que dondequiera se podía informar de él, llamó a un hombre que traía consigo en las conquistas, llamado Antarqui, el cual todos estos afirman que era grande nigromántico, tanto que volaba por los aires. Al cual preguntó Topa Inga si lo que los mercaderes marinos decían de las islas era verdad. Antarqui le respondió, después de haberlo pensado bien, que era verdad lo que decían, y que él iría primero allá. Y así dicen que fue por sus artes y tanteó el camino; y vio las islas, gente y riquezas de ellas, y tornando 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 escogidos. Y llevó consigo por capitanes a Guaman Achachi, Conde Yupangui, Quigual Topa (estos eran Hanancuzcos) y a Yancan Mayta, Quizo Mayta, Cachimapaca Macus Yupangui, Llimpita Usca Mayta (Hurincuzcos); y llevó por general de toda la armada a su hermano Tilca Yupanqui y dejó con los que quedaron en tierra a Apo Yupangui. Navegó Topa Inga y fue y descubrió las islas de Auachumbi y Niñachumbi, y volvió de allá, de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de

And while Topa Inga Yupangui was conquering the coast of Manta and the island of Puna and Tumbes, they brought there some traders who had come from the sea to the west in rafts under sail. They told them about the land they had come from, which was some islands called Auachumbi and Niñachumbe, where there were many people and gold. And Topa Inga, being of high mind and spirit, and not content with what he had conquered on land, resolved to tempt the fortune that helped him at sea. However, he did not take the sailors' advice lightly, for he said that one should not immediately believe sailors, for they are people who talk a lot. And to get more information, and since it was not a matter of business that he could be reported wherever he was, he called a man he brought with him in the conquests, called Antarqui, who all these affirm that he was a great necromancer, so much so that he flew through the air. Topa Inga asked him if what the sailors said about the islands was true. Antarqui, after thinking it over, answered that what they said was true and that he would go there first. And so it is said that he went by his arts and tested the way; and he saw the islands, the people, and the riches of them, and when he returned he gave Topa Inga the certainty of everything. Who, with this certainty, was determined to go there. And for this purpose he made a very great number of rafts, in which he embarked more than twenty thousand chosen soldiers. And he took with him as captains Guaman Achachi, Count Yupangui, Quigual Topa (these were Hanancuzcos), and Yancan Mayta, Quizo Mayta, Cachimapaca Macus Yupangui, Llimpita Usca Mayta (Hurincuzcos); and he took as general of the whole army his brother Tilca Yupanqui, and left Apo Yupangui with those who remained on land. Topa Inga sailed and went and

latón y un pellejo y quijada 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 inga 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 supieron algo de Indias les parecerá un caso extraño y dificultoso de creer. Tardó en este viaje Topa Inga Yupangui más de nueve meses, otros dicen un año, y como tardaba tanto tiempo, todos le tenían por muerto, mas por disimular y fingir que tenían nuevas de Topa Inga, Apo Yupangui, su capitán de la gente de tierra, hacía alegrías; aunque después le fueron glosadas al revés, diciendo que aquellas alegrías eran de placer, porque no parecía Túpac Inca Yupanqui; y esto le costó la vida.

Únicamente, Sarmiento de Gamboa menciona a los comerciantes del poniente que comunicaron las primeras noticias de las ínsulas ultramarinas, y los nombres del nigromántico Antarqui y del informante Urco Guaranga. Por ello, su versión es la que presenta mayor lujo de detalles y es la que más auxilio presta para conocer la aventura de Túpac Yupanqui.

discovered the islands of Auachumbi and Niñachumbi and returned from there, bringing back black people and much gold and a brass saddle and a horse skin and jawbone; these trophies were kept in the fortress of Cuzco until the time of the Spaniards. This skin and jaw of horse kept a main Inga that lives today and gave this relationship, and when ratifying the others it was found present and is called Urco Guaranga. I make example in this because to those who knew something of the Indies will seem a strange and difficult case to believe. It took Topa Inga Yupangui in this trip more than nine months, others say a year, and as it took so long, all had him for dead, but to dissimulate and to pretend that they had news of Topa Inga, Apo Yupangui, his captain of the people of the earth, made joys; although later they were glosadas to him upside down, saying that those joys were of pleasure, because it did not seem Tupac Inca Yupanqui; and this cost him his life.

Sarmiento de Gamboa only mentions the western merchants who communicated the first news of the overseas islands, and the names of the necromantic Antarqui and the informant Urco Guaranga. For that reason, his version is the one that presents more details and it is the one that lends more help to know Tupac Yupanqui's adventure.



Ilustración 1: Urco Guaranga relata la expedición hacia el poniente de Túpac Yupanqui. Elaborada por Marco Morales Flores para EY.

Illustration 1: Urco Guaranga Tells the Story of Tupac Yupanqui's Expedition to the West. Drawing by Marco Morales Flores for EY.

Adicionalmente, Sarmiento de Gamboa añade un pequeño párrafo que será interpretado por varios autores como si se tratase de las Galápagos. El pasaje en cuestión es el siguiente (Sarmiento de Gamboa [1572] 1960: 251-252):

Estas son las islas que yo, el año de sesenta y siete, a treinta de noviembre, descubrí en la mar del Sur, doscientas y tantas leguas de Lima, al poniente de Lima, yendo yo al gran descubrimiento de que yo di noticia al gobernador e licenciado Castro. Y no las quiso tomar Álvaro Mendaña, general de la armada.

El gobernador y licenciado Castro no sería otro que Lope García de Castro, séptimo virrey interino del Perú. El supuesto «descubrimiento» de Sarmiento de Gamboa se habría dado durante la primera expedición de Álvaro de Mendaña, a quien el cronista nombra. Sin embargo, Sarmiento recibió por respuesta la negativa de Mendaña. Por lo que toca a la conversión de medidas, doscientas leguas entre dos puntos equivalen a casi 1115 km. A esa distancia no hay islas apartadas de Lima, más allá de las islas guaneras próximas a la costa. Las Galápagos están a 1964 km (a más de 350 leguas) de Lima.

In addition, Sarmiento de Gamboa adds a small paragraph that is interpreted by several authors as referring to the Galapagos Islands. The passage is as follows (Sarmiento de Gamboa [1572] 1960: 251-252):

These are the islands that I, in the year sixty-seven, on the thirtieth of November, discovered in the South Sea, two hundred and so many leagues from Lima, to the west of Lima, on my way to the great discovery of which I gave news to the governor e bachelor Castro. And Alvaro Mendaña, general of the navy, did not want to take them.

The governor and bachelor Castro would be none other than Lope García de Castro, seventh provisional viceroy of Peru. Sarmiento de Gamboa's alleged «discovery» would have taken place during the first expedition of Alvaro de Mendaña, whom the chronicler mentions. However, Sarmiento received a negative reply from Mendaña. As far as the conversion of measurements is concerned, two hundred leagues between two points is almost 1115 km. At this distance there are no islands far from Lima, except for the guano islands near the coast. The Galapagos Islands are 1964 km (more than 350 leagues) from Lima.



Mapa 14: Distancia de Lima a las Galápagos. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 14: Distance from Lima to Galapagos. Map prepared by the author for EY (2024).

Si bien no coinciden el cálculo de Sarmiento de Gamboa con la ubicación del archipiélago de las Galápagos, es no menos cierto que tales podrían ser las islas mencionadas por Sarmiento en el párrafo anterior, a pesar del deficiente cálculo o de que las Galápagos ya hubiesen sido descubiertas por el arzobispo de Panamá Tomás de Berlanga el 10 de marzo de 1535 (Buse 1967: 237). Después de todo, son las islas más relevantes, en relación con el poniente limeño. A no ser que se postule que todo es una fantasía del cronista, no encuentro una hipótesis mejor. Simplemente, el cálculo fue errado o se usó una definición de legua distinta para medir la distancia. En cuanto al descubrimiento de Berlanga, parece que no habría tenido suficiente difusión en las cartas de navegación hispanas.

Although Sarmiento de Gamboa's calculation does not coincide with the location of the Galapagos archipelago, it is no less certain that these could be the islands mentioned by Sarmiento in the previous paragraph, despite the flawed calculation or the fact that the Galapagos had already been discovered by the Archbishop of Panama, Tomas de Berlanga, on March 10, 1535 (Buse 1967: 237). After all, they are the most relevant islands in relation to western Lima. Unless it is postulated that everything is a fantasy of the chronicler, I cannot find a better hypothesis. Simply, the calculation was wrong or a different definition of league was used to measure the distance. As for Berlanga's discovery, it seems that it was not sufficiently disseminated in Spanish maps.

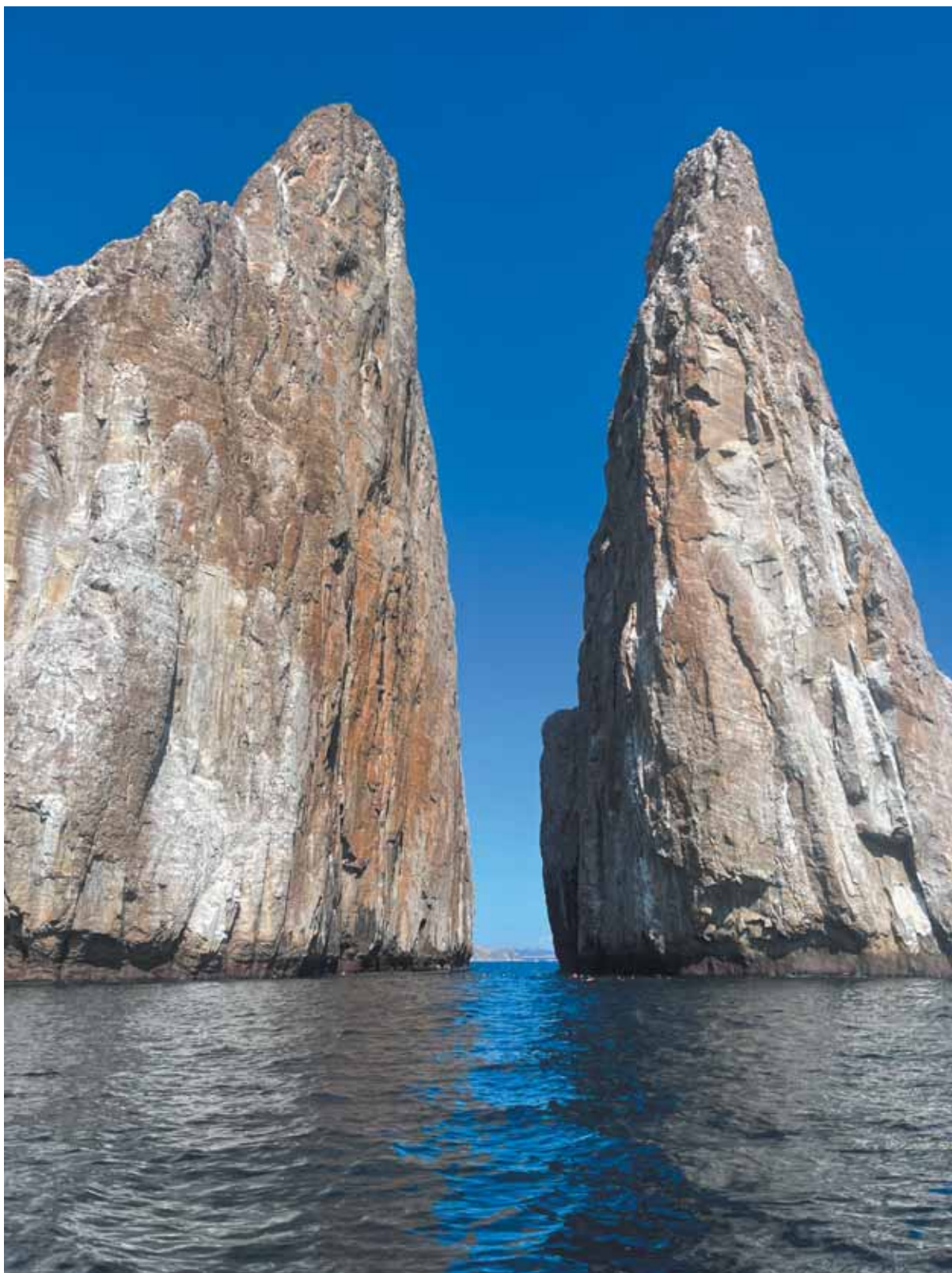


Foto 7: León dormido, parte del archipiélago de las Galápagos. Foto del autor (2024) para EY.

Photo 7: Kicker Rock, Part of the Galapagos Archipelago. Photo by the author (2024) for EY.

2.2

Miguel Cabello Valboa

La *Miscelánea Antártica* de Miguel Cabello Valboa posee dos manuscritos completos y uno restringido a la tercera parte de la *Miscelánea*, los cuales se encuentran custodiados todos en bibliotecas norteamericanas. El manuscrito más fiel al arquetipo de la obra sería el de la Universidad de Austin, Texas, que ha servido como base para la edición del 2011 de Isaías Lerner. El otro manuscrito íntegro se ubica en la New York Public Library, del cual extrajo Henry Ternaux Compans (1840) el material para su traslación al francés de algunos extractos de la parte tercera de la crónica. Como vimos líneas arriba, se consideró esta traducción francesa para su retraducción al español por parte de Delia Rosa Romero, quien vería publicado su trabajo en la edición de Horacio Urteaga y Carlos A. Romero hacia 1920. La primera edición completa al español sería la de Jacinto Jijón y Caamaño en 1945, a partir del manuscrito neoyorquino (apud Cabello Valboa [1586] 1945: 91-443). Valcárcel (1951: XII) señala que la edición de Jijón y Caamaño era privada y de circulación restringida.

La segunda edición hispana completa y con amplia difusión de la *Miscelánea* es precisamente la de Valcárcel y su equipo hacia 1951, que también se basa en el códice de la biblioteca pública de Nueva York. Sin embargo, estando en imprenta el machote sanmarquino de la *Miscelánea*, llegó la noticia del material de Austin. Afortunadamente, se logró poner en el apéndice quinto de la edición sanmarquina una comparación entre los códices de Texas y de Nueva York (apud Cabello Valboa 1951: 498-500). Del cotejo se pueden observar errores separativos que harían imposible que el texto de Texas sea una copia del neoyorquino. Por lo demás, en la misma Gran Manzana se halla un tercer manuscrito perteneciente a la Hispanic Society of America, el cual contiene únicamente la tercera parte de la *Miscelánea*.



2.2

Miguel Cabello Valboa

Miguel Cabello Valboa's *Miscelánea Antártica* has two complete manuscripts and one limited to the third part of the *Miscelánea*, all of which are kept in North American libraries. The manuscript most faithful to the archetype of the work would be the one at the University of Austin, Texas, which served as the basis for the 2011 edition by Isaias Lerner. The other unabridged manuscript is in the New York Public Library, from which Henry Ternaux Compans (1840) took the material for his translation into French of some excerpts from the third part of the Chronicle. As we saw above, this French translation was considered for its retranslation into Spanish by Delia Rosa Romero, who would see her work published in the edition of Horacio Urteaga and Carlos A. Romero around 1920. The first complete Spanish edition would be that of Jacinto Jijon y Caamaño in 1945, from the New York manuscript (apud Cabello Valboa [1586] 1945: 91-443). Valcarcel (1951: XII) notes that the Jijon y Caamaño edition was private and of limited circulation.

In fact, the second complete and widely distributed Hispanic edition of the *Miscelánea* was that of Valcarcel and his team around 1951, also based on the New York Public Library codex. However, while the San Marcos' edition of the *Miscelanea* was in print, news of Austin's material arrived. Fortunately, a comparison between the Texas and New York codices (apud Cabello Valboa 1951: 498-500) was included in the fifth appendix of the San Marcos' edition. From the comparison it is possible to observe separation errors that would make it impossible for the Texas text to be a copy of the New York text. Moreover, in The Big Apple there is a third manuscript belonging to the Hispanic Society of America, which contains only the third part of the *Miscelánea*.

En cuanto al viaje de Túpac Yupanqui, es evidente que Cabello Valboa presenta menos información de Sarmiento de Gamboa sobre el particular, declarando que su fuente fue un conjunto de personas mayores, sin especificar ningún nombre. Sea como fuere, la información de Cabello Valboa respecto de la travesía de Túpac Yupanqui se dividirá en tres secciones. En la primera, se mostrará la sorpresa del inca frente al descubrimiento del mar. La segunda sección se ocupa propiamente de la travesía marítima, mientras que la tercera versa sobre ciertos viajes ultramarinos hispanos, que eventualmente arrojan algunas luces sobre la hazaña del inca navegante. Así pues, Cabello Valboa ([1586] 2011: 389) describe el contacto entre el príncipe inca y la mar de Manta en los siguientes términos:

En este lugar [Manta] fue donde la vez primera el rey Topa Inga vio el mar, al cual como lo descubriese de un alto hizo una muy profunda adoración y le llamó Mama Cocha, que quiere decir madre de las lagunas. Y hizo aperebir gran cantidad de las embarcaciones que los naturales usaban, que son ciertos palos livianos notablemente, y atando fuertemente unos con otros y haciendo encima cierto tablado de cañizos tejidos es muy segura y acomodada embarcación; a las cuales nosotros habemos llamado balsas.

Regarding Tupac Yupanqui's journey, it is evident that Cabello Valboa presents less information than Sarmiento de Gamboa on this subject, stating that his source was a group of elderly people, without mentioning any names. Cabello Valboa's information regarding Tupac Yupanqui's journey is divided into three sections. The first section shows the Inca's surprise at the discovery of the sea. The second section deals with the actual sea voyage, while the third deals with certain Hispanic voyages overseas, which finally shed some light on the feat of the Inca navigator. Cabello Valboa ([1586] 2011: 389) describes the contact of the Inca prince with the sea of Manta as follows:

In this place [Manta] was where the king Topa Inga saw the sea for the first time, to which, when he discovered it from a high place, he made a very deep adoration and called it Mama Cocha, which means Mother of the Lagoons. And he made a great quantity of the boats that the natives used, which are certain sticks remarkably light, and tying strongly one with the other and making on top a certain board of woven reeds it is very safe and comfortable boat; to which we have called balsas (rafts).

Illustration 2: Tupac Yupanqui Sees the Sea for the First Time. Drawing by Marco Morales Flores for EY.

Ilustración 2: Túpac Yupanqui ve por primera vez el mar. Elaborada por Marco Morales Flores para EY.



En un siguiente párrafo, Cabello Valboa ([1586] 2011: 390) relata la historia que —según declaración propia— le fue proporcionada por los «antiguos» sobre un viaje de un año de duración, en el que se descubrieron dos islas y se trajo prisioneros, metales y restos de animales exóticos:

Pues habiéndose juntado de estas la copia que pareció bastante para la gente que consigo determinaba llevar, tomando de los naturales de aquellas costas los pilotos de más experiencia que pudo hallar, se metió en la mar con el mismo brío y ánimo que si desde su nacimiento hubiera experimentado sus fortunas y truecos. De este viaje se alejó de tierras más que se puede fácilmente creer. Mas cierto afirman los que sus cosas de este valeroso Inga cuentan, que de este camino se detuvo por la mar duración y espacio de un año. Y dicen más, que descubrió ciertas islas a quien llamaron Hagua Chumbi y Nina Chumbi; qué islas éstas sean en el mar del Sur, en cuya costa el Inga se embarcó, no lo osaré determinadamente afirmar, ni qué tierra sea la que pueda presumirse ser hallada en esta navegación. Las relaciones que de este viaje nos dan los antiguos, son que trajo de allá indios prisioneros de color negra, y mucho oro y plata, y más una silla de latón, y cueros de animales como caballos. Y de parte donde se puedan traer las tales cosas de todo punto se ignora en este Pirú y en el mar que lo va prolongando.

En subsiguientes párrafos, Cabello Valboa menciona viajes e islas que los españoles hallaron en la mar del Sur, especulando que alguna de ellas podría ser el destino de Túpac Yupanqui. Así, dicho cronista relata que, en un viaje en 1585 desde Nueva España a la Ciudad de los Reyes, se observaron «muy vistosas islas en las cuales se mostraban

In a following paragraph, Cabello Valboa ([1586] 2011: 390) tells the story that — according to his own statement— he was given by the «elderly people» about a voyage of one year, in which two islands were discovered and captives, metals, and remains of exotic animals were brought back:

Having gathered from these the amount that seemed sufficient for the people he intended to take with him, and having taken from the natives of those coasts the most experienced pilots he could find, he set out to sea with the same vigor and spirit as if he had lived his fortunes and changes from his birth. From this voyage he went farther from land than it is easy to believe. But it is certain that those who tell the story of this brave Inga affirm that he stayed at sea for the duration and space of a year. They also say that he discovered certain islands which they called Hagua Chumbi and Nina Chumbi. What are these islands in the South Sea, and on whose coast did the Inga land? I dare not say, nor what land may have been found on this voyage. The accounts which the ancients give us of this voyage are that he brought from there captive Indians of black color, and much gold and silver, and also a saddle of brass, and skins of animals like horses. And from where such things can be brought is unknown in this Piru and in the sea that extends it.

In the following paragraphs, Cabello Valboa mentions voyages and islands found by the Spaniards in the South Seas, and speculates that some of them might be Túpac Yupanqui's destination. For example, the same chronicler reports that during a voyage from New Spain to the City of the Kings in 1585, «very striking islands were observed in which high mountain ranges and valleys were shown» (Cabello Valboa [1586] 2011:

cordilleras altas y valles» (Cabello Valboa [1586] 2011: 390) y en la misma página se detalla que están «estas islas leste a oeste con la de la Plata, junta a Manta». Como puede observarse en el siguiente mapa, las islas a la altura de la Plata son las Galápagos:

390), and on the same page it is detailed that «these islands are from east to west with that of La Plata, together with Manta». As can be seen on the following map, the islands at the level of La Plata are the Galapagos Islands:



Mapa 15: Las Galápagos con respecto a la isla de la Plata y de Paita. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 15: The Galapagos with respect to La Plata Island and Paita. Map prepared by the author for EY (2024).

Llama la atención, sin embargo, que estas ínsulas no figurasen en las cartas de navegación hispanas, pues dicho archipiélago era conocido por los españoles desde 1535, cuando el arzobispo de Panamá Tomás de Berlanga arribó a él (Buse 1967: 237). A Cabello Valboa ([1586] 2011: 390) le refirieron que la distancia de estas islas a Paita era entre ochenta y cien leguas. En realidad, Paita está a más de mil kilómetros de las Galápagos, es decir, la distancia supera las doscientas leguas. Tal dato es inexacto.

However, it is striking that these islands did not appear in the Spanish nautical charts, since this archipelago was known to the Spaniards since 1535, when the Archbishop of Panama, Tomas de Berlanga, arrived there (Buse 1967: 237). Cabello Valboa ([1586] 2011: 390) was told that the distance from these islands to Paita was between eighty and one hundred leagues. In reality, Paita is more than a thousand kilometers from the Galapagos, i.e. the distance exceeds two hundred leagues. This information is inaccurate.

Cabello Valboa (1586] 2011: 390-391) también habla sobre un viaje de un tal Escobar desde Arica hacia Nueva España (hoy México), en el que —a nueve días de zarpar— se encontró una isla con sementeras de yuca, maíz, además de aves. La no mención de coordenadas dificulta determinar dónde se encuentra esta ínsula; ciertamente, en la costa peruana, no. Las islas de la costa peruana no poseen vegetación, de modo que no podría haber sementeras de ningún producto agrícola. Adicionalmente, si el viaje de Túpac Yupanqui tomó entre nueve meses y un año, es imposible que una isla a solo nueve días tras partir de Arica haya sido su destino.

Tal historia recuerda a aquella que narra Pedro de Cieza, en la cuarta parte de su crónica, sobre el capitán Diego de Ribadeneyra, porque este partió de Arica —donde robó un navío— a Nueva España (Cieza [1554] 1994: 656). En esta aventura se halló una gran isla (quizás Isabela), la cual no tenía sementeras, pero sí una fauna que sin ningún género de dudas hace pensar en las islas Galápagos: «En esta isla que saltaron hallaron grandísima cantidad de lobos marinos, hicoteas, iguanas y gran número de pájaros» (Cieza [1554] 1994: 662). Las hicoteas son un tipo de tortuga americana (*DLE*: s.v.). Precisamente, las tortugas, los lobos de mar, las iguanas y los pájaros son típicos de las Galápagos. Por la descripción de la fauna, tengo certeza de que Diego de Ribadeneyra arribó a tal archipiélago. No obstante, la narración no detalla los grados —al igual que en el caso de Escobar— para localizar la isla en cuestión, porque no se llevaba «patrón o piloto que bien entendiese la navegación» (Cieza [1554] 1994: 659). Sospecho que el viaje invocado por Cabello Valboa es el mismo que relató con antelación el cronista Pedro de Cieza de León. Evidentemente, siempre es deseable contar con datos más exactos.

Cabello Valboa (1586] 2011: 390-391) also speaks of a voyage by a certain Escobar from Arica to New Spain (now Mexico), in which —nine days after setting sail— he found an island with fields of yucca, corn, and birds. The lack of coordinates makes it difficult to determine where this island is located; certainly not on the Peruvian coast. The islands of the Peruvian coast have no vegetation, so there could be no seeds of any agricultural product. Moreover, if Túpac Yupanqui's journey took between nine months and a year, it is impossible that an island could have been his destination only nine days after leaving Arica.

Such a story is reminiscent of the one told by Pedro de Cieza, in the fourth part of his chronicle, about Captain Diego de Ribadeneyra because he left Arica where he stole a ship to New Spain (Cieza [1554] 1994: 656). In this adventure, a large island was found (perhaps Isabela) that had no crops, but a fauna that undoubtedly reminds us of the Galapagos Islands: «On this island that they jumped to, they found a very large number of sea lions, hicoteas, iguanas, and a large number of birds» (Cieza [1554] 1994: 662). Hicoteas are a species of American turtle (*DLE*: s.v.). Tortoises, sea lions, iguanas, and birds are all typical of the Galapagos. From the description of the fauna, I am sure that Diego de Ribadeneyra arrived in this archipelago. However, the narrative does not specify the degrees —as in the case of Escobar— to locate the island in question because he did not take with him «a captain or pilot who understood navigation well» (Cieza [1554] 1994: 659). I suspect that the voyage referred to by Cabello Valboa is the same as the one previously mentioned by the chronicler Pedro de Cieza de León. Of course, it is always desirable to have more precise data.



Foto 8: Bahía Sardina en las Galápagos.
Foto del autor (2024) para EY.

Photo 8: Sardine Bay in the Galapagos
Islands. Photo by the author (2024) for EY.

No obstante, no toda la información proporcionada al cronista es inexacta. Recogiendo noticias de experimentados marineros españoles, Cabello Valboa ([1586] 2011: 391) detalla que, a casi cien leguas de la costa americana, desde seis o siete grados de latitud norte hasta la latitud sur, comienza una cordillera de islas y que —según este cronista— el inca posiblemente habría podido aportar en alguna de ellas. La información es sorprendente por su verificada cercanía con la realidad. A 532 km de la costa costarricense se encuentra la Isla del Coco. La conversión de 532 kilómetros a leguas nos da 95.46 leguas (casi cien leguas), pues la legua mide 5572,7 metros (*DLE*: s.v. *legua*). La latitud de la Isla del Coco es 5°31'41"N (cinco grados, treinta y un minutos, y cuarenta y un segundos de latitud norte). Esa ubicación es próxima a los seis o siete grados de latitud norte, señalada por Cabello Valboa.

Nonetheless, not all of the information provided to the chronicler is inaccurate. Collecting news from experienced Spanish sailors, Cabello Valboa ([1586] 2011: 391) reports that almost a hundred leagues from the American coast, from six or seven degrees' north latitude to south latitude, a mountain range of islands begins and that —according to this chronicler— the Inca could possibly have contributed to some of them. The information is surprising because of its verified closeness to reality. Cocos Island is located 532 km from the coast of Costa Rica. The conversion of 532 kilometers to leagues gives us 95.46 leagues (almost one hundred leagues) since the leagues measures 5572.7 meters (*DLE*: s.v. *legua*). The latitude of Cocos Island is 5°31'4"N (five degrees, thirty-one minutes, and forty-one seconds north latitude). This location is close to the six or seven degrees' north latitude noted by Cabello Valboa.



Mapa 16: Distancia de la isla del Coco respecto a Costa Rica. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 16: Distance from Cocos Island to Costa Rica. Map prepared by the author for EY (2024).

Cabello Valboa indica una cordillera de islas, lo cual parece que no tendría un correlato en la realidad. Sin embargo, proporciona datos adicionales. El comienzo de lo que él llama una cordillera estaría en la ínsula que se ha identificado como la isla del Coco, perteneciente actualmente a Costa Rica. Dice además este cronista que la cordillera llega hasta la latitud sur. El archipiélago de Galápagos tiene su punto más extremo en el hemisferio sur. Por otra parte, la Isla del Coco y las Galápagos se ubican en longitudes cercanas, compartiendo el mismo huso horario que cae en la frontera entre Costa Rica y Panamá, como se puede comprobar en el siguiente mapa. La isla del Coco está a 87°3'40"W (longitud oeste) y las Galápagos a 90°33'0"W (longitud oeste). Estas —la isla del Coco y las Galápagos— conformarían en conjunto la «cordillera de islas», de las que nos habla Cabello Valboa, pese a que entre ellas haya cuando menos 678 km (medidos desde la isla Pinta). Más adelante, se repasarán las hipótesis sobre los posibles destinos de Túpac Yupanqui y se darán los argumentos para considerar la viabilidad de esta o de las demás propuestas.

Cabello Valboa points out a mountain range of islands, which seems that it would not have a correlation in reality. However, he provides additional data. The beginning of what he calls a mountain range would be on the island that has been identified as Cocos Island, currently belonging to Costa Rica. This chronicler also says the mountain range extends to the southern latitudes. The Galapagos archipelago has its most extreme point in the southern hemisphere. On the other hand, Cocos Island and the Galapagos Islands are located at close longitudes and share the same time zone, which falls on the border between Costa Rica and Panama, as can be seen on the following map. Cocos Island is located at 87°3'4"W (west longitude) and the Galapagos Islands are located at 90°33'0"W (west longitude). These —Coco Island and the Galapagos— would together form the «chain of islands» that Cabello Valboa speaks of, although there is at least 678 km between them (measured from Pinta Island). Later on, we will review the hypotheses about Tupac Yupanqui's possible destinations and we will give arguments to consider the viability of this or the other proposals.



Mapa 17: La «cordillera de islas» de Cabello Valboa. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 17: Cabello Valboa's «Island Range». Map prepared by the author for EY (2024).

2.3

Martín de Murúa

Una tercera versión hispana del viaje de Túpac Yupanqui hacia el poniente es proporcionada por el religioso mercedario fray Martín de Murúa, cuya obra ha llegado a nosotros gracias a dos manuscritos, siendo el primero un estado preparatorio para el segundo. El primer manuscrito denominado *Historia del origen y genealogía real de los reyes incas del Perú* es fechado en 1590. El segundo se titula *Historia general del Piru. Origen y descendencia de los incas*. Cummins & Ossio (2019: 19) describen estos materiales en los siguientes términos: el estado preparatorio posee 156 folios divididos en ocho cuadernillos y cuenta con 113 láminas a color, de las cuales veintitrés están superpuestas a otras páginas; mientras que el texto que habría debido ir a la imprenta posee 399 folios distribuidos en veintinueve cuadernillos y ostenta tan solo treinta y siete dibujos. Es curioso que el estado preparatorio posea más ilustraciones que la versión final. Ambos manuscritos han dado génesis a varias ediciones impresas de desigual calidad. El primero que se dio a conocer fue el texto pergeñado hacia 1590. A día de hoy no se sabe cómo pasó este de manos de los mercedarios a poder de los jesuitas de Alcalá de Henares. Desde ese punto, Cummins & Ossio (2019: 28) relatan su trayectoria: tras la expulsión de los jesuitas, estos se trasladan a Francia, a la localidad de Poyanne, en la antigua región de Aquitania, allende los Pirineos. En el traslado, llevaron consigo el manuscrito preparatorio de Martín de Murúa, que permaneció ahí hasta 1880, año en que los jesuitas son expulsados también de Francia y retornan a España, concretamente, al convento de Loyola en Azpeitia, en el País Vasco. Los jesuitas habrían conservado la propiedad del manuscrito cuando menos hasta 1925, porque se escribe en el folio 125 del manuscrito preparatorio que es propiedad de Carlos Pereda Ruiz de la Peña del Prado de Henares. Luego de ello se desconocen los eventuales propietarios que el texto pudo tener, hasta que a fines de la década del cincuenta del siglo xx el manuscrito fue comprado por el coleccionista irlandés John Galvin, ascendiente del actual propietario Sean Galvin.



2.3

Martin de Murua

A third Hispanic version of Tupac Yupanqui's journey to the west is provided by the Mercedarian friar Martin de Murua, whose work has come down to us thanks to two manuscripts, the first being a preparatory state for the second. The first manuscript, entitled *Historia del origen y genealogía real de los reyes incas del Perú*, is dated 1590. The second is called *Historia general del Piru. Origen y descendencia de los incas*. Cummins & Ossio (2019: 19) describe these materials as follows: the preparatory state has 156 folios divided into eight booklets and has 113 color plates, of which twenty-three are superimposed on other pages; while the text that would have had to go to the printer has 399 folios divided into twenty-nine booklets and has only thirty-seven drawings. It is curious that the preparatory state has more illustrations than the final version. Both manuscripts gave rise to several printed editions of varying quality. The first to be published was the text drafted around 1590. It is still unknown how it passed from the hands of the Mercedarians to the Jesuits of Alcala de Henares. From this point, Cummins & Ossio (2019: 28) recount its trajectory: after the expulsion of the Jesuits, they moved to France, to the town of Poyanne, in the ancient region of Aquitaine, beyond the Pyrenees. They took with them the preparatory manuscript of Martin de Murua, which remained there until 1880, when the Jesuits were also expelled from France and returned to Spain, specifically to the convent of Loyola in Azpeitia, in the Basque Country. The Jesuits would have retained ownership of the manuscript at least until 1925, since folio 125 of the preparatory manuscript states that it was the property of Carlos Pereda Ruiz de la Peña del Prado de Henares. After that, the subsequent owners of the text are unknown until the late fifties of the twentieth century, when the manuscript was purchased by the Irish collector John Galvin, ancestor of the current owner Sean Galvin.

La historia de la versión final es no menos interesante. Manuel Ballesteros Gaibrois (apud Murúa 2001: 10-12) la divide en tres etapas: en la primera etapa, los materiales de Martín de Murúa se encontraban en poder de la orden mercedaria, uno de cuyos encargados se desplazó a Salamanca y lo donó a la Biblioteca del Colegio Menor de Cuenca, asociado a la famosa universidad salmantina; en la segunda etapa, se disuelve el colegio menor y sus libros —en vez de pasar a la Universidad de Salamanca— dan a parar a la Biblioteca Real, por haber sido el colegio menor parte del Patronato Regio; en la tercera etapa, el ejemplar de Martín de Murúa fue robado de la Biblioteca Real por el propio rey de España y recuperado como despojo en la cruenta batalla de Vitoria. Sucede que el hermano de Napoleón Bonaparte fue impuesto como rey español, asumiendo el nombre de José I (sobrenombre: Pepe Botella), cuyo reinado fue corto (1808-1813). Al desmoronarse su régimen, el usurpador rey corso saqueó los bienes de la Corona española, hallándose —entre ellos— el manuscrito de fray Martín de Murúa. En el trayecto de retorno, José I fue enfrentado y derrotado en Vitoria. En su atropellada huida, dejó los tesoros reales para no ser atrapado por los dragones de Arthur Wellesley, futuro duque de Wellington, quien se hizo de los mismos. Este militar y aristócrata británico cursó cartas para devolver las propiedades reales, dentro de las cuales estaba la *Historia general del Piru*. Recibiendo después de varias tentativas, la respuesta de conservar los bienes hallados en la conflagración. La familia ducal conservó la propiedad del manuscrito hasta el siglo xx. Ballesteros accedió a dicho material en 1951 y lo editó diez años después en 1961 (apud Murúa 2001: 16). Los descendientes

The story of the final version is no less interesting. Manuel Ballesteros Gaibrois (apud Murua 2001: 10-12) divides it into three stages: In the first stage, Martin de Murua's materials were in the possession of the Mercedarian Order, one of whose leaders went to Salamanca and donated them to the library of the Colegio Menor de Cuenca, associated with the famous University of Salamanca. In the second stage, the Colegio Menor was dissolved and its books, instead of going to the University of Salamanca, ended up in the Royal Library since the Colegio Menor was part of the royal patronage. In the third stage, Martin de Murua's copy was stolen from the Royal Library by the King of Spain himself and recovered as plunder in the bloody battle of Vitoria. It so happened that the brother of Napoleon Bonaparte was imposed as King of Spain, taking the name of Jose I (nickname: Pepe Botella), whose reign was short (1808-1813). When his regime collapsed, the usurper king of Corsica plundered the possessions of the Spanish Crown, among which he found Martin de Murua's manuscript. On his way back, Jose I was confronted and defeated in Vitoria. In his hasty flight, he left the royal treasures behind to avoid being captured by the dragoons of Arthur Wellesley, the future Duke of Wellington, who took possession of them. This British soldier and aristocrat sent letters for the return of the royal property, including the *Historia general del Piru*. After several attempts, he received the answer to keep the goods found in the conflagration. The ducal family retained ownership of the manuscript until the twentieth century. Ballesteros gained access to the material in 1951 and edited it ten years later in 1961 (apud Murua 2001: 16). The descendants of the nineteenth-century Duke of Wellington auctioned the manuscript

del decimonónico duque de Wellington subastaron en Sotheby's el manuscrito hacia 1979, siendo este su destino (Cummins & Ossio 2019: 24):

El libro es adquirido por un conocido librero neoyorquino llamado H. Kraus, que al poco tiempo lo vende a unos coleccionistas alemanes, Peter e Irene Ludwig, amantes de obras de arte y muy en especial de manuscritos ilustrados europeos, que lo retienen hasta 1983, cuando, a través de Kraus, se lo venden al Museo Getty de California, donde permanece en la actualidad.

La *Historia general del Piru* posee tres libros: el primero, de noventa y dos capítulos; el segundo, de cuarenta capítulos; y el tercero, de treinta y un capítulos. En el capítulo xxv del libro primero de dicha versión final (Murúa [1615] 2001: 82-83) figura la travesía de Túpac Yupanqui, la cual no forma parte del estado preparatorio datado en 1590:

En esta ocasión dicen algunos indios antiguos que se embarcó en la mar en unas balsas en la isla de Puna y fue a Manta, y desde allí anduvo un año por la mar y llegó a las islas llamadas Hahua Chumpi y Nina Chumpi y las conquistó, y de allí trajo, para ostentación de su triunfo, una gente como negros, y grandísima cantidad de oro y una silla de latón. Trajo cueros de caballo y cabezas y huesos, todo para mostrarlo acá, que fue costumbre antigua entre estos ingas traer de todas las cosas vistosas y que podían causar admiración y espanto al Cuzco, para que las viesan y engrandeciesen sus hazañas y para memoria de las cosas que había en las demás provincias apartadas. Todos estos trofeos se entiende quemaron después Quesques y Chalco Chuma, capitanes de Atahualpa, cuando tomaron al Cuzco, haciendo preso a Huáscar

at Sotheby's around 1979, which was its fate (Cummins & Ossio 2019: 24):

The book is acquired by a well-known New York bookseller named H. Kraus, who soon sells it to German collectors Peter and Irene Ludwig, lovers of works of art and especially of European illustrated manuscripts, who keep it until 1983, when they sell it through Kraus to the Getty Museum in California, where it remains today.

The *Historia general del Piru* consists of three books: the first, of ninety-two chapters; the second, of forty chapters; and the third, of thirty-one chapters. In chapter xxv of the first book of this final version (Murúa [1615] 2001: 82-83) the voyage of Túpac Yupanqui appears, which is not part of the preparatory state of 1590:

On this occasion, some old Indians say that he embarked in some rafts on the island of Puna and went to Manta, and from there he sailed for a year and arrived at the islands called Hahua Chumpi and Nina Chumpi, and conquered them, and from there he brought, as an ostentation of his triumph, a people like blacks, and a very great quantity of gold and a brass saddle. He brought horse hides, heads, and bones, all to be displayed here, as was the old custom among these Ingas, to bring all the showy things that could excite admiration and terror to Cuzco, that they might see them and magnify their exploits, and to remember the things that were in the other distant provinces. It is believed that all these trophies were later burned by Quesques and Chalco Chuma, captains of Atahualpa, when they conquered Cuzco and took Huáscar Inga prisoner. There they burned Túpac Yupanqui's body because there was no memory of all these things when the Spaniards came.

Inga. Allí quemaron el cuerpo de este Tupa Ynga Yupanqui, porque no se halló memoria de todas estas cosas cuando vinieron los españoles.

La crónica de Martín de Murúa cuenta con elementos interesantes sobre la travesía ultramarina de Túpac Yupanqui, uno de los cuales no se encuentra en el pasaje antes citado. Su fuente declarada es un conjunto de «indios antiguos». El cronista, como un aserto novedoso, da por sentado que la acción de los generales de Atahualpa en el Cuzco habría sido responsable de la desaparición de los trofeos que conectan el relato con la realidad incaica. Ahora bien, el capítulo XXI del libro primero de la crónica de Murúa presenta los nombres de las islas como si se tratasen de caudillos locales. Ninguna de las propuestas hechas en la bibliografía —como veremos— explora el que los nombres de las ínsulas correspondan a seres humanos (Murúa [1615] 2001: 72):

De allí bajó a los Huancas Vilcas, donde [Túpac Yupanqui] levantó y edificó la fortaleza de Huachalla, desde ella entró a la conquista de los Huanca Vilcas y, aunque dificultosa, mediante la muchedumbre de su gente y el valor e industria de sus capitanes los sujetó, y a los principales, y a Huacapi Huamo y Manta Yucara y Quisiri a Huachumpi y Nina Chumpi.

Los dos últimos nombres <Huachumpi> (quizás mal escrito) y <Nina Chumpi>, pese a ser presentados como caudillos huancavilcas, recuerdan las denominaciones de las islas de la narración del capítulo xxv. De momento, queda para más adelante la interpretación de este pasaje. El siguiente mapa muestra la disposición de la cultura Huancavilca:



Mapa 18: Cultura Huancavilca. Elaborado por el autor para EY (2024).



Map 18: Huancavilca Culture. Map prepared by the author for EY (2024).

The Chronicle of Martin de Murua contains interesting elements about Tupac Yupanqui's overseas voyage, one of which is not found in the passage quoted above. His stated source is a group of «old Indians». The chronicler takes for granted, as a novel assertion, that the action of Atahualpa's generals in Cuzco would have been responsible for the disappearance of the trophies that link the story to Inca reality. However, chapter XXI of the first book of Murua's Chronicle presents the names of the islands as if they were local warlords. None of the suggestions made in the bibliography—as we shall see—explores that the names of the islands correspond to human beings (Murua [1615] 2001: 72):

From there he went down to the Huanca Vilcas, where [Tupac Yupanqui] raised and built the fortress of Huachalla, from there he began the conquest of the Huanca Vilcas, and although difficult, by means of the multitude of his people and the courage and industry of his captains he subdued them, and the chiefs, and Huacapi Huamo and Manta Yucara and Quisiri to Huachumpi and Nina Chumpi.

The last two names, <Huachumpi> (perhaps misspelled) and <Nina Chumpi>, although presented as Huancavilca caudillos, recall the names of the islands in the narrative of chapter XXV. The interpretation of this passage will be left for later. The following map shows the distribution of the Huancavilca culture:

2.4

Probanza de los nietos de Túpac Yupanqui

La probanza de los nietos de Túpac Yupanqui es un documento datado en 1569, siendo uno de los datos más tempranos sobre las islas, aunque Sarmiento de Gamboa lo habría sabido en 1566, según Buse (1967: 236). La información que posee sobre el viaje de Túpac Yupanqui es más bien escueta, pero valiosa. En 1985, Rowe dio a conocer este testimonio, en el que los solicitantes piden una probanza de su condición de nietos de Túpac Yupanqui, mediante un interrogatorio. Así, hacen una memoria de las conquistas del abuelo. Ahí se dice que conquistó: «aba chumbi, nina chumbi, provincia que está hacia la mar» (apud Rowe 1985: 224). En 1569, ningún cronista había publicado sobre el particular, así que los solicitantes de la probanza tuvieron su propia fuente de información, presumiblemente familiar. Es una pena que no hayan proporcionado mayores alcances.



2.4

Report of Tupac Yupanqui's Grandchildren

The *Report of Tupac Yupanqui's Grandchildren* is a document dated 1569, which is one of the earliest data on the islands, although Sarmiento de Gamboa would have known it in 1566, according to Buse (1967: 236). Its information about Tupac Yupanqui's voyage is rather scarce, but valuable. In 1985, Rowe published this testimony, in which the petitioners ask for proof of the condition of Tupac Yupanqui's grandchildren by means of an interrogation. In this way, they recall the conquests of the grandfather. They say that he conquered: «aba chumbi, nina chumbi, province that is towards the sea» (apud Rowe 1985: 224). In 1569, no chronicler had published on the subject, so the applicants for the *Report* had their own source of information, presumably the family. It is a pity that they did not provide more details.

2.5

Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua

La Biblioteca Nacional de España conserva en sus anaqueles la crónica de Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua (1613). Si bien es posible dudar de si los cronistas hispanos se hayan leído entre sí a propósito de la travesía ultramarina de Túpac Yupanqui, podemos tener casi certeza de que el historiador aborigen poseía otras fuentes de información, por su origen y pertenencia a un grupo humano distinto al europeo, algo semejante a los nietos de Túpac Yupanqui. De hecho, su relato es el que más se aparta de los tres anteriores testimonios hispanos. Por eso, será clave para la exégesis de la narración.

En 1879, bajo el título general de *Antigüedades peruanas*, Marco Jiménez de la Espada presenta *Tres relaciones de antigüedades peruanas*, una de las cuales es la *Relación de antigüedades deste reyno del Pirú* escrita por el ya mentado cronista autóctono. Como Jiménez de la Espada edita esta crónica, tiene en cuenta ciertamente los datos aportados en ella, para interpretar el viaje ultramarino de Túpac Yupanqui en su trabajo decimonónico de 1892.

En 1993, Duviols e Itier editaron nuevamente la *Relación*, de modo tal que el facsímil madrileño se coteja *vis-à-vis* con la transcripción (sin modernizar) del mismo. Dos pasajes de la crónica son pertinentes. Antes de presentarlos, no obstante, es imperativo señalar la confusión de Pachacuti Yamqui Salcamaygua entre Túpac Yupanqui y su padre Pachacútec, la cual fue notada por Del Busto ([2000] 2019: 67, 111). La explicación del error es sencilla. En la edición de Cabello Valboa de Valcárcel y su equipo (1951: 493), figura la nómina de los incas que recogen Cabello Valboa, Sarmiento de Gamboa, Garcilaso y Joseph de Acosta. Al comparar los nombres, es posible encontrar la fuente de la confusión de Pachacuti

Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua

The National Library of Spain has on its shelves the Chronicle of Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua (1613). Although it is possible to doubt that the Spanish chroniclers read among themselves about Tupac Yupanqui's overseas voyage, we can be almost certain that the indigenous historian had other sources of information due to his origin and belonging to a human group different from the Europeans, something similar to Tupac Yupanqui's descendants. In fact, his account is the one that differs the most from the three previous Hispanic testimonies. For this reason, it will be the key to the exegesis of the narrative.

In 1879, under the general title *Antigüedades peruanas*, Marco Jimenez de la Espada presented *Tres relaciones de antigüedades peruanas*, one of which is the *Relación de antigüedades deste reyno del Pirú*, written by the aforementioned autochthonous chronicler. When Jimenez de la Espada edited this chronicle, he undoubtedly took into account the data contained in it to interpret Tupac Yupanqui's overseas journey in his nineteenth-century work of 1892.

In 1993, Duviols and Itier re-edited the *Relación* so that the Madrid facsimile could be checked against the (unmodernized) transcription of the *Relación*. Two passages from the Chronicle are relevant. Before presenting them, however, it is imperative to point out Pachacuti Yamqui Salcamaygua's confusion between Tupac Yupanqui and his father Pachacutec, as noted by Del Busto ([2000] 2019: 67, 111). The explanation for this error is simple. In Cabello Valboa's edition by Valcarcel and his team (1951: 493) there is the list of Incas collected from Cabello Valboa, Sarmiento de Gamboa, Garcilaso, and Joseph de Acosta. By comparing the names, it is possible to find the

Yamqui Salcamaygua. Acontece que —salvo en Garcilaso— el inca Pachacutec es denominado: Ynga Yupangui (Cabello Valboa), Pachacuti Inca Yupangui o Ynga Yupangui (Sarmiento de Gamboa), Pachacuti Inca Yupangui (Acosta). Por su parte, su hijo es Tupac Ynga Yupangui (Cabello Valboa), Topa Ynga Yupangui (Sarmiento de Gamboa) y Topa Inca Yupangui (Acosta). A esta lista podrían sumársele los datos que proporciona Juan de Betanzos ([1551] 2010: 49), quien nombra al padre como Inga Yupangue Pachacuti Inga y al hijo como Topa Ynga Yupangue. Consecuentemente, padre e hijo compartían la secuencia de Ynga Yupangui (o variantes de ella) y eso originaría la confusión del cronista autóctono.

Así pues, Pachacuti Yamqui Salcamaygua ([1613] 1993: 222) escribe: «y de ahí vuelve el dicho Pachacuti Inga Yupangui con gran suma y máquina de oro y plata y umiña. Y viniendo así, llega a una isla de los yungas en donde había madre de perlas llamado Churoy Mamam. Y más le halla mucha más umiñas». El *Lexicón* quechua de Domingo de Santo Tomás (1560: 57r.) registra en la entrada correspondiente a la piedra *esmeralda* el significado de «vmiña rumi», es decir, ‘piedra umiña’. Así, *umiña* es ‘esmeralda’. En la zona de Manta había una esmeralda «de mucha grandeza» que era tenida por dios (Cieza 1553: LXIIJ r.).

En cuanto a la *madre de perlas* que Pachacuti Yamqui Salcamaygua llama ‘churoy mamam’, es posible explicar lo siguiente: Domingo de Santo Tomás (1560: 27, 81 r., 124 r., 165 r.) define *choro* como ‘almeja’, ‘ostia’ (hoy ‘ostra’), ‘caracol’, ‘pescado de conchas’. Así, <churo> sería un molusco bivalvo que glosaremos con el peruanismo de origen quechua (quechuismo) ‘choro’. La <y> final de <churoy> es el posesivo de

source of Pachacuti Yamqui Salcamaygua’s confusion. It happens that —except in Garcilaso— the Inca Pachacutec is called: Ynga Yupangui (Cabello Valboa), Pachacuti Inca Yupangui or Ynga Yupangui (Sarmiento de Gamboa), Pachacuti Inca Yupangui (Acosta). On the other hand, his son is Tupac Ynga Yupangui (Cabello Valboa), Topa Ynga Yupangui (Sarmiento de Gamboa), and Topa Inca Yupangui (Acosta). To this list could be added the data of Juan de Betanzos ([1551] 2010: 49), who names the father as Inga Yupangue Pachacuti Inga and the son as Topa Ynga Yupangue. Consequently, father and son shared the sequence of Ynga Yupangui (or variants of it), and this would be the origin of the confusion of the autochthonous chronicler.

Thus, Pachacuti Yamqui Salcamaygua ([1613] 1993: 222) writes: «and from there the said Pachacuti Inga Yupangui returns with a great sum and a machine of gold and silver and umiña. And coming this way, he arrives at an island of the Yungas, where there was a mother of pearl called Churoy Mamam. And he found many more umiñas». Domingo de Santo Tomás’ Quechua Lexicon (1560: 57r.), in the entry corresponding to the *emerald stone*, records the meaning of «vmiña rumi», that is, ‘umiña stone’. So *umiña* is ‘emerald’. In the area of Manta there was an emerald «of great size» that was considered a god (Cieza 1553: LXIIJ r.).

As for the mother of pearl that Pachacuti Yamqui Salcamaygua calls ‘churoy mamam’, it is possible to explain the following: Domingo de Santo Tomás (1560: 27, 81 r., 124 r., 165 r.) defines *choro* as ‘clam’, ‘oyster’ (today ‘mussel’), ‘snail’, ‘shellfish’. Thus <churo> would be a shellfish, which we will gloss with the Peruvianism of Quechua origin (quechuismo) ‘choro’. The final <y> of

primera persona. *Churoy* sería ‘mi choro’. *Mama* es ‘madre’ (Santo Tomás 1560: 149) y la <m> final de <mamam> sería el posesivo de tercera persona, que en realidad es -n y no -m (no creo que sea el validador -m). Literalmente, *churoy mamam* significa ‘mi choro su mamá’:

Churoy mamam

Forma escrita

churo-y mama-n

Forma segmentada

choro-1ªposesiva mama-3ªposesiva

Glosa léxica y gramatical

choro-mi mamá-su

Traducción de la glosa

mi choro su mamá

Traducción literal del sintagma

Los dos posesivos (*mi*, *su*) de la glosa hacen pensar en la construcción de doble posesivo² del quechua, la cual se manifiesta en el español del Ande, a través de frases como *su carro de mi profesor* (Cf. español estándar: *el carro de mi profesor*). Lo normal en quechua es anteponer el genitivo -p ‘de’, en vez del posesivo -y ‘mi’. Una persona con mayor interferencia quechua diría en español: *de mi profesor su carro*. Como lo que se quiere expresar es el concepto *madre de perlas*, se asume que la voz *churoy* ‘mi choro’ hace las veces del genitivo en una variedad no estándar del quechua. De hecho, tal sintagma ocupa la misma posición del genitivo quechua, antepuesto al nombre del que depende: *Churoy mamam* sería literalmente ‘mi choro su mamá’. Haciendo una castellanización con mayor libertad, podríamos traducir ‘su

<churoy> is first person possessive. *Churoy* would be ‘my choro’. *Mama* is ‘mother’ (St. Thomas 1560: 149), and the final <m> of <mamam> would be the third person possessive, which is actually -n and not -m (I don’t think it’s the validator -m). Literally, *churoy mamam* means ‘my choro his mama’:

Churoy mamam

Written from

churo-y mama-n

Segmented form

choro-1ªpossessive mama-3ªpossessive

Lexical and grammatical gloss

choro-my mama-his

Gloss’ translation

my choro his mother

Literal translation

The two possessives (*my*, *his*) in the gloss suggest the double possessive construction of Quechua, which is manifested in Andean Spanish by phrases such as *su carro de mi profesor* (cf. standard Spanish: *el carro de mi profesor*). It is normal in Quechua to use the genitive -p ‘of’ instead of the possessive -y ‘my’. A person with more Quechua interference would say in Spanish: *de mi profesor su carro*. Since what is being expressed is the concept of the *mother of pearls*, it is assumed that the word *churoy* ‘mi choro’ serves as the genitive in a non-standard variety of Quechua. In fact, such a phrase occupies the same position as the Quechua genitive, placed before the noun on which it depends: *Churoy mamam* would literally be ‘my choro his mother’. To make a Spanisization with greater freedom, we could translate ‘su mama (de) mi choro’ or even ‘mama (del) choro’ to refer to the *mother of pearls*.

² Cuando se quiere hacer mofa del habla popular se señalan determinadas entidades y se definen mediante la construcción de doble posesivo con el genitivo antes del nombre que lo rige, estando además este determinado de manera redundante por un posesivo. He aquí algunos ejemplos, para *hielo* ‘del agua su duro’, para *espalda* ‘del pecho su atrás’ o para *ascensor* ‘de la escalera su magia’.

mamá (de) mi choro' o incluso 'mamá (del) choro' para referir a *madre de perlas*.

Cuando el inca ingresa al Cuzco —apoteósicamente, colmado de trofeos—, Pachacuti Yamqui Salcamaygua ([1613] 1993: 226) relata lo siguiente: «Y entonces dicen que metió al Cuzco mucha suma de plata y oro y un uallina». En este pasaje, se entiende que la forma <uallina> corresponde al signo *ballena*. Aunque, en realidad, la alusión sería únicamente a las osamentas de la ballena, pues en aquella época no habría otro modo de movilizar tal mamífero, desde el océano Pacífico hasta la sierra cuzqueña, sin descomponerse y heder. En suma, los trofeos mencionados por Pachacuti Yamqui Salcamaygua son oro, plata, esmeraldas, perlas y (las osamentas de) una ballena; habiendo coincidencia con los cronistas hispanos en los campos de metales y restos orgánicos (evidentemente sin coincidir en las especies), con la adición de perlas y de piedras preciosas como las esmeraldas.

When the Inca enters Cuzco —with apotheosis, full of trophies—, Pachacuti Yamqui Salcamaygua ([1613] 1993: 226) relates the following: «And then they say that he brought to Cuzco a large sum of silver and gold and an uallina». In this passage it is understood that the form <uallina> corresponds to the sign of the *whale*. Although, in reality, the allusion would only refer to its bones since at that time there would have been no other way to transport such a mammal from the Pacific Ocean to the highlands of Cuzco without decomposing and producing bile. In summary, the trophies mentioned by Pachacuti Yamqui Salcamaygua are gold, silver, emeralds, pearls, and (the bones of) a whale. There is coincidence with the Hispanic chroniclers in the fields of metals and organic remains (apparently without coincidence in the species), with the addition of pearls and precious stones such as emeralds.

3

CAPÍTULO
CHAPTER

DETALLES
DEL VIAJE

*Details of
the Voyage*





Magnífica vista aérea del valle de HATIHEU en la isla de Nuku Hiva en el archipiélago de las Marquesas en la Polinesia Francesa.
Magnificent aerial view of the HATIHEU valley on the island of Nuku Hiva in the Marquesas archipelago in French Polynesia.
Fotógrafo | *Photographer:* Thomas Athenol / Shutterstock



Travesías ultramarinas de Túpac Yupanqui | *Tupac Yupanqui's Overseas Voyage*



En la sección anterior, hemos visto aquello que relatan los cronistas. Contamos con cinco versiones de al menos algún aspecto de los hechos. Las versiones, sin embargo, no coinciden exactamente entre sí. Por ejemplo, Sarmiento no es exacto en el punto de partida. Dice a la letra: «Y andando Topa Inga Yupanqui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puna y Tumbes, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas navegando a vela» (Sarmiento de Gamboa [1972] 1960: 251). ¿La palabra *allí* refiere a Tumbes, a la isla de Puná o a Manta? Cabello Valboa es incluso menos explícito, diciendo que se embarcó en las costas de la mar del Sur (Cabello Valboa [1586] 2011: 390), aunque se puede inferir que partió del mismo lugar, desde donde vio el mar por primera vez, es decir, Manta (Cabello Valboa [1586] 2011: 389). Martín de Murúa ([1615] 2001: 82) sí es explícito respecto al origen de la travesía: «En esta ocasión dicen algunos indios antiguos que se embarcó en la mar en unas balsas en la isla de Puna y fue a Manta, y desde allí anduvo un año por la mar».

Con el ánimo de procesar la información brindada sobre la travesía de Túpac Yupanqui se aislará lo que dijo cada cronista sobre determinados conceptos en sus narraciones. Sobre la probanza de los nietos de Túpac Yupanqui queda consignado que conquistó <aba chumbi> y <nina chumbi>. La siguiente tabla divide la información de la siguiente manera: a) autor del relato, b) origen de la travesía, c) informante(s) del respectivo cronista, d) duración del viaje, e) nombres de las islas a las que se arribó (aquí se tiene en cuenta las variantes gráficas o sonoras), f) el medio de transporte para realizar la navegación, g) la tripulación que participó en la aventura, h) los trofeos como consecuencia de la navegación. Si se da el caso de que un cronista, no informa sobre algún punto, se pondrá una simple raya para indicar ese vacío.



In the previous section we have seen what the chroniclers tell us. We have five versions of at least some aspect of the events. However, the versions do not agree exactly. For example, Sarmiento is not precise about the starting point. He says to the letter: «And while Topa Inga Yupangui was conquering the coast of Manta and the island of Puna and Tumbes, some merchants who had come from the sea to the west in rafts under sail arrived there» (Sarmiento de Gamboa [1972] 1960: 251). Does the word there refer to Tumbes, to the island of Puna, or to Manta? Cabello Valboa is even less explicit, saying that he embarked on the coasts of the South Sea (Cabello Valboa [1586] 2011: 390), although it can be inferred that he departed from the same place where he first saw the sea, that is, Manta (Cabello Valboa [1586] 2011: 389). Martin de Murua ([1615] 2001: 82) is explicit about the origin of the voyage: «On this occasion, some old Indians say that he embarked on the sea in some rafts on the island of Puna and went to Manta, and from there he sailed the sea for a year».

With the intention of processing the information provided on Tupac Yupanqui's voyage, we will isolate what each chronicler said about certain concepts in their narratives. The evidence of Tupac Yupanqui's descendants is that he conquered <Aba chumbi> and <Nina chumbi>. The following table divides the information in the following way: a) author of the story, b) origin of the voyage, c) informant(s) of the respective chronicler, d) duration of the voyage, e) names of the islands reached (here the graphic or sound variants are taken into account), f) means of transportation to carry out the navigation, g) crew that participated in the adventure, h) trophies as a result of the navigation. If a chronicler does not report on a point, a simple dash will be placed to indicate the omission.

Tabla 3

Conceptos pertinentes en las narraciones							
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
Autor	Origen	Informante	Duración	Islas	Medio	Tripulación	Trofeos
Sarmiento	Manta, isla Puná y Tumbes	Urco Guaranga	Más de 9 meses o un año	Auachumbi, Niñachumbe	Balsa	20 mil soldados	Gente negra, mucho oro y una silla de latón, un pellejo y quijada de caballo
Cabello	Costa del mar del Sur	Los antiguos	Un año	Hagua Chumbi, Nina Chumbi	Balsa	Los pilotos de más experiencia que pudo hallar	Indios prisioneros de color negra, mucho oro y plata, más una silla de latón, y cueros de animales como caballos
Murúa	Isla Puná	Indios antiguos	Un año	Hahua Chumpi, Nina Chumpi	Balsa	—	Gente como negros, cantidad de oro y una silla de latón, cueros de caballo, cabezas y huesos
Pachacuti	—	—	—	Isla de los yungas	—	—	Oro, plata, perlas, umiñas, una ballena

Fuentes: Pedro Sarmiento de Gamboa, *Historia índica*; Miguel Cabello Valboa, *Miscelánea antártica*; Martín de Murúa, *Historia general del Perú*; Joan Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua, *Relacion de antigüedades deste reyno del Piru*.

La tabla anterior resume los «hechos», de acuerdo con los cronistas, que a su vez se beneficiaron de informantes que oyeron sobre la aventura. Por ende, lo narrado está sujeto a la interpretación. Como prueba de lo dicho, verificamos que los cuatro autores afirman que se trajo oro, pero en las ínsulas volcánicas del Pacífico no lo hay. Si el inca

regresó al Cuzco con oro, no lo recogió de las islas del poniente. Es preciso indagar de dónde procede el metal, abandonando el relato literal para interpretar la parte pertinente del texto. Vista la relevancia interpretativa, se resumirán las hipótesis de aquellos estudiosos que anteceden al presente trabajo, para así enriquecer la propuesta propia de esta obra.

Table 3

Relevant Concepts in the Narratives							
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
Author	Origin	Informant	Duration	Islands	Means	Crew	Trophies
Sarmiento	Manta, island of Puna and Tumbes	Urco Guaranga	More than nine months or one year	Auachumbi, Niñachumbe	Raft	20 thousand soldiers	Black people, a lot of gold and a brass chair, a horse's skin and jawbone
Cabello	Coasts of the South Sea	Old people	One year	Hagua Chumbi, Nina Chumbi	Raft	The most experienced pilots he could find	Black Indian prisoners, a lot of gold and silver, plus a brass chair, and animal skins like horses
Murua	Island of Puna	Old Indians	One year	Hahua Chumpi, Nina Chumpi	Raft	—	People like black guys, lots of gold and a brass chair, horse hides, heads, and bones
Pachacuti	—	—	—	Island of the yungas	—	—	Gold, silver, pearls, emeralds, one whale

Sources: Pedro Sarmiento de Gamboa, *Historia indica*; Miguel Cabello Valboa, *Miscelánea antártica*; Martín de Murúa, *Historia general del Perú*; Joan Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua, *Relacion de antigüedades deste reyno del Piru*.

The above table summarizes the «facts» according to the chroniclers, who in turn benefited from informants who heard about the adventure. Therefore, what is told is subject to interpretation. As a proof of what has been said, we verify that the four authors affirm that gold was brought, but there is no gold in the volcanic islands of the Pacific. If

the Inca returned to Cuzco with gold, he did not collect it from the Oceanic islands. It is necessary to investigate where the metal came from, leaving the literal account to interpret the relevant part of the text. Considering the interpretive relevance, the hypotheses of the scholars that preceded this work are summarized in order to enrich the proposal of this work.

4

CAPÍTULO
CHAPTER

HIPÓTESIS INTERPRETATIVAS

*Interpretative
Hypotheses*





Monte Rotui al amanecer, isla de Moorea, Polinesia Francesa.
Mount Rotui at sunrise, Moorea Island, French Polynesia.
Fotógrafo | Photographer: Mapman / Shutterstock



En esta sección se revisarán las hipótesis que interpretan las crónicas antes señaladas. Cada hipótesis no necesariamente considera todos los factores a tener en cuenta. Consecuentemente, todas las propuestas no poseen la misma exhaustividad ni semejante rigor. Sin embargo, los últimos planteamientos siempre rescatan alguna idea de los investigadores más antiguos. He ahí el valor de la revisión historiográfica.



Islas Galápagos / Galapagos Islands.



This section will review the hypotheses that interpret the above chronicles above. Each hypothesis does not necessarily take into account all the factors to be considered. Consequently, not all proposals have the same completeness or value. However, the most recent approaches always rescue some idea of the oldest researchers. This is the value of historiographical revision.



Islas Marquesas / Marquesas Islands.

4.1

Marco Jiménez de la Espada

Marco Jiménez de la Espada se basa en la *Carta memorial* de Sarmiento de Gamboa al rey de España de 1572 (apud Jiménez de la Espada 1892: 20-22) y en la versión francesa de *Miscelánea antártica* de Miguel Cabello Valboa (1586). El autor también toma en cuenta, tangencialmente, la crónica de Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua (1613), que él mismo publicó en 1879.

Jiménez de la Espada barrunta ciertos sucesos que eventualmente habrían motivado el viaje a las islas (1892: 24): «Un balsero engolfado y arrojado contra alguna de ellas por las corrientes y los vientos que logró volver, pudo informar como testigo de vista. Una lluvia de cenizas volcánicas, una bandada de aves *bobas*, acosadas por un fuerte poniente hasta las costas fronterizas, pudieron anunciarle o revelarle la existencia de tierras hacia ese rumbo». La carta escrita por Sarmiento no recoge todos los detalles que este mismo autor trae en su *Historia índica*, lo que va en contra de Jiménez de la Espada. En la crónica de Sarmiento, más bien se mencionan mercaderes que dieron testimonio de las islas, aunque no habría que descartar los escenarios recién citados, para incrementar la motivación de la travesía ultramarina.

Jiménez de la Espada (1892: 22) postula que *Hahuachumbi* y *Ninachumbi* «según las señas, son dos de las Galápagos». Markham (1907: 136) suscribe esta hipótesis, junto con las etimologías que planteará el investigador hispano. Por su parte, Jiménez de la Espada se aferra a una idea de Sarmiento de Gamboa, quien afirma que las islas están a doscientas leguas de Lima. Como dicho autor comprueba que a doscientas leguas de Lima no hay ninguna ínsula, mantiene que las islas estarían a doscientas leguas de la costa que va de Cabo Blanco a San Lorenzo, basándose en Cabello Valboa, quien apunta que el inca descubrió el mar en la zona de Manta, Charapoto y Picoaza.



4.1

Marco Jimenez de la Espada

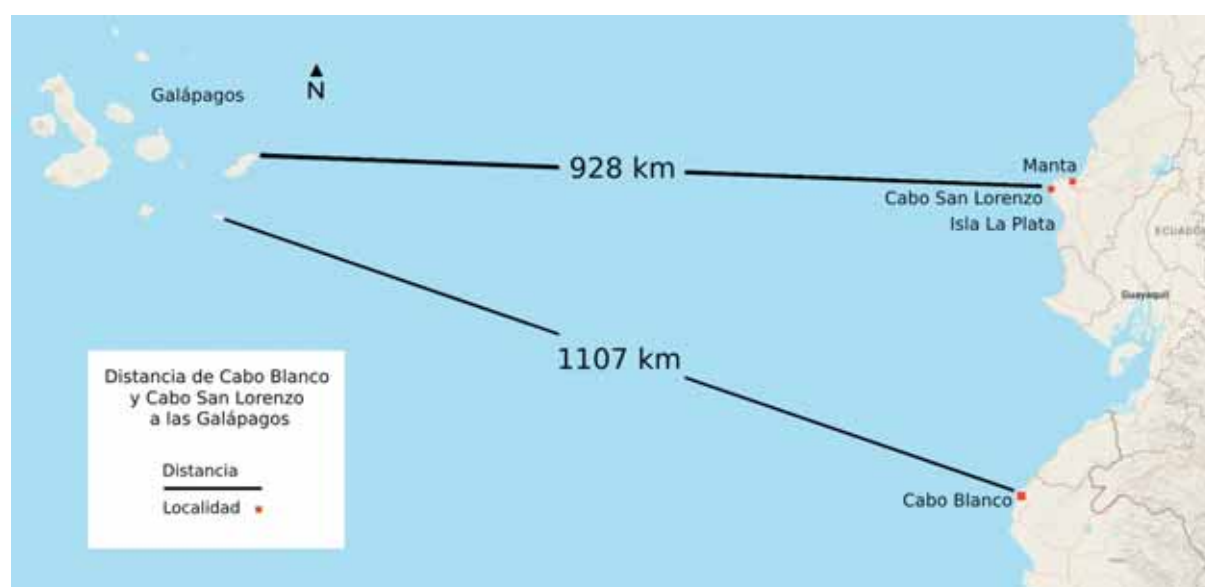
Marco Jimenez de la Espada relies on Sarmiento de Gamboa's *Carta memorial al rey de España* of 1572 (apud Jimenez de la Espada 1892: 20-22) and the French version of Miguel Cabello Valboa's *Miscelánea antártica* (1586). The author also tangentially considers the chronicle of Joan de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua (1613), which he himself published in 1879.

Jimenez de la Espada alludes to certain events that may have motivated the voyage to the islands (1892: 24): «A rafter, caught and thrown against some of them by the currents and winds, which managed to return, could report as an eyewitness. A shower of volcanic ash, a flock of booby birds, driven by a strong westerly wind as far as the coast, could have announced or revealed to him the existence of land in that direction». Sarmiento's letter does not contain all the details that the same author includes in his *Historia Indica*, which contradicts Jimenez de la Espada. Sarmiento's chronicle rather mentions merchants who testified to the existence of the islands, although the scenarios just mentioned should not be discarded to increase the motivation for the overseas voyage.

Jimenez de la Espada (1892: 22) postulates that *Hahuachumbi* and *Ninachumbi* «are two of the Galapagos, according to the signs». Markham (1907: 136) supports this hypothesis, along with the etymologies proposed by the Hispanic researcher. Jimenez de la Espada, for his part, clings to an idea of Sarmiento de Gamboa, who affirms that the islands are two hundred leagues from Lima. Since that author knew that there is no island two hundred leagues from Lima, he maintains that the islands would be two hundred leagues from the coast that goes from Cabo Blanco to San Lorenzo, based on Cabello Valboa, who points out that the Inca discovered the sea in the area of Manta, Charapoto, and Picoaza.

Añade Jiménez de la Espada (1892: 25) que la corriente peruana habría ayudado con la navegación, al atravesar el archipiélago de las Galápagos. Para refinar su hipótesis, el polígrafo español recurre a la etimología, postulando que *chumbi* o *chumpi* significaba en quechua ‘faja’, ‘ceñidor’, ‘cíngulo’, ‘cosa que ciñe o rodea’, quizás ‘contorno’ o ‘perímetro’.

Jimenez de la Espada (1892: 25) adds that the Peruvian current would have helped navigation by crossing the Galapagos archipelago. To refine his hypothesis, the Spanish polygrapher resorts to etymology, postulating that *chumbi* or *chumpi* in Quechua means ‘girdle’, ‘belt’, ‘cincture’, ‘thing that surrounds or encloses’, perhaps ‘contour’ or ‘perimeter’.



Mapa 19: Distancia de Cabo Blanco y Cabo San Lorenzo a las Galápagos. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 19: Distance from Cabo Blanco and Cabo San Lorenzo to the Galapagos Islands. Map prepared by the author for EY (2024).

Además, el autor plantea que por una extensión metafórica *chumpi* podría equivaler a ‘isla’, pese a la existencia de la palabra quechua *huatta* (tal como él la escribe) para ese mismo concepto. Asimismo, se toma en consideración la forma *chhumpi* que expresa ‘tono oscuro de un color cualquiera’, lo cual se podría aplicar a las islas como un atributo

In addition, the author suggests that by metaphorical extension *chumpi* could be equivalent to ‘island’, despite the existence of the Quechua word *huatta* (as he writes it) for the same concept. Likewise, the form *chhumpi* ‘dark tone of any color’ is taken into account and could be applied to the islands as an attribute to describe them. At all times,

para su descripción. En todo momento, Jiménez de la Espada reconoce sus dudas respecto a su propuesta etimológica.

Los nombres de *Hahuachumbi* y *Ninachumbi* comparten la desinencia *chumbi*, diferenciándose por las formas *hahua* y *nina*, que Jiménez de la Espada (1892: 26) interpreta en los siguientes términos: «*Hagua* vale de *fuera*, *afuera*, *diferente*, *aparte*; y *nina*, *fuego*». Así, partiendo de la etimología de *Ninachumbi* como ‘Isla de fuego’ propone que esta podría ser Narborough por su activo volcán. Markahm (1895: xiii) señala que en 1814 y 1825 hubo sendas erupciones en dicha isla. El nombre hispano de Narborough es Fernandina.

Jiménez de la Espada no atina a señalar cuál sería *Hahuachumbi* ‘Isla de fuera’, pues el ejemplo que da es el de la isla chilena de Juan Fernández que cumple con el atributo de estar apartada, conforme a la descripción de ‘Isla de fuera’; pero que nada tiene que ver con la identificación de la isla que el mismo Jiménez de la Espada juzga que se halla en el archipiélago de las Galápagos.

Finalmente, sobre los trofeos de la aventura, Jiménez de la Espada (1892: 24) no da explicación alguna sobre los negros, únicamente añade que de ellos «no quedó casta en el Perú» ni aclara lo relativo al trono de latón; mientras que sobre los restos de animales semejantes a caballos postula que correspondería probablemente a la especie «*Otaria jubata*». Jiménez de la Espada (1892: 26) adiciona a la lista de trofeos conocida lo señalado por Pachacuti Yamqui Salcamaygua, es decir, *umiñas* ‘esmeraldas’ y perlas, amén de una ballena (o más bien sus osamentas): «Las madre-perlas y las ballenas abundan en el archipiélago de los Galápagos».

Jimenez de la Espada recognizes his doubts regarding his etymological proposal.

The names *Hahuachumbi* and *Ninachumbi* share the ending *chumbi*, differentiated by the forms *hahua* and *nina*, which Jimenez de la Espada (1892: 26) interprets as follows «*Hagua* means outside, different, apart; and *nina*, fire». Thus, based on the etymology of *Ninachumbi* as ‘fire island’, he suggests that it could be Narborough because of its active volcano. Markahm (1895: xiii) points out that there were eruptions on the island in 1814 and 1825. The Spanish name of Narborough is Fernandina.

Jimenez de la Espada does not manage to indicate which *Hahuachumbi* ‘outer island’ would be since the example he gives is that of the Chilean island of Juan Fernandez, which fulfills the attribute of being remote, according to the description of ‘outer island’, but this has nothing to do with the identification of the island, which Jimenez de la Espada himself judges to be in the Galapagos archipelago.

Finally, regarding the trophies of the adventure, Jimenez de la Espada (1892: 24) does not give any explanation about the black men, only adding that «there was no caste of them left in Peru», nor does he clarify about the brass chair; while regarding the remains of equine-like animals, he postulates that they probably correspond to the species «*Otaria jubata*». Jimenez de la Espada (1892: 26) adds to the list of known trophies what Pachacuti Yamqui Salcamaygua had pointed out, that is, *umiñas* ‘emeralds’ and pearls, as well as a whale (or rather its bones): «Mother-of-pearl and whales are abundant in the Galapagos archipelago».

4.2

Otto von Buchwald

Otto von Buchwald (1918) cuestiona la identificación de las Galápagos y las etimologías quechuas de Markham. Ambas propuestas, en realidad, corresponden a Jiménez de la Espada. Markham únicamente las comenta, aportando solo la transmisión de la información; pero la historiografía lo reconoce como autor, soslayando a Jiménez de la Espada. Sea como fuere, el ingeniero von Buchwald considera que la historia es verdadera, porque se citan con detalle los nombres de los personajes que tomaron parte de la expedición, mas descartando las etimologías quechuas de Jiménez de la Espada, atribuidas por él a Markham. En su lugar, propone étimos mochicas. Según el mismo von Buchwald (1918: 252), los huancahuillcas serían hablantes de mochica, pues los considera «yungas»:



4.2

Otto von Buchwald

Otto von Buchwald (1918) questions the identification of the Galapagos and the Quechua etymologies of Markham. In fact, both proposals correspond to Jimenez de la Espada. Markham only commented on them, providing only the transmission of the information, but historiography recognizes him as the author, ignoring Jimenez de la Espada. The engineer von Buchwald considers the story to be true since the names of the people who participated in the expedition are mentioned in detail, but he rejects the Quechua etymologies of Jimenez de la Espada that he attributes to Markham. Instead, he proposes Mochica etymologies. According to the same von Buchwald (1918: 252), the Huancahuilcas would be Mochica speakers because he considers them «Yungas»:

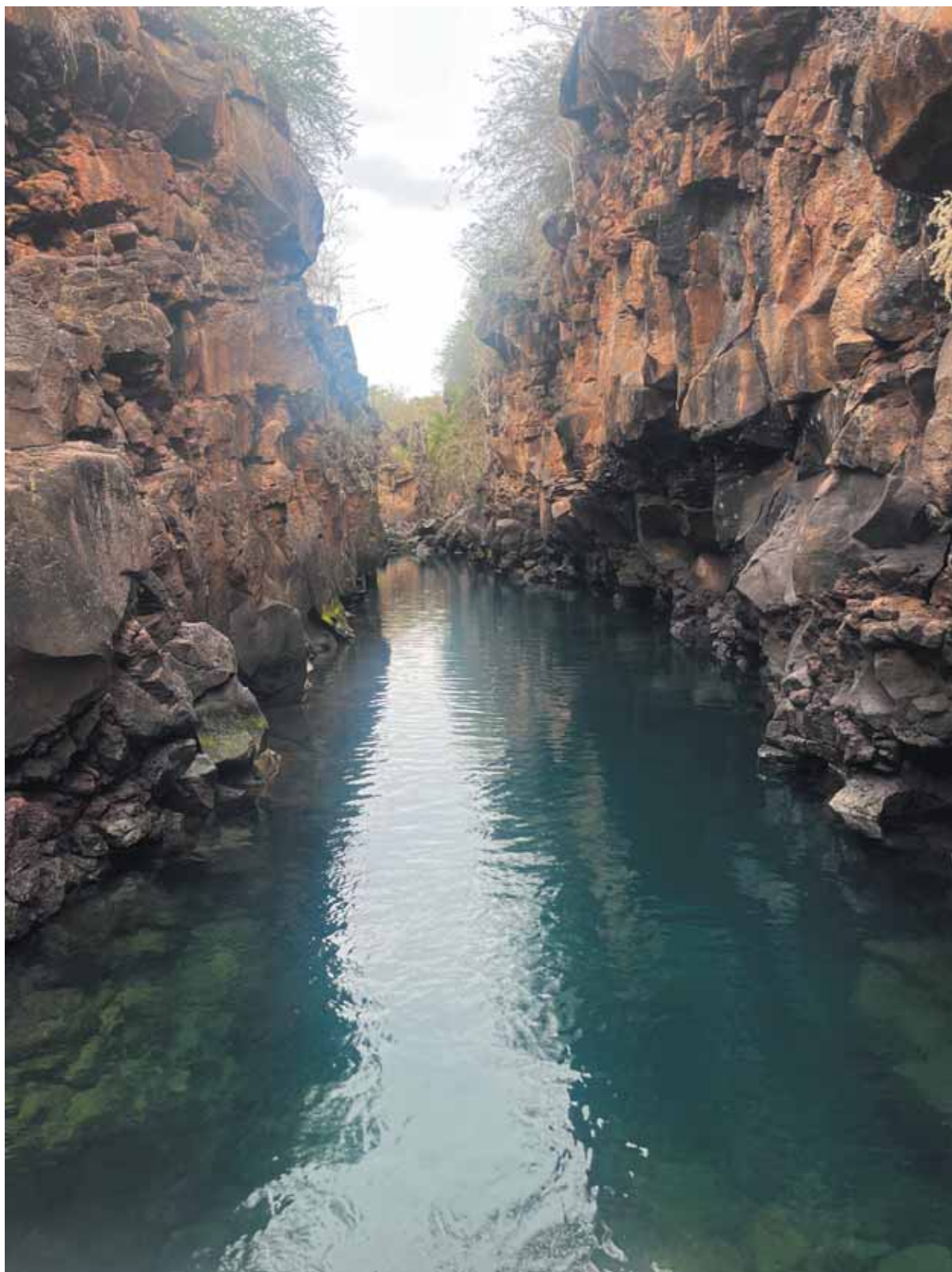


Foto 9: Las Grietas en Isla Santa Cruz (Galápagos), foto del autor (2024) para EY.

Photo 9: *Las Grietas* on Santa Cruz Island (Galapagos), Photo by the author (2024) for EY.

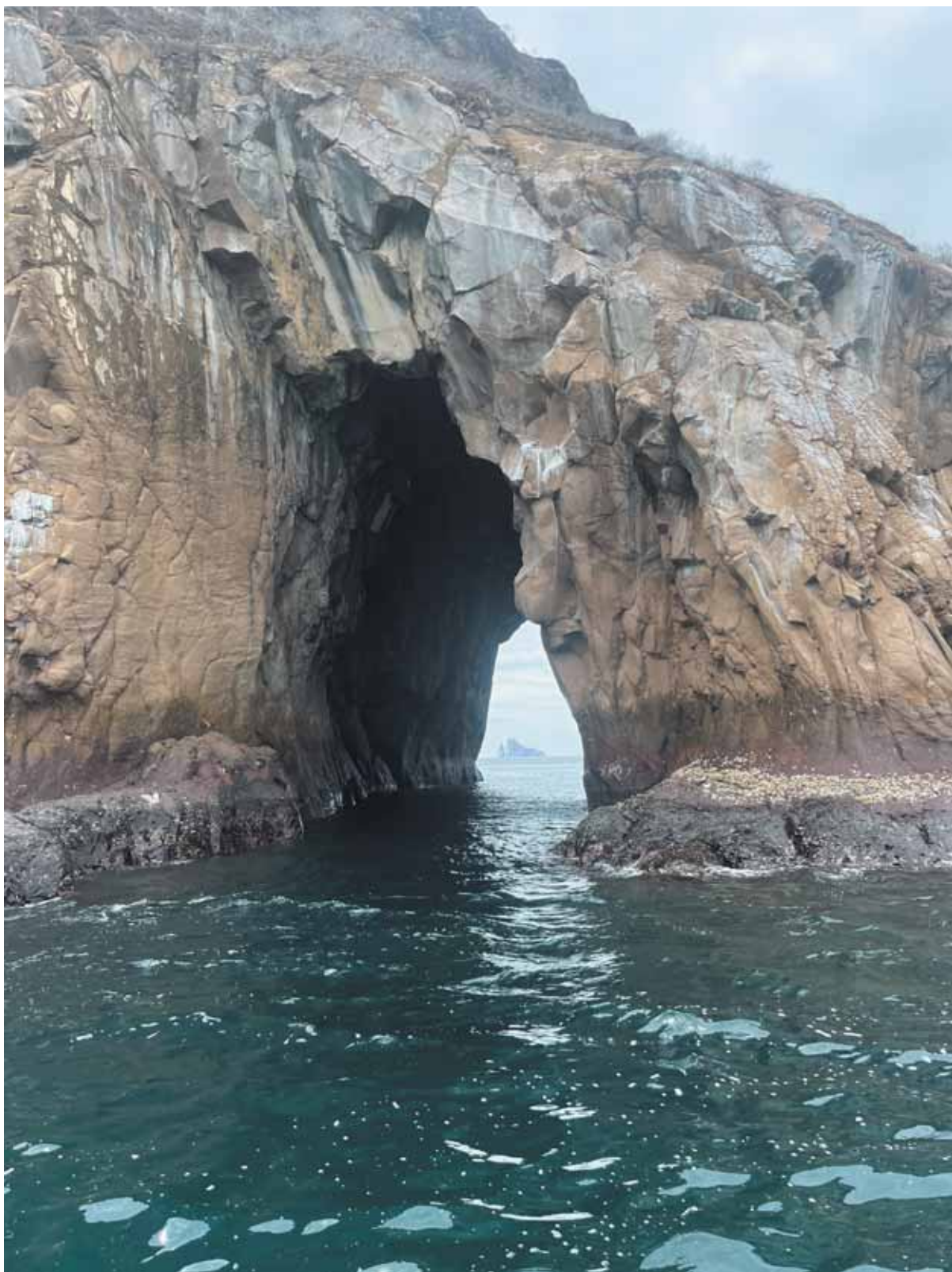


Foto 10: Isla San Cristóbal (Galápagos), foto del autor (2024) para EY.

Photo 10: San Cristobal Island (Galapagos). Photo by the author (2024) for EY.

Al reflexionar sobre estas islas, no me parece probable que el inca haya hecho un viaje largo de mar aunque fuese en balsas grandes del río Guayas. Mas, estando las islas cerca de la costa, parece natural que hayan tenido un nombre dado por los huancahuilcas o yungas. Por eso busqué y encontré en su lengua.

Nina Chumbi — de *nicna* + *chommi* = adentro + lobo de mar.

Ava Chumbi — de *ai-in* + *chommi* = allá + lobo, es decir, es una traducción literal del nombre que llevan las islas hasta el día de hoy = Lobos de Tierra y Lobos de afuera, que son las islas que todos conocemos.

En realidad, la correcta formación morfológica en mochica habría sido: **nicnaio chomi* y **ayino chomi*. Estas formas se apartan de los nombres insulares que consignan los cronistas hispanos, restando fuerza a la propuesta de von Buchwald. Para la justificación de la estructura de estas palabras, véase Salas (2012: 136). Según von Buchwald (1918: 252), en dichas ínsulas se habrían refugiado los huancahuilcas.

La idea de este autor tuvo cierta acogida. En una nota a pie de página, Leicht (1957: 328-329) también descarta las Galápagos por la imposibilidad de hallar los trofeos de la aventura y, precisamente, siguiendo a Otto von Buchwald, cree acertada la identificación de las islas de Lobos de Tierra y Lobos de Afuera en el límite entre Lambayeque y Piura (y no en el Golfo de Guayaquil, como escribe Leicht). Esta hipótesis es imposible, pues tales islas —no habitadas permanentemente— están tan cerca del litoral que tardar entre nueve meses y un año no podría ser real. Lobos de Tierra está a veinte km, y Lobos de Afuera a sesenta y cinco km (Buse 1973: 874). Adicionalmente, si el criterio para

Thinking about these islands, it seems unlikely to me that the Inca would have made a long sea voyage, even in large rafts on the Guayas River. But since the islands are close to the coast, it seems natural that they would have been named by the Huancahuilcas or Yungas. So I searched and found in their language.

Nina Chumbi — from *nicna* + *chommi* = inside + sea wolf.

Ava Chumbi — de *ai-in* + *chommi* = there + wolf, so it is a literal translation of the name the islands still bear today = Lobos de Tierra and Lobos de afuera, which are the islands we all know.

Actually, the correct morphological formation in Mochica would have been: **nicnaio chomi* and **ayino chomi*. These forms deviate from the island names recorded by the Hispanic chroniclers, diminishing so the strength of von Buchwald's proposal. For a justification of the structure of these words, see Salas (2012: 136). According to von Buchwald (1918: 252), the Huancahuilcas would have taken refuge in these islands.

This idea of the author had some acceptance. In a footnote, Leicht (1957: 328-329) also excludes the Galapagos Islands because of the impossibility of finding the trophies of the adventure and believes, following Otto von Buchwald, that the identification of the islands Lobos de Tierra and Lobos de Afuera on the border between Lambayeque and Piura (and not in the Gulf of Guayaquil, as Leicht writes) is correct. This hypothesis is impossible since such «not permanently inhabited» islands are so close to the coast that a journey of between nine months and a year could not be realistic. Lobos de Tierra is twenty kilometers away and Lobos de Afuera is sixty-five kilometers away (Buse 1973: 874). Moreover, if the criterion for

descartar las islas Galápagos era que allí no era posible hallar los trofeos del inca, lo mismo debería decirse de las deshabitadas islas de Lobos, que además eran visitadas por la población local en balsas para pescar, obtener guano y recoger huevos de las aves marinas (Morrell 1832: 120; *cf.* Coggeshall 1858: 478). García (1863: 144) *añade que en las referidas islas no solamente pescaban aprovechando la abundancia del recurso, sino que también salaban el pescado para su comercio*. Incluso se han hallado balsas bajo el guano que corresponden a la cultura Lambayeque (Mac Kay & Arana 1999: 409), en época preincaica. Este hallazgo valida análisis iconográficos como los de Jaramillo (2022: 52), Ruiz (2022: 118-120) o Ballesteros & Jaramillo (2022: 623).

Un viaje de Túpac Yupanqui a dichas islas no habría tenido nada de excepcional y demorarse cuando menos nueve meses en una isla donde no hay agua es impensado. También habría sido imposible hallar metales o seres humanos (del color que fuere), porque estaban deshabitadas y a lo sumo recibían visitantes ocasionales, sin haber poseído población permanente nunca. Finalmente, me quedo con la opinión de Heyerdahl (1952: 561): «*The Lobos and guano islands can be immediately ruled out*. They were considered by the Peruvians to be in home waters, and were regularly visited and exploited by them», es decir ‘Los Lobos e islas guaneras pueden ser inmediatamente descartados. Los peruanos consideran que están en aguas territoriales y son regularmente visitadas y explotadas por ellos’.

rejecting the Galapagos Islands was that it was not possible to find Inca trophies there, the same should be said for the uninhabited islands of Lobos, which were also visited by the local population in rafts to fish, collect guano, and seabird eggs (Morrell 1832: 120; *cf.* Coggeshall 1858: 478). Garcia (1863: 144) adds that in these islands they not only fished, taking advantage of the abundance of the resource, but also salted the fish for their trade. Even rafts have been found under the guano, corresponding to the Lambayeque culture (Mac Kay & Arana 1999: 409), in pre-Inca times. This finding confirms iconographic analyses such as those of Jaramillo (2022: 52), Ruiz (2022: 118-120), or Ballesteros & Jaramillo (2022: 623).

A trip by Túpac Yupanqui to these islands would not have been exceptional, and to spend at least nine months on an island where there is no water is unthinkable. It would also have been impossible to find metals or human beings (of any color) because they were uninhabited and only received occasional visitors without ever having a permanent population. Finally, I will stick to Heyerdahl's opinion (1952: 561): «*The Lobos and guano islands can be immediately ruled out*. They were considered by the Peruvians to be in home waters, and were regularly visited and exploited by them».



Mapa 20: Ubicación de Manta respecto de las islas de Lobos. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 20: Location of Manta with respect to the Lobos Islands. Map prepared by the author for EY (2024).



4.3

Samuel Kirkland Lothrop

Samuel Kirkland Lothrop (1932) pone en duda al archipiélago de las Galápagos como destino de la travesía de Túpac Yupanqui. Tras descartar tal hipótesis, propone otra alternativa que se aparta de las islas para abrazar el continente. Tres son los argumentos para rechazar a las Galápagos (Lothrop 1932: 237-238): 1) la posibilidad de hallar las Galápagos sin instrumentos es muy pequeña, 2) tal archipiélago estaba deshabitado en el siglo XVI y, en esa época, no existía evidencias arqueológicas de ocupaciones más tempranas, 3) la supuesta incapacidad de la balsa de troncos para completar un viaje largo, por absorber agua después de pocas semanas. Sobre el primer punto, el hallazgo de las Galápagos por parte del obispo Tomás de Berlanga no fue obra de ningún instrumento: «quiso el destino que, yendo la nave a Puerto Viejo, fuera cogida por corrientes contrarias, perdiendo el rumbo y enmarándose muchas leguas. Así, a la deriva y en medio de una calma completa de muchos días, con las velas flácidas y la gente temerosa fue a dar a unas islas» (Buse 1967: 237). Estas islas eran precisamente las que ahora conocemos como las Galápagos. La fe en los instrumentos del siglo XVI está sobredimensionada. Joseph de Andia y Varela, en la expedición que realizó del Callao a Tahití en 1774, cuenta que los polinesios se orientaban sin necesidad de instrumentos: «No tienen aguja de marear, pero dividen el horizonte en dieciséis partes, tomando por puntos principales aquellos en que sale y repone el sol» (Andia 1774: 89r.). Cualquier marinero que se interna mar adentro puede orientarse por los astros. Abundando en el hallazgo de islas sin instrumentos, Hornell (1945: 181) propuso la siguiente hipótesis como réplica a Lothrop:

podemos estar seguros de que los capitanes del Inca distribuirían la flota de tal manera que las balsas navegaran en fila, separadas entre sí por una distancia considerable; esta formación era la más adecuada para lograr el éxito en la búsqueda del grupo de islas situadas al oeste, sobre las cuales circulaban entonces vagos rumores en los puertos peruanos. [Traducido del original en inglés]

En realidad, los instrumentos de navegación —sin ninguna duda— sirven; pero carecen de capacidad heurística. No descubren aquello que se desconoce. Esa nunca fue su función. Incluso con instrumentos, Álvaro de Mendaña no pudo volver a las islas de Salomón que visitó en su primera expedición, yendo más bien a las



4.3

Samuel Kirkland Lothrop

Samuel Kirkland Lothrop (1932) questions the Galapagos Islands as the destination of Tupac Yupanqui's journey. After rejecting this hypothesis, he proposes another alternative that moves away from the islands and embraces the continent. There are three arguments for rejecting the Galapagos (Lothrop 1932: 237-238): 1) the possibility of finding the Galapagos Islands without instruments is very small, 2) such an archipelago was uninhabited in the sixteenth century, and at that time there was no archaeological evidence of earlier occupations, 3) the alleged inability of the log raft to complete a long voyage because it absorbed water after a few weeks. On the first point, the discovery of the Galapagos Islands by Bishop Tomas de Berlanga was not a consequence of any instrument: «As fate would have it, the ship, on its way to Puerto Viejo, was caught by the contrary currents, lost its course and went many miles astray. Thus, drifting and in the midst of a complete calm for many days, with flaccid sails and frightened people, it drifted to some islands» (Buse 1967: 237). These islands were exactly what we now know as the Galapagos. Faith in sixteenth-century instruments is exaggerated. Joseph de Andia y Varela, in the expedition he made from Callao to Tahiti in 1774, tells us that the Polynesians orient themselves without instruments: «They have no sea needle, but they divide the horizon into sixteen parts, taking as their main points those where the sea rises and sets...» (Andia 1774: 89r.). Any sailor who goes to sea can orient himself by the stars. Hornell (1945: 181) proposed the following hypothesis in response to Lothrop (1945: 181):

we may be sure that the Inca's captains would distribute the fleet in such manner that the balsas would sail in line abreast, separated from each other by a considerable distance; this formation was the one best suited to achieve success when searching for the group of islands lying to the westward concerning which vague rumours were then current in the Peruvian ports.

In reality, navigational instruments are —unquestionably— useful, but they lack heuristic ability. They do not discover the unknown. That has never been their function. Even with instruments, Alvaro de Mendaña could not return to the Solomon Islands, which he had visited on his first expedition, but went to the Marquesas (Zaragoza 1876: 23, 40). Those who did discover the Galapagos stumbled upon

Marquesas (Zaragoza 1876: 23, 40). Quienes descubrieron las Galápagos se toparon con ellas sin buscarlas (Buse 1967: 237).

Respecto del segundo argumento de Lothrop, Heyerdahl & Skjölsvold (1956) reportan el hallazgo de cerámica precolombina en las Galápagos, lo que cuestiona la no evidencia de restos arqueológicos (*cf.* Anderson *et. al.* 2016, quienes discuten estos resultados). Lo que no hubo en las Galápagos fue población permanente.

La expedición Kon-Tiki (Heyerdahl [1950] 2002) prueba que el tercer punto es falso: los troncos de la balsa no absorbieron la cantidad de agua que Lothrop imaginaba. Sobre la absorción de agua, Hornell (1945: 182) planteó el revestimiento de las balsas con resinas como las usadas por los indios cayapas en la Amazonía o —como vimos— en las dalcas (Góngora [1575] 1852: 236, Rosales [1674] 1877: 175) y en las embarcaciones de lobo de mar (Ruschenberger 1834: 166, Pâris 1841: 150).

Sobre las balsas de troncos, Mac Kay & Arana (1999: 409) reportan el hallazgo de una balsa preinca de la cultura Lambayeque bajo capas de guano en la isla de Lobos de Tierra, en la cual había «fragmentos de cerámica no pulidos con residuos de un líquido espeso oleaginoso con color y olor de asfalto», que habría servido para calafatear la balsa. Ese «líquido espeso» no sería otro que el petróleo que brotaba en Santa Elena, tal como lo relata Pedro de Cieza (1553: v) «Un tiro de ballesta de él [un puerto en Santa Elena] está una fuente donde nace y mana gran cantidad de un betún que parece pez natural y alquitrán, salen de esto cuatro o cinco ojos». Esta es la «brea» de la que Pero López ([1540-70] 1970: 33) habla. Es más, el propio Cieza (1553: LXVIr.-LXVII) agrega:

them without looking for them (Buse 1967: 237).

Regarding Lothrop's second argument, Heyerdahl & Skjölsvold (1956) reported finding pre-Columbian pottery in the Galapagos, which calls into question the absence of archaeological remains (*cf.* Anderson *et. al.* 2016, who discuss these results). What the Galapagos did not have was a permanent population.

The Kon-Tiki expedition (Heyerdahl [1950] 2002) disproves the third point: the log rafts did not absorb the amount of water Lothrop imagined. Regarding water absorption, Hornell (1945: 182) postulated the lining of the rafts with resins like those used by the Cayapa Indians in Amazonia or —as we have seen— in dalcas (Gongora [1575] 1852: 236, Rosales [1674] 1877: 175) and sea lion boats (Ruschenberger 1834: 166, Pâris 1841: 150).

Regarding the log rafts, Mac Kay & Arana (1999: 409) report the discovery of a pre-Inca raft of the Lambayeque culture under layers of guano on the island of Lobos de Tierra, which contained «fragments of unpolished pottery with residues of a thick oily liquid with the color and smell of asphalt» that would have been used to seal the raft. This «thick oily liquid» would be none other than the oil that gushed in Santa Elena, as Pedro de Cieza (1553: V) relates: «A crossbow shot from there [a port in Santa Elena] is a fountain from which a great quantity of a bitumen that looks like natural fish and tar springs and gushes out of these four or five eyes». This is the «tar» of which Pero López ([1540-70] 1970: 33) speaks. Moreover, Cieza himself (1553: LXVIr.-LXVII) adds: «In this point of Santa Elena (which, as I have said, is on the coast of Peru, around the city of Puerto Viejo) a very remarkable thing is seen, and

«En esta punta de Santa Elena (que, como tengo dicho, está en la costa del Perú, en los términos de la ciudad de Puerto Viejo) se ve una cosa muy de notar, y es que hay ciertos ojos y mineros de alquitrán tan perfecto, que podrían calafatear con ello a todos los navíos que quisiesen, porque mana». Estos datos abonarían en favor de la propuesta de Hornell. Sin embargo, los experimentos desde Heyerdahl (1947) en adelante muestran que los troncos aguantaban la absorción de agua más de lo que se creía. Esto no obsta para también practicar alguna forma de calafateo. El uso del petróleo (conocido como copé) habría evitado problemas con microorganismos como los que tuvieron Vital Alsar (1978: 20) en la balsa *La Pacífica*, en 1967; o Kitín Muñoz³ en su expedición *Mata Rangi II*, en 1998. Los experimentos contemporáneos con balsas americanas —por afán de autenticidad— han renunciado al calafateo por desconocer su empleo, tal como lo prueba la Arqueología.

Como fuere, Lothrop (1932: 238) no niega la realidad del viaje de Túpac Yupanqui, proponiendo más bien otro destino: «there is no reason to doubt that Tupac Yupanqui may have transported an army by sea and plundered the mainland to the north of Guayaquil», esto es, ‘no hay razón para dudar que Túpac Yupanqui pudo haber transportado una armada por el mar y saqueado la tierra firme al norte de Guayaquil’. Esta aserción no está respaldada por ningún texto ni se presenta prueba alguna de su veracidad, más allá de la falsa creencia en la incapacidad de las balsas para mantenerse a flote por periodos prolongados.

that is that there are certain eyes and miners of tar so perfect that they could caulk with it all the ships that they wanted because it flows». This data would support Hornell's suggestion. However, experiments from Heyerdahl (1947) onwards show that the logs were more resistant to water absorption than previously thought. This does not preclude the use of some form of caulking. The use of oil (known as cope) would have avoided problems with microorganisms such as those experienced by Vital Alsar (1978: 20) in *La Pacífica* raft in 1967; or Kitín Muñoz in his *Mata Rangi II* expedition in 1998. Contemporary experiments with American rafts —for the sake of authenticity— have abandoned caulking because they are unaware of its use, as proven by archaeology.

Lothrop (1932: 238) does not deny the reality of Túpac Yupanqui's voyage but suggests a different fate: «there is no reason to doubt that Tupac Yupanqui may have transported an army by sea and plundered the mainland to the north of Guayaquil». This assertion is not supported by any text, nor is any evidence presented for its veracity, beyond the false belief in the inability of rafts to stay afloat for long periods of time.

³ <https://www.elmundo.es/cronica/2002/339/1018868905.html>.
Consulta: 31/03/2024 a las 19:25.

4.4

José de la Riva-Agüero

José de la Riva-Agüero y Osma ([1937] 1966) toma como base para su interpretación a Marco Jiménez de la Espada, pero formula algunas ideas propias en relación con la identificación de las islas y la naturaleza de los trofeos, que vale la pena hacer explícitas. Riva-Agüero ya tiene noticias de la *Historia indica*, que Jiménez de la Espada no pudo considerar. De Jiménez de la Espada, mantiene la idea de que la navegación fue de doscientas leguas por el Pacífico, postulando también las Galápagos como destino, en razón de «los largos meses que cuentan haber durado la navegación» (Riva-Agüero [1937] 1966: 322), lo que descarta por ejemplo el planteamiento de Otto von Buchwald sobre las islas de Lobos en el litoral de Lambayeque. Riva-Agüero se separa de Jiménez de la Espada al momento de postular las ínsulas. A diferencia de este último, propone hasta tres eventuales posibles referencias para la supuesta ‘Isla de fuego’, a saber, «la isla de San Salvador, La Fernandina, o la de Santiago», debido a sus cráteres. Riva-Agüero, cuyo conocimiento era libresco y nunca visitó el archipiélago, no se dio cuenta de que San Salvador y Santiago son dos nombres que refieren a la misma isla. Adicionalmente, plantea que la ‘isla de afuera’ sería «la Isabela, por su situación exterior» (Riva-Agüero [1937] 1966: 322). En este punto, también habría que señalar que la localización más al oeste del archipiélago no es la de Isabela, sino la de Fernandina (no considero ni Darwin ni Wolf, que son islotes).

Así pues, la presente hipótesis difiere del planteamiento decimonónico de Jiménez de la Espada en un mayor número de posibles ínsulas que habrían podido satisfacer la descripción de ‘Isla de fuego’ y en señalar una isla que cumplía, supuestamente, con la condición de ser la más exterior del archipiélago. Véase el siguiente mapa.



4.4

Jose de la Riva-Agüero

Jose de la Riva-Agüero y Osma ([1937] 1966) takes Marco Jimenez de la Espada as a basis for his interpretation, but formulates some ideas of his own regarding the identification of the islands and the nature of the trophies, which are worth mentioning. Riva-Agüero already had news from the *Historia indica* that Jimenez de la Espada could not take into account. He takes over from Jimenez de la Espada the idea that the voyage was two hundred leagues across the Pacific, and also postulates the Galapagos Islands as a destination, due to «the long months that the voyage is said to have taken» (Riva-Agüero [1937] 1966: 322), which excludes, for example, Otto von Buchwald's suggestion about the Lobos Islands off the coast of Lambayeque. Riva-Agüero differs from Jimenez de la Espada in the postulation of the islands. Unlike the latter, he proposed up to three possible references for the supposed «fire island», namely «the island of San Salvador, La Fernandina, or that of Santiago» because of its craters. Riva-Agüero, whose knowledge was bookish and who never visited the archipelago, did not realize that San Salvador and Santiago are two names that refer to the same island. Moreover, he states that the «outer island» would be «Isabela, due to its external location» (Riva-Agüero [1937] 1966: 322). At this point, it should also be noted that the westernmost point of the archipelago is not Isabela, but Fernandina (I do not consider either Darwin or Wolf, which are islets).

Thus, the present hypothesis differs from the nineteenth-century approach of Jimenez de la Espada in having a greater number of possible islands that could have fulfilled the description of «fire island», and in pointing out an island that supposedly fulfilled the condition of being the outermost of the archipelago. See the map below.



Mapa 21: Archipiélago de las Galápagos.
Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 21: Galapagos Archipelago. Map
prepared by the author for EY (2024).

En cuanto a los trofeos del inca, Riva-Agüero ([1937] 1966: 323) coincide con Jiménez de la Espada en que la quijada de apariencia caballar provendría de un león marino (*Otaria jubata*) existente en las Galápagos; pero difiere en proponer que los pellejos de animales serían de iguanas insulares. Asimismo, Riva-Agüero se aparta de Jiménez de la Espada en proponer que los prisioneros de piel oscura no serían seres humanos, sino «grandes monos negros (mycetes)». No doy crédito en absoluto a esta última ocurrencia del historiador peruano, aun cuando me parezca divertida. De Manabí o Atacamez —según el mismo investigador— serían el oro, los asientos de piedras o de madera (pudiendo «estar forrado de un metal raro y precioso,

Regarding the Inca trophies, Riva-Agüero ([1937] 1966: 323) agrees with Jimenez de la Espada that the horse-like jawbone came from a sea lion (*Otaria jubata*) found in the Galapagos; but he differs in proposing that the animal skins came from island iguanas. Likewise, Riva-Agüero differs from Jimenez de la Espada in suggesting that the dark-skinned prisoners were not human, but «large black monkeys (mycetes)». I do not believe this last assertion of the Peruvian historian, even if I find it amusing. From Manabí or Atacamez —according to the same researcher— would come gold, seats of stone or wood (being able to be «lined with a rare and precious metal, as Sarmiento mentions, since in Atacamez even platinum was treated

como refiere Sarmiento, porque en Atacámez se trataba por aleación hasta el platino»), las perlas y las esmeraldas. Sobre estas gemas, Riva-Agüero ([1937] 1966: 323) sigue a Joan de Santa Cruz Pachacuti, tal como lo hiciera Jiménez de la Espada. Riva-Agüero nada dice sobre el hecho de que, en el relato de los comerciantes al inca, las islas estaban habitadas. Precisamente, Rivet ([1943] 2002: 181-12) señala: «Dichas islas no pueden ser las de Galápagos o la de Juan Fernández, que nunca estuvieron habitadas de manera permanente, solo puede tratarse de islas oceánicas».

by alloy»), pearls and emeralds. For these precious stones, Riva-Agüero ([1937] 1966: 323) follows Joan de Santa Cruz Pachacuti, as does Jimenez de la Espada. Riva-Agüero says nothing about the fact that the islands were inhabited in the report of the traders to the Inca. Rivet ([1943] 2002: 181-12) points out: «These islands cannot be the Galapagos or Juan Fernandez, which were never permanently inhabited; they can only be oceanic islands».



Foto 11: Iguana en Tortuga Bay (Galápagos), foto del autor (2024) para EY.

Photo 11: Iguana in Tortuga Bay (Galapagos). Photo by the author (2024) for EY.

A su vez, Riva-Agüero desconocía la velocidad de una nave propulsada por vela, lo que resta credibilidad a la duración de la navegación hasta las Galápagos. Rivet ([1943] 2002: 183), por ejemplo, recuerda la expedición de Álvaro de Mendaña que partió del Callao el 19 de noviembre de 1567 y llegó el 15 de enero de 1568 hasta las islas Ellice (hoy Tuvalu) a 11472 km en solo 57 días (mis datos varían en cinco días); mientras que la distancia de Cabo Blanco a las Galápagos es de 1107 km: una distancia menor a la décima parte que se habría salvado en menos de una semana, con la tecnología naval europea del siglo XVI. Con una balsa americana la velocidad es menor. Heyerdahl ([1950] 2002: 294) navegó del 28 de abril de 1947 al 07 de agosto del mismo año (101 días), desde el Callao hasta el atolón de Raroia en el archipiélago de Tuamotu a 7026 km. En poco más de tres meses, emprendió un recorrido equivalente a más seis veces la distancia entre Cabo Blanco y las Galápagos. Con la balsa americana el curso hasta las Galápagos habría durado menos de dos semanas. No toma «largos meses» navegar a las Galápagos, como creía Riva-Agüero, ni con la tecnología europea ni con la americana. Los cronistas, empero, apuntan a que la aventura habría durado entre nueve meses y un año.

In turn, Riva-Agüero did not know the speed of a ship propelled by sail, which undermines the credibility of the duration of the voyage to the Galapagos. Rivet ([1943] 2002: 183), for example, recalls the expedition of Alvaro de Mendaña that left Callao on November 19, 1567 and arrived at the Ellice Islands (today Tuvalu) on January 15, 1568, covering 11472 km in only 57 days (my data differ by five days); while the distance from Cabo Blanco to the Galapagos is 1107 km: a distance of less than a tenth that would have been covered in less than a week with the European naval technology of the sixteenth century. With an American raft, the speed is less. Heyerdahl ([1950] 2002: 294) sailed from 28 April 1947 to 7 August of the same year (101 days), from Callao to the atoll of Raroia in the Tuamotu archipelago at 7026 km. In little more than three months, he completed a journey that was more than six times the distance between Cabo Blanco and the Galapagos Islands. The American raft would have taken less than two weeks to reach the Galapagos. It does not take «long months» to sail to the Galapagos, as Riva-Agüero believed, with either European or American technology. However, the chroniclers point out that the adventure would have taken between nine months and a year.



Islas Galápagos / Galapagos Islands.

4.5

Paul Rivet

Paul Rivet inicia su argumentación tratando de probar el contacto entre la Polinesia y América. Es evidente que, por la posesión francesa de territorios ultramarinos en la Polinesia, Rivet tuvo acceso a investigaciones que sus antecesores no franceses desconocían. El primer indicio lingüístico de la relación entre América y Polinesia es de tipo léxico y consiste en la coincidencia de forma y significado del quechua *cumar* ‘camote’ (Anónimo 1586: s.v.) con una pléyade de datos polinésicos para el concepto ‘camote’: *kumara* en maorí, en Mangareva, en Paumotou, en Rapanui y en Rarotonga; *kumala* en Tonga; *kumaá* en las Marquesas; *’umala* en Samoa; *umara* ~ *umaa* en Tahiti; *uala* ~ *uwala* en Hawai; *ku’a’ra* en Magaia (Rivet [1943] 2002: 167). El segundo indicio léxico consiste en la coincidencia de forma y significado del vocablo mapuche *toqui* ‘hacha’ (Valdivia 1606: s.v.) con los dialectos polinésicos que registran *toqui* ‘hacha’ en Tonga, Futuna, Niuē, Uvea, Nukuoro, Tongarewa, Mangaia, Mangarewa, Marquesas y en lenguaje maorí; además de *toki* ‘hacha de hierro’ en Paumotou; *toki* ‘hacha de piedra’ en Rapanui; *toqui* ‘hachuela de concha’ en Nuguria; *toi* ‘hachuela’ en Tahiti; *koi* ‘hachuela’ en Hawai; y *to’i* ‘hachuela’ en Samoa (Rivet [1943] 2002: 174).

Además de datos lingüísticos, Rivet ([1943] 2002: 178) cita deficientemente a Caillot sobre territorios más allá de la isla de Pascua que fueron visitados por los polinesios. La cita, aparentemente literal, no indica a qué obra se refiere. Incluso un topónimo como Taikoko está mal transcrito por Rivet, porque en realidad es Taitoko. El autor citado es Auguste Charles Eugène Caillot (1910: 10), quien registra lo siguiente: «Et cependant les Polynésiens sont allés bien plus loin encore, jusqu’à la Terre de Feu et au cap Horn, qu’ils nommaient Ragiriri et Taitoko; c’est du moins ce que déclarent d’anciennes traditions mangaréviennes récemment recueillies» que significa: ‘Y no obstante los polinesios han ido todavía más lejos, hasta la Tierra del Fuego y el Cabo de Hornos, que ellos nombran Ragiriri y Taitoko; al menos es lo que declaran las antiguas tradiciones mangerevienses recientemente recogidas’. El texto se refiere a localizaciones más lejanas a la isla de Pascua. El contacto entre polinesios y americanos está fuera de debate, pues existen evidencias de ADN que lo prueban (Ioannidis *et al.* 2020).



4.5

Paul Rivet

Paul Rivet begins his argument by trying to prove the contact between Polynesia and America. It is clear that the French possession of overseas territories in Polynesia gave Rivet access to research of which his non-French predecessors were unaware. The first linguistic indication of the relationship between the Americas and Polynesia is lexical, and consists in the coincidence of the form and meaning of the Quechua word *cumar* ‘sweet potato’ (Anonymous 1586: s.v.) with a wealth of Polynesian data for the term ‘sweet potato’: *kumara* in Maori, Mangareva, Paumotou, Rapanui and Rarotonga; *kumala* in Tonga; *kumaa* in the Marquesas; *umala* in Samoa; *umara* ~ *umaa* in Tahiti; *uala* ~ *uwala* in Hawaii; *ku’a’ra* in Magaia (Rivet [1943] 2002: 167). The second lexical clue is the coincidence in form and meaning of the Mapuche word *toqui* ‘axe’ (Valdivia 1606: s.v.) with the Polynesian dialects that record *toqui* ‘axe’ in Tonga, Futuna, Niuē, Uvea, Nukuoro, Tongarewa, Mangaia, Mangarewa, Marquesas, and Maori; in addition to *toki* ‘iron axe’ in Paumotou; *toki* ‘stone axe’ in Rapanui; *toqui* ‘shell axe’ in *Nuguria*; *toi* ‘axe’ in Tahiti; *koi* ‘axe’ in Hawai’i; and *to’i* ‘axe’ in Samoa (Rivet [1943] 2002: 174).

In addition to linguistic data, Rivet ([1943] 2002: 178) quotes Caillot incompletely on areas beyond Easter Island visited by Polynesians. The quote, apparently literal, does not indicate to which work it refers. Even a toponym like Taikoko is misspelled by Rivet because it is actually Taitoko. The author quoted is Auguste Charles Eugène Caillot (1910: 10), who records the following: «Et cependant les Polynésiens sont allés bien plus loin encore, jusqu’à la Terre de Feu et au cap Horn, qu’ils nommaient Ragiriri et Taitoko; c’est du moins ce que déclarent d’anciennes traditions mangaréviennes récemment recueillies», meaning: ‘And yet the Polynesians have gone further, as far as Tierra del Fuego and Cape Horn, which they call Ragiriri and Taitoko; at least that is what the recently collected ancient Mangerevan traditions declare’. The text refers to places further away from Easter Island. Contact between Polynesians and Americans is undisputed, as there is DNA evidence to prove it (Ioannidis *et al.* 2020).



Foto 12: Islas Marquesas, territorio ultramarino francés, foto del autor (2024) para EY.

Photo 12: Marquesas Islands, French Overseas Territory. Photo by the author (2024) for EY.



Mapa 22: Tierra del Fuego y Cabo de Hornos respecto de la isla de Pascua. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 22: Tierra del Fuego and Cape Horn with respect to Easter Island. Map prepared by the author for EY (2024).

Con este telón de fondo, Rivet señala un dato más que sustenta su teoría sobre el contacto entre Oceanía y América: la travesía de Túpac Yupanqui. Sobre los nombres de las islas que aparecen en dicho relato, Rivet ([1943] 2002: 181) arguye lo siguiente:

Los nombres dados a estas islas no proporcionan indicación alguna para su identificación, ya se intentó interpretarlos por el quechua (*ahua-chumbi*, cintura de tejido trenzado; *nina-chumbi*, cintura fina, preciosa) o ya por el mochika (*ain-chomi*, allá-lobo de mar; *nicna-chomi*, adentro-lobo de mar), etimología que nos parece muy improbable.

Against this background, Rivet points to another fact that supports his theory of contact between Oceania and the Americas: Tupac Yupanqui's voyage. Regarding the names of the islands that appear in this account, Rivet ([1943] 2002: 181) argues that

The names given to these islands do not provide any clues to their identification, whether one tries to interpret them in Quechua (*ahua-chumbi*, waist of braided cloth; *nina-chumbi*, fine, precious waist) or in Mochika (*ain-chomi*, sea wolf; *nicna-chomi*, sea wolf), an etymology that seems to us very unlikely.

Las traducciones del quechua hechas por Rivet son más que discutibles, mientras que las adaptaciones forzadas del mochica son imposibles, tomadas de Otto von Buchwald (1918). Sobre este punto, véase Salas (2012: 135-137). Con todo, es acertado aceptar que los nombres que figuran en los cronistas son de poca ayuda para la identificación insular. Sin embargo, Rivet creía en la travesía ultramarina del inca. En apoyo del viaje de Túpac Yupanqui, Rivet invoca a Frederick William Christian (1924: 565), quien recoge el siguiente testimonio: «And the Mangarevans have a tradition of a chief called Tupa, a red man, who came from the east with a fleet of canoes of non-Polynesian model, more like rafts —surely a memory of some Peruvian *balsas*, or raft-ships», o sea, ‘Y los mangarevos tienen la tradición de un jefe llamado Tupa, un hombre rojo, que vino del este con una flota de canoas de modelo no polinesio, más parecidas a balsas, seguramente un recuerdo de algunas balsas peruanas’. El comentario de este pasaje se reserva para más adelante.

The Quechua translations made by Rivet are more than questionable, while the forced adaptations of the Mochica, taken from Otto von Buchwald (1918), are impossible. On this point, see Salas (2012: 135-137). All in all, it is correct to accept that the names given in the chronicles are of little help for island identification. However, Rivet believed in the overseas voyage of the Inca. In support of Túpac Yupanqui's voyage, Rivet cites Frederick William Christian (1924: 565), who gathers the following testimony: «And the Mangarevans have a tradition of a chief called Tupa, a red man, who came from the east with a fleet of canoes of non-Polynesian model, more like rafts —surely a memory of some Peruvian *balsas*, or raft-ships». We shall comment this passage later.



4.6

Philip Ainsworth Means

Means (1942: 124) propone tres posibles destinos y las respectivas objeciones a los mismos. En primer lugar, plantea islas como la Gorgona (frente a Colombia) o La Plata (frente a Ecuador); pero las descarta porque tal navegación no podría tardar entre nueve meses y un año, además de ser imposible obtener de ahí los trofeos que la historia menciona. En segundo lugar, menciona la posibilidad de las Galápagos (como Jiménez de la Espada, Markham o Riva-Agüero). Sin embargo, la descarta por la corta distancia para un viaje temporalmente tan prolongado y por la imposibilidad de conseguir en dicho archipiélago hombres negros, criaturas como caballos o sillas de latón. En tercer lugar, el autor se cuestiona si la expedición se desplazó hacia el oeste hasta la Polinesia, objetando que sería imposible pues el inca debería haber aprendido de los polinesios a hacer mejores naves que las balsas, en las que él retornó a América. Finalmente, revisando el vocabulario del quechua y el aimara, concluye: «This conspicuous lexical poverty, in Quechua and Colla, of terms referring to ships, boats, rafts etc., etc., is a reflection of the general ineptitude of the people for seamanship as a whole» (Means 1942: 125), es decir, ‘Esta notoria pobreza léxica, en quechua y colla, de términos referidos a barcos, lanchas, balsas, etc., etc., es reflejo de la ineptitud general del pueblo para la navegación en su conjunto’. Means descarta todos los destinos que formula como posibles y desconfía de la aptitud para la navegación de los americanos, entonces, se puede colegir que el autor juzga la historia como fabulosa, aun cuando no lo declare explícitamente. Sin embargo, sorprende la posición de este autor por no querer descartar la historia (por estar sustentada en dos cronistas), pero al mismo tiempo no aceptar ningún destino: «Unless we discard the whole story altogether as merely fabulous, an impossibility in view of the Chronicles which relate it, the fleet must have gone to somewhere» (Means 1942: 123), esto es, ‘A menos que descartemos toda la historia como meramente fabulosa, algo imposible en vista de las crónicas que la relatan, la flota debe haber ido a alguna parte’. Lo escrito por Means sobre este particular carece de valor.



4.6

Philip Ainsworth Means

Means (1942: 124) suggests three possible destinations and their respective objections. First, he suggests islands such as Gorgona (in front of Colombia) or La Plata (in front of Ecuador); but he excludes them because such a voyage could not last between nine months and a year, besides the impossibility of obtaining the trophies mentioned in the story. Secondly, he mentions the possibility of the Galapagos Islands (like Jimenez de la Espada, Markham, or Riva-Agüero). However, he rejects it because of the short distance for such a temporary voyage and the impossibility of finding black men, creatures like horses, or brass saddles in that archipelago. Third, the author questions whether the expedition went west to Polynesia, arguing that it would be impossible because the Inca should have learned from the Polynesians how to build better ships than the rafts in which he returned to America. Finally, he reviews the vocabulary of Quechua and Aymara and concludes: «This conspicuous lexical poverty, in Quechua and Colla, of terms referring to ships, boats, rafts etc., etc., is a reflection of the general ineptitude of the people for seamanship as a whole» (Means 1942: 125). Since Means rejects all of the destinations he formulates as possible and distrusts the Americans' ability to navigate, it can be inferred that the author judges the story to be fabulous, even though he does not explicitly say so. However, the author's position is surprising since he does not want to discard the story (because it is supported by two chroniclers), but at the same time he does not accept any place: «Unless we discard the whole story altogether as merely fabulous, an impossibility in view of the Chronicles which relate it, the fleet must have gone to somewhere» (Means 1942: 123). Means' writing on this subject has no value.

4.7

James Hornell

Ante la pregunta de si hubo contacto entre Oceanía y Sudamérica, James Hornell considera que el camote —distribuido por toda Oceanía— tendría origen sudamericano. Contando con Sarmiento de Gamboa como única fuente, Hornell (1945: 180) comenta la aventura de Túpac Yupanqui, descartando Oceanía como eventual destino por no hallarse allí oro o latón, metales que formaban parte de los trofeos del inca. Sorprende, sin embargo, que se postulen las islas Galápagos como primer destino, a pesar de tampoco hallarse ahí oro o latón. El mismo argumento sirve para descartar un destino (Oceanía), pero no el otro (Galápagos).

Heyerdahl (1952: 564) señala esta inconsistencia en la argumentación, aduciendo que si el oro se puede conseguir en un segundo destino, entonces, ¿por qué habría que descartar Oceanía? Hornell interpreta que Sarmiento de Gamboa es el descubridor de las islas Galápagos (lo cual es falso), dando crédito a que dicho cronista acierta en identificar su supuesto hallazgo con las islas visitadas por el inca. Con esa premisa en mente, Hornell cree en el paso del inca por las Galápagos. Allí habría conseguido los pellejos y las quijadas como de caballo, a partir de un león marino.

Sin embargo, como el archipiélago estaba deshabitado (de humanos) y no posee metales, el inca habría viajado hacia Panamá por consejo de sus capitanes (Hornell 1945: 181), donde habría podido hallar oro y quizá prisioneros con la piel más oscura de lo usual. No hay ninguna evidencia de la reunión del inca con sus capitanes. El interés por el oro panameño del inca sería poco creíble, pues en el Perú hay bastante más oro que en el actual país centroamericano.



4.7

James Hornell

In response to the question of whether there was contact between Oceania and South America, James Hornell suggests that the sweet potato —distributed throughout Oceania— would be of South American origin. Relying on Sarmiento de Gamboa as his only source, Hornell (1945: 180) comments on Tupac Yupanqui's adventure, discarding Oceania as a possible destination because gold or brass, metals that were part of the Inca trophies, were not found there. Surprisingly, the Galapagos Islands are postulated as the first destination, although gold and brass are not found there either. The same argument excludes one destination (Oceania) but not another (Galapagos).

Heyerdahl (1952: 564) points out this inconsistency in the argument, arguing that if gold can be found in a second destination, why should Oceania be excluded? Hornell interprets Sarmiento de Gamboa as the discoverer of the Galapagos Islands (which is incorrect), giving credence to the fact that the chronicler correctly identifies his supposed discovery with the islands visited by the Incas. With this premise in mind, Hornell believes that the Inca passed through the Galapagos. There he would have obtained the skins and jaws, like those of a horse, of a sea lion.

However, since the archipelago was uninhabited (by humans) and had no metals, the Inca would have followed the advice of his captains to Panama (Hornell 1945: 181), where he could have found gold and perhaps captives with darker skin than usual. There is no evidence that the Inca met with his captains. The Inca's interest in Panama's gold would not be credible since there is much more gold in Peru than in the present Central American country.



Foto 13: León marino durmiendo en las Islas Galápagos, foto del autor (2024) para EY.

Photo 13: Sea Lion Sleeping in the Galapagos Islands. Photo by the author (2024) for EY.



Foto 14: Playa Brava en Tortuga Bay, Galápagos. Foto del autor (2024) para EY

Photo 14: Brava Beach in Tortuga Bay, Galapagos. Photo by the author (2024) for EY.



Mapa 23: Galápagos respecto de Panamá.
Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 23: Galapagos relative to Panama. Map
prepared by the author for EY (2024).

Habiendo descartado la presencia del inca en Oceanía, Hornell propone que la distribución del camote por tales islas desde Sudamérica se debería a viajeros fortuitos que fueron llevados por la corriente. Para sustentar esta última propuesta menciona casos de naves a la deriva (Hornell 1945: 182-185). Estos serán materia de análisis más adelante, puesto que pueden echar luces sobre el poder de las corrientes marinas frente a las embarcaciones; pese a no referirse directamente al caso de Túpac Yupanqui, sino que más bien estos datos se usan para respaldar la difusión por Oceanía del camote desde Sudamérica.

Having ruled out the Incas' presence in Oceania, Hornell suggests that the spread of the sweet potato from South America to these islands was due to accidental travelers carried by the current. In support of this latter suggestion, he cites cases of drifting ships (Hornell 1945: 182-185). These will be analyzed later because they can shed light on the strength of the ocean currents in front of the ships; however, they do not relate directly to Túpac Yupanqui's case, but rather these data are used to support the spread of the sweet potato from South America to Oceania.

4.8

Thor Heyerdahl

La obra de Heyerdahl es importante no solamente por interpretar las crónicas que versan sobre la travesía de Túpac Yupanqui, sino porque su expedición Kon-Tiki, del Callao a Oceanía, probó que eran falsas las teorías que afirmaban la imposibilidad del viaje con la tecnología americana, mostrando tanto la resistencia de los troncos, como lo factible que era conseguir agua y alimentos a lo largo del trayecto. A partir de su hazaña, el debate ya no es si la navegación del inca es posible o no, puesto que ya quedó zanjado que ciertamente es posible. La pregunta ahora es si la travesía fue real o no. El siguiente mapa muestra la travesía emprendida por Heyerdahl y su tripulación hasta recalar en Raroia:



4.8

Thor Heyerdahl

Heyerdahl's work is relevant not only for the interpretation of the chronicles that deal with Tupac Yupanqui's voyage but also because his Kon-Tiki expedition, from Callao to Oceania, disproved the theories that affirmed the impossibility of the voyage with American technology showing both the resistance of the logs and the feasibility of obtaining water and food along the way. After his achievement, the debate is no longer whether the Inca's navigation is possible since it is now settled that it is certainly possible. The question now is whether the crossing was real or not. The following map shows the voyage of Heyerdahl and his crew until they reached Raroia:



Mapa 24: Periplo de Thor Heyerdahl.
Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 24: Thor Heyerdahl's Voyage. Map
prepared by the author for EY (2024).

Heyerdahl (1952: 563-564) no descarta la visita del inca a las Galápagos, pero en ese archipiélago no se hallarían ni Hagua Chumbi ni Nina Chumbi por estar deshabitadas en tiempos precolombinos.

Heyerdahl (1952: 563-564) does not rule out the possibility that the Incas visited the Galapagos, but neither Hagua Chumbi nor Nina Chumbi would be found in this archipelago, as they were uninhabited in pre-Columbian times.



Foto 15: Habitantes permanentes de las Galápagos. Foto del autor (2024) para EY

Photo 15: Permanent Inhabitants of the Galapagos Islands. Photo by the author (2024) for EY.

Las islas habitadas al poniente se encuentran en la Polinesia. En efecto, Heyerdahl (1952: 564) —al igual que Rivet— recoge la narración de Christian sobre una tradición de la gente de Mangareva sobre un caudillo llamado Tupa, un hombre rojo, que habría venido del este, con una flota de canoas no polinésicas. El autor noruego, adicionalmente, cita a Emory (1939: 41), quien señala que Tupa visitó Temoe, pero como no halló alimentos fue a Mangareva: «The old people say Temoe people pretended

The inhabited islands to the west are in Polynesia. In fact, Heyerdahl (1952: 564)—as well as Rivet— picks up Christian’s account of a Mangareva tradition on a warlord named Tupa, a red man, who would have come from the east with a fleet of non-Polynesian canoes. The Norwegian author also quotes Emory (1939: 41), who points out that Tupa visited Temoe, but when he found no food, he went to Mangareva: «The old people say that the Temoe people pretended that [their island] was a headdress of ripe pandanus, which

that [their island] was a headdress of ripe pandanus belonging to Tupa when he sailed the seas», o sea, ‘la gente vieja dice que la gente de Temoe pretende que [su isla] era un tocado de pandano maduro perteneciente a Tupa cuando navegaba los mares’. Emory toma el dato de Laval (1938: 5). Asimismo, Heyerdahl se apoya en Buck (1938: 453), quien narra que Tupa navegó por «Te-Ava-nui-a-Tupa» ‘el gran canal de Tupa’, cuyo nombre considera Heyerdahl que se parece al de *Ava-chumbi*. Este autor constató en Mangareva el recuerdo del rey Tupa (caudillo del este venido en una numerosa flotilla de balsas a vela), a través de una danza local (Heyerdahl [1957] 1983: 407). Véase el siguiente mapa de las islas Gambier, donde se encontraría este «canal».

belonged to Tupa when he sailed the seas». Emory takes the data from Laval (1938: 5). Likewise, Heyerdahl relies on Buck (1938: 453), who reports that Tupa sailed through «Te-Ava-nui-a-Tupa» ‘Tupa’s great channel’, whose name Heyerdahl considers similar to that of *Ava-chumbi*. This author noted in Mangareva the memory of King Tupa (a warlord from the east who came in a large flotilla of sailing rafts) through a local dance (Heyerdahl [1957] 1983: 407). See the following map of the Gambier Islands, where this «channel» would be located.



Mapa 25: Archipiélago de las Gambier. Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 25: The Gambier Archipelago. Map prepared by the author for EY (2024).

Con todo, Heyerdahl (1952: 565-566) hace esta interpretación que mostraremos en breve que es inexacta:

El recuerdo de este gran visitante errante no se encuentra aparentemente en ninguna otra isla polinésica salvo Timoe y Mangareva, ambas vecinas, ambas con más forma de «faja» que cualquier isla más cercana a Perú, y ambas representando el extremo oriental de toda la tierra polinésica habitada, con la excepción de la Isla de Pascua. El hecho de que el rey Tupa no visitara Timoe y Mangareva desde ningún otro grupo polinésico viene indicado por la dirección de donde vino, por su ausencia en cualquiera de las otras tradiciones isleñas, y por el hecho de que les dijera a los isleños de Mangareva antes de regresar que su hogar era «una vasta tierra»; los mangarevanos hablaban de ella tanto como Hawaiki cuanto como Takere-no te-henua, y decían que según Tupa esta vasta tierra «contenía una gran población gobernada por poderosos reyes» (Buck 1938b, p. 23). [Traducido del original en inglés]

De la precedente cita de Heyerdahl, es preciso cuestionar dos afirmaciones: La primera es la exclusividad de los relatos sobre Tupa en el atolón de Timoe (o Temoe) y la isla Mangareva, ambas ubicaciones en el archipiélago de las Gambier. Esto es fácilmente rebatible. Basta leer el libro de Louis Rollin (1929: 163) para verificar la presencia de Tupa en el archipiélago de las îles Marquises, cuyo nombre se debe al virrey peruano García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, tras el bautizo del almirante Álvaro de Mendaña como islas Marquesas en el curso de su segunda expedición hacia Oceanía, la cual partió del puerto del Callao.

However, Heyerdahl (1952: 565-566) makes this interpretation, which we will shortly show to be inaccurate:

The memory of this great roving visitor is apparently not found in any other Polynesian islands but Timoe and Mangareva, both neighbours, both more ‘girdle’-shaped than any island nearer Peru, and both representing the eastern extremity of all inhabited Polynesian land with the exception of Easter Island. The fact that King Tupa did not visit Timoe and Mangareva from any other *Polynesian* group is indicated by the direction whence he came, by his absence from any of the other island traditions, and by the fact that he told the Mangareva island people before he returned that his home was “a vast land”; the Mangarevans spoke of it both as Hawaiki and Takere-no te-henua, and they said that according to Tupa this vast land «contained a large population ruled by powerful kings.» (Buck 1938b, p. 23.)

From the preceding quotation by Heyerdahl, two assertions must be questioned: The first is the exclusivity of the accounts of Tupa on Timoe (or Temoe) Atoll and the Island of Mangareva, both in the Gambier Archipelago. This is easy to refute. It is enough to read Louis Rollin’s book (1929: 163) to verify Tupa’s presence in the îles Marquises, whose name is due to the Peruvian viceroy García Hurtado de Mendoza, Marquis of Cañete after Admiral Alvaro de Mendaña baptized them as the Marquesas Islands during his second expedition to Oceania, which left from the port of Callao.

La segunda afirmación que merece ser cuestionada es el origen de Tupa —a partir de una tierra vasta— que Heyerdahl da a entender que se trataría de América, invocando la autoridad de Buck. Sin embargo, el propio Buck ([1938] 1971: 512) afirma sin ambages: «The ancestral land termed Havaiki in the Mangarevan traditions may thus point to the Marquesas and not to Havai'i (Ra'iatea) of the Society Islands. Tupa occurs as a deified ancestor in the Marquesas, which may well have been an honor accorded to an ancestor who journeyed east and then returned home», es decir, 'Así pues, la tierra ancestral denominada Havaiki en las tradiciones mangarevanas puede apuntar a las Marquesas y no a Havai'i (Ra'iatea) de las Islas de la Sociedad. Tupa aparece como un antepasado divinizado en las Marquesas, lo que bien puede haber sido un honor concedido a un antepasado que viajó hacia el este y luego regresó a casa'. Es necesario hacer, pues, una lectura en su conjunto de los todos textos que versan sobre Tupa.

Por lo que toca a los trofeos, Heyerdahl (1952: 566-567) reconoce que en Mangareva, únicamente, habría podido tomar melanesios o mestizos de melanesios, en tanto individuos de piel oscura. los demás tesoros (oro, plata, silla de latón y restos de animales exóticos para un cuzqueño del siglo xv) se habrían obtenido en asaltos a las localidades del continente americano, durante el tornaviaje. Sorprende que Heyerdahl no haya considerado Pascua como parada en el retorno, por ser el mismo investigador noruego, quien le sugirió a Del Busto esta posibilidad, como lo reconoce con toda sinceridad el historiador peruano ([2000] 2019: 81).

The second claim that deserves to be questioned is Tupa's origin —from a vast land—, which Heyerdahl implies would be the Americas, citing Buck's authority. However, Buck himself ([1938] 1971: 512) states unequivocally: «The ancestral land termed Havaiki in the Mangarevan traditions may thus point to the Marquesas and not to Havai'i (Ra'iatea) of the Society Islands. Tupa occurs as a deified ancestor in the Marquesas, which may well have been an honor accorded to an ancestor who journeyed east and then returned home». Therefore, it is necessary to read all the texts that deal with Tupa.

As far as the trophies are concerned, Heyerdahl (1952: 566-567) recognizes that in Mangareva, he could have taken only Melanesians or mestizos of Melanesians, as dark-skinned individuals; the other treasures (gold, silver, brass saddle and remains of exotic animals for a fifteenth-century cuzqueño) would have been obtained in raids on the localities of the American continent during the voyage. Surprisingly, Heyerdahl did not consider Easter as a stop on the return journey since it was the Norwegian explorer himself who suggested this possibility to Del Busto, as the Peruvian historian sincerely acknowledges ([2000] 2019: 81).



4.9

José Antonio del Busto

El historiador José Antonio del Busto abordó este tema en dos ocasiones. La primera vez lo hizo en una biografía de Túpac Yupanqui en 1996 y, en segunda instancia, escribió un libro dedicado al viaje de Túpac Yupanqui hacia las islas del poniente, cuya primera edición data del año 2000. Las dos versiones poseen diferencias entre sí, las cuales serán presentadas aquí. La revisión del pensamiento de Del Busto permitirá comprender la secuencia de ideas del fallecido historiador peruano. La relevancia de esto radica en que Del Busto reflexiona sobre las hipótesis de quienes lo antecedieron para formular síntesis sumamente coherentes. Comprender la propuesta de Del Busto supone entender la historiografía sobre esta materia; de ahí, su importancia. Ambas propuestas (Busto 1996 y 2000) se caracterizan porque cada una plantea dos posibilidades: una americana y otra oceánica. Los aspectos que se toman en cuenta son la postulación hipotética de las islas, las eventuales rutas seguidas y la procedencia de los trofeos hallados.

La primera propuesta americana de Del Busto (1996: 45) sugiere —con base en los étimos de Jiménez de la Espada (1892)— que Ahuachumbi ‘isla de afuera’ sería la isla Fernandina (al oeste de las Galápagos) y Ninachumbi ‘isla de fuego’ sería la Isabela, que es la más grande y larga isla de tal archipiélago, poseyendo además cuatro volcanes. El problema con denominar ‘isla de fuego’ a una isla volcánica es la poca ayuda que presta para su identificación, porque existe multitud de tales ínsulas, que bien podrían reclamar tal denominación. En lo que respecta a los trofeos, los hombres negros serían melanesios del Golfo de San Miguel en Panamá (arrastrados por la corriente), las osamentas y pieles pertenecerían a los manatíes del Atlántico, y los metales procederían de la costa colombiana. En la publicación de 1996, Del Busto no explica el origen de los hombres negros. La justificación existe, pero tendrá que esperar hasta el año 2000. La ruta de ida tendría como punto de partida Manta, venciendo el brazo derecho de la corriente peruana, se habría tomado el brazo medio para llegar a las Galápagos. De ahí se iría hacia el noroeste y se alcanzaría la contracorriente ecuatorial que lleva al Golfo de San Miguel en Panamá. De ahí a Manta, se seguiría la costa colombo-ecuatoriana, haciendo cabotaje. El siguiente mapa, adaptado de Del Busto (1996: 40), reúne la información pertinente:

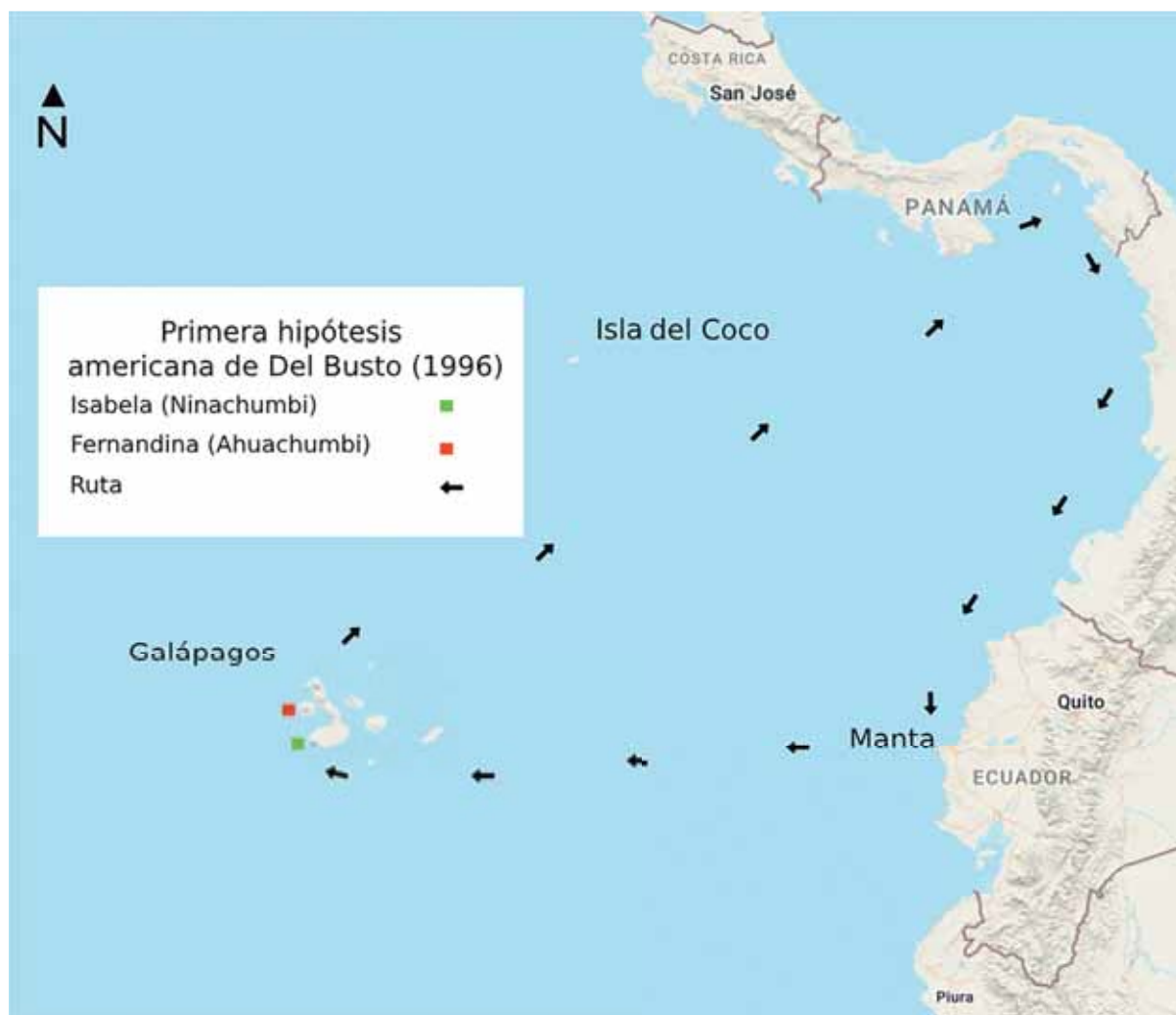


4.9

Jose Antonio del Busto

The historian Jose Antonio del Busto has dealt with this subject twice. The first time he did it in a biography of Tupac Yupanqui in 1996, and the second time he wrote a book dedicated to Tupac Yupanqui's voyage to the western islands, whose first edition dates from the year 2000. The two versions have differences that we will present here. The review of Del Busto's thought will allow us to understand the sequence of ideas of the late Peruvian historian. The importance of this lies in the fact that Del Busto reflects on the hypotheses of those who preceded him to formulate highly coherent syntheses. To understand Del Busto's proposal is to understand the historiography on the subject, hence its importance. Both proposals (Busto 1996 and 2000) are characterized by the fact that they each propose two possibilities: one American and the other Oceanic. The aspects considered are the hypothetical postulation of the islands, the possible routes followed, and the origin of the trophies found.

The first American proposal, by Del Busto (1996: 45), suggests —based on the etymologies of Jimenez de la Espada (1892)— that Ahuachumbi 'outer island' is Fernandina Island (west of the Galapagos) and Ninachumbi 'fire island' is Isabela, the large and long island of this archipelago, which also has four volcanoes. The problem with calling a volcanic island 'fire island' is that it does little to help identify it, as there are a multitude of such islands that could well claim that name. As for the trophies, the black men would be Melanesian from the Gulf of San Miguel in Panama (carried by the current), the bones and skins would belong to Atlantic manatees, and the metals would come from the Colombian coast. In the 1996 publication, Del Busto does not explain the origin of the black men. The explanation exists, but it will have to wait until the year 2000. The outbound route would have started from Manta, crossing the right arm of the Peruvian current and taking the middle arm to reach the Galapagos Islands. From there it would head northwest to reach the equatorial countercurrent that leads to the Gulf of San Miguel in Panama. Then, it would follow the Colombian-Ecuadorian coast to Manta, making a cabotage. The following map, adapted from Del Busto (1996: 40), summarizes the relevant information:



Mapa 26: Primera hipótesis americana de Del Busto (1996). Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 26: Del Busto's First American Hypothesis (1996). Map prepared by the author for EY (2024).

Para la hipótesis oceánica, la ida sería desde Manta por el tercer brazo de la corriente peruana, que deviene en la corriente ecuatorial del sur, se arriba a la Polinesia oriental en Oceanía, al archipiélago de las Tuamotu y a la ínsula de Mangareva (Busto 1996: 45-48). Esta segunda hipótesis no identifica explícitamente Ahuachumbi y Ninachumbi como en el caso anterior, aunque se sobreentiende que Mangareva sería una de esas islas. La otra ínsula se ubicaría en las Tuamotu, pero en dicho archipiélago hay 78 islas y atolones. En apoyo de esta propuesta el autor invoca la leyenda «de un rey cobrizo procedente del país donde nace el sol» (Busto 1996: 45), tal como Rivet (1943) y Heyerdahl (1952). Sobre los trofeos del inca esta es la explicación oceánica de Del Busto (1996: 47):

Los hombres negros serían melanesios cautivos de los polinesios; huesos y cueros pertenecerían a los numerosos porcinos, el animal máspreciado de la Polinesia Oriental; el trono de latón y los metales finos procederían, como ya se dijo, de las costas de Colombia y Ecuador. Esto no anula —de no ser los negros oceanianos— la validez de los melanodermos panameños de Cuarecuá y de los manatíes atlánticos.

Con un tornaviaje que utilizaría la corriente de los cachalotes y la contracorriente ecuatorial que va de oeste a este hasta el Golfo de San Miguel en Panamá y de ahí se prosigue por la costa colombo-ecuatorial (Busto 1996: 47). El siguiente mapa adaptado de Del Busto (1996: 50) muestra —por partida doble— cómo se pudo viajar a la Polinesia y cómo pudieron arribar los polinesios a América:

For the oceanic hypothesis, the departure from Manta would be by the third branch of the Peruvian Current, which becomes the South Equatorial Current and reaches East Polynesia in Oceania, the Tuamotu Archipelago and the island of Mangareva (Busto 1996: 45-48). This second hypothesis does not explicitly identify Ahuachumbi and Ninachumbi as in the previous case, although it is understood that Mangareva would be one of these islands. The other island would be in the Tuamotu, but there are 78 islands and atolls in this archipelago. In support of this proposal, the author invokes the legend «of a red king coming from the land where the sun rises» (Busto 1996: 45), as Rivet (1943) and Heyerdahl (1952). About the Inca trophies, this is Del Busto's Oceanic explanation (1996: 47):

The black men would be Melanesian captives of the Polynesians; the bones and skins would belong to the numerous pigs, the most prized animal of eastern Polynesia; the brass throne and fine metals would come, as already said, from the coasts of Colombia and Ecuador. This does not negate —if black people is not from Oceania— the validity of the Panamanian melanoderms of Cuarecuá and the Atlantic manatees.

With a return that would use the Cachalot Current and the Equatorial Countercurrent that runs from west to east to the Gulf of San Miguel in Panama and from there along the Colombian-equatorial coast (Busto 1996: 47). The following map, adapted from Del Busto (1996: 50), shows —twice— how Polynesia could have been reached and how Polynesians could have arrived in the Americas:



Mapa 27: Segunda hipótesis oceánica de Del Busto (1996). Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 27: Del Busto's Second Oceanic Hypothesis (1996). Map prepared by the author for EY (2024).

El año 2000, Del Busto escribe un libro dedicado al viaje a las islas del poniente del príncipe inca, cuyo título es *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía*. Este nuevo trabajo, mejor sustentado que el anterior, plantea nuevamente dos hipótesis: una americana y otra oceánica. Del Busto ([2000] 2019: 53) mantiene Isabela como eventual Ninachumbi: «Si nos dejáramos ganar por la abundancia de volcanes, la Isabela sería Ninachumbi, la Isla de Fuego». La propuesta americana varía, respecto de la de 1996, por postular una nueva isla a la que habría arribado el inca, en

In 2000, Del Busto wrote a book about the Inca prince's voyage to the western islands, entitled *Túpac Yupanqui, Descubridor de Oceanía*. This new work, better supported than the previous one, again puts forward two hypotheses: one American and the other Oceanic. Del Busto ([2000] 2019: 53) maintains Isabela as a possible Ninachumbi: «If we were to be persuaded by the abundance of volcanoes, Isabela would be Ninachumbi, the fire island». The American proposal differs from that of 1996 in that it postulates a new island where the Incas would have

lo que hoy es territorio panameño. Se propone Terarequí —la principal del archipiélago de las Perlas— como Auachumbi (Busto [2000] 2019: 61). La razón es que el hallazgo de hombres negros se podría haber dado en Panamá. Para esto, Del Busto se basa en Gómara (1552: xxxiii):

Entró Valboa en Quareca. No halló pan ni oro, que lo habían alzado antes de pelear. Empero halló algunos negros, esclavos del señor. Preguntó de dónde los habían, y no le supieron decir, o entender, mas de que había hombres de aquel color cerca de allí, con quien tenían guerra muy ordinaria. Estos fueron los primeros negros que se vieron en Indias y aun pienso que no se han visto más.

Algo que resta atractivo a esta hipótesis es que Panamá contaba con «mucha noticia de las gentes y riqueza del Perú, y de las balsas en que navegaban con remos y con velas» (Casas 1876: 79). Esto habría sido un viaje rutinario, antes que una aventura digna de recuerdo. El hallazgo de metales y osamentas se mantendría igual que en la versión de 1996. Estos se habrían podido obtener en el tornaviaje. El deseo de hallar metales en Panamá es una hipótesis débil, pues era más sencillo hallarlos en el Perú. Esto recuerda los planteamientos de Hornell (1945), comportando los mismos inconvenientes de dicha propuesta. En cuanto a los manatíes, Del Busto ([2000] 2019: 66) constata su inexistencia en el océano Pacífico: «No los había en el Pacífico, pero sí en el Atlántico panameño, en el Golfo del Darién. Túpac Yupanqui no los capturaría vivos, ni siquiera los vería muertos, solo recogería restos: “cueros... cabeças y huesos”». Es poco creíble que alguien se haga traer osamentas y pellejos de un animal al que no conoce, desde otro océano. Con las ansias de conquista, es más creíble que el mismo inca habría visitado

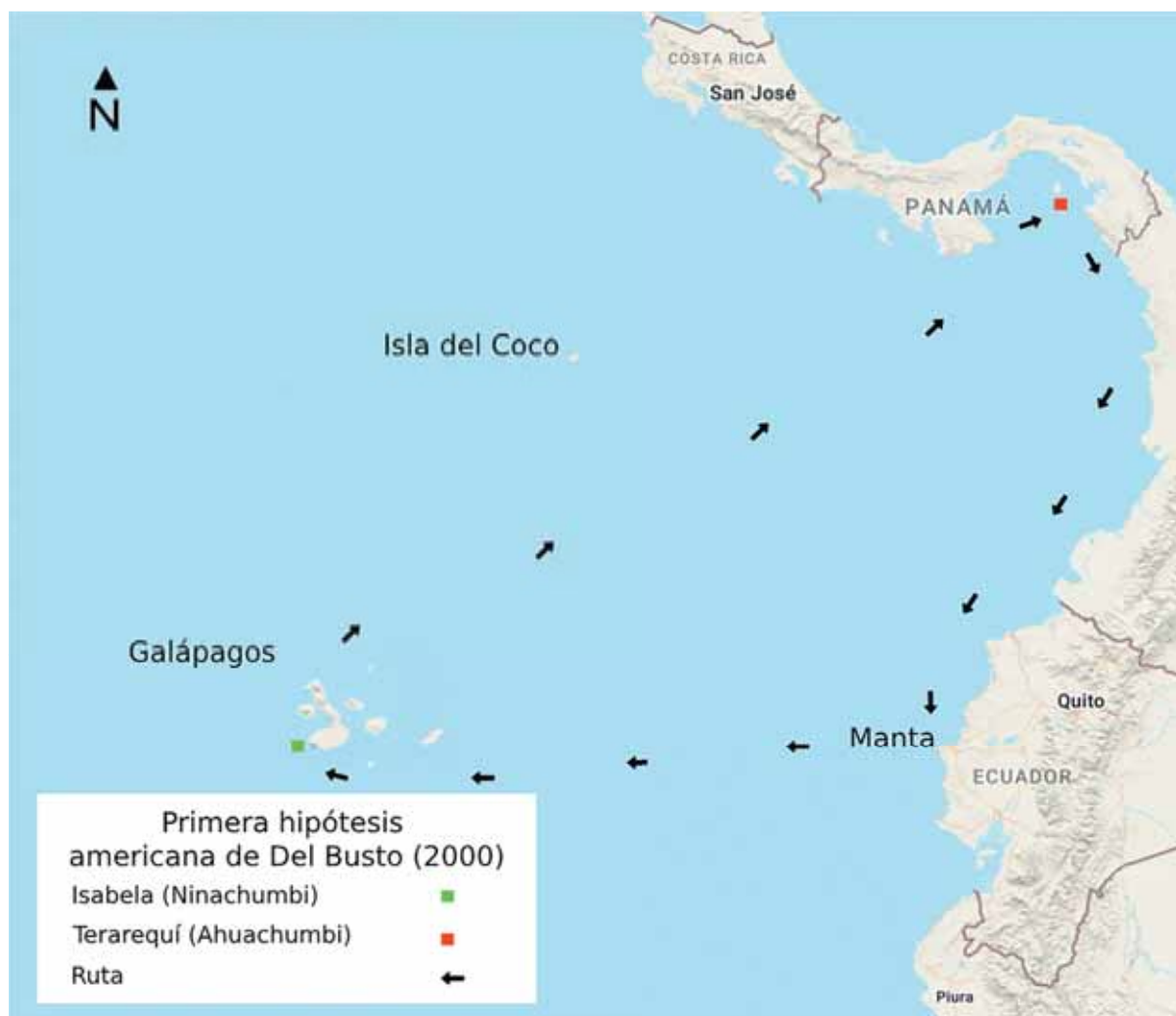
arrived, in what is now Panamanian territory. Terarequí —the main one of the archipelago of the Perlas— is proposed as Auachumbi (Busto [2000] 2019: 61). The reason for this is that the discovery of black men could have taken place in Panama. Del Busto relies on Gomara (1552: XXXIIIJ):

Valboa entered Quareca. He found neither bread nor gold, which had been collected before the battle. However, he did find some blacks, slaves of the master. He asked them where they came from, and they could not tell him, or understand, but that there were men of that color near them, with whom they had a very ordinary war. These were the first blacks that were seen in the Indies, and I do not believe that any have been seen since.

What makes this hypothesis less attractive is that Panama had «much news of the people and wealth of Peru, and of the rafts in which they sailed with oars and sails» (Casas 1876: 79). This would have been a routine voyage rather than a memorable adventure. The discovery of metals and bones would remain the same as in the 1996 version. These could have been obtained on the voyage. The desire to find metals in Panama is a weak hypothesis since it was easier to find them in Peru. This is reminiscent of Hornell's (1945) approach, with the same drawbacks. As for manatees, Del Busto ([2000] 2019: 66) notes their non-existence in the Pacific Ocean: «There were none in the Pacific, but there were in the Panamanian Atlantic, in the Gulf of Darien. Tupac Yupanqui would not capture them alive, he would not even see them dead, he would only collect their remains: “skins... heads and bones”». It is hard to believe that someone would have the bones and skins of an animal he did not know brought back from another ocean. With the desire for conquest, it is more credible that the Inca himself

dicho océano, pero no existe ninguna evidencia de ello. Por tanto, descreo lo de los manatíes.

would have visited that ocean, but there is no evidence of this. Therefore, I do not believe in the argument about the manatees.



Mapa 28: Primera hipótesis americana de Del Busto (2000). Elaborado por el autor para EY (2024).

Map 28: Del Busto's First American Hypothesis (2000). Map prepared by the author for EY (2024).

Por su parte, la hipótesis oceánica identifica ahora sí las islas a las que habría llegado el auqui Túpac Yupanqui. Sin embargo, se correlacionan dos ínsulas con los nombres registrados en las crónicas, pero lo extraño es que se plantea que el inca habría llegado hasta a cuatro islas, a saber, Nuka Hiva en las Marquesas, Mangareva y el atolón de Temoe ~ Timoe en el archipiélago de Tuamotu y, finalmente, la isla de Pascua. Sobre los cuatro destinos, Del Busto afirma:

1. Túpac Yupanqui avistó primero las Marquesas y desembarcó en Nuku Hiva (Busto [2000] 2019: 80). El autor llega a este dato, gracias al trabajo de María Rostworowski ([1953] 2006: 265), pero no identifica a Nuku Hiva ni con Auachumbi ni con Ninachumbi.
2. Mangareva sería Auachumbi y se basaría para esto en la leyenda de Tupa (Busto [2000] 2019: 81-82), tal como en su día lo hicieran Paul Rivet (1943) y Thor Heyerdhal (1952).
3. En la misma leyenda de Tupa se señala que Tupa entró al atolón de Timoe o Temoe (Busto [2000] 2019: 83), por cuya condición de atolón no se consideró como una de las islas a las que habría arribado el inca navegante.
4. La mayor evidencia de Del Busto ([2000] 2019: 99-100) para postular la presencia inca en Pascua son los restos de Vinapú, que poseen una gran similitud con el trabajo en piedra de los incas. Asimismo, se toma como posible historia mítica la leyenda de Uho, que más adelante será examinada. La isla de Pascua sería Ninachumbi ‘isla de fuego’, por su carácter volcánico.

On the other hand, the Oceanic hypothesis identifies the islands where the Auqui Tupac Yupanqui would have arrived. However, two islands are correlated with the names recorded in the chronicles, but the strange thing is that it is proposed that the Inca could have reached up to four islands, namely Nuka Hiva in the Marquesas, Mangareva and the atoll of Temoe ~ Timoe in the Tuamotu archipelago, and finally Easter Island. Of the four destinations, Del Busto says:

1. Tupac Yupanqui sighted the Marquesas for the first time and landed at Nuku Hiva (Busto [2000] 2019: 80). The author arrives at these dates thanks to the work of Maria Rostworowski ([1953] 2006: 265), but does not identify Nuku Hiva with either Auachumbi or Ninachumbi.
2. Mangareva would be Auachumbi, relying on Tupa’s legend (Bust [2000] 2019: 81-82), as did Paul Rivet (1943) and Thor Heyerdhal (1952) in their time.
3. In the same legend of Tupa, it is pointed out that Tupa entered the atoll of Timoe or Temoe (Busto [2000] 2019: 83), whose state of the atoll was not considered as one of the islands where the Inca navigator would have arrived.
4. Del Busto’s ([2000] 2019: 99-100) main evidence for postulating the Inca presence on Easter Island is the remains of Vinapu, which bear a great resemblance to Inca stonework, and the legend of Uho as a possible mythical story, which will be examined later. Easter Island would be Ninachumbi ‘fire island’ because of its volcanic character.

Es difícil que los tres volcanes de Pascua justifiquen el nombre Ninachumbi ‘isla de fuego’, porque ninguno de ellos estaba activo en el siglo xv; además de que los volcanes no se ven desde una embarcación. Es preciso subir hasta las cimas insulares para divisar los cráteres, empozados de agua de lluvia y sin trazas de humo o fuego:

It is difficult to justify the name Ninachumbi ‘fire island’ for the three volcanoes of Easter Island since none of them was active in the fifteenth century. It is necessary to climb to the tops of the islands to see the craters, which are filled with rainwater and show no signs of smoke or fire:



Foto 16: Cráter de Rano Kau (Isla de Pascua), foto del autor (2024) para EY.

Photo 16: Rano Kau Crater (Easter Island). Photo by the author (2024) for EY.



Foto 17: Restos de Vinapú (Isla de Pascua),
foto del autor (2023) para EY.

Photo 17: Remains of Vinapu (Easter
Island). Photo by the author (2023) for EY.

En lo que respecta al trabajo en piedra de Vinapú, este difiere del resto de materiales líticos en la isla de Pascua, lo que sería un indicio razonable de la presencia de otra cultura en su elaboración. Compárese los restos de Vinapú de la imagen anterior con el trabajo en piedra pascuense:

Foto 18: Ahu Tahai. Isla de Pascua. Foto del autor (2023) para EY.



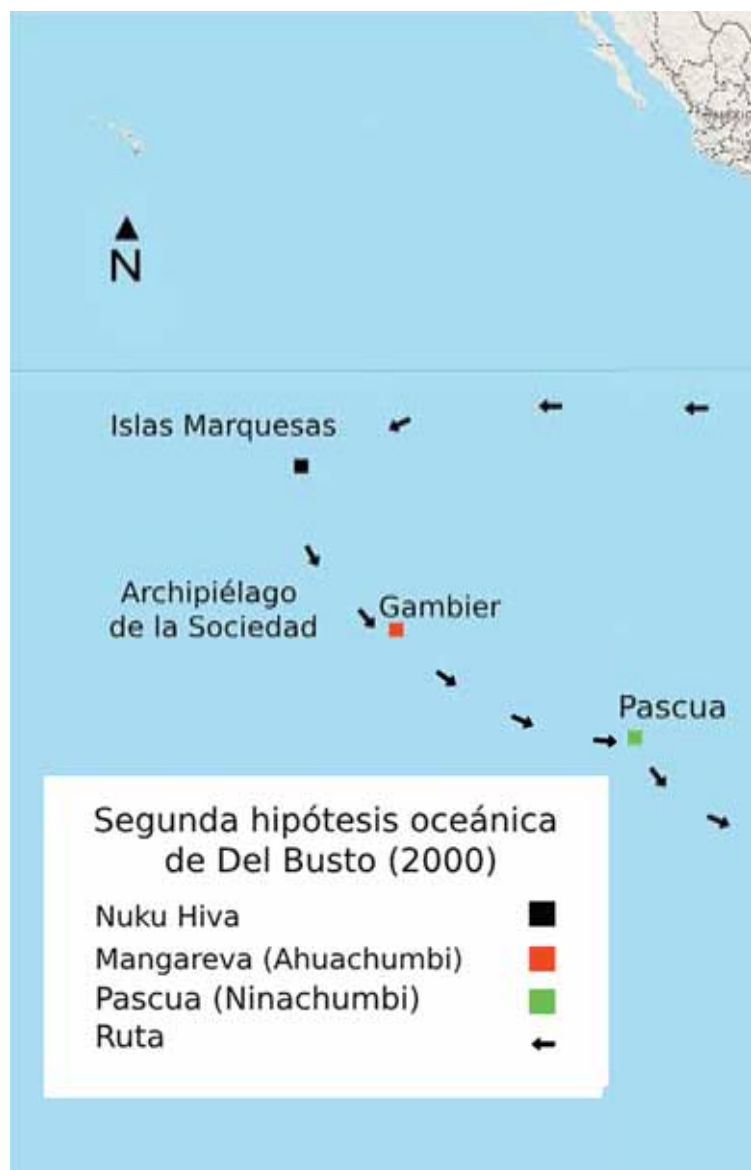


Regarding the Vinapu stonework, it differs from the rest of the lithic materials on Easter Island, which would be a reasonable indication of the presence of another culture in its elaboration. Compare the Vinapu remains in the previous image with the Easter Island stonework:

Photo 18: Ahu Tahai. Easter Island. Photo by the author (2023) for EY.

A su turno, la segunda propuesta oceánica de Del Busto modifica el retorno, descartando la contracorriente ecuatorial, en favor de la corriente del Pacífico sur que se hermana con la corriente peruana, puesto que esta vez se incluye la isla de Pascua como destino del inca. Esta es la mayor novedad respecto del planteamiento oceánico de 1996. Si bien Del Busto ya no postula el retorno por la norteña contracorriente ecuatorial, dicho derrotero sí sería el de los mercaderes que dieron las primeras noticias de las islas del poniente a Túpac Yupanqui.

Huelga decir —como bien refleja el título de la obra *Tupac Yupanqui, descubridor de Oceanía*— que Del Busto tomó partido por la versión de Oceanía como la más convincente para él, describiendo el nuevo retorno a barlovento, es decir, con el favor del viento en los siguientes términos (Busto [2000] 2019: 106): «Esta, pues, habría sido la ruta que tomó Túpac Yupanqui en el tornaviaje: aprovechó los vientos y corrientes que dejaban Pascua a barlovento y, llegado a un punto preciso, buscó la costa peruana a sotavento; y hallada esta, la remontó del sureste al noroeste» por la corriente peruana. El siguiente mapa muestra cuál habría sido el periplo de esta segunda hipótesis oceánica del historiador José Antonio del Busto:



Mapa 29: Segunda hipótesis oceánica de Del Busto (2000). Elaborado por el autor para EY (2024).



Map 29: Del Busto's Second Oceanic Hypothesis (2000). Map prepared by the author for EY (2024).

In turn, Del Busto's second Oceanic proposal modifies the return, abandoning the Equatorial Countercurrent in favor of the South Pacific Current, twinned with the Peruvian Current, since this time Easter Island is included as the Inca's destination. This is the main novelty compared to the Oceanic approach of 1996. Although Del Busto no longer postulates a return along the Northern Equatorial Countercurrent, this route would be that of the traders who brought the first news of the western islands to Tupac Yupanqui.

Needless to say, —as reflected in the title of the work, *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía*—, Del Busto found the Oceania version the most convincing for him, describing the new return to windward, that is, with the favor of the wind, in the following terms (Busto [2000] 2019: 106): «This, then, would have been the route that Tupac Yupanqui took in the return: he took advantage of the winds and currents that left Pascua to windward and, having arrived at a precise point, he looked for the Peruvian coast to leeward; and having found it, he went up it from southeast to northwest» by the Peruvian current. The following map shows the voyage of this second oceanic hypothesis of the historian Jose Antonio del Busto:

En lo que concierne a los trofeos, Del Busto ([2000] 2019: 111) plantea que los hombres negros serían melanesios, probablemente, esclavizados por los polinesios y, además, el mismo autor añade que el cronista Juan de Santa Cruz Pachacuti —confundiendo a Pachacutec con su hijo Túpac Yupanqui— informa de que se trajo esmeraldas, las cuales serían de lo que hoy es Ecuador, porque no las hay en la Polinesia. Tanto en la versión de 1996 como en la del 2000, los hombres negros serían melanesios, aun cuando su procedencia puntual sea distinta en cada una de estas versiones. No obstante, la presencia de los melanesios es difícil de sostener, no solo por las distancias (primero de la Melanesia a la Polinesia y desde ahí hasta América), sino también por la sorpresa que causara un esclavo africano de Alonso de Molina entre los tumbesinos, según Pedro de Cieza de León ([1554] 1987: 55):

Pero todo no era nada para el espanto que hacían con el negro: como lo veían negro, mirábanlo y remirábanle, haciéndole lavar para ver si su negrura era color o confacción puesta; mas él, echando sus dientes blancos de fuera, se reía; y allegaban unos a verlo y luego otros tantos que aun no le daban lugar de lo dejar comer.

Claramente, los tumbesinos no tenían noticias de personas con la piel tan oscura. De otra manera, no se explicaría su asombro ante tal novedad. Más adelante, ensayaré una hipótesis alternativa. Por lo que hace a los restos de animales (osamentas y pieles), estos serían lobos marinos de la costa peruana (Busto [2000] 2019: 115), que habrían sido novedosos para los incas en las serranías del Cuzco. Postular manatíes sería imposible por su ausencia en cualquier punto de la travesía oceánica.

Regarding the trophies, Del Busto ([2000] 2019: 111) suggests that the black men would be Melanesian, probably enslaved by the Polynesians, and the same author adds that the chronicler Juan de Santa Cruz Pachacuti —confusing Pachacutec with his son Tupac Yupanqui— reports that emeralds were brought, which would come from present-day Ecuador since there are none in Polynesia. In both the 1996 and 2000 versions, the black men would be Melanesian, although their specific origin is different in each version. However, the presence of Melanesians is difficult to maintain, not only because of the distances (first from Melanesia to Polynesia and from there to America), but also because of the surprise caused by an African slave of Alonso de Molina among the Tumbesinos, according to Pedro de Cieza de León ([1554] 1987: 55):

But all this was nothing compared to the fright that they caused the black man: when they saw him black, they looked at him many times, and made him wash to see if his blackness was color or painting; but he, throwing out his white teeth, laughed; and some came nearer to see him, and then others so many that they still did not give him a place to eat.

Obviously, the people of Tumbes had never heard of people with such dark skin. Otherwise, their astonishment at such a novelty could not be explained. Later I will test an alternative hypothesis. As for the animal remains (bones and skins), they would be sea lions from the Peruvian coast (Busto [2000] 2019: 115), which would have been new to the Incas in the highlands of Cuzco. The postulation of manatees would be impossible due to their absence at any point of the Oceanic crossing.

Finalmente, Del Busto ([2000] 2019: 107, 119) plantea que los metales preciosos fueron recogidos durante el viaje de retorno cuando se navegaba ante «la costa liberteña». Al igual que José Antonio del Busto, pienso que los metales provendrían de los chimúes; pero discrepo de mi antiguo maestro de Historia del Perú, en el momento en el que se recogió el tesoro. No creo que haya sido durante el tornaviaje, como intentaré probarlo.

Finally, Del Busto ([2000] 2019: 107, 119) postulates that the precious metals were collected on the return trip when sailing off the «La Libertad coast». Like Jose Antonio del Busto, I believe that the metals would have come from the Chimus; but I disagree with my former teacher of Peruvian History about the time of the treasure's collection. I do not think it was during the voyage, as I will try to prove.

5

CAPÍTULO
CHAPTER

OTRAS TRAVESÍAS ULTRAMARINAS

*Other Overseas
Voyages*





Isla Mangareva.
Mangareva Island.
Fotógrafo | Photographer: Drix / Shutterstock





Este apartado revisará viajes ultramarinos que vinculan América con Oceanía. Recabar información de otras travesías es una estrategia que coadyuva a comprender los detalles de la aventura ultramarina incaica. Por este procedimiento, podemos saber cuánto demora desplazarse de América a Oceanía con distintas tecnologías navales o cuántos kilómetros es posible cubrir con una balsa semejante a las precolombinas. Contando con la velocidad de distintos navíos, es posible postular hasta dónde se llegó en un año. También es factible saber sobre las corrientes marinas. Con la dirección de las corrientes, es posible postular adónde se viajó, con más fundamento que la simple casualidad.

Ya James Hornell (1945: 182-185) se había valido del reporte de embarcaciones a la deriva, para explicar la distribución del camote por Oceanía, como consecuencia de viajeros fortuitos arrastrados por la corriente. Estas experiencias servirán para comprender mejor los «hechos», sabiendo cosas que en su momento no pudo conocer el mismo Urco Guaranga, quien relata una de las versiones más completas de la aventura de Túpac Yupanqui. Asimismo, los conocimientos actuales escaparon al saber de posteriores intérpretes que intentaron dotar de sentido a los datos.

El primer conjunto de travesías está compuesto por las expediciones virreinales que se enviaron del Callao a Oceanía: Los dos viajes de Álvaro de Mendaña (1567-1569; 1595-1596), las expediciones de Pedro Fernández Quirós y Luis Váez de Torres (1605-1606; 1606-1607), la exploración a la isla de Pascua de Francisco González de Haedo (1770-1771), las dos travesías para colonizar Tahití de Domingo Bonechea (1772-1773 y 1774-1775) y el último viaje de Cayetano de Lángara (1775). Aquí interesa cuánto demoró el trayecto de América a la primera isla de Oceanía encontrada y qué distancia hay entre el Callao (partida) y dicho destino. Esto nos da una idea general de cuánto duraba la navegación, pero los viajes virreinales no pueden ser extrapolables al caso de Túpac Yupanqui, por la sencilla razón de que la tecnología naval hispana no era la misma que la americana. Por ese motivo, se ha seleccionado un segundo grupo de travesías ultramarinas, quedando los datos virreinales como grupo de control.



This section discusses overseas voyages that connect the Americas with Oceania. Gathering information from other voyages is a strategy that helps to understand the details of the Inca overseas adventure. With this procedure, we can know how long it takes to travel from America to Oceania with different naval technologies, or how many kilometers it is possible to travel with a raft similar to the pre-Columbian ones. Counting with the speed of different ships, it is possible to postulate how far it was possible to go in a year. It is also possible to know about the ocean currents. With the direction of the currents, it is possible to postulate where one traveled, with more foundation than mere chance.

James Hornell (1945: 182-185) had already used the report of drifting boats to explain the distribution of the sweet potato in Oceania as a result of accidental travelers carried by the current. These experiences will serve to better understand the «facts», knowing things that at the time Urco Guaranga himself could not know. He tells one of the most complete versions of Tupac Yupanqui's adventure. Likewise, the current knowledge was not available to later interpreters who tried to make sense of the data.

The first series of voyages consisted of the viceroyalty expeditions sent from Callao to Oceania: The two voyages of Alvaro de Mendaña (1567-1569; 1595-1596), the expeditions of Pedro Fernandez Quiros and Luis Vaez de Torres (1605-1606; 1606-1607), the exploration of Easter Island by Francisco Gonzalez de Haedo (1770-1771), the two voyages to colonize Tahiti by Domingo Bonechea (1772-1773 and 1774-1775), and the last voyage of Cayetano de Langara (1775). Here we are interested in how long the voyage from America to the first Oceania island encountered took and how far it was between Callao (departure) and that destination. This gives us a general idea of how long the navigation took, but the viceregal voyages cannot be extrapolated to Tupac Yupanqui's case, for the simple reason that the Hispanic naval technology was not the same as the American one. For this reason, a second set of overseas voyages was selected, leaving the viceregal data as a control group.

El segundo conjunto se compone de aquellas expediciones que imitan las tecnologías navales precolombinas. Estos resultados — además de contrastarse con los anteriores— pueden extrapolarse mejor al caso de Túpac Yupanqui, aunque lo más probable es que la performance de estos aventureros contemporáneos haya sido inferior a la de los antiguos americanos, que sí eran marinos a tiempo completo.

Sobre el primer viaje de Álvaro de Mendaña comienza en el Callao el 19 de noviembre de 1567. Su propósito era que «descubriese a la parte incógnita del Sur, tierras que debía de sospechar había en ella». Se vio tierra el diez de enero de 1568 en una isla a «seis grados y tres cuartas partes» (casi siete grados de latitud sur). La isla estaba poblada por «gente amulatada» (Zaragoza 1876: 2; Buse 1967: 252, 254). En solo cincuenta y dos días de travesía desde el Callao se llegó a tierra en Oceanía. La isla más cercana a los «seis grados y tres cuartas partes, a mil cuatrocientas y cincuenta leguas de Lima» es la isla Nui (Maude 1959: 303), cuyo punto más septentrional es siete grados con dieciséis minutos de latitud sur. Este territorio pertenece al pequeño país insular de Tuvalu. La distancia del Callao a Nui es de 11525 km, mientras que las declaradas 1450 leguas solo serían un poco más de 8080 km. La distancia no cuadra bien. La velocidad en promedio superaba los nueve km por hora (9.2347 km). Aunque parezca poco, lo cierto es que el barco no encuentra los obstáculos de un vehículo terrestre y no para a ninguna hora, porque incluso si el viento no sopla, la corriente mueve a la embarcación. El periplo de la expedición Mendaña es sumamente interesante, pero esta investigación —como autoimposición metodológica— restringe su alcance al primer contacto con tierra tras partir de Callao. Con todo, un detalle

The second set is composed of those expeditions that imitate pre-Columbian naval technologies. These results —in addition to being contrasted with the previous ones— can be better extrapolated to Tupac Yupanqui's case, although it is most likely that the performance of these contemporary adventurers was inferior to that of the ancient Americans, who were indeed full-time seafarers.

Alvaro de Mendaña's first voyage began in Callao on November 19, 1567. His purpose was to «discover the unknown part of the south, lands that he suspected to be there». Land was sighted on January 10, 1568, on an island at «six degrees and three quarters» (almost seven degrees south latitude). The island was inhabited by «people like mulatto» (Zaragoza 1876: 2; Buse 1967: 252, 254). It took only fifty-two days to reach land in Oceania from Callao. The nearest island at «six degrees and three quarters, one thousand four hundred and fifty leagues from Lima» is the island of Nui (Maude 1959: 303), whose northernmost point is seven degrees sixteen minutes south latitude. This area is part of the small island state of Tuvalu. The distance from Callao to Nui is 11525 km, while the declared 1450 leagues would be only a little more than 8080 km. The distance does not add up well. The average speed was over nine kilometers per hour (9.2347 km). Although it may not seem much, the truth is that the ship does not encounter the obstacles of a land vehicle and does not stop at any time, because even when the wind is not blowing, the current moves the ship. The voyage of the Mendaña expedition is extremely interesting, but this research —as a methodological self-imposed restriction— is limited to the first contact with land after leaving Callao. Nonetheless, one detail cannot remain unmentioned. Although the islanders did not

no puede dejarse de mencionar. Aunque los isleños desconocían la alfarería (Buse 1967: 267), se encontró en la isla de San Jorge (ya en las islas Salomón) «dos ollas de barro muy delgado, que en toda la tierra que anduvimos no se halló otra vasija de barro sino esta: dijéronle los indios que las habían traído de otra tierra lejos» (Mendaña 1569, apud Zaragoza 1880: 29).

En un legajo del Archivo de Indias con papeles sobre islas del poniente entre 1570 y 1588, figura la relación —ante el capitán Francisco Cáceres— del indio Chepo de las islas Salomón, de donde habría venido Álvaro de Mendaña. Zaragoza (1880: 127-129) reproduce el interrogatorio: Chepo cuenta que llegaba a los puertos de Arica e Ilo (*Cf.* Pizarro [1571] 1986: 247), con paso previo en una isla deshabitada llamada Coatu que tiene tres cerros y muchos pájaros, durando el trayecto de Coatu a la costa americana dos meses. Después se hallaba Quën, la primera isla poblada (presumiblemente Pascua). Quën es regida por Qüentique, aunque había ahí otros señores como Uquenique y Cauxanique. A diez días se encontraba la isla Acabana, cuyo jefe tenía el mismo nombre; pero le había cedido el poder a su hijo Casira, que era más poderoso que Huaina Cápac. Según Chepo, Acabana tenía guanacos y venados, además de oro y piedras de colores. Esto último tiene todos los visos de ser falso. En Acabana, supuestamente, se hablaba la lengua de Sebastián Camanchac. Esto recuerda el episodio en el que Pedro Pizarro ([1571] 1986: 247) afirma que los isleños que prendieron al pescador de Ilo hablaban su misma lengua. ¿Cuánto de veracidad hay en este relato? Es difícil decirlo.

La segunda expedición de Álvaro de Mendaña hacia el poniente esperó hasta 1595, partiendo un 09 de abril del puerto del

know how to make pottery (Buse 1967: 267), the Spaniards found on the island of San Jorge (already in the Solomon Islands) «two pots of very thin clay, that in all the land we traveled no other clay pot was found but these: the Indians told him that they had brought them from another land far away» (Mendaña 1569, apud Zaragoza 1880: 29).

In a file of the Archive of the Indies with papers on the western islands between 1570 and 1588, there is a report —in front of Captain Francisco Cáceres— of the Indian Chepo of the Solomon Islands, from where Alvaro de Mendaña would have come. Zaragoza (1880: 127-129) recounts the interrogation: Chepo says he arrived at the ports of Arica and Ilo (*cf.* Pizarro [1571] 1986: 247), having previously passed through an uninhabited island called Coatu, which has three hills and many birds, and that the voyage from Coatu to the American coast took two months. Then came Quën, the first inhabited island (presumably Easter Island). Quën is ruled by Qüentique, although there were other rulers such as Uquenique and Cauxanique. Ten days away was the island of Acabana, whose chief had the same name; but he had ceded power to his son Casira, who was more powerful than Huaina Capac. According to Chepo, Acabana had guanacos and deer, as well as gold and colored stones. The latter has all the signs of being false. In Acabana, the language of Sebastián Camanchac was supposedly spoken. This recalls the episode in which Pedro Pizarro ([1571] 1986: 247) affirms that the islanders who captured the fisherman of Ilo spoke the same language. How much truth is there in this story? It is difficult to say.

Alvaro de Mendaña's second expedition to the west waited until 1595, leaving the port of Callao on April 9th for Paita, where it arrived

Callao, con dirección a Paita, adonde llegó el 16 de junio. La armada virreinal ostentaba cuatro navíos, como nos informa de ello Hermann Buse (1967: 293):

on June 16th. The navy of the viceroyalty had four ships, according to Hermann Buse (1967: 293):

Tabla 4 / Table 4

Segunda expedición de Álvaro de Mendaña (1595) / Alvaro de Mendaña's Second Expedition (1595)		
Nombre del barco / Name of vessel	Categoría / Category	Tripulación / Crew
San Jerónimo / San Jeronimo	capitana / flagship	172
Santa Isabel / Santa Isabel	almiranta / admiral's ship	130
San Felipe / San Felipe	galeota / schooner	21
Santa Catalina / Santa Catalina	fragata / frigate	31

Fuente: Hermann Buse, *Los peruanos en Oceanía*. / Sources: Hermann Buse, *Los peruanos en Oceanía*.

De ahí, el 21 de julio avistó una primera isla a la que denominaría Magdalena (apud Zaragoza 1876: 25, 35; Buse 1967: 293-294), probablemente Fatu Hiva por ser la isla más oriental de las Marquesas. El recorrido del Callao a Paita y luego a las Marquesas habría durado 103 días y se habría extendido por 11525 km. Sorprende que la travesía haya durado casi el doble que la anterior, habiendo cubierto una distancia más corta. Empero, la derrota hacia Paita para recoger navegantes explicaría la demora en arribar a la primera isla oceánica desde América. Si hiciésemos el cálculo desde la partida en Paita, la distancia a Fatu Hiva sería de 6357 km y se habría cubierto en 35 días, siendo incluso más veloz que en la primera aventura. En esta ocasión se descubrieron otras islas (San Pedro, Dominica, Santa Cristina) y —un 27 de julio (Buse 1967: 297)— al conjunto se le bautizó «por nombre *Las Marquesas de Mendoza*, en memoria del marqués de Cañete», virrey peruano que auspició esta segunda expedición (apud Zaragoza 1876: 40-41).

From there, on July 21, he sighted a first island, which he named Magdalena (apud Zaragoza 1876: 25, 35; Buse 1967: 293-294), probably Fatu Hiva, because it was the easternmost island of the Marquesas. The voyage from Callao to Paita and then to the Marquesas would have taken 103 days and covered 11525 km. It is surprising that this voyage took almost twice as long as the previous one, although it covered a shorter distance. However, the trip to Paita to pick up the sailors would explain the delay in arriving at the first oceanic island from America. If we make the calculation from the departure in Paita, the distance to Fatu Hiva would be 6357 km and it would have been covered in 35 days, even faster than in the first adventure. On this occasion, other islands were discovered (San Pedro, Dominica, Santa Cristina) and —on July 27 (Buse 1967: 297)— the group was baptized «with the name *Las Marquesas de Mendoza*, in memory of the Marquis of Cañete», Peruvian viceroy who sponsored this second expedition (apud Zaragoza 1876: 40-41).

En esta segunda expedición, Álvaro de Mendaña tuvo que develar un motín, el cual se saldó con la muerte de los insubordinados (Buse 1967: 307-308). Álvaro de Mendaña no culminará el viaje. La enfermedad se apoderó de su vida, tomando el mando de la expedición su viuda Isabel Barreto, quien junto con Pedro Fernández Quirós condujo a lo que restaba de su tripulación a Managua (Buse 1967: 314). En el siguiente siglo XVII, Fernández Quirós protagonizará una nueva expedición que partirá del puerto chalaco.

En efecto, el 21 de diciembre de 1605, Pedro Fernández Quirós zarpó del Callao con el fin de descubrir la parte meridional incógnita, en una nueva expedición de tres navíos: los galeones *San Pedro* —nave capitana de Fernández Quirós— y *San Pablo* —nave almiranta de Luis Váez de Torres—, y la zabra *Los tres reyes* (apud Zaragoza 1876: 225, Buse 1967: 316-317). El 26 de enero de 1606 se arribó a la primera isla llamada Luna-Puesta (Zaragoza 1876: 243) o Encarnación (Zaragoza 1880: 7, 229), la cual es conocida hoy por Ducie, según Buse (1967: 318). El atolón Ducie, perteneciente hoy a la jurisdicción de las islas Pitcairn, estaba y está hoy deshabitado. Durante su periplo, Fernández Quirós rebautizó más de una veintena de islas, de las cuales la más importante era la Austrialia del Espíritu Santo (Zaragoza 1876: 316, 1880: 229) que es la mayor isla del país insular de Vanuatu. Por el parecido, vale aclarar que no hay que confundir Austrialia con Australia.

En el siglo XVIII, el virrey del Perú Manuel de Amat y Junyent dispuso una expedición, conformada por los navíos *San Lorenzo* y *Santa Rosalía* a la isla de David (después bautizada como isla de San Carlos y hoy conocida como isla de Pascua). Dicha expedición estaba comandada por Felipe

In this second expedition, Alvaro de Mendaña had to face a mutiny that ended with the deaths of the insubordinates (Buse 1967: 307-308). Alvaro de Mendaña did not complete the journey. Illness took his life, and his widow, Isabel Barreto, took command of the expedition and, together with Pedro Fernandez Quiros, led what remained of his crew to Managua (Buse 1967: 314). In the following seventeenth century, Fernandez Quiros would lead a new expedition that would leave from the port of Callao.

In fact, on December 21, 1605, Pedro Fernandez Quiros set sail from Callao with the purpose of discovering the unknown southern part, in a new expedition of three ships: the galleons *San Pedro* —Fernandez Quiros's flagship— and *San Pablo* —Luis Vaez de Torres' flagship—, and the zabra *Los tres reyes* (apud Zaragoza 1876: 225, Buse 1967: 316-317). On January 26, 1606, they arrived at the first island, called Luna-Puesta (Zaragoza 1876: 243) or Encarnacion (Zaragoza 1880: 7, 229), which, according to Buse (1967: 318), is now known as Ducie. Ducie Atoll, now part of the Pitcairn archipelago, was and is uninhabited. During his voyage, Fernandez Quiros renamed more than twenty islands, the most important of which was Austrialia del Espiritu Santo (Zaragoza 1876: 316, 1880: 229), the largest island of the Vanuatu archipelago. Because of the similarity, it should be clarified that Austrialia should not be confused with Australia.

In the eighteenth century, the viceroy of Peru, Manuel de Amat y Junyent, ordered an expedition to the Island of David (later baptized Island of San Carlos and now known as Easter Island) using the ships *San Lorenzo* and *Santa Rosalia*. This expedition was led by Felipe Gonzalez de Haedo. According

González de Haedo. Según el diario del alférez Francisco Antonio Agüera Infanzón (1986 [1770-71]: 295, 304, 306, 312, 318, 335), la flota partió el 10 de octubre de 1770 del puerto del Callao. El 15 de noviembre se avistó la isla y el 16 se desembarcó en ella. La isla de Pascua está a 3757 km del Callao. El 21 de noviembre se abandonó la isla y se llegó a Chiloé el viernes 14 de diciembre. El domingo 13 de enero se partió otra vez para la isla de San Carlos y luego se retornó al Callao, donde se llegó un jueves santo con fecha de 28 de marzo de 1771.

Posteriormente, gracias a Amich ([1772] 1925: 46-61), sabemos que virrey Amat preocupado por los rivales europeos en el Pacífico envió una expedición desde el Callao al mando de Domingo de Bonechea, que zarpó el 26 de setiembre de 1772 en la fragata Santa María Magdalena, apodada el Águila. Su destino era Tahití (o isla de San Jorge), a la que se llamaría Isla de Amat. El 28 de octubre —tras 32 días— se divisa el atolón bautizado como San Simón (hoy Tauere, según Mellén Blanco 1992: 121) a 6914 km. El 08 de noviembre se arribó a Tahití. El retorno a América fue el 20 de diciembre de 1771. Se llegó a Valparaíso el 23 de febrero de 1772, porque había la orden de verificar en la isla de San Carlos (o Pascua) si había ingleses; pero tal orden no se cumplió por averías del barco. Así se volvió al Callao el 31 de mayo de 1771.

to the diary of Ensign Francisco Antonio Agüera Infanzón (1986 [1770-71]: 295, 304, 306, 312, 318, 335), the fleet left the port of Callao on October 10, 1770. The island was sighted on November 15, and the fleet landed there on November 16. Easter Island is 3757 km away from Callao. The island was left on November 21st and Chiloé was reached on Friday, December 14th. On Sunday, January 13, they left again for the island of San Carlos and then returned to Callao, where they arrived on Maundy Thursday, March 28, 1771.

Later, thanks to Amich ([1772] 1925: 46-61), we know that Viceroy Amat, concerned about European rivals in the Pacific, sent an expedition from Callao under the command of Domingo de Bonechea, which set sail on September 26, 1772, on the frigate *Santa María Magdalena*, nicknamed the *Eagle*. Their destination was Tahiti (or St. George's Island), which would be called Amat Island. On October 28, —after 32 days—, the atoll baptized San Simon (today Tauere, according to Mellen Blanco 1992: 121) was sighted at 6914 km. Tahiti was reached on November 8. The return to America was on December 20, 1771. Valparaiso was reached on February 23, 1772, because there was an order to check the island of San Carlos (or Easter Island) if there were Englishmen; but this order was not fulfilled due to damage to the ship. They returned to Callao on May 31, 1771.

Una segunda expedición se propuso para cristianizar Tahití. No hubo un interés económico, solo el deseo de salvar las almas de los naturales. Quizás por eso, no se dotó de grandes recursos a los misioneros, que carecieron de los medios para lidiar con los locales cuando se quedaron solos, resultando en un fracaso que exigió una tercera expedición para recoger a los misioneros varados. La información que se presenta a continuación corresponde a la relación del piloto Varela, redactada en acuerdo con los sacerdotes Clota y González ([1774-75] 1925: 92-120). Los objetivos de la empresa eran: 1) restituir a su patria a los tahitianos que habían sido traídos a Lima, en la primera expedición, los cuales se llamaban Pautu y Tenambi; 2) transportar a los padres Jerónimo de Clota y Narciso González para la evangelización; 3) llevar una casa de madera, ganado, semillas y herramientas para el cultivo. Nuevamente, Domingo de Bonechea comandaba la expedición que el zarpó el 20 de septiembre de 1774. La flota estaba conformada por la fragata apodada el Águila y por el paquebot Júpiter, a cargo de Joseph de Andía y Valera. El 28 de octubre de 1774 se divisó la primera isla a la que se le concedió el nombre de San Narciso, que Francisco Mellén Blanco (1992: 118) identifica con Tatakoto a 6583 km. Luego de avistar varias islas se llegó a Tahití el 14 de noviembre. El 27 de noviembre se acordó con las autoridades de Tahití el establecimiento de la misión; pero cuando las naves españolas fueron a explorar Orayatea (Raiatea) el 10 de diciembre de 1774, los naturales cambiaron su comportamiento para con la misión. Los misioneros no pudieron presentar sus quejas a Bonechea, porque regresó enfermo, al punto que moriría el 26 de enero de 1775 y los dos navíos hispanos regresaron al Perú el 28 de enero, tras darle cristiana sepultura. Hasta aquí llega la relación de Valera.

A second expedition was proposed to Christianize Tahiti. There was no economic interest, only the desire to save the souls of the natives. Perhaps because of this, the missionaries were not provided with many resources and lacked the means to deal with the natives when left alone, resulting in a failure that required a third expedition to pick up the stranded missionaries. The information presented below corresponds to the account of the pilot Varela, written in agreement with the priests Clota and Gonzalez ([1774-75] 1925: 92-120). The objectives of the expedition were: 1) to return to their homeland the Tahitians who had been brought to Lima in the first expedition, known as Pautu and Tenambi; 2) to transport Fathers Jeronimo de Clota and Narciso Gonzalez for evangelization; 3) to take a wooden house, cattle, seeds, and tools for cultivation. Once again, Domingo de Bonechea commanded the expedition, which set sail on September 20, 1774. The fleet consisted of the frigate *Eagle* and the paquebot *Jupiter*, under the command of Joseph de Andia y Valera. On October 28, 1774, the first island was sighted and given the name of San Narciso, which Francisco Mellen Blanco (1992: 118) identifies with Tatakoto at 6583 km. After sighting several islands, Tahiti was reached on November 14. On November 27, the establishment of the mission was agreed with the Tahitian authorities, but when the Spanish ships went to explore Orayatea (Raiatea) on December 10, 1774, the natives changed their attitude towards the mission. The missionaries could not present their complaints to Bonechea because he returned sick to the point that he would die on January 26, 1775, and the two Spanish ships returned to Peru on January 28 after giving him a Christian burial. This is as far as Valera's account goes.



Foto 19: Playa de Tahití con la lava solidificada, foto del autor (2024) para EY.

Photo 19: Tahitian Beach with Solidified Lava. Photo by the author (2024) for EY.

Hubo una tercera expedición. Cayetano de Lángara zarpó del Callao el 27 de septiembre de 1775 hacia Tahití, con el propósito de retornar a los tahitianos venidos en la segunda expedición y de recoger a los misioneros que habían quedado en dicha isla, llegando a la isla de San Narciso —hoy Tatakoto— el 23 de octubre y después de avistar varias islas se arribó a Tahití el 30 de octubre (Lángara [1776] 1925: 156). Se partió hacia América el 12 de noviembre de 1775 y se llegó al Callao el 16 de febrero de 1776, en una travesía de 106 días. Es sorprendente que la ida a Tahití sea de 33 días y la vuelta de 106. Con los datos recopilados, ofrezco la siguiente tabla en la que pongo los viajes a Oceanía desde el Callao, indicando la distancia del puerto chalaco a la primera isla encontrada y los días que tomó llegar a ella:

There was a third expedition. Cayetano de Langara sailed from Callao to Tahiti on September 27, 1775, with the purpose of returning the Tahitians who had come on the second expedition and picking up the missionaries who had remained on that island, arriving at the island of San Narciso —hoy Tatakoto— on October 23 and, after sighting several islands, arriving in Tahiti on October 30 (Langara [1776] 1925: 156). She left for America on November 12, 1775 and arrived in Callao on February 16, 1776, a voyage of 106 days. It is surprising that the voyage to Tahiti took 33 days and the return trip 106 days. With the data collected, I offer the following table in which I list the voyages to Oceania from Callao, indicating the distance from the port of Callao to the first island encountered and the days it took to reach it:

Tabla 5 / Table 5

Expediciones virreinales del Callao a Oceanía / Viceroyalty Expeditions from Callao to Oceania					
Año / Years	Capitán / Captain	Embarcación / Vessel	Trayecto / Journey	km	Días/ Days
1567-1569	Álvaro de Mendaña / Alvaro de Mendaña	Todos los santos / Todos los santos	Callao-Nui / Callao-Nui	11525	52
1595-1596	Álvaro de Mendaña / Alvaro de Mendaña	San Jerónimo / San Jeronimo	Callao-Marquesas / Callao-Marquesas	7278	103
1605-1606	Pedro Fernández Quirós / Pedro Fernandez Quiros	San Pedro / San Pedro	Callao-Ducie / Callao-Ducie	5190	36
1770-1771	Felipe González de Haedo / Felipe Gonzalez de Haedo	San Lorenzo / San Lorenzo	Callao-Pascua / Callao-Pascua	3757	37
1772-1773	Domingo Bonechea / Domingo Bonechea	El Águila / El Aguila	Callao-Tauere / Callao-Tauere	6914	32
1774-1775	Domingo Bonechea / Domingo Bonechea	El Águila / El Aguila	Callao-Tatakoto / Callao-Tatakoto	6583	38
1775-1776	Cayetano de Lángara / Cayetano de Langara	El Águila / El Aguila	Callao-Tatakoto / Callao-Tatakoto	6583	26

Fuentes: Hermann Buse, *Los peruanos en Oceanía*. Justo Zaragoza, *Historia del descubrimiento de las regiones australes*; Francisco Antonio Agüera Infanzón, «Diario de navegación del alférez de fragata y primer piloto de la real Armada don Francisco Antonio Agüera Infanzón»; José Amich, «Relación del viaje a la isla de Otaheti en la embarcación de guerra La Águila, al comando del capitán de fragata don Domingo Bonechea»; José Varela, Jerónimo Clota & Narciso González, «Relación de los principales acaecimientos durante el viaje y permanencia en Otahiti»; Cayetano de Lángara, «Carta relación de la vuelta a Lima del capitán Lángara trayendo a los misioneros Clota y González. Febrero de 1776».

Sources: Hermann Buse, *Los peruanos en Oceanía*. Justo Zaragoza, *Historia del descubrimiento de las regiones australes*; Francisco Antonio Agüera Infanzón, «Diario de navegación del alférez de fragata y primer piloto de la real Armada don Francisco Antonio Agüera Infanzón»; José Amich, «Relación del viaje a la isla de Otaheti en la embarcación de guerra La Águila, al comando del capitán de fragata don Domingo Bonechea»; José Varela, Jerónimo Clota & Narciso González, «Relación de los principales acaecimientos durante el viaje y permanencia en Otahiti»; Cayetano de Lángara, «Carta relación de la vuelta a Lima del capitán Lángara trayendo a los misioneros Clota y González. Febrero de 1776».

Túpac Yupanqui no se habría desplazado en una embarcación hispana, pero los datos recopilados nos sirven como una suerte de grupo de control frente a los experimentos con tecnologías similares a las de los antiguos americanos. Es claro que las balsas americanas eran más lentas y eso se ve reflejado en la tabla 6. Los viajes en balsas semejantes a las que habría utilizado Túpac Yupanqui fueron inaugurados en 1947 por Thor Heyerdahl, quien junto a su tripulación viajó del Callao hasta el atolón de Raroia en la Polinesia durante 101 días (Heyerdahl [1950] 2002: 294). Antes de esta hazaña se creía que era imposible atravesar el Pacífico con los medios navales americanos. Adicionalmente, lo que Heyerdahl suscitó fue el deseo de muchos viajeros por repetir su proeza. No hay mejor enseñanza que la que nace del propio ejemplo. Así, a imagen y semejanza de Heyerdahl, nuevas expediciones surgieron en el horizonte.

El 22 de junio de 1954, zarpó William Willis del Callao con destino a Samoa, siendo tanto el capitán como el único tripulante en la balsa «7 hermanitas», así figura en su licencia de salida de la capitanía del puerto chalaco (Willis [1956] 1978: 77). No cuento como tripulantes al loro *Ike* ni al gato *Mike* (Willis [1956] 1978: 84). Willis quería partir en invierno desde Ecuador, pero la corriente no se lo permitía, porque en esa estación iba hacia el norte. Hubiera terminado en Colombia, en vez de Samoa (Willis [1956] 1978: 61). Willis expresa la decisión de partir desde el Callao en los siguientes términos (Willis [1956] 1978: 60):

Yo sabía que los antiguos patrones de balsa cuando querían dirigirse a las islas Galápagos, empezaban por navegar hacia el Sur a lo largo de la costa, hasta más allá de Cabo Blanco y de Paita, a trescientos sesenta kilómetros de Guayaquil, para

Tupac Yupanqui would not have traveled on a Hispanic vessel, but the data collected serve as a sort of control group against experiments with technologies similar to those of the ancient Americans. It is clear that the American rafts were slower, and this is reflected in Table 6. Travel in rafts similar to those that Tupac Yupanqui would have used was inaugurated in 1947 by Thor Heyerdahl, who sailed with his crew from Callao to the Raroia Atoll in Polynesia in 101 days (Heyerdahl [1950] 2002: 294). Prior to this feat, it was believed to be impossible to cross the Pacific with American naval resources. In addition, Heyerdahl inspired the desire of many travelers to repeat his achievement. There is no better teaching than that which comes from one's own example. In Heyerdahl's image, new expeditions appeared on the horizon.

On June 22, 1954, William Willis sailed from Callao to Samoa as both the captain and the only crew member on the raft «7 hermanitas», according to his departure license from the port captain of Callao (Willis [1956] 1978: 77). I do not count Ike the parrot or Mike the cat as crew members (Willis [1956] 1978: 84). Willis wanted to leave Ecuador in the winter, but the current would not allow it, as he was heading north at that time of year. He would have landed in Colombia instead of Samoa (Willis [1956] 1978: 61). Willis expresses the decision to leave Callao as follows (Willis [1956] 1978: 60):

I knew that the old raft captains, when they wanted to go to the Galapagos Islands, would first sail south along the coast, past Cabo Blanco and Paita, three hundred and sixty kilometers from Guayaquil, to make sure that they were in the full current before it turned to the northwest. This was precisely why the *Kon-Tiki* expedition started from El

asegurarse de que entraban en plena corriente antes de que esta se desviase hacia el Noroeste. Tal fue, precisamente, la razón de que la expedición de la *Kon-Tiki* partiera de El Callao, a más de 1260 kilómetros al sur de Guayaquil. Lo sabía, pero creía que con mi nuevo tipo de balsa podría utilizar la ruta por mí elegida.

La referencia a Heyerdahl muestra que Willis tenía en cuenta al pionero de estas travesías ultramarinas. Si el inca partió de Manta, habrá viajado hacia el sur primero, antes de ir al noroeste con el auxilio de la corriente. Por estar solo, Willis necesitaba más que nadie el favor de las aguas y los vientos. Este solitario navegante arribó a Pago Pago en la isla Tutuila, perteneciente a Samoa americana, el 15 de octubre de 1954, recorriendo más de 10050 km en 115 días (Willis [1956] 1978: 281).

Casi una década después, Willis hizo una segunda travesía, zarpando el 04 de julio de 1963 del Callao y arribando a Apia en Samoa occidental el 11 de noviembre del mismo año —recorriendo 10173 km en 130 días— en una balsa denominada *Age Unlimited*, que reinició su recorrido el 26 de junio de 1964 para llegar a Tully en la parte norte de Queensland (*New York Times*, 10/09/1964). La pausa en la travesía se debió a que Willis tuvo que operarse de una hernia en Nueva York (McIntyre 2000: 14). De este viaje se tienen en consideración los datos de distancia y tiempo del primer periplo.

En cierto sentido, Éric Bisschop hizo un viaje parecido al que eventualmente habría realizado Túpac Yupanqui por la circularidad, pero Bisschop habría efectuado primero algo cercano al retorno y luego una travesía similar a la ida, partiendo de Tahití con rumbo a Chile el 08 de noviembre de 1956 con la *Tahiti Nui I* —balsa de bambú, con

Callao, more than 1,260 kilometers south of Guayaquil. I knew this, but I believed that with my new type of raft I could use the route I had chosen.

The reference to Heyerdahl shows that Willis was thinking of the pioneer of these overseas voyages. If the Inca set out from Manta, he must have gone south first before heading northwest with the help of the current. Being alone, Willis needed the grace of the waters and winds more than anyone else. This solitary sailor arrived at Pago Pago on the island of Tutuila, which is part of American Samoa, on October 15, 1954, traveling more than 10050 km in 115 days (Willis [1956] 1978: 281).

Almost a decade later, Willis made a second crossing, leaving Callao on July 4, 1963, and arriving in Apia, Western Samoa, on November 11 of the same year, —recorrecting 10173 km in 130 days— on a raft named *Age Unlimited*, which resumed its journey on June 26, 1964, to reach Tully in the northern part of Queensland (*New York Times*, 10/09/1964). The break in the journey was due to Willis having to undergo hernia surgery in New York (McIntyre 2000: 14). In this voyage, the distance and time data until the first stop are taken into account.

In a sense, Eric de Bisschop made a voyage similar to the one that Tupac Yupanqui would eventually have made because of the circularity, but Bisschop would have first made something close to a return and then a voyage similar to the outward voyage, leaving Tahiti to go to Chile on November 8, 1956 with the *Tahiti Nui I* —a bamboo raft, with sails in the Chinese style— (Bisschop 1959: 97, Danielsson 1961: 54). The sails were similar to those on his ship *Kaimiloa* (Bisschop 1939). On May 26, 1957, the voyage was abandoned near Juan Fernandez

velamen al estilo chino— (Bisschop 1959: 97, Danielsson 1961: 54). Las velas eran similares a las de su nave *Kaimiloa* (Bisschop 1939). El 26 de mayo de 1957, cerca de la isla Juan Fernández, se abandonó la empresa (Bisschop 1959: 245, Danielsson 1961: 126). Casi ocho meses tomó ese trayecto porque se hicieron muchos cambios en la ruta. La trayectoria fue errática y eso explica la demora. Ya en la costa se reemprendió el proyecto al año siguiente, construyendo otra balsa. El 15 de febrero de 1958 se volvió a zarpar de Constitución-Chile, en la nueva *Tahiti Nui II*, con dirección al Callao, adonde se arribó el 26 de marzo de ese mismo año, en 39 días; la nueva partida hacia Oceanía tuvo lugar el 13 de abril (Danielsson 1961: 97, 114, 119). El 29 de agosto —139 días después— naufragan en Rakahanga en las islas Cook, a casi 9125 km del Callao, muriendo Éric de Bisschop en dicho evento (Danielsson 1961: 214-219): ¡Honor y gloria para él! De todos los datos, rescato la travesía del Callao a su destino final para su comparación con las anteriores expediciones.

Según McIntyre (2000: 16), cuando Éric de Bisschop estuvo en el Callao, Eduard Ingris le rogó ser incluido en el último trayecto del viaje circular, pero no había espacio para él. Así, con el deseo de vivir aventuras, Eduard Ingris organizó sendas expediciones llamadas como la flor: *Kantuta*, con el propósito de confirmar los resultados de la Kon-Tiki. La fallida expedición *Kantuta I* partió de Talara-Piura por noventa y dos días, en cuarenta y siete de los cuales se sufrieron las inclemencias del tiempo, al punto de que la tripulación fue rescatada cerca de la isla Clipperton, sin dejar información útil para esta investigación; pues no se llegó a una isla habitada y la prologada tormenta —por excepcional— no arroja un promedio que pueda considerarse extrapolable a una travesía

Island (Bisschop 1959: 245, Danielsson 1961: 126). The voyage took almost eight months because of the many changes in the route. The course was erratic, which explains the delay. Once on the coast, the project was resumed the following year with the construction of another raft. On February 15, 1958, the new *Tahiti Nui II* left Constitución-Chile again for Callao, where it arrived on March 26 of the same year, in 39 days; the new departure for Oceania took place on April 13 (Danielsson 1961: 97, 114, 119). On August 29 —139 days later— they were shipwrecked at Rakahanga in the Cook Islands, almost 9125 km from Callao, where Eric de Bisschop died (Danielsson 1961: 214-219): Honor and glory to him! From all the data, I rescue the crossing from Callao to its final destination for comparison with previous expeditions.

According to McIntyre (2000: 16), when Eric de Bisschop was in Callao, Eduard Ingris begged to be included in the last leg of the circumnavigation, but there was no room for him. So Eduard Ingris, with the desire for adventure, organized two expeditions named after the flower: *Kantuta*, with the purpose of confirming the results of Kon-Tiki. The failed expedition *Kantuta I* left from Talara-Piura for ninety-two days, forty-seven of which they suffered from bad weather to the point that the crew was rescued near Clipperton Island, leaving no useful information for this research; since they did not reach an inhabited island and the prolonged storm —por exceptional— does not provide an average that can be considered extrapolable to a normal voyage. Nevertheless, three years later, in 1959, the new raft *Kantuta II* left Callao and reached Matahiva in the Tuamotu archipelago after 122 days (Ingris & Ingris 1968: unnumbered). The distance from Callao to Matahiva was 7702 km.

normal. No obstante, tres años después, en 1959, la nueva balsa *Kantuta II* parte del Callao y tras 122 días arriba a Matahiva en el archipiélago de las Tuamotu (Ingris & Ingris 1968: sin numerar). La distancia del Callao a Matahiva es de 7702 km.

El peruano Carlos Caravedo Arca siguió de cerca estas expediciones. Loren McIntyre (2000: 17), a la sazón asesor de la agregaduría naval de Estados Unidos en el Perú, comparte el testimonio de sus conversaciones con el explorador peruano:

Tanto Willis como Ingris habían recibido con agrado las donaciones de alimentos de Carlos Caravedo Arca, un agricultor peruano “hechizado por el mar” durante toda su vida. Tras el segundo viaje de Willis, Carlos construyó una balsa, la Tangaroa, con ocho troncos traídos de Ecuador. Dos compatriotas se le unieron. Carlos me dijo: “Era el momento de demostrar que los peruanos son tan atrevidos como los extranjeros”. ¿Igual de contestatarios? Carlos dice que no; el adagio “Dos son compañía, tres son multitud”, no fue el caso en Tangaroa. Salieron de Callao el 26 de julio de 1965. Tras 105 días a flote, desembarcaron en Fakarava, la isla más lejana del grupo de las Tuamotu. Carlos, que ahora tiene 79 años, está “a punto de terminar” de escribir un libro sobre su viaje. [Traducido del original en inglés]

La balsa de Caravedo tenía un tronco más de que las *Siete hermanitas* de William Willis. En la Web⁴, hay una carta en la que Willis le escribe a Caravedo: «I have learned to admire your generosity and fine spirit when we met in Callao» (‘he aprendido a admirar tu generosidad y bondadoso espíritu cuando nos conocimos en el Callao’), deseándole

The Peruvian Carlos Caravedo Arca followed these expeditions closely. Loren McIntyre (2000: 17), then advisor to the U.S. Naval Attaché in Peru, reports on his conversations with the Peruvian explorer:

Both Willis and Ingris had welcomed food donations from Carlos Caravedo Arca, a Peruvian farmer “bewitched by the sea” all his life. After Willis’s second voyage, Carlos built a balsa raft, the Tangaroa, of eight logs brought from Ecuador. Two countrymen joined him. Carlos told me “It was time to prove that Peruvians are just as daring as foreigners.” And just as argumentative? Carlos says no; the adage “Two’s company, three’s a crowd,” was not the case on Tangaroa. They left Callao on 26 July 1965. After 105 days afloat, they landed at Fakarava, the most distant island of the Tuamotu group. Carlos, now 79, has “just about finished” writing a book about his voyage.

Caravedo’s raft had one more log than William Willis’s *Seven Little Sisters*. On the Web, there is a letter in which Willis writes to Caravedo: «I have learned to admire your generosity and fine spirit when we met in Callao», and also wished him that the sky smiles upon him, the sun warms him, the wind swells his sails, and the stars guide his destiny. The newspaper *El Comercio* of July 27, 1965 reported that Tahiti and Samoa were the destinations of the Tangaroa raft. In this publication, Caravedo stated that «this time of year is not very favorable for this type of voyage, due to the distance and the changes in the Peruvian current». According to the same source, the ship had left the day before (July 26), towed by the BAP Dueñas under the command of Lieutenant Luis Giampietri, future Vice President of Peru.

⁴ <https://documents.pub/document/raft-tangaroa-and-carlos-caravedo-arca.html?page=6>. Consulta: 16/03/2024 a las 21:44.

además que el cielo le sonría, que el sol lo caliente, que el viento hinche sus velas y que las estrellas guíen su destino. El diario *El Comercio* del 27 de julio de 1965 informó que Tahití y Samoa eran los destinos de la balsa Tangaroa. En dicha publicación, Caravedo declaró que «esta época es poco propicia para esta clase de viajes, debido al alejamiento y cambio de la Corriente Peruana». Según la misma fuente, la nave había partido el día anterior (26 de julio) remolcada por el BAP Dueñas al mando del teniente segundo Luis Giampietri, futuro vicepresidente del Perú.

Conte (2023: 170) desmerece los experimentos iniciados por la Kon-Tiki por haber sido remolcados hasta alta mar. Si Conte leyese a Spilbergen o a Porter, sabría que las balsas no requerían ser remolcadas para llegar a alta mar. El remolque se emplea debido al tránsito marino, que evidentemente era menor en el siglo xv. Remolcar a las balsas es una operación que se practica desde el siglo xix, como la prueba la siguiente foto de Brüning de 1894:

Conte (2023: 170) downplays the experiments initiated by the Kon-Tiki because it was towed to the high seas. If Conte had read Spilbergen or Porter, he would know that the rafts do not need to be towed to reach the high seas. Towing is used because of maritime traffic, which surely was less in the fifteenth century. Towing rafts is an operation that has been practiced since the nineteenth century, as evidenced by the following photo by Brüning from 1894:



Foto 20: Hans Heinrich Brüning retrata
balsa remolcada por un barco. © Museum
am Rothenbaum (MARKK), Hamburg.

Photo 20: Hans Heinrich Brüning Portraits
Raft Towed by a Boat. © Museum am
Rothenbaum (MARKK), Hamburg.

La expedición Tangaroa llegó a Napuka el 31 de octubre de 1965, pero ese no fue su destino final. Había gran expectativa por la aventura de Carlos Caravedo. El diario *La Prensa* publicaba en primera plana el lunes 01 de noviembre de 1965: «Balsa “Tangaroa” debe llegar hoy a la Polinesia». El martes 23 de noviembre de 1965, *La Prensa* informa:

La balsa peruana «Tangaroa» encalló el pasado jueves en los arrecifes situados al este del gran Atolón de Fakarava, en el archipiélago de Tuamotu, a unos 480 kilómetros de Tahití, se supo hoy. Ni la balsa ni sus tripulantes, de los que se carecía de noticias desde hace tres semanas, sufrieron daños. Pero los tres hombres —Jaime Toledo, Carlos Caravedo y José Matouse— tuvieron que andar más de dos días sobre la arena y el coral antes de alcanzar la localidad situada en la costa opuesta del atolón, donde fueron acogidos cordialmente por la población. Si deciden trasladarse a Papeete, ya sea por barco o por hidroavión, llegarán a esta ciudad a mediados de la presente semana. También estudiarán si la balsa puede ser reflotada.

La balsa Tangaroa que contaba con dos velas llegó hasta la isla Fakarava, luego de 115 días de navegación (Conte 2023: 41). El Gobierno del Perú le otorgó, póstumamente, a Carlos Caravedo Arca la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, «por haber contribuido en forma excepcional al progreso y engrandecimiento de la Marina de Guerra del Perú».

Tras un intento fallido con la balsa *La Pacífica* —devorada por microorganismos— en 1966 (Alsar 1978: 20), el marino hispano Vital Alsar lo volvió a intentar. Su nueva aventura se inició el 29 de mayo de 1970, en las aguas salobres del río Guayas, con una nave cuyo tautológico nombre era *La*

The Tangaroa Expedition reached Napuka on October 31, 1965, but that was not its final destination. There were great expectations for Carlos Caravedo’s adventure. On Monday, November 1, 1965, the newspaper *La Prensa* announced on its front page: «The balsa “Tangaroa” should arrive in Polynesia today». On Tuesday, November 23, 1965, *La Prensa* announced:

The Peruvian raft «Tangaroa» ran aground last Thursday on the reefs east of the great Fakarava Atoll in the Tuamotu Archipelago, some 480 kilometers from Tahiti, it was learned today. Neither the raft nor its crew members, who had been missing for three weeks, were damaged. But the three men —Jaime Toledo, Carlos Caravedo, and Jose Matouse— had to walk over sand and coral for more than two days before reaching the town on the opposite side of the atoll, where they were warmly welcomed by the population. If they decide to go to Papeete, either by boat or seaplane, they will arrive there by the middle of this week. They will also investigate the possibility of refloating the raft.

The Tangaroa raft, which had two sails, reached the island of Fakarava after 115 days of navigation (Conte 2023: 41). The Peruvian government posthumously awarded Carlos Caravedo Arca the Peruvian Cross of Naval Merit «for his extraordinary contribution to the progress and improvement of the Peruvian Navy».

After a failed attempt with the raft *La Pacífica* «devoured by microorganisms» in 1966 (Alsar 1978: 20), the Hispanic sailor Vital Alsar tried again. His new adventure began on May 29, 1970, in the brackish waters of the Guayas River with a vessel tautologically named *La Balsa* (Alsar & Hank 1974: 11). The goal was to reach the coasts of Australia,

Balsa (Alsar & Hank 1974: 11). El propósito era alcanzar las costas de Australia, en una travesía que doblara la de Heyerdahl (Alsar & Hank 1974: 14). Tal objetivo muestra esta expedición como vástago de la Kon-Tiki, diferenciándose en que esta vez no se partía del Callao. El 05 de noviembre se arribó al puerto de Mooloolaba en Queensland, Australia (Alsar & Hank 1974: 198, 204). La distancia cubierta es de 13495 km, en 160 días.

Tres años después, tendría lugar otra tautológica expedición, que esta vez era plural: *Las Balsas*. El 27 de mayo partían tres naves (*Guayaquil*, *Mooloolaba* y *Aztlán*) desde Guayaquil hacia Australia (Alsar 1978: 122-123). La travesía terminó el 21 de noviembre de 1973, en Ballina, Nueva Gales del Sur, Australia (Alsar 1978: 293). La distancia cubierta es de 11364 km, en 178 días.

Otro aventurero español llamado Kitín Muñoz repite una partida del Callao a Oceanía, con la novedad de que abandona las balsas de troncos, por una embarcación de totora —propulsada por velas—, la cual fue construida por artesanos puneños sobre la base de dibujos mochicas (Muñoz 1990: 41, 46). Su experiencia es a la totora lo que la de Heyerdahl fue al palo de balsa. Zarpó del Callao el 29 de junio de 1988, llegando a Nuku Hiva en las islas Marquesas con problemas en los timones el 22 de agosto del mismo año, en solo 54 días (Muñoz 1990: 111, 171). La velocidad realmente sorprende. En un catamarán, que tenía como pontones dos caballitos de totora grandes, Gene Savoy (1974: 213) avanzó menos de un tercio de la distancia (de Salaverry a Panamá) cubierta por Muñoz en mayor cantidad de tiempo: 63 días. Un óptimo sistema de velas y la menor resistencia de la totora frente a los

in a voyage that would double Heyerdahl's (Alsar & Hank 1974: 14). Such a goal shows this expedition as an offshoot of the Kon-Tiki, differing in that this time it did not start from Callao. On November 5, they arrived at the port of Mooloolaba in Queensland, Australia (Alsar & Hank 1974: 198, 204). The distance covered was 13495 km, in 160 days.

Three years later, another tautological expedition took place, this time in the plural: *Las Balsas*. On May 27, three ships (*Guayaquil*, *Mooloolaba*, and *Aztlan*) left Guayaquil for Australia (Alsar 1978: 122-123). The voyage ended on November 21, 1973, in Ballina, New South Wales, Australia (Alsar 1978: 293). The distance covered was 11364 km in 178 days.

Another Spanish adventurer named Kitín Muñoz repeats a departure from Callao to Oceania, with the novelty of abandoning the log rafts for a totora reed boat —propelled by sails— built by Puno artisans based on Mochica drawings (Muñoz 1990: 41, 46). His experience is to the totora what Heyerdahl's was to the log raft. He set sail from Callao on June 29, 1988, and arrived at Nuku Hiva in the Marquesas on August 22 of the same year with rudder problems, in only 54 days (Muñoz 1990: 111, 171). The speed is truly astonishing. In a catamaran with two large *caballitos de totora* as pontoons, Gene Savoy (1974: 213) covered less than a third of the distance (from Salaverry to Panama) covered by Muñoz in a longer time: 63 days.

An optimal system of sails and the lower resistance of the reeds against the logs would explain the higher speed of the Uru boat compared to the other rafts. But the journey did not end there. An interesting fact is that during the short stay in the Marquesas it was possible to repair the Uru boat (Muñoz 1990:

troncos explicarían la mayor velocidad de la embarcación Uru, con respecto a las demás balsas. Con todo, ahí no terminó el recorrido. Un dato interesante es que durante la corta estadía en las Marquesas fue posible reparar la nave Uru (Muñoz 1990: 194). Eso bien habría podido ocurrir con las eventuales balsas precolombinas venidas desde levante (o punto cardinal este). El segundo tramo duró del 26 de setiembre al 16 de octubre, de Nuku Hiva a Tahití (Muñoz 1990: 208, 228). Para la presente investigación solo se tomarán en cuenta la distancia del Callao a Nuku Hiva y el tiempo de la travesía.

Jett (2017: 223) informa sobre un americano, Phil Buck, quien habría realizado dos expediciones numeradas como Viracocha I y II. La primera de Arica a Pascua en 44 días y la segunda de Viña a Pascua en 75 (por error Jett cree que Viña del Mar queda en el Perú). Esto contrasta con los 37 días de Felipe González de Haedo, quien partió desde el Callao. Finalmente, Jett (2017: 221) menciona un proyecto noruego, al que sumamos otro (parcialmente fallido), cuyos resultados se ponen junto con las anteriores expediciones al final de la siguiente tabla:

194). This could well have happened with the possible pre-Columbian rafts coming from the east (or cardinal east). The second leg lasted from September 26 to October 16, from Nuku Hiva to Tahiti (Muñoz 1990: 208, 228). For the purposes of this research, only the distance from Callao to Nuku Hiva and the time of the crossing will be considered.

Jett (2017: 223) reports about an American, Phil Buck, who made two expeditions, numbered Viracocha I and II. The first from Arica to Easter Island in 44 days and the second from Viña to Easter Island in 75 days (Jett mistakenly believes that Viña del Mar is in Peru). This contrasts with the 37 days of Felipe Gonzalez de Haedo, who started from Callao. Finally, Jett (2017: 221) mentions a Norwegian project, to which we add another (partially failed), whose results are summarized with the previous expeditions at the end of the following table:

Tabla 6 / Table 6

Expediciones en época republicana / Expeditions in Republican Times					
Año	Capitán / Captain	Embarcación / Raft	Trayecto / Journey	km	Días / Days
1947	Thor Heyerdahl	Kon-Tiki	Callao-Raroia	7026	101
1954	William Willis	Siete hermanitas	Callao-Pago Pago	10050	115
1963	William Willis	Age Unlimited	Callao-Apia	10173	130
1956	Éric de Bisschop	Tahiti-Nui	Callao-Rakahanga	9125	139
1959	Eduard Ingris	Kantuta II	Callao-Matahiva	7702	122
1965	Carlos Caravedo Arca	Tangaroa	Callao-Napuka	6916	97
1970	Vital Alsar	La Balsa	Guayaquil-Mooloolaba	13495	160
1973	Vital Alsar	Guayaquil	Guayaquil-Ballina	13364	178
1988	Kitín Muñoz	Uru	Callao-Nuku Hiva	6878	54
2000	Phil Buck	Viracocha I	Arica-Pascua	4093	44
2003	Phil Buck	Viracocha II	Viña-Pascua	3675	75
2006	Higraff	Tangaroa (III)*	Callao-Raiatea	7968	70
2014	“	Kon-Tiki II	Callao-Pascua	3745	43

* Reservo los nombres *Tangaroa* y *Tangaroa II* (balsa hecha en altamar) para Carlos Caravedo.

* I reserve the names *Tangaroa* and *Tangaroa II* (raft made at sea) for Carlos Caravedo.

Fuente: Thor Heyerdahl, *La expedición de la Kon-Tiki*; William Willis, *Solo en mi balsa*; Éric de Bisschop, *Tahiti-Nui by Raft from Tahiti to Chile*; Bengt Danielsson, *Tahiti Nui*; Eduard Ingris & Nina Ingris, *Kantuta in the Wake of the Kon-Tiki (Twice across the Pacific on a Raft)*; Loren McIntyre, «Current Affairs»; Vital Alsar, *¿Por qué imposible? Las Balsas*; Vital Alsar & Enrique Hank López, *La Balsa. El viaje en balsa más largo de la historia*; Kitín Muñoz, *La expedición Uru. La leyenda del dios blanco*; Stephen C. Jett, *Ancient Ocean Crossings: Reconsidering the Case for Contacts with the Pre-Columbian Americas*.

Sources: Thor Heyerdahl, *La expedición de la Kon-Tiki*; William Willis, *Solo en mi balsa*; Éric de Bisschop, *Tahiti-Nui by Raft from Tahiti to Chile*; Bengt Danielsson, *Tahiti Nui*; Eduard Ingris & Nina Ingris, *Kantuta in the Wake of the Kon-Tiki (Twice across the Pacific on a Raft)*; Loren McIntyre, «Current Affairs»; Vital Alsar, *¿Por qué imposible? Las Balsas*; Vital Alsar & Enrique Hank López, *La Balsa. El viaje en balsa más largo de la historia*; Kitín Muñoz, *La expedición Uru. La leyenda del dios blanco*; Stephen C. Jett, *Ancient Ocean Crossings: Reconsidering the Case for Contacts with the Pre-Columbian Americas*.



6

CAPÍTULO
CHAPTER

PROPUESTA INTERPRETATIVA

*Interpretative
Proposal*





Ahu tongariki, donde 15 estatuas de Moai están de espaldas al océano, Isla de Pascua, patrimonio mundial de la UNESCO, Chile, Sudamérica.
Ahu Tongariki, where 15 Moai statues stand with their backs to the ocean, Easter Island, UNESCO World Heritage Site, Chile, South America.
Fotógrafo | Photographer: Robert Harding / Shutterstock





La propuesta interpretativa será consecuencia de lo que ya sabemos sobre la tecnología naval americana, las versiones de los cronistas sobre la travesía ultramarina de Túpac Yupanqui, las valiosas interpretaciones de los autores que anteceden a este trabajo, la bibliografía reunida, las experiencias navales entre América y Oceanía y, finalmente, los datos sobre las corrientes marinas. El objetivo es brindar una interpretación que sea lo más coherente posible, contando con el respaldo documental o factual en cada una de las afirmaciones que se hagan.

La presentación de los datos se dispondrá en una línea temporal, en la cual se insertará un excursus sobre las noticias de Tupa en la Polinesia. Estos son los temas que se tratarán: 6.1. El periplo de los comerciantes, 6.2. Las motivaciones y averiguaciones del inca, 6.3. Los preparativos de la expedición, 6.4. El punto de partida, 6.5. Las noticias sobre Tupa, 6.6. El viaje a Oceanía de Túpac Yupanqui, 6.7. Las islas habitadas, 6.8. El retorno a América, 6.9. La derrota de los chimúes, 6.10. La entrada al Cuzco, 6.11. La naturaleza de los trofeos y 6.12. La narración de Urco Guaranga y demás ancianos de los hechos.



The interpretive proposal will be a consequence of what we already know about the American naval technology, the different chronicles about Tupac Yupanqui's overseas voyage, the valuable interpretations of the scholars who preceded this work, the bibliography collected, the naval experiences between America and Oceania and, finally, the data on the sea currents. The aim is to give as coherent an interpretation as possible, with documentary or factual support for each of the statements made.

The presentation of the data will be in the form of a timeline, with a parenthesis on the news about Tupa in Polynesia. These are the topics to be dealt with: 6.1. The Voyage of the Traders, 6.2. Motivations and Inquiries, 6.3. The Preparation of the Expedition, 6.4. The Starting Point, 6.5. News about Tupa, 6.6. Tupac Yupanqui's Journey to Oceania, 6.7. The Inhabited Islands, 6.8. The Return to America, 6.9. The Defeat of the Chimus, 6.10. The Entrance to Cuzco, 6.11. The Nature of the Trophies, and 6.12. Urco Guaranga and Other Elders' Narration.

6.1

El periplo de los comerciantes

El periplo de los comerciantes que informaron a Túpac Yupanqui de las islas del poniente es algo en lo que los intérpretes previos no han prestado casi atención, por haber puesto únicamente el foco en el inca Túpac Yupanqui. Precisamente, hay un detalle literal en el que los otros exégetas no han reparado, el cual es sumamente pertinente. Sarmiento de Gamboa señala que los mercaderes del poniente venían de unas islas llamadas «Auachumbi y otra Niñachumbe», las cuales estaban habitadas. Adicionalmente, Sarmiento dice a la letra: «Navegó Topa Inga y fue y descubrió las islas de Auachumbi y Niñachumbi, y volvió de allá». El inca no fue a cualquier isla; fue a las islas habitadas de los mercaderes. Las únicas islas habitadas al poniente de la costa americana están en Oceanía.

La duración del viaje, «más de nueve meses, otros dicen un año», es un dato que vale la pena tener en cuenta. En poco más de tres meses se llega desde América a las islas de Oceanía con una balsa de troncos, semejante a la que habrían usado Túpac Yupanqui y su armada. A este respecto, véase la tabla 6. Por su parte, la ruta de Pascua a América dura de mes y medio, a poco más de dos meses. El tiempo empleado en la travesía no sería incompatible con haber viajado a Oceanía.

Más bien, tanto el carácter habitado de las islas como la duración del recorrido descartan todas las ínsulas cercanas a la costa americana y las Galápagos. Si bien se ha postulado la presencia humana antes del arribo europeo a las Galápagos —con detractores como Anderson *et. al.* (2016)—, nunca se ha planteado que tales restos perteneciesen a habitantes permanentes. En el mejor de los casos, su condición era la de visitantes esporádicos. Además, el lapso entre nueve meses y un año es demasiado tiempo para ir a lugares que ya sabemos que eran relativamente accesibles con la tecnología naval precolombina. Tanto Éric de Bisschop como Eduard Ingris pasaron cerca del archipiélago de las Galápagos en menos de un mes de recorrido.



6.1

The Voyage of the Traders

The voyage of the traders who informed Tupac Yupanqui about the western islands is something the previous interpreters have almost ignored because they have focused only on the Inca Tupac Yupanqui. There is a literal detail that the other exegetes have not noticed that is extremely pertinent. Sarmiento de Gamboa points out that the traders from the west came from inhabited islands called «Auachumbi and another Niñachumbe». In addition, Sarmiento says in the letter: «Topa Inga sailed and went and discovered the islands of Auachumbi and Niñachumbi and returned from there». The Inca did not go to just any island; he went to the inhabited islands of the traders. The only inhabited islands west of the American coast are in Oceania.

The duration of «more than nine months, others say a year» is worth considering. It takes little more than three months to reach the islands of Oceania from the Americas on a log raft, similar to those used by Tupac Yupanqui and his army. In this regard, see Table 6. On the other hand, the journey from Easter to America takes one and a half months to a little more than two months. The time spent on the journey would not be inconsistent with a trip to Oceania.

Rather, both the inhabited nature of the islands and the length of the voyage rule out all islands near the American coast and the Galapagos. While human presence in the Galapagos before European arrival has been postulated—with critics such as Anderson *et. al.* (2016)—, it has never been postulated that such remains belonged to permanent inhabitants. At best, their status was that of sporadic visitors. Moreover, nine months to a year is too long to travel to places relatively accessible with pre-Columbian maritime technology. Both Eric de Bisschop and Eduard Ingris passed close to the Galapagos archipelago in less than a month's voyage.

Gutiérrez de Santa Clara, Pedro Pizarro o el indio Chepo hablan de viajes desde unas islas a América. A este grupo podemos sumar al fraile mercedario Martín de Murúa ([1615] 2001: 83-84), quien da noticias sobre mercaderes venidos de ínsulas en lontanaza:

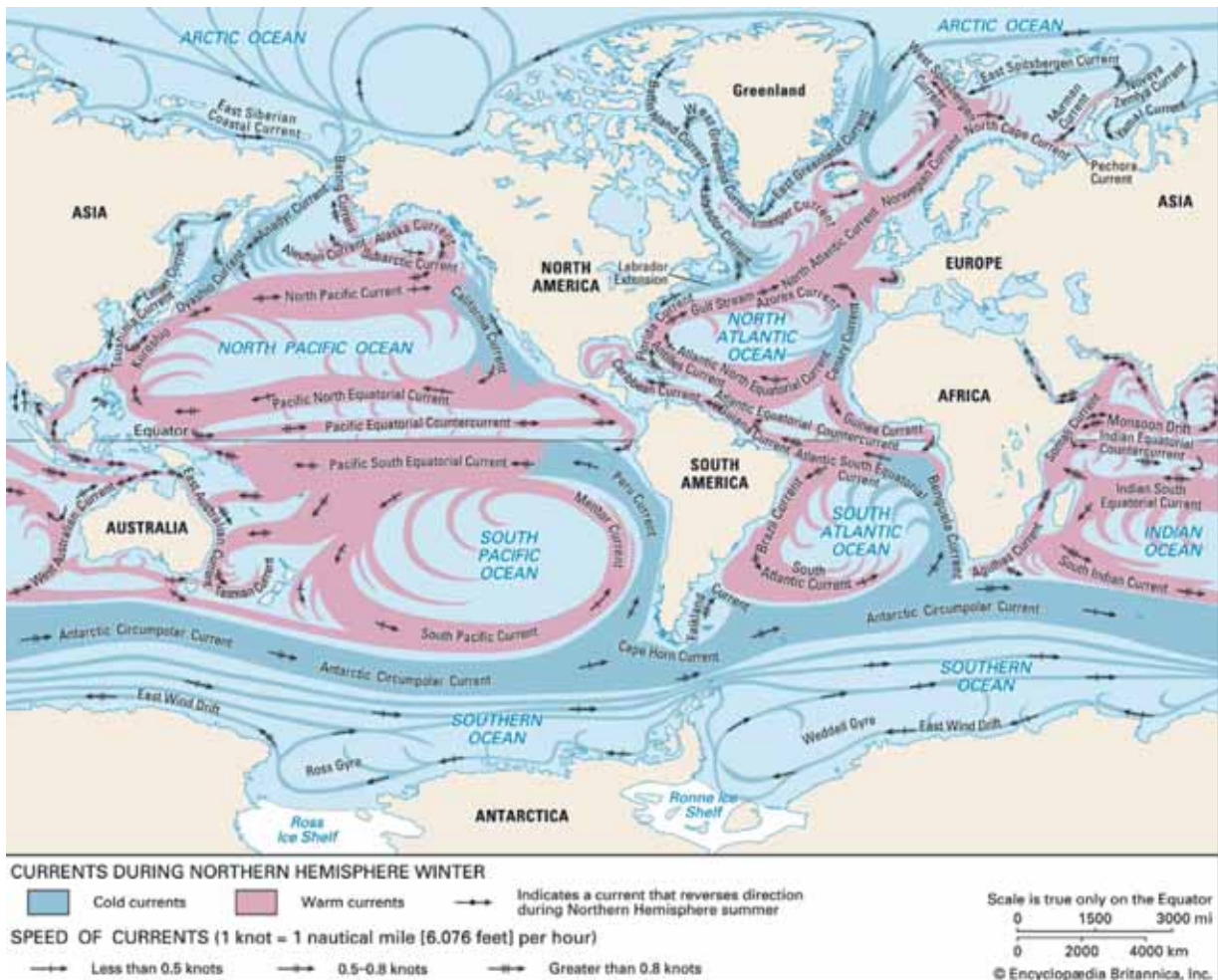
De estas islas que conquistó Tupa Inga Yupanqui en la mar el día de hoy no hay noticia ninguna cierta, mas de la confusa de los que dicen que hay islas con gente algo amulatada, y otros indios antiguos, que refieren que en tiempos pasados de los ingas venían a la costa de este reino por diversas partes, en unas canoas o balsas grandes, indios de ciertas islas, a rescatar oro y perlas y caracoles grandes, muy ricos y vestidos de algodón.

¿Cómo llegaron los mercaderes adonde estaba el inca? El siguiente mapa de corrientes indica que la ruta más directa sería a través de la contracorriente ecuatorial. Resulta sensato, por ende, pensar en que Auachumbi y Niñachumbe serían islas de la Polinesia no lejanas a dicha contracorriente. Normalmente, la explicación más simple es la correcta: si estos vinieron a América por la contracorriente ecuatorial, el retorno a casa sería por la corriente ecuatorial del Pacífico sur:

Gutierrez de Santa Clara, Pedro Pizarro, and the Indian Chepo spoke of voyages from the islands to the Americas. To this group we can add the Mercedarian friar Martin de Murua ([1615] 2001: 83-84), who gives news of traders coming from offshore islands:

Of these islands that Tupa Inga Yupanqui conquered in the sea today, there is no news but the confusion of those who say that there are islands with people like mulattoes, and other old Indians who say that in past times of the Ingas came to the coast of this kingdom by different parts, in some canoes or large rafts, Indians of certain islands, to rescue gold and pearls and large shells, very rich and dressed in cotton.

How did the traders get to where the Inca was? The following current map shows that the most direct route would be through the equatorial countercurrent. Therefore, it is reasonable to assume that Auachumbi and Niñachumbe are Polynesian islands not far from the countercurrent. The simplest explanation is the correct one: if they came to America by the equatorial countercurrent, their return home would be by the equatorial current of the South Pacific:

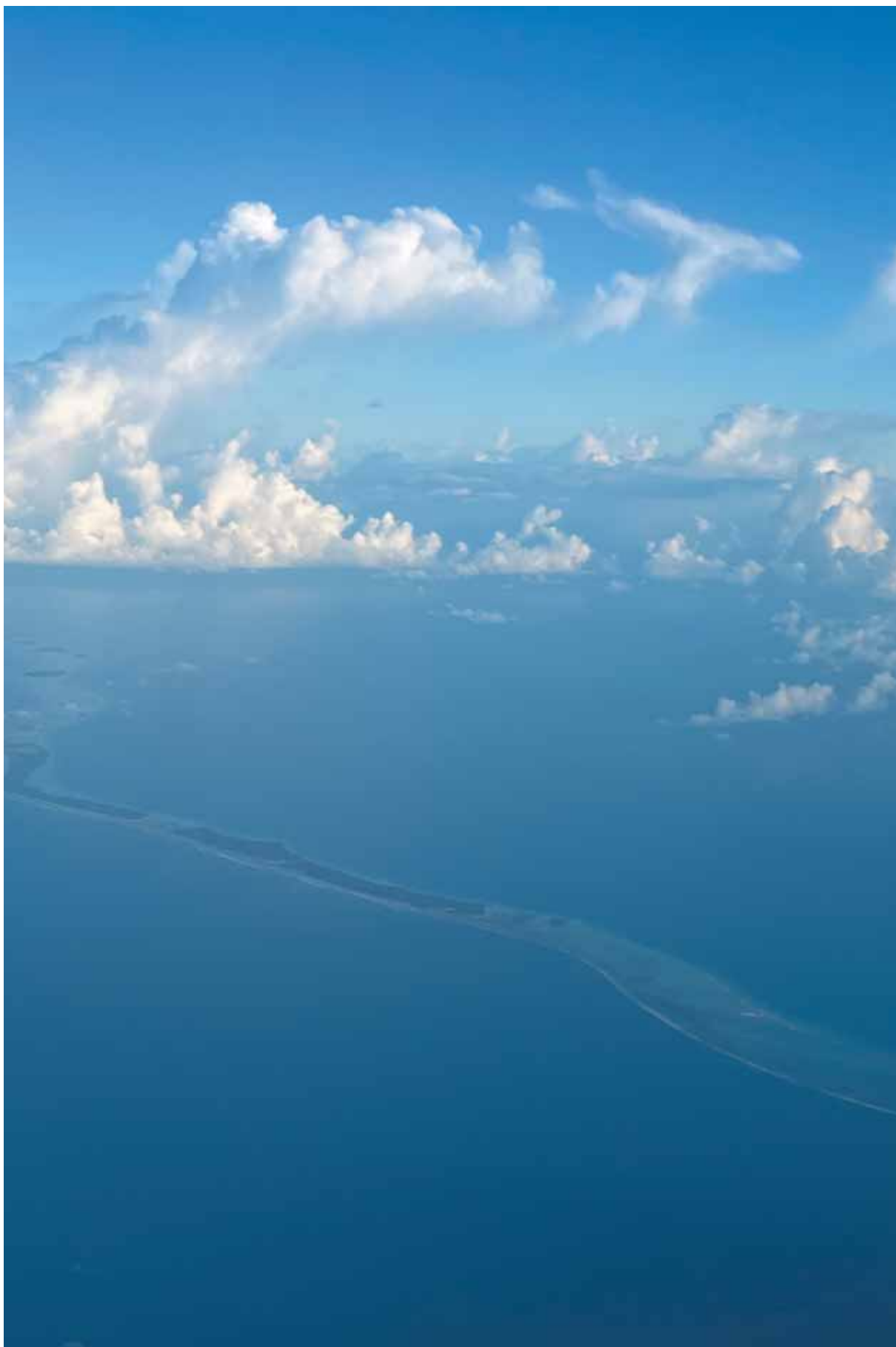


Mapa 30: Corrientes marinas. <https://www.britannica.com/science/ocean-current#/media/1/424354/46367>. Consulta: 20/01/2024 a las 18:36.

Map 30: Marine Currents. <https://www.britannica.com/science/ocean-current#/media/1/424354/46367>. Consultation: 20/01/2024 at 18:36.

Tovar (2010: 63) señala que «desde la década de los años cuarenta del siglo xx, de manera fortuita se comprobó que cualquier objeto flotante podía llegar de las aguas polinésicas a las costas del Ecuador, cfr. el caso de las botellas halladas en la isla Negra, Ecuador, pertenecientes a los marines estadounidenses que combatieron en los mares del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial». Adicionalmente, dicha ruta a la Polinesia explicaría por qué los rastros de ADN sudamericano entre los polinesios provendrían de Colombia (Ioannidis et al. 2019), cuyas costas del Pacífico permiten un fácil acceso a tales corrientes marinas. La ruta en cuestión también explicaría la difusión por toda la Polinesia del tubérculo conocido camote, batata o boniato. Montenegro et al. (2008: 365) señalan la protoforma polinésica como **kumala*, la cual es *cumar* ‘camote’ en quechua chinchaisuyo del norte del Perú (*Arte y vocabulario en la lengua general del Perú llamada quichua* 1586: s.v.) y concluyen —tras simular corrientes con cápsulas de semillas y naves a la deriva (Montenegro et al. 2008: 358)— que hay una probabilidad alta de naves que habrían llegado desde el norte de Chile y el Perú a las Marquesas, las Tuamotu y las islas de la Sociedad, que son los lugares desde donde hay consenso sobre la dispersión del camote por la Polinesia (Montenegro et al. 2008: 365). Por último, sobre el comercio en Oceanía, Álvaro de Mendaña —en su primera expedición— reporta el hallazgo de «dos ollas de barro muy delgado, que en toda la tierra que anduvimos no se halló otra vasija de barro sino esta: dijéronle los indios que las habían traído de otra tierra lejos» (apud Zaragoza 1880: 29).

Tovar (2010: 63) points out that «since the decade of the forties of the twentieth century, it has been accidentally proven that any floating object could reach the coasts of Ecuador from Polynesian waters, cf. the case of the bottles found in Isla Negra, Ecuador, belonging to the US Marines who fought in the Pacific during the Second World War». In addition, such a route to Polynesia would explain why traces of South American DNA among Polynesians come from Colombia (Ioannidis et al. 2019), whose Pacific coasts allow easy access to such sea currents. This route would also explain the spread of the tuber known as camote, sweet potato, or boniato throughout Polynesia. Montenegro et al. (2008: 365) point to the Polynesian protoform as **kumala*, which is *cumar* ‘sweet potato’ in Chinchaisuyo Quechua of northern Peru (*Arte y vocabulario en la lengua general del Perú llamada quichua* 1586: s.v.) and conclude —after simulating currents with seed capsules and drifting ships (Montenegro et al. 2008: 358)— that there is a high probability that ships from northern Chile and Peru reached the Marquesas, Tuamotu, and Society Islands, the places from which there is consensus on the spread of sweet potato through Polynesia (Montenegro et al. 2008: 365). Finally, concerning trade in Oceania, Alvaro de Mendaña —in his first expedition— reports finding «two pots of very thin clay, that in all the land we walked, no other clay pot was found but this one: The Indians told him that they had brought them from another land far away» (apud Zaragoza 1880: 29).



6.2

Las motivaciones y averiguaciones

Las motivaciones y averiguaciones del inca previas al viaje son importantes. Sarmiento pinta la psicología del inca: «Y como Topa Inga era de ánimo 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». Antes de aventurarse en la mar, el inca ya sabía sobre la experiencia de los mercaderes. El ejemplo es una fuerza poderosa. En tiempos republicanos, antes de 1947, nadie se aventuraba a viajar en balsa hacia Oceanía. Después de Thor Heyerdahl, las expediciones no han cesado de enfilar sus velas hacia el poniente. De una manera u otra, todas tienen en cuenta la hazaña del noruego. Todos los aventureros han querido repetir en carne propia la travesía ultramarina de la Kon-Tiki. No me parecería extraño que esa ansia de aventura haya seducido a alguien «de ánimo y pensamientos altos». El inca, sin embargo, no creía plenamente en los comerciantes: «de mercaderes no se debían los capas así de la primera vez creer, porque es gente que habla mucho» y se valió del nigromántico Antarqui que «que volaba por los aires». Preguntó el inca por la veracidad de los comerciantes a lo que el nigromántico contestó «que era verdad lo que decían, y que él iría primero allá». Para esto, «fue por sus artes, y tanteó el camino y vio las islas, gente y riquezas de ellas, y tornando dio certidumbre de todo a Topa Inga». En cuanto a Antarqui, el historiador José Antonio del Busto ([2000] 2019: 23-24) interpreta: «El de Antarqui es un viaje figurado, sin moverse de donde estaba. Se trata de un viaje extático; el ir “por sus artes” debe entenderse como hacer uso de alucinógenos». Esta explicación me parece adecuada tanto si uno considera que se trata de un relato histórico como si se asume la narración como ficcional. La certidumbre y veracidad garantizada por Antarqui eliminaba las dudas del inca sobre el relato de los mercaderes: «con certeza se determinó ir allá». Las artes de Antarqui (el ritual practicado) incorporan en el sistema de creencias del inca que «hacia el poniente» había «unas islas». Los mercaderes decían la verdad.



6.2

Motivations and Inquiries

The Inca's motivations and inquiries before the journey were important. Sarmiento paints the psychology of the Inca: «And as Topa Inga was of high spirits and thoughts, and not content with what he had conquered on land, he determined to tempt happy fortune, which helped him by the sea.» Before venturing out to sea, the Inca knew the experience of the traders. An example is a powerful force. In Republican times, before 1947, no one dared to travel by raft to Oceania. After Thor Heyerdahl, expeditions have not stopped setting sail to the West. In one way or another, they all have the Norwegian's achievement in mind. All adventurers have wanted to repeat Kon-Tiki's voyage in the flesh. It does not seem strange that this thirst for adventure would have seduced someone «of high spirits and thoughts». The Inca, however, did not fully believe in merchants: «The capas were not to be believed in the merchants at first, because they are people who talk a lot» and he used the necromancer Antarqui, «who flew through the air.» The Inca asked about the veracity of the traders, to which the necromancer replied: «that it was true what they said and that he would go there first». For this, «he went by his arts and felt the way and saw the islands, the people and the riches of them, and when returned, he gave certainty of everything to Topa Inga.» As for Antarqui, the historian Jose Antonio del Busto ([2000] 2019: 23-24) interprets: «Antarqui's journey is figurative, without moving from where he was. It is an ecstatic journey; to go "through his arts" should be understood as the use of hallucinogens.» This explanation seems sufficient to me, whether one considers it a historical account or whether one assumes that the narrative is fictional. The certainty and veracity guaranteed by Antarqui removed the Inca's doubts about the merchants' account: «With certainty, he was determined to go there.» Antarqui's art (the ritual practiced) was incorporated into the Inca belief system that «to the west» there were «some islands.» The traders were telling the truth.

6.3

Los preparativos de la expedición

Los preparativos de la expedición son narrados por Sarmiento de Gamboa y Cabello Valboa. Sarmiento dice: «Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de veinte mil soldados escogidos». Considerando cinco tripulantes por balsa, Del Busto ([2000] 2019: 29, 36-37) reduce, en primera instancia, los «veinte mil soldados escogidos» a dos mil individuos. El número de soldados habría duplicado al de los marinos, para que no corten las cuerdas de la balsa (cosa que solo podrían haber hecho cerca de la costa). El historiador peruano calcula quince individuos por nave y cerca de 133 naves. A esto suma, en segunda instancia, quince balsas de vituallas con quince personas cada una, elevándose la estimación primigenia en 148 balsas y 2200 personas. De este cálculo, creo que es sensato pensar en más soldados que tripulantes, pero la certeza en el número de tripulantes por balsa es dudosa. El facsímil de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748) muestra tres navegantes en una balsa. De manera similar, Hutchinson (1873: 218) reduce el gobierno de tal nave a tres o cuatro individuos. El facsímil de Spilbergen (1619) muestra cinco. Ruschenberger (1834: 391) dice que para pilotar una balsa se requiere entre seis y ocho hombres —como el facsímil de Benzoni (1565)—. García (1863: 147) cuenta entre diez y doce mareantes por balsa. En opinión personal, decir que hubo «más de veinte mil soldados escogidos» es una forma de expresar que mucha gente participó de la travesía, aunque no sea posible —a ciencia cierta— determinar la cantidad exacta. Esto es algo similar a la afirmación de Pedro Pizarro ([1571] 1986: 222) sobre la posesión del señor de Chíncha de cien mil balsas. De seguro, este personaje, cuyo régimen era una talasocracia, tuvo muchísimas naves a su disposición; pero difícilmente el número preciso equivaldría a cien mil.



6.3

The Preparation of the Expedition

The preparation for the expedition is described by Sarmiento de Gamboa and Cabello Valboa. Sarmiento says: «And for this, he made a very large number of rafts, in which he embarked more than twenty thousand selected soldiers.» Assuming five crew members per raft, Del Busto ([2000] 2019: 29, 36-37) first reduces the «twenty thousand chosen soldiers» to two thousand individuals. The number of soldiers would have doubled the number of sailors to prevent them from cutting the ropes of the raft (something they could only have done near the coast). The Peruvian historian calculates fifteen people per ship and about 133 rafts. He then adds fifteen rafts of provisions with fifteen people on each, increasing the original estimate to 148 rafts and 2200 people. From this calculation, I think it is reasonable to assume more soldiers than crewmen, but the certainty of the number of crewmen per raft is doubtful. The facsimile by Jorge Juan and Antonio de Ulloa (1748) shows three sailors on a raft. Similarly, Hutchinson (1873: 218) reduces the steering of such a vessel to three or four persons. Spilbergen's facsimile (1619) shows five. Ruschenberger (1834: 391) says six to eight men are needed to steer a raft—as in Benzoni's (1565) facsimile—. García (1863: 147) counts between ten and twelve sailors per raft. In my opinion, to say that there were «more than twenty thousand chosen soldiers» is a way of expressing that many people participated in the voyage, although it is impossible to determine the exact number. This is similar to Pedro Pizarro's statement ([1571] 1986: 222) about one hundred thousand rafts belonging to the Lord of Chíncha. Certainly, this figure, who ruled over a thalassocracy, had many ships at his disposal; but the exact number would hardly correspond to one hundred thousand.

En todo caso, si la cantidad es esquivada, no lo es la calidad de la tripulación. Cabello Valboa describe que el inca actuó «tomando de los naturales de aquellas costas los pilotos de más experiencia que pudo hallar, se metió en la mar con el mismo brío y ánimo que si desde su nacimiento hubiera experimentado sus fortunas y truecos». Es probable que esta gente experimentada también tuviera familiaridad con la reparación de sus naves. En todo caso, no sería descabellado que algunos de los que construyeron las balsas para el inca también hubiesen viajado. Algo en lo que coinciden Sarmiento y Cabello es en que se eligió el mejor equipo humano posible: «soldados escogidos» y «los pilotos de más experiencia que pudo hallar». Finalmente, sobre los alimentos y el agua, el éxito de las expediciones en balsas (republicanas), cuyo inicio data de 1947 prueba que no es difícil nutrirse e hidratarse en alta mar, valiéndose de lo que ofrece la madre naturaleza. Vital Alsar (1978: 294) destaca que el 75% de los víveres para su expedición *Las Balsas* se consiguió en la ruta.

In any case, if the quantity is elusive, the quality of the crew is not. Cabello Valboa describes that the Inca «took from the natives of those coasts the most experienced pilots he could find, and he set out to sea with the same vigor and spirit as if he had known their fortunes and changes from birth.» It is likely that these experienced people also knew how to repair their ships. In any case, it would not be unreasonable to assume that some of those who built the rafts for the Inca had also traveled. Sarmiento and Cabello agree that the best possible human team was chosen: «selected soldiers» and «the most experienced pilots that could be found.» Finally, concerning food and water, the success of the (Republican) rafting expeditions that began in 1947 proves that it is not difficult to feed and hydrate oneself on the high seas using what Mother Nature has. Vital Alsar (1978: 294) points out that 75% of the provisions for his *Las Balsas* expedition were obtained along the route.



Palmeras polinesias / Polynesian Palm Trees.

6.4

El punto de partida

El punto de partida exacto es difícil de determinar a partir de las fuentes escritas. Sarmiento de Gamboa es ambiguo: «Y andando Topa Inga Yupangui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puna y Tumbes, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas navegando a vela». Su enumeración va de norte a sur. ¿Acaso el deíctico *allí* refiere a Tumbes, por ser el nombre más adyacente? Cabello Valboa también es inexacto, al preguntarse «qué islas éstas sean en el mar del Sur, en cuya costa el Inga se embarcó, no lo osaré determinadamente afirmar». El inca se embarcó en la mar del Sur, pero no fija el punto preciso. Anteriormente, Cabello deja saber que el inca conoció el mar en Manta. Por su parte, el mercedario Murúa es contradictorio con respecto a Cabello Valboa, pues apunta: «En esta ocasión dicen algunos indios antiguos que se embarcó en la mar en unas balsas en la isla de Puna y fue a Manta, y desde allí anduvo un año por la mar». Si se embarcó en Puná y luego fue a Manta, eso quiere decir que el inca no conoció el mar en Manta, como afirma Cabello. El periplo de Murúa también es contradictorio en relación con Sarmiento de Gamboa, por ir de sur a norte y no de norte a sur. Murúa es el único que establece un punto de partida inequívoco: la expedición partió de Manta, según él. En el caso del inca, independientemente del punto exacto de partida, es probable que para ingresar a la corriente ecuatorial del Pacífico sur haya sido necesaria una maniobra como la que relata William Willis, en la que era preciso viajar un poco hacia el sur para tomar la corriente peruana que conecta con la mentada corriente ecuatorial del Pacífico sur, la cual es su continuación natural. En el experimento de Montenegro *et al.* (2008: 363) para ir a las Marquesas era necesario ir hasta cinco grados latitud sur. Eso se da a la altura de Paíta.



6.4

The Starting Point

The starting point is difficult to determine from written sources. Sarmiento de Gamboa is ambiguous: «And walking Topa Inga Yupanguí conquered the coast of Manta and the island of the Puna and Tumbes, they brought there some merchants who had come by the sea from the west in rafts sailing to sail». His story goes from north to south. Does the deictic *there* refer to Tumbes because it is the closest name? Cabello Valboa is also imprecise when he asks: «What are the islands in the South Sea on whose coast the Inga embarked, I dare not say with certainty.» The Inca embarked in the South Sea, but he does not specify the exact place. Previously, Cabello said that the Inca knew the sea in Manta. The Mercedarian Murua, for his part, contradicts Cabello Valboa since he states: «On this occasion, some old Indians say that he embarked on some rafts in the island of Puna and went to Manta, and from there he sailed for a year.» If the Inca went to sea in Puna and then sailed to Manta, it means he did not know the sea in Manta, as Cabello affirms. Murua's voyage also contradicts Sarmiento de Gamboa because he went from south to north, not north to south. Murua is the only one who gives an unambiguous starting point: according to him, the expedition started from Manta. In the case of the Inca entering the South Pacific equatorial current, regardless of the exact place of departure, a maneuver like the one reported by William Willis was probably necessary to sail a little to the south to take the Peruvian current, which connects to the South Pacific equatorial current, which is its natural continuation. In the experiment by Montenegro *et al.* (2008: 363), it was necessary to go up to five degrees south latitude to reach the Marquesas. This is the height of Paita.

6.5

Las noticias sobre Tupa

Las noticias sobre Tupa ayudan a ubicar la historia en el espacio oceánico. Paul Rivet (1943), Thor Heyerdahl (1952) y José Antonio del Busto (1996, 2000) consideraron narraciones sobre un personaje llamado Tupa, el cual podría ser el correlato oceánico de Túpac Yupanqui. Tras revisar varias versiones sobre Tupa en los archipiélagos de las Marquesas y las Gambier (Mangareva y Timoe), estas narraciones pueden dividirse en dos grupos: o bien Tupa es una deidad, o bien es un caudillo y, en tanto tal, es posible —como veremos— hacer otra subdivisión ulterior.

Las primeras noticias, que he podido hallar, sobre Tupa en las Marquesas corresponden a Eyriaud des Vergnes (1877: 28), quien lo presenta como una divinidad suprema y castigadora, verbigracia, Tupa —de quien derivan los demás dioses, incluido Tiki— en una ocasión sancionó a uno de sus hijos partiendo las islas de Ua-uka y Ua-po, en otra oportunidad llenó de insectos las islas de Nuhiva y Ua-po como punición, y en cierto episodio provocó un maremoto (taitoko). Testard de Marans ([1889] 2004: 110) explica el maremoto (taitoko) como castigo a una rebelión humana, porque Tupa prefería a sus propios hijos frente a los humanos desfavorecidos que se pusieron en rebeldía. Rivet ([1943] 2002: 178), siguiendo a Caillot (1910: 10), postula que Taitoko es el Cabo de Hornos.

Ahora bien, Tupa ascendió a los cielos por una escalera en Nuhiva. Vale señalar que Nuhiva no es errata de Nuku Hiva, pues así lo escribe Eyriaud des Vergnes; además Dumoulin & Desgraz (1843: 163) ya consignan la variación del topónimo en cuestión: «Nou-Hiva» o «Nouka-Hiva». La narración sobre la escalera de Tupa se presenta en los siguientes términos (Vergnes 1877: 28):

C'est de la baie de Hau-Tupa (baie Collet) qu'il monta au ciel par une escalier dont on voit encore les quatre premières marches : ce sont quatre vers son sommet ; une de ses doigts, planté en terre près de la baie Collet, est représenté par une pointe de roche longue et haute qui se trouve isolée sur le penchant d'une colline, qu'elle dépasse en élévation.



6.5

News about Tupa

News about Tupa helps to place the story in an oceanic space. Paul Rivet (1943), Thor Heyerdahl (1952), and Jose Antonio del Busto (1996, 2000) considered narratives about a character named Tupa, who could be Tupac Yupanqui's Oceanic correlate. After reviewing several versions of Tupa in the Marquesas and Gambier archipelagos (Mangareva and Timoe), these narratives can be divided into two groups: either Tupa is a deity, or he is a warlord, and as such it is possible—as we shall see—to make a further subdivision.

The first information that I have been able to find about Tupa in the Marquesas corresponds to Eyriaud des Vergnes (1877: 28), who presents him as a supreme and punishing deity, for example, Tupa—from whom the other gods are derived, including Tiki—on one occasion punished one of his sons by dividing the islands of Ua-uka and Ua-po, on another occasion he filled the islands of Nuhiva and Ua-po with insects as punishment, and in an episode he caused a tidal wave (taitoko). Testard de Marans ([1889] 2004: 110) explains the tidal wave (taitoko) as a punishment for a human rebellion because Tupa preferred his children to the disadvantaged humans who rebelled. Rivet ([1943] 2002: 178), following Caillot (1910: 10), postulates that Taitoko is Cape Horn.

Now Tupa ascended to the sky by a ladder in Nuhiva. It should be noted that Nuhiva is not a misprint of Nuku Hiva, as Eyriaud des Vergnes writes; moreover, Dumoulin & Desgraz (1843: 163) already record the variation of the toponym in question: «Nou-Hiva» or «Nouka-Hiva». The description of the Tupa staircase is given as follows (Vergnes 1877: 28):

C'est de la baie de Hau-Tupa (baie Collet) qu'il monta au ciel par une escalier dont on voit encore les quatre premières marches : ce sont quatre vers son sommet ; une de ses doigts, planté en terre près de la baie Collet, est représenté par une pointe de roche longue et haute qui se trouve isolée sur le penchant d'une colline, qu'elle dépasse en élévation.

Fue desde la bahía de Hau-Tupa (bahía de Collet) que ascendió al cielo por una escalera de la que todavía podemos ver los primeros cuatro escalones: hay cuatro hacia su cima; uno de sus dedos, plantado en el suelo cerca de la bahía de Collet, está representado por una punta de roca larga y alta que se encuentra aislada en la ladera de una colina, a la que supera en elevación.

It was from Hau-Tupa Bay (Collet Bay) that he ascended to heaven by a ladder of which we can still see the first four steps: there are four to the top; one of his fingers, planted in the ground near Collet Bay, is represented by a long, high rocky point standing isolated on the side of a hill that it surpasses in height.

Foto 21: Bahía Collet o Aotupa ~ Hau-Tupa (Nuku Hiva - Marquesas), foto del autor (2024) para EY.

Photo 21: Collet Bay or Aotupa ~ Hau-Tupa (Nuku Hiva - Marquesas). Photo by the author (2024) for EY.



Los pronombres aquí refieren en tercera persona a Tupa, cuya fuerza lo faculta a construir una escalera pétrea que lo llevará al cielo. Claramente, este Tupa es un ser sobrenatural y no un humano cualquiera, por la magnitud de los actos que materializa. A diferencia de las demás versiones que exponen proyectos inacabados, esta escalera ya se encontraba concluida, de acuerdo con Eyriaud des Vergnes. Los restos pétreos mencionados —que veremos en breve— quedan como evidencia del relato. A su vez, las dimensiones corporales de Tupa abundan en su carácter titánico, al superar con mucho las de un hombre normal, a tal punto que uno de sus dedos sobrepasa el tamaño de una colina. El supuesto dedo de Tupa se observa en la siguiente imagen:

The pronouns here refer in the third person to Tupa, whose strength enables him to build a stone staircase that will take him to heaven. Tupa is a supernatural being and not just any human being, given the magnitude of the deeds he materializes. Contrary to the other versions, which show unfinished projects, this staircase was already finished, according to Eyriaud des Vergnes. The aforementioned stone remains, which we will see shortly, as evidence of the account. In turn, Tupa's physical dimensions are titanic in character, far exceeding those of a normal man, to the extent that one of his fingers is the size of a hill. Tupa's alleged finger is shown in the following picture:



Foto 22: Dedo de Tupa en Aotupa (Nuku Hiva - Marquesas), foto del autor (2024) para EY.

Photo 22: Tupa's finger at Aotupa (Nuku Hiva - Marquesas). Photo by the author (2024) for EY.

No he encontrado el detalle sobre el dedo de Tupa en otro autor. En la narración de Eyriaud des Vergnes, la escalera hacia el cielo ya servía para comunicar la tierra con el firmamento. Esto difiere del siguiente relato, en el que Tupa intenta sin éxito la edificación de tal monumento. La narración corresponde a Aylic Marin (1888: 48):

Le puissant Tupa (l'*Hercule* des Marquésiens) voulut construire un monument qui lui permît d'atteindre le Ciel des Dieux. Il avait dit aux guerriers qu'il le bâtirait en une nuit. Sa sœur, la puissante Ahina voulait en faire autant de son côté. Elle commença à travailler sur l'île aujourd'hui nommée la *Sentinelle de l'Ouest*, entre la baie Collet et celle de Taïo-Haé. Quand le soir fut venu, Tupa se mit à l'œuvre dans le territoire de *Aotupa*. Comme les sables de la baie de Taïo-Haé étaient éclairés plus que de coutume par les étoiles, Ahina, au milieu de la nuit, crut que l'aurore les colorait déjà de ses premières lueurs et elle cria à Tupa : « Frère, voici le jour ! » Le puissant Tupa laissa son travail inachevé et, tout honteux de n'avoir pas réalisé sa promesse, s'enfuit dans l'île Hivaoa pour y bouleverser les montagnes et élever sur leurs débris des idoles monstrueuses...

El poderoso Tupa (el *Hércules* de los marquesianos) quería construir un monumento que le permitiera llegar al cielo de los dioses. Les dijo a los guerreros que lo construiría en una noche. Su hermana, la poderosa Ahina, quería hacer lo mismo por su parte. Comenzó a trabajar en la isla ahora llamada Centinela del Oeste, entre la bahía Collet y la bahía Taïo-Haé. Cuando llegó la noche, Tupa se puso a trabajar en el territorio de Aotupa. Como las arenas de la bahía de Taïo-Haé estaban más iluminadas que de costumbre por las estrellas, Ahina, en mitad de la noche, creyó que el amanecer

I have not found the detail about Tupa's finger in any other author. In Eyriaud des Vergnes' story, the stairway to heaven connected the earth with the firmament. This differs from the following account in which Tupa unsuccessfully tries to build such a monument. The narration corresponds to Aylic Marin (1888: 48):

Le puissant Tupa (l'*Hercule* des Marquésiens) voulut construire un monument qui lui permît d'atteindre le Ciel des Dieux. Il avait dit aux guerriers qu'il le bâtirait en une nuit. Sa sœur, la puissante Ahina voulait en faire autant de son côté. Elle commença à travailler sur l'île aujourd'hui nommée la *Sentinelle de l'Ouest*, entre la baie Collet et celle de Taïo-Haé. Quand le soir fut venu, Tupa se mit à l'œuvre dans le territoire de *Aotupa*. Comme les sables de la baie de Taïo-Haé étaient éclairés plus que de coutume par les étoiles, Ahina, au milieu de la nuit, crut que l'aurore les colorait déjà de ses premières lueurs et elle cria à Tupa : « Frère, voici le jour ! » Le puissant Tupa laissa son travail inachevé et, tout honteux de n'avoir pas réalisé sa promesse, s'enfuit dans l'île Hivaoa pour y bouleverser les montagnes et élever sur leurs débris des idoles monstrueuses...

The mighty Tupa (the *Hercules* of the Marquesans) wanted to build a monument to let him reach the heaven of the gods. He told the warriors that he would build it in one night. His sister, the mighty Ahina, wanted to do the same. She began the work on the island now called West Sentinel, between Collet Bay and Taïo-Haé Bay. When night came, Tupa went to work in Aotupa's territory. As the sands of Taïo-Haé Bay were illuminated more than usual by the stars, Ahina, in the middle of the night, thought that the dawn was already coloring them with its first lights and shouted to Tupa: «Brother,

ya las coloreaba con sus primeras luces y gritó a Tupa: «¡Hermano, he aquí el día!». El poderoso Tupa dejó inconclusa su obra y, avergonzado de no haber cumplido su promesa, huyó a la isla de Hivaoa para derribar las montañas y levantar monstruosos ídolos sobre sus restos...

En esta versión, la escalera hacia el cielo no está lista y más bien se trata del intento de efectuar sendos monumentos para tal fin: uno por parte de Ahina y otro por obra de Tupa. En Aylic Marin, Tupa —tras fracasar— parte para el sudeste de Nuku-Hiva hacia la isla de Hiva-Oa; a diferencia de Eyriaud des Vergnes, que lo hace ir al cielo. Esos son pequeños matices que la oralidad deja en cada nueva versión.

La toponimia local es fácil de rastrear en ambos autores. La bahía de Collet corresponde a Aotupa o Hau-Tupa. La bahía de Taïo-Haé o Taiohae —también conocida como Hakapehi (Rollin 1929: 193)— es contigua a la de Collet. La foto de abajo retrata hacia el lado izquierdo la isla Centinela, donde Ahina puso manos a la obra para construir un monumento similar al que dejara inacabado Tupa y desde donde ella se engañó respecto de la salida del sol, por el brillo de las estrellas:

behold the day!» The mighty Tupa left his work unfinished and, ashamed of not keeping his promise, fled to the island of Hivaoa to tear down the mountains and erect monstrous idols on their remains...

In this version, the stairway to heaven is incomplete, an attempt to build two monuments: one by Ahina and the other by Tupa. In Aylic Marin, Tupa —after failing— goes to the southeast of Nuku-Hiva, towards the island of Hiva-Oa; unlike Eyriaud des Vergnes, who makes him go to heaven. These are small nuances that the oral tradition leaves in each new version.

The local toponymy is easy to trace in both authors. The Bay of Collet corresponds to Aotupa or Hau-Tupa. The bay of Taïo-Haé or Taiohae —also known as Hakapehi (Rollin 1929: 193)— is adjacent to that of Collet. The photo below shows, on the left, Sentinel Island, where Ahina began to build a monument similar to the one left unfinished by Tupa, and from where she was deceived about the sunrise by the brightness of the stars:



Foto 23: Isla Centinela en la bahía de Taïo-Haé. Nuku Hiva - Marquesas, foto del autor (2024) para EY.

Photo 23: Sentinel Island in the Taïo-Haé Bay. Nuku Hiva - Marquesas, photo by the author (2024) for EY.

En la siguiente imagen panorámica de Taïo-Haé, se puede ver la isla Centinela al extremo de la parte derecha de la bahía, que es vista desde las montañas que presiden las islas Marquesas. La insula se distingue del resto de la imagen por su carácter pétreo con menos vegetación que el resto del paisaje tropical.

In the following panoramic image of Taïo-Haé, you can see Sentinel Island at the far right end of the bay, as seen from the mountains overlooking the Marquesas Islands. The island is distinguished from the rest of the image by its rocky character, with less vegetation than the rest of the tropical landscape.

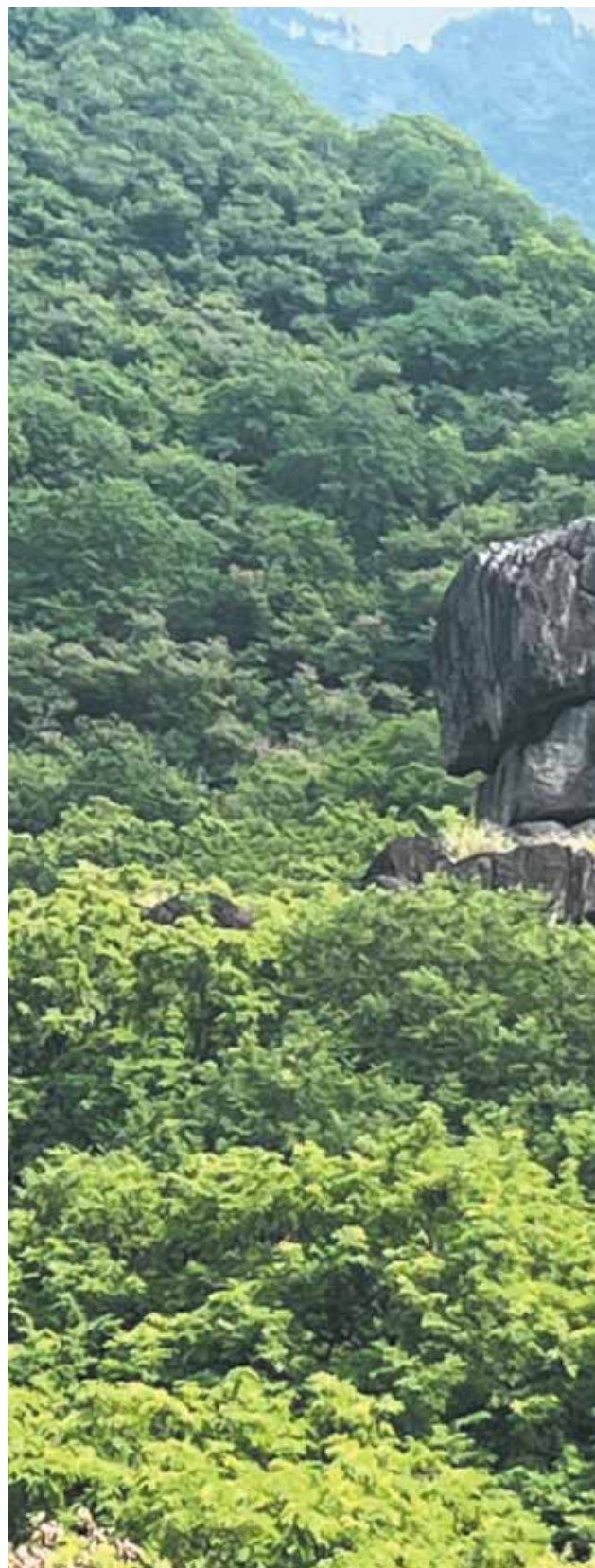


Foto 24: Bahía de Taïo-Haé (Nuku Hiva - Marquesas), foto del autor (2024) para EY.

Photo 24: Taïo-Haé Bay (Nuku Hiva - Marquesas). Photo del author (2024) for EY.

En cuanto a la supuesta escalera, solo quedan de sus restos cuatro (o cinco) peldaños equivalentes al mismo número de rocas. Para Eyriaud des Vergnes, las piedras retratadas son el testimonio supérstite de un trabajo acabado y destruido con el paso del tiempo; mientras que para Aylic Marin las piedras son testigos de una empresa que no llegó a su fin, en el plazo prometido. He aquí los vestigios que quedaron de esta obra monumental:

Foto 25: Escalera de Tupa en Aotupa (Nuku Hiva - Marquesas), foto del autor (2024) para EY.





As for the supposed staircase, only four (or five) steps, corresponding to the same number of stones, remain of its remains. For Eyriaud des Vergnes, the stones depicted are the surviving testimony of a finished work destroyed by the passage of time; for Aylic Marin, the stones are witnesses of an unfinished enterprise in the promised time. Here are the remains of this monumental work:

Photo 25: Tupa's Staircase at Aotupa (Nuku Hiva - Marquesas). Photo del author (2024) for EY.

Una versión simplificada —semejante a la de Aylic Marin— sobre el monumento de Tupa aparece en Testard de Marans ([1889] 2004: 109), quien además completa el panorama sobre este héroe (Testard de Marans [1889] 2004: 107-108):

Foto 26: Uno de los pocos Tikis originales (Nuku Hiva - Marquesas), foto del autor (2024) para EY.





A simplified version —similar to that of Aylic Marin— on Tupa’s monument appears in Testard de Marans ([1889] 2004: 109), who also completes the picture of this hero (Testard de Marans [1889] 2004: 107-108):

Photo 26: One of the Few Original Tikis (Nuku Hiva - Marquesas). Photo del author (2024) for EY.

Le premier dieu, le Jupiter des îles Marquises, le père de tous les autres est Tupa. De son union avec Ina [Hina, la lune] naquirent divers enfants dont l'aîné, Tiki, est le dieu de la création le plus connu et le plus respecté de tous les dieux. Ce fut en pêchant à la ligne que Tiki tira des eaux, l'une après l'autre, toutes les terres qui forment l'archipel ; heureux de sa création, il fit croître sur les îles le cocotier (ehi), l'arbre à pain (mei) et divers autres arbres nécessaires aux hommes auxquels son frère, Tufoa, donna la vie pour peupler ces terres jusqu'alors inhabitées. Les autres fils de Tupa se divisent en deux catégories distinctes : les uns furent, comme Tiki, des dieux créateurs, tandis que le rôle des autres fut d'être les protecteurs spéciaux de chacune des îles de l'archipel.

El primer dios, el Júpiter de las Islas Marquesas, el padre de todos los demás, fue Tupa. De su unión con Ina [Hina, la luna] nacieron varios hijos, el mayor de los cuales, Tiki, es el dios de la creación más conocido y respetado. Fue mediante la pesca con caña como Tiki extrajo de las aguas, una tras otra, todas las tierras que componen el archipiélago; feliz con su creación, hizo crecer en las islas el cocotero (ehi), el árbol del pan (mei) y varios otros árboles necesarios para la humanidad, a los que su hermano, Tufoa, dio vida para poblar estas tierras hasta entonces deshabitadas. Los demás hijos de Tupa se dividen en dos categorías distintas: algunos, como Tiki, eran dioses creadores, mientras que el papel de los demás era ser los protectores especiales de cada una de las islas del archipiélago.

Es curioso que Tupa sea el Hércules marquesiano para Aylic Marin, mientras que para Testard de Marans es el Júpiter de las islas Marquesas. En el texto de Testard de Marans, Ina (Hina) es la luna y Tupa se une a ella, aunque en el vocabulario de Mosblech (1843: 237) no se consigna *hina* 'luna', sino *mahina* 'luna'. Si Tupa va al cielo en el relato

Le premier dieu, le Jupiter des îles Marquises, le père de tous les autres est Tupa. De son union avec Ina [Hina, la lune] naquirent divers enfants dont l'aîné, Tiki, est le dieu de la création le plus connu et le plus respecté de tous les dieux. Ce fut en pêchant à la ligne que Tiki tira des eaux, l'une après l'autre, toutes les terres qui forment l'archipel ; heureux de sa création, il fit croître sur les îles le cocotier (ehi), l'arbre à pain (mei) et divers autres arbres nécessaires aux hommes auxquels son frère, Tufoa, donna la vie pour peupler ces terres jusqu'alors inhabitées. Les autres fils de Tupa se divisent en deux catégories distinctes : les uns furent, comme Tiki, des dieux créateurs, tandis que le rôle des autres fut d'être les protecteurs spéciaux de chacune des îles de l'archipel.

The first god, the Jupiter of the Marquesas Islands, the father of all the others, was Tupa. His union with Ina [Hina, the moon] produced several sons, the eldest of whom, Tiki, is the best-known and most respected god of creation. It was through fishing that Tiki, one by one, extracted from the waters all the lands that make up the archipelago; happy with his creation, he made the coconut tree (ehi), the breadfruit tree (mei), and several other trees necessary for mankind grow on the islands, to which his brother, Tufoa, gave life to populate these hitherto uninhabited lands. The other sons of Tupa fall into two different categories: some, like Tiki, were creator gods, while the role of the others was to be the special protectors of each of the islands of the archipelago.

It is curious that for Aylic Marin Tupa is the Marquesan Hercules, while for Testard de Marans, it is the Marquesan Jupiter. In Testard de Marans' text, Ina (Hina) is the moon, and Tupa joins her, although

de Eyriaud des Vergnes y se une con la luna en el testimonio de Testard de Marans, ¿es Tupa algún tipo de astro? En cuanto a Tiki, este personaje sería en quien se inspiró Heyerdhal para denominar a su expedición Kon-Tiki.

Con todo, el aura divina de Tupa se humaniza en la concepción de Louis Rollin (1929: 163): «Ce Tupa n'est pas un créateur, mais l'édificateur des roches bizarres que l'on rencontre un peu partout aux Marquises, notamment dans la vallée de Aáótupa, voisine de Taiohae», es decir, 'Este Tupa no es un creador, sino el constructor de las extrañas rocas que encontramos en casi todas partes de las Marquesas, especialmente en el valle de Aáótupa, vecino de Taiohae'. Para Rollin (1929: 164), tanto Tupa como Tiki eran personajes heroicos divinizados. Rollin (1929: 192-193) también cuenta las historias ya citadas sobre Tupa, el héroe favorito a la sazón en Nuku-Hiva, recogidas en forma de canto:

Tupa voulut construire un monument qui lui permit d'atteindre le ciel des dieux. Il avait annoncé aux guerriers qu'il l'édifierait en une nuit et avait, en conséquence de cette promesse, placé sa sœur Ahina sur une crête pour guetter l'approche du jour et l'en avertir. Tupa donc, le soir venu, se mit à l'œuvre dans la vallée de Aáótupa. Comme les sables blancs de Hakapehi, en baie de Taiohae, étaient éclairés plus que de coutume par les étoiles, Ahina, qui avait sommeillé, se réveillant au milieu de la nuit, crut que l'aurore les touchait de ses premières lueurs et elle cria à Tupa : « A á o Tupa ! » « Tupa, voici le jour ! ». Tupa laissa son travail inachevé, c'est l'entassement de cinq pierres énormes que l'on peut voir au milieu de la vallée. Honteux de ne pas avoir réalisé sa promesse, il s'enfuit à Hiva-Oa où il bouleversa les montagnes.

Mosblech's vocabulary (1843: 237) does not consign *hina* 'moon' but *mahina* 'moon'. If Tupa goes to the sky in Eyriaud des Vergnes' account and joins the moon in Testard de Marans' testimony, is Tupa a star? As for Tiki, this character would be the one who inspired Heyerdhal to name his expedition Kon-Tiki.

All in all, Tupa's divine aura is humanized in Louis Rollin's conception (1929: 163): «Ce Tupa n'est pas un créateur, mais l'édificateur des roches bizarres que l'on rencontre un peu partout aux Marquises, notamment dans la vallée de Aáótupa, voisine de Taiohae», i.e. «This Tupa is not a creator, but the builder of the strange rocks that we find almost everywhere in the Marquesas, especially in the valley of Aáótupa, next to Taiohae». For Rollin (1929: 164), both Tupa and Tiki were deified heroic figures. Rollin (1929: 192-193) also recounts the aforementioned stories about Tupa, then the favorite hero of Nuku-Hiva, collected in the form of a chant:

Tupa voulut construire un monument qui lui permit d'atteindre le ciel des dieux. Il avait annoncé aux guerriers qu'il l'édifierait en une nuit et avait, en conséquence de cette promesse, placé sa sœur Ahina sur une crête pour guetter l'approche du jour et l'en avertir. Tupa donc, le soir venu, se mit à l'œuvre dans la vallée de Aáótupa. Comme les sables blancs de Hakapehi, en baie de Taiohae, étaient éclairés plus que de coutume par les étoiles, Ahina, qui avait sommeillé, se réveillant au milieu de la nuit, crut que l'aurore les touchait de ses premières lueurs et elle cria à Tupa : « A á o Tupa ! » « Tupa, voici le jour ! ». Tupa laissa son travail inachevé, c'est l'entassement de cinq pierres énormes que l'on peut voir au milieu de la vallée. Honteux de ne pas avoir réalisé sa promesse, il s'enfuit à Hiva-Oa où il bouleversa les montagnes.

Tupa quería construir un monumento que le permitiera alcanzar los cielos de los dioses. Había anunciado a los guerreros que lo construiría en una noche y, como resultado de esta promesa, había colocado a su hermana Ahina en una colina para observar la llegada del día y advertirle de él. Entonces Tupa, cuando llegó la tarde, se puso a trabajar en el valle de Aáotupa. Como las blancas arenas de Hakapehi, en la bahía de Taiohae, estaban iluminadas más de lo habitual por las estrellas, Ahina, que había dormido, despertándose en mitad de la noche, creyó que la aurora las tocaba con su primera luz y gritó a Tupa: «¡A á o Tupa!» «¡Tupa, aquí está el día!». Tupa dejó inconclusa su obra, se trata del montón de cinco enormes piedras que se ve en medio del valle. Avergonzado por no haber cumplido su promesa, huyó a Hiva-Oa donde puso patas arriba las montañas.

Actualmente, Tupa es desconocido en las Marquesas, pese a la popularidad de la que en su día gozó. Rostworowski ([1953] 2006: 265) presenta a Tupa como si aún fuese conocido entre los nativos. Su fuente es Rollin (1929), aunque es posible que, a mediados del siglo xx, Tupa aún fuese conocido. He constado *in situ* que, en la segunda década del siglo xxi, esto ya no es así. Según me explicaron, la cristianización atacó este tipo de relatos y, posteriormente, el Estado francés incluso buscó proscribir la lengua local. De esta manera, se perdieron muchas tradiciones. En la versión de Rollin, Ahina no construye ningún monumento y «las blancas arenas de Hakapehi, en la bahía de Taiohae» son las que incrementan la luminosidad. Pese a que Rollin considera a Tupa como un humano divinizado, el canto que presenta —muy semejante a los de Aylic Marin o Testard de Marans— le confiere atributos sobrehumanos. En este punto, Rollin solamente transmite la letra de una canción

Tupa wanted to build a monument that would allow him to reach the heavens of the gods. He had announced to the warriors that he would build it in one night, and as a result of this promise, he had placed his sister Ahina on a hill to watch and warn him of the coming day. When the evening came, Tupa went to work in the valley of Aáotupa. When the white sands of Hakapehi, in Taiohae Bay, were illuminated more than usual by the stars, Ahina, who had been asleep, awoke in the middle of the night, thinking that the dawn was touching her with its first light, and called out to Tupa: «A á o Tupa!» «Tupa, here is the day!» Tupa left his work unfinished as a pile of five huge stones that can be seen in the middle of the valley. Ashamed of not keeping his promise, he fled to Hiva-Oa, where he turned the mountains upside down.

Today, Tupa is unknown in the Marquesas, despite his former popularity. Rostworowski ([1953] 2006: 265) presents Tupa as still known among the natives. His source is Rollin (1929), although Tupa possibly was still known in the middle of the twentieth century. I found in the field that this was no longer the case in the second decade of the twenty first century. According to what I was told, Christianization attacked this type of storytelling, and later, the State of France even tried to outlaw the local language. In this way, many traditions were lost. In Rollin's version, Ahina does not build a monument, and «the white sands of Hakapehi, in the bay of Taiohae» are the ones that increase the luminosity. Even though Rollin considers Tupa a deified human, the chant he presents —much like that of Aylic Marin or Testard de Marans— gives him superhuman attributes. At this point, Rollin is merely relaying the lyrics of an existing song in the Marquesas Islands. After this initial data in this

existente en las islas Marquesas. Luego de estos datos iniciales en dicho archipiélago, Tupa reaparece en las islas Gambier. Cuento su historia a partir de Laval, quien pasó buena parte de su existencia en Oceanía, particularmente en las Gambier, donde se ubica Mangareva. Si bien la publicación efectiva de Laval se da tardíamente en 1938, la información sería anterior a 1880, año en el que Laval muere. Cito *in extenso* y luego presento la cronología de los gobernantes de Mangareva (Laval 1938: 4-5):

Ni Taveré ni Taroi ni leur mère Hua retournèrent à Rarotonga. Après ces événements, arriva Tupa qui se montra fort zélé pour le culte des dieux à Mangareva. Sa venue eut lieu au temps d'Apateki ou vers la fin du règne de Taroi, à en croire nos chroniqueurs indigènes. Tupa et Noa avaient pour père Ahipikiragi, mais ils étaient nés de mères différentes. Ils avaient été chassés de leur terre. Lorsqu'ils arrivèrent tous deux à *Te Rouhao (Rohau)*, ils eurent une querelle et Tupa tua son frère Noa. Mangareva était l'objet de cette dispute. Le léger radeau sur lequel le cadavre de Noa avait été exposé aux flots précéda à Mangareva l'arrivée du fameux Tupa. Il aborda au rivage appelé *Te Tehito*, dont j'ai parlé plus haut. La légende veut que ce radeau se soit frayé un passage à travers terre en creusant un sillon où un ruisseau se mit à couler depuis lors. Le radeau alla sauter par dessus la montagne de *Gatavake*, à l'endroit où un pic porte aujourd'hui encore le nom de *Taketake-o-Noa*. C'est là, dit la chronique, que le pavillon *maro kura* du radeau s'accrocha à la montagne au moment même où il la franchissait pour disparaître de nouveau dans la mer. (Le mot *maro kura*, « ceinture rouge », se retrouve aussi à Tahiti ; c'était l'emblème de la royauté ou d'un chef influent.) Tupa arriva fort peu de temps après

archipelago, Tupa reappears in the Gambier Islands. I tell his story from Laval, who spent part of his existence in Oceania, particularly in the Gambier Islands, where Mangareva is. Although the actual publication of Laval was given late in 1938, the information would be before 1880, when Laval died. I quote *in extenso* and then present the chronology of Mangareva's rulers (Laval 1938: 4-5):

Ni Taveré ni Taroi ni leur mère Hua retournèrent à Rarotonga. Après ces événements, arriva Tupa qui se montra fort zélé pour le culte des dieux à Mangareva. Sa venue eut lieu au temps d'Apateki ou vers la fin du règne de Taroi, à en croire nos chroniqueurs indigènes. Tupa et Noa avaient pour père Ahipikiragi, mais ils étaient nés de mères différentes. Ils avaient été chassés de leur terre. Lorsqu'ils arrivèrent tous deux à *Te Rouhao (Rohau)*, ils eurent une querelle et Tupa tua son frère Noa. Mangareva était l'objet de cette dispute. Le léger radeau sur lequel le cadavre de Noa avait été exposé aux flots précéda à Mangareva l'arrivée du fameux Tupa. Il aborda au rivage appelé *Te Tehito*, dont j'ai parlé plus haut. La légende veut que ce radeau se soit frayé un passage à travers terre en creusant un sillon où un ruisseau se mit à couler depuis lors. Le radeau alla sauter par dessus la montagne de *Gatavake*, à l'endroit où un pic porte aujourd'hui encore le nom de *Taketake-o-Noa*. C'est là, dit la chronique, que le pavillon *maro kura* du radeau s'accrocha à la montagne au moment même où il la franchissait pour disparaître de nouveau dans la mer. (Le mot *maro kura*, « ceinture rouge », se retrouve aussi à Tahiti ; c'était l'emblème de la royauté ou d'un chef influent.) Tupa arriva fort peu de temps après sur une pirogue double d'une grandeur prodigieuse. Il avait avec lui sa femme Maho, son fils aîné Nau et un grand nombre de ses sujets. Il aborda d'abord

sur une pirogue double d'une grandeur prodigieuse. Il avait avec lui sa femme Maho, son fils aîné Nau et un grand nombre de ses sujets. Il aborda d'abord à une île voisine que l'on suppose être Crescent. N'y ayant rien trouvé à manger, il y dressa un autel ou tas de pierres que ces peuples appellent *marae*. Puis il fit voile vers Mangareva. Il y arriva par la petite passe de l'est qui depuis lors porte le nom de *te Ava-no-Tupa*.

Ni Taveré, ni Taroi, ni su madre Hua regresaron a Rarotonga. Tras estos acontecimientos, llegó Tupa, que mostró un gran celo por el culto a los dioses en Mangareva. Según nuestros cronistas nativos, su llegada tuvo lugar en la época de Apateki o hacia el final del reinado de Taroi. Tupa y Noa tenían como padre a Ahipikiragi, pero habían nacido de madres diferentes. Habían sido expulsados de sus tierras. Cuando ambos llegaron a *Te Rouhao (Rohau)*, se pelearon y Tupa mató a su hermano Noa. Mangareva fue el objeto de esta disputa. La balsa ligera en la que el cuerpo de Noa había sido expuesto a las olas precedió a la llegada del famoso Tupa a Mangareva. Desembarcó en la orilla llamada *Te Tehito*, que he mencionado antes. Cuenta la leyenda que esta balsa se abrió paso por la tierra cavando un surco por el que a partir de entonces empezó a fluir un arroyo. La balsa saltó la montaña de *Gatavake*, donde un pico aún lleva el nombre de *Taketake-o-Noa*. Allí, según la crónica, la bandera *maro kura* de la balsa se enganchó en la montaña justo cuando la cruzaba y desapareció en el mar (la palabra *maro kura*, «faja roja», también se encuentra en Tahití; era el emblema de la realeza o de un jefe influyente). Tupa llegó poco después en una piragua doble de dimensiones prodigiosas. Le acompañaban su esposa Maho, su hijo mayor Nau y un gran número de súbditos.

à une île voisine que l'on suppose être Crescent. N'y ayant rien trouvé à manger, il y dressa un autel ou tas de pierres que ces peuples appellent *marae*. Puis il fit voile vers Mangareva. Il y arriva par la petite passe de l'est qui depuis lors porte le nom de *te Ava-no-Tupa*.

Neither Taveré nor Taroi nor his mother Hua returned to Rarotonga. After these events, Tupa arrived and showed great zeal for the worship of the gods in Mangareva. According to our native chroniclers, he arrived at the time of Apateki or towards the end of Taroi's reign. Tupa and Noa had Ahipikiragi as their father but were born to different mothers. They had been displaced from their lands. When they arrived at *Te Rouhao (Rohau)*, they quarreled, and Tupa killed his brother Noa. Mangareva was the object of this dispute. The light raft on which Noa's body was exposed to the waves preceded the arrival of the famous Tupa at Mangareva. It landed on the shore called *Te Tehito*, which I mentioned earlier. Legend has it that this raft made its way through the earth, digging a furrow through which a stream began to flow. The raft jumped Mt. *Gatavake*, where a peak still bears the name *Taketake-o-Noa*. There, according to the chronicle, the raft's *maro kura* flag caught on the mountain as it crossed and disappeared into the sea (the word *maro kura*, «red belt,» is also found in Tahiti; it was the emblem of royalty or an influential chief). Tupa arrived soon after in a double canoe of enormous dimensions. He was accompanied by his wife Maho, his eldest son Nau, and many subjects. He first landed on a nearby island believed to be Crescent. Finding nothing to eat there, he built an altar or pile of stones, which these people call a *marae*. Then he set sail for Mangareva. He arrived there through the small eastern channel that has since been called *te Ava-no-Tupa*.

Desembarcó primero en una isla cercana que se creía era Crescent. Como allí no encontró nada que comer, erigió un altar o pila de piedras que esta gente llama

marae. Luego zarpó hacia Mangareva. Llegó allí por el pequeño canal oriental que desde entonces se llama *te Ava-no-Tupa*.



Foto 27: Árbol de pan (Nuku Hiva - Marquesas), foto del autor (2024) para EY.

Photo 27: Breadfruit Tree (Nuku Hiva - Marquesas). Photo by the author (2024) for EY.

Tabla 7/ Table 7

Cronología y genealogía / Chronology and Genealogy		
Período / Period	Rama superior / Upper Branch	Rama inferior / Lower Branch
Mitológico Mythologic	Atu-motua	
	Atu-moana	
	Tagaroa-mea	Atea
Migratorio Migratory	Tagaroa-hurupapa	(Keke)
	Tu-te-kehu	Ha
	Oroki	Hei
	Vaihamo	Rogotope
	Maga-hakaheke	Pepeiru
	Maga-hapitaga	
	Turukura	
Colonización hacia 1250 D.C. Colonization around 1250 A.D.	26. Tururei m. = (1250-1275)	
	25. Nono m. = Hua f. (1275-1300)	
	24. Tavere m. Taroí m. (1300-1325)	Keke
	23. Apateki (1325-1350)	Taratahi
	22. Takimarama (1350-1375)	Anua-motua m.
	21. Toroga m. = Ruaga f. (1375-1400)	Matagi-hakaparo m.
	20. Popi m. = Paratahiti f. (1400-1425)	Rikitea m.
	19. Agi-a-popi m. = Tepeiru-honu f. (1425-1450)	(Tamaheka)
	18. Tipoti m. Koha m. = Mago-nui f. (1450-1475)	(Rikigaro), (Tevero-o-te-ragi)
	17. Tamakehu m- = Tuaheru f. (1475-1500)	(Hare-iti), (Te-ua-o-hahanui)
	16. Reitapu m. = Te Ira f. (1500-1525)	(Touruga), (Oho-o-touruga), (Iravaru), (Tamahaga), (Ape-a-tumapu), (Irahape)
	15. Vihinui m. = Te Tuaiti f. (1525-1550)	Terikihou m. =
	14. Apeiti m. = Te Uahoo f. (1550-1575)	Viriga f. = Te Kurotu m.
	13. Meihara m. = Matara f. (1575-1600)	
	12. Pokau m. (1600-1625)	
	11. Ohokehu m. (1625-1650)	
	10. Te Makorotau m. (1650-1675)	
	9. Te Magi-tutavake m. (1675-1700)	
	8. Te Akariki-tea m. (1700-1725)	
	7. Te Oa m. (1725-1750)	
	6. Te Ma-te-oa m. (1750-1775)	
	5. Te Ika-tohara m. (1775-1800)	
	4. Te Ma-puteoa m. (1800-1825)	
	3. ... (1825-1850)	
	2. ... (1850-1875)	
	1. ...1900... (1875-1900)	

Fuente: Honoré Laval. *Mangareva. L'histoire ancienne d'un peuple polynésien.* / Source: Honoré Laval. *Mangareva. L'histoire ancienne d'un peuple polynésien.*

La información anterior se complementa con esta tabla de gobernantes de Mangareva. Según el texto citado, Tupa habría llegado al final del mandato de Taroi (1325) o durante el mando de Apateki (1325-1350). La cronología presupone regímenes de veinticinco años por cada generación y la coincidencia entre generaciones y regímenes. Esto no necesariamente es el caso. Si contamos los últimos veinticinco reyes de Inglaterra desde 1900, nos proyectamos hasta Enrique IV, que reinó de 1399 a 1413. Si incluimos a Cromwell (que no era rey, pero gobernaba), llegamos a Enrique V (1413-1422). Correlaciono estos datos para mostrar que veinticinco regímenes sucesivos pueden variar de un sistema monárquico a otro en más de cien años.

La narración de arriba no muestra a los personajes como dioses. Tupa arriba a Mangareva como un polinesio. Es hijo Ahipikiragi y no de Pachacutec. Su hermano es Noa y no Yamque Yupanqui (Betanzos [1551] 2010: 167). Su mujer es Maho y no Mama Ocllo (Sarmiento ([1572] 1960: 256). Su hijo es Nau y no Huaina Cápac. Lo sobrenatural del relato, no obstante, reside en el paso que se abrió la balsa de Noa hacia la cima de una montaña: *Taketake-o-Noa* significa la ‘balsa de Noa’ (Tregear 1899: 93), con el subsiguiente surgimiento de un arroyo. En cuanto a la isla Crescent se trata del atolón de Temoe (Corney 1971: 61), el cual se encuentra al este de las Gambier. Laval (1938: 5) cuenta que los «paganos» dicen, hiperbólicamente, que la isla Crescent (o Temoe) es la corona de fruta pandano que Tupa portaba en la cabeza cuando llegó. De Temoe, Tupa entra a Mangareva por *Te Ava-no-Tupa* que significa ‘el canal de Tupa’ (Tregear 1899: 12). Es interesante la designación de *maro kura* como ‘faja roja’, por razones que se explicarán más adelante. Un detalle que aporta Buck ([1938] 1971: 22) es la visita de

The above information is supplemented by this table of Mangareva rulers. According to the quoted text, Tupa would have come at the end of Taroi’s reign (1325) or during Apateki’s reign (1325-1350). The chronology assumes regimes of twenty-five years for each generation and coincidence between generations and regimes. This is not necessarily the case. If we count the last twenty-five kings of England since 1900, we project back to Henry IV, who reigned from 1399 to 1413. If we include Cromwell (who was not a king but reigned), we arrive at Henry V (1413-1422). I correlate these dates to show that twenty-five successive regimes can change from one monarchical system to another in over a hundred years.

The above story does not show the characters as gods. Tupa arrived in Mangareva as a Polynesian. He is the son of Ahipikiragi and not of Pachacutec. His brother is Noa, not Yamque Yupanqui (Betanzos [1551] 2010: 167). His wife is Maho, not Mama Ocllo (Sarmiento [1572] 1960: 256). His son is Nau, not Huaina Capac. The supernatural aspect of the story, however, lies in the passage of Noa’s raft going to the top of a mountain: *Taketake-o-Noa* means ‘the raft of Noa’ (Tregear 1899: 93), with the subsequent emergence of a stream. As for Crescent Island, it is the atoll of Temoe (Corney 1971: 61), located east of Gambier. Laval (1938: 5) reports that the «pagans» say, exaggeratedly, that Crescent Island (or Temoe) is the crown of pandanus fruit that Tupa wore on his head when he arrived. From Temoe, Tupa enters Mangareva through *Te Ava-no-Tupa*, which means ‘Tupa’s channel’ (Tregear 1899: 12). The designation of *maro kura* as ‘red belt’ is interesting for reasons to be explained later. A detail provided by Buck ([1938] 1971: 22) is Tupa’s visit to Kava-maru Island, then to Aukena and

Tupa al islote Kava-maru, luego a Aukena y a Akamaru, antes de arribar a Mangareva y tras atravesar *Te Ava-no-Tupa* ‘el canal de Tupa’. En todos estos sitios erigió altares de piedra (*marae*). Laval (1938: 5-6) continúa relatando que Tupa monta más adoratorios por la isla de Mangareva e introduce algunas plantas. Así, Tupa aparece como un extranjero civilizador (fundando instituciones políticas y religiosas), introductor de plantas e instaurador del culto al dios Tu, tal como nos lo permite saber Caillot (1910: 406):

Un chef, nommé Tupa, visita toutes les îles du groupe, et apporta avec lui l'arbre à pain et le cocotier, qu'il y planta. Ce chef fut le véritable civilisateur des Mangaréviens. Il leur révéla « qu'il y avait en bas une autre grande terre appelée “Avahiki” (par-dessous) et “Tekerenotehenua” (quille de la terre), où régnaient des rois et d'où venaient ses ancêtres ». C'est à lui que les indigènes attribuent la création d'une foule d'institutions politiques et religieuses. Il établit le culte du grand dieu Tu auquel il éleva neuf marae [...]. Toutefois cet homme célèbre ne resta pas aux îles Gambier ; il reprit ses courses aventureuses à travers l'Océan et visita d'autres îles.

Un jefe llamado Tupa visitó todas las islas del grupo y trajo consigo el árbol del pan y el cocotero, que plantó allí. Este jefe fue el verdadero civilizador de los mangarevanos. Les reveló «que abajo había otra gran tierra llamada “Avahiki” (para abajo) y “Tekerenotehenua” (quilla de la tierra), donde reinaban los reyes y de donde procedían sus antepasados». Los nativos le atribuyen la creación de numerosas instituciones políticas y religiosas. Estableció el culto al gran dios Tu, al que erigió nueve marae [...]. Sin embargo, este famoso hombre no se quedó en las islas Gambier; reanudó sus aventureros viajes por el océano y visitó otras islas.

Akamaru, before arriving at Mangareva and after crossing *Te Ava-no-Tupa* ‘Tupa’s channel’. He built stone altars (*marae*) at all these sites. Laval (1938: 5-6) further reports that Tupa established more shrines on the island of Mangareva and introduced some plants. Thus, Tupa appears as a civilizing foreigner (founding political and religious institutions), as an introducer of plants, and as the initiator of the cult of the god Tu, as Caillot (1910: 406) lets us know:

Un chef, nommé Tupa, visita toutes les îles du groupe, et apporta avec lui l'arbre à pain et le cocotier, qu'il y planta. Ce chef fut le véritable civilisateur des Mangaréviens. Il leur révéla « qu'il y avait en bas une autre grande terre appelée “Avahiki” (par-dessous) et “Tekerenotehenua” (quille de la terre), où régnaient des rois et d'où venaient ses ancêtres ». C'est à lui que les indigènes attribuent la création d'une foule d'institutions politiques et religieuses. Il établit le culte du grand dieu Tu auquel il éleva neuf marae [...]. Toutefois cet homme célèbre ne resta pas aux îles Gambier ; il reprit ses courses aventureuses à travers l'Océan et visita d'autres îles.

A chief named Tupa visited all the islands in the group and brought back the breadfruit and coconut trees he planted there. This chief was the true civilizer of the Mangarevans. He revealed to them «that below there was another great land called “Avahiki” (down) and “Tekerenotehenua” (keel of the earth), where kings reigned and from which their ancestors came». The natives attribute to him the creation of many political and religious institutions. He established the cult of the great god Tu, to whom he built nine marae [...]. However, this famous man did not stay in the Gambier Islands; he resumed his adventurous sea voyages and visited other islands.

Sobre el topónimo Avahiki, Testard de Marans ([1889] 2004: 111) —con influjo cristiano— dice: «Les âmes des chefs et des prêtres vont habiter sur les crêtes des montagnes d'où elles conservent la puissance et l'autorité sur celles des autres hommes qui descendent dans l'enfer (havaïki)», es decir, 'Las almas de los jefes y sacerdotes van a vivir a las cimas de las montañas, desde donde conservan el poder y la autoridad sobre las almas de los demás hombres que descienden al infierno (havaïki)'. Avahiki apunta hacia abajo, mientras la 'quilla de tierra' debe denotar la posición de arriba. Por eso, la balsa de Noa ascendió a la cima de una montaña, para conservar el poder. Smith (1918: 126) propone diversas islas como la posible Avahiki ~ Avaiki, mas sin mayor rigor.

En el relato de 1910, Caillot no menciona qué otras islas Tupa visitó, pero en una próxima publicación de 1932 lo dirá. Buck ([1938] 1971: 100) asegura que Tupa regresó a Hiva, que dicho autor considera que son las Marquesas por razones de afinidad cultural: «Before he returned to Hiva, he told the Mangarevans about a vast land named Havaiki and Takere-no-tehenua which contained a large population ruled by powerful kings» (Buck [1938] 1971: 23), es decir, 'Antes de que regrese a Hiva, le habló a los mangarevanos sobre una vasta tierra llamada Havaiki y Takere-no-tehenua, que contenía una gran población gobernada por poderosos reyes'. Mosblech (1843: 24) da las siguientes acepciones para *hiva*: 'costado derecho o izquierdo', 'a la derecha', 'a la izquierda', 'extranjero' y 'diferente'. Dordillon (1857: 68) traduce *hiva* como 'lejos'. El concepto primigenio parece partir de 'costado' sin especificar cuál y, por tanto, puede ser 'derecha' o 'izquierda'. La evolución del concepto posicional termina

On the toponym Avahiki, Testard de Marans ([1889] 2004: 111), —with Christian influence— states: «Les âmes des chefs et des prêtres vont habiter sur les crêtes des montagnes d'où elles conservent la puissance et l'autorité sur celles des autres hommes qui descendent dans l'enfer (havaïki)», i.e., 'The souls of the chiefs and priests go to live on the mountain peaks, from where they maintain power and authority over the souls of other men who descend into hell (havaïki)'. Avahiki points downward, while the 'keel of the earth' must indicate the position above. Thus, Noa's raft ascended to the top of a mountain to maintain power. Smith (1918: 126) suggests several islands as possible Avahiki ~ Avaiki, but without further rigor.

In the 1910 account, Caillot does not mention which other islands Tupa visited, but he will in a forthcoming 1932 publication. Buck ([1938] 1971: 100) claims that Tupa returned to Hiva, which this author considers to be the Marquesas, for cultural reasons of affinity: «Before he returned to Hiva, he told the Mangarevans about a vast land named Havaiki and Takere-no-tehenua which contained a large population ruled by powerful kings» (Buck [1938] 1971: 23). Mosblech (1843: 24) gives the following meanings for *hiva*: 'right or left side,' 'to the right,' 'to the left,' 'foreign,' and 'other'. Dordillon (1857: 68) translates *hiva* as 'far away'. The primordial concept seems to start from 'side' without specifying which side, and therefore it can be 'right' or 'left'. The development of the positional concept ends up expressing 'distance'. From there, it is applied to 'foreign' and, therefore, to 'other'. Two related meanings for *hiva* are found in Mangareva: 'stranger in a place' and 'one without relatives' (Tregear 1899: 21). Hiva was a distant and foreign place to Mangareva. Years later, the same Caillot (1932: 133)

expresando ‘lejanía’. De ahí, se aplica a ‘extranjero’ y, por ende, a ‘diferente’. En Mangareva se hallan dos acepciones afines para *hiva*: ‘extraño en un lugar’ y ‘uno sin parientes’ (Tregear 1899: 21). Hiva era un lugar lejano y ajeno a Mangareva. Años después, el mismo Caillot (1932: 133) recoge en distintos archipiélagos de la Polinesia oriental una historia detallada de Tupa, la cual resumiré. Tupa llega a la isla Rauao (cf. *Te Rouhao ~ Rohau* en Laval) en el archipiélago de las Marquesas, con su familia y una comitiva (Caillot 1932: 134). Smith (1918: 125) especula que Rauao corresponde a Reao o a Napuka en las Tuamotu o Paumotu, pero estas islas no se hallan en las Marquesas.

Como civilizador, Tupa enseña tanto la medición del tiempo, como las creencias en Tu (Caillot 1932: 134). Sobre el nuevo culto, Caillot (1932: 63) aclara que el nombre de la deidad *Tu* significa ‘ser’ o ‘estar’. La lengua que hablaban era el havaikinense, que o bien era el idioma de las Marquesas, o bien un dialecto arcaico de este; los mangarevanos señalan que la lengua de sus sacerdotes era como la de Tupa (Caillot 1932: 134).

A diferencia de la narración de Laval, en la que Tupa mata a su hermano Noa; en la versión de 1932 de Caillot, Noa derrota y expulsa de Rauao a Tupa, junto con su mujer Maho y su hijo Nau, además de once jefes subalternos leales, cuyos nombres proporciona Smith (1918: 125): 1) Rangi-tukao, 2) Tavake, 3) Ariki, 4) Oka, 5) Kiekie, 6) Aneane, 7) Toerau, 8) Puamea, 9) Keke-ruerue, 10) Iku y 11) Rouara.

Tupa se dirige a Nuku Hiva, donde el jefe Hakau le permite practicar su religión, la cual crece tan rápidamente que surge la enemistad con los sacerdotes locales (Caillot 1932: 135), dándose una batalla en una bahía que después

collects a detailed history of Tupa in different archipelagos of Eastern Polynesia, which I will summarize. Tupa arrives on the island of Rauao (cf. *Te Rouhao ~ Rohau* en Laval) in the Marquesas Archipelago with his family and a retinue (Caillot 1932: 134). Smith (1918: 125) speculates that Rauao corresponds to Reao or Napuka in the Tuamotu or Paumotu, but these islands are not in the Marquesas.

As a civilizer, Tupa teaches the measurement of time and the belief in Tu (Caillot 1932: 134). About the new cult, Caillot (1932: 63) clarifies that the name of the deity *Tu* means ‘to be’. The language they spoke was Havaikinese, which was either the language of the Marquesas or an archaic dialect of it; the Mangarevan note that the language of their priests was like that of the Tupa (Caillot 1932: 134).

In contrast to Laval’s narrative, in which Tupa kills his brother Noa, in Caillot’s 1932 version, Noa defeats and expels Tupa from Rauao, along with his wife Maho and son Nau, and eleven loyal subaltern chiefs, whose names Smith provides (1918: 125): 1) Rangi-tukao, 2) Tavake, 3) Ariki, 4) Oka, 5) Kiekie, 6) Aneane, 7) Toerau, 8) Puamea, 9) Keke-ruerue, 10) Iku, and 11) Rouara.

Tupa goes to Nuku Hiva, where the chief Hakau allows him to practice his religion, which grows so rapidly that enmity arises with the local priests (Caillot 1932: 135), leading to a battle in a bay that would later be called Aaotupa (Caillot 1932: 136), where Marin (1888: 48), Testard de Marans ([1889] 2004: 109), and Rollin (1929: 192) say that Tupa wanted to build a monument and — without war— fled because he could not finish it in one day. Anyhow, the worshippers of Tu leave Nuku Hiva in the direction of Fatu Hiva to then withdraw from the Marquesas.

se llamaría Aaotupa (Caillot 1932: 136). Este es el lugar donde Marin (1888: 48), Testard de Marans ([1889] 2004: 109) y Rollin (1929: 192) dicen que Tupa quiso construir un monumento y —sin guerra de por medio— huyó por no poder terminarlo en un día. Como sea, los adoradores de Tu abandonan Nuku Hiva con dirección a Fatu Hiva, para luego retirarse de las Marquesas, hasta ahí el recuerdo de Tupa en el archipiélago marquesiano (Caillot 1932: 137-138).

No hallando qué comer en las islas Paumotu (Laval dice que donde no se halló comida era en la isla Crescent o Temoe), el próximo destino fue Mangareva, donde se llegó con plantas de las Marquesas como el árbol del pan (*Artocarpus altilis*) o el cocotero, enseñando el culto a Tu y la bondad de la paz desconocida en Mangareva, cuya gente lamentó tiempo después el retorno de los recién llegados a su patria Avahiki, que se situaría donde se acuesta el sol, es decir, al oeste (Caillot 1932: 138). Por último, el viento llevó a los cultores de Tu al islote Motu-iti o Tupai, donde se dice que en las cercanías del cual murieron los adoradores de Tu y, por tanto, se les enterró allí (Caillot 1932: 139).

Hasta aquí lo que hay es un personaje divinizado en las Marquesas y, en tanto, caudillo de condición humana es un polinesio que ha navegado entre las Marquesas y las Gambier, pasando por las Tuamotu. Sin embargo, el dato que ha servido a Rivet, Heyerdahl y Del Busto para vincular a Tupa con Túpac Yupanqui corresponde a Frederick William Christian (1924: 525), quien también vincula las Marquesas con Mangareva:

The Marquesans state that there are two distinct race-stocks in their dwindling tribes —the *Ati Panu*, or dark-skinned folk, and the *Ati-ku'a* or *Ati-kura*, men of red or brown skin. And the Mangarevans

That is the memory of Tupa in the Marquesan archipelago (Caillot 1932: 137-138).

Unable to find food in the Paumotu Islands (Laval says where no food was found was on Crescent or Temoe Island), the next destination was Mangareva, where they arrived with plants from the Marquesas, such as the breadfruit tree (*Artocarpus altilis*) or the coconut tree. They taught the worship of Tu and the goodness of peace, unknown in Mangareva, whose people some time later lamented the return of the newcomers to their homeland in Avahiki, located where the sun goes to bed, that is, to the west (Caillot 1932: 138). Finally, the wind carried the worshippers of Tu to the islet of Motu-iti or Tupai, where it is said that the worshippers of Tu died and were buried (Caillot 1932: 139).

Up to this point, what we have here is a deified figure in the Marquesas, and as a human leader, he is a Polynesian who sailed between the Marquesas and the Gambier, passing through the Tuamotu. However, the data used by Rivet, Heyerdahl, and Del Busto to link Tupa to Tupac Yupanqui corresponds to Frederick William Christian (1924: 525), who also links the Marquesas to Mangareva:

The Marquesans state that there are two distinct race-stocks in their dwindling tribes —the *Ati Panu*, or dark-skinned folk, and the *Ati-ku'a* or *Ati-kura*, men of red or brown skin. And the Mangarevans have a tradition of a chief called Tupa, a red man, who came from the east with a fleet of canoes of non-Polynesian model, more like rafts —surely a memory of some Peruvian *balsas*, or raft-ships.

Del Busto ([2000] 2019: 82) interprets that the red man could refer to the Andeans, whose cheeks are reddened by the cold of the mountain range. The tradition of red men is found not only on the island of Mangareva

have a tradition of a chief called Tupa, a red man, who came from the east with a fleet of canoes of non-Polynesian model, more like rafts —surely a memory of some Peruvian *balsas*, or raft-ships.

Los marquesanos afirman que hay dos razas distintas en sus menguantes tribus: los *Ati Panu*, o gente de piel oscura, y los *Ati-ku'a* o *Ati-kura*, hombres de piel roja o morena. Y los mangarevanos tienen una tradición de un jefe llamado Tupa, un hombre rojo, que vino del este con una flota de canoas de modelo no polinesio, más parecidas a balsas —seguramente un recuerdo de algunas *balsas* peruanas.

Del Busto ([2000] 2019: 82) interpreta que el hombre rojo podría tratarse de los andinos, cuyas mejillas se enrojecen por el frío de la cordillera. La tradición de los hombres rojos no solo se encuentra en la isla de Mangareva del archipiélago de las Gambier, sino también en las Tuamotu ~ Paumotu que están entre las Marquesas y Mangareva (Caillot 1932: 14), donde se ubica Rangiroa (Ottino 1965: 3); así como en las islas Australes de Rurutu y Tupuai al sur del archipiélago de la Sociedad, en la Polinesia francesa (Brun 2007: 34-35, Walker 1999: 7-9). La cuestión cromática de los fenotipos humanos es interesante; sobre todo, el doble sentido de que la piel roja también es marrón, como la de un individuo moreno. Christian relaciona las balsas del hombre rojo Tupa con las balsas peruanas. En Mangareva, existe constancia del uso de balsas con vela, tal como en el siguiente facsímil (Smith 1918: hoja sin numeración, insertada entre las páginas 116 y 117), el cual corresponde a un dibujo del capitán Beechey en su viaje por Mangareva:

in the Gambier archipelago but also in the Tuamotu ~ Paumotu, located between the Marquesas and Mangareva (Caillot 1932: 14), where Rangiroa is (Ottino 1965: 3); as well as in the Austral islands of Rurutu and Tupuai, south of the Society archipelago, in French Polynesia (Brun 2007: 34-35, Walker 1999: 7-9). The chromatic question of human phenotypes is interesting; especially the double meaning that red skin is also brown, as in a brown individual. Christian relates the rafts of the red man Tupa to the Peruvian rafts. In Mangareva, there is evidence of the use of rafts with sails, as in the following facsimile (Smith 1918: unnumbered sheet, inserted between pages 116 and 117), which corresponds to a drawing by Captain Beechey on his voyage through Mangareva:



Facsímil 27: Balsa de Mangareva. Percy Smith. «Notes on the Mangareva, or Gambier Group of Island, Eastern Polynesia». *The Journal of the Polynesian Society*, 27, 3 (107). Dominio público.

Facsimile 27: Raft from Mangareva. Percy Smith. «Notes on the Mangareva, or Gambier Group of Island, Eastern Polynesia». *The Journal of the Polynesian Society*, 27, 3 (107). Public domain.

Las balsas peruanas (no polinésicas), el color de piel rojo (o más bien marrón), la procedencia del este y el parecido del nombre Tupa con Túpac sirvieron a Rivet, Heyerdahl y Del Busto como indicios para identificar a Tupa con Túpac Yupanqui. En la isla de Rurutu existen textos desconocidos por estos investigadores, que habrían apuntalado sus hipótesis. Diversos relatos de Rurutu hablan de hombres rojos venidos de América, en

The Peruvian rafts (not Polynesian), the red (or rather brown) skin color, the eastern origin, and the similarity of the name Tupa to Tupac served Rivet, Heyerdahl, and Del Busto as clues to identify Tupa with Tupac Yupanqui. On the island of Rurutu, there are texts unknown to these researchers that would have supported their hypothesis. Several Rurutu stories speak of red men coming from America in one of their

una de sus olas migratorias. Saura (2005) comenta varias de estas narraciones. Como ejemplo presento el siguiente texto editado por Brun, que versa sobre una tercera ola migratoria en Rurutu (Anónimo 2007: 34):

Le troisième peuple de migrants qui parvint à Eteroa était un peuple dont les gens avaient la peau de couleur rouge. Ils portaient les cheveux longs noués sur l'arrière de la tête, et leurs corps étaient solidement charpentés, avec les épaules larges. Ils étaient forts et puissants. On les disait venir d'Amérique du Sud, du peuple des Incas.

El tercer pueblo migrante que llegó a Eteroa fue un pueblo cuya gente tenía la piel de color rojo. Llevaban el pelo largo recogido en la nuca y sus cuerpos eran de constitución sólida, con los hombros anchos. Eran fuertes y poderosos. Se decía que provenían de América del Sur, del pueblo de los incas.

Saura (2005: 53) cuestiona estos relatos, aduciendo que términos como *América* o *incas* no forman parte de la cultura polinesia. Eso es verdad, pero los polinesios sí conocían los puntos cardinales y al este de la Polinesia solo hay un continente posible. Quien transcribió los textos era letrado y podría haber sabido sobre el pueblo más desarrollado al este de la Polinesia. Esas son inferencias sencillas.

Saura (2005: 62, 2009: 171) cree que todas estas historias habrían sido deturpadas en los años sesenta por un pastor protestante, influido por un aventurero residente en Rurutu llamado Éric de Bisschop, quien —tras la expedición Kon-Tiki (1947)— organizó en 1956 su propio viaje a América, en la balsa *Tahiti-Nui*. Este argumento es inválido, porque el relato de un jefe rojo venido del este en una nave no polinesia, semejante a una balsa peruana es de 1924 y

migratory waves. Saura (2005) comments on some of these stories. As an example, I present the following text edited by Brun, which deals with a third migratory wave in Rurutu (Anonymous 2007: 34):

Le troisième peuple de migrants qui parvint à Eteroa était un peuple dont les gens avaient la peau de couleur rouge. Ils portaient les cheveux longs noués sur l'arrière de la tête, et leurs corps étaient solidement charpentés, avec les épaules larges. Ils étaient forts et puissants. On les disait venir d'Amérique du Sud, du peuple des Incas.

The third migrant people who came to Eteroa were people, whose skin was red. They wore their long hair tied back at the nape of their necks, and their bodies were solidly built, with broad shoulders. They were strong and powerful. It was said that they came from South America, from the people of the Incas.

Saura (2005: 53) questions these accounts, arguing that terms such as *America* or *Inca* are not part of Polynesian culture. This is true, but the Polynesians knew the points of the compass, and east of Polynesia there is only one possible continent. Whoever transcribed the texts was literate and could have known about the most advanced people east of Polynesia. These are simple deductions.

Saura (2005: 62, 2009: 171) believes that all these stories were told in the 1960s by a Protestant pastor, influenced by an adventurer living in Rurutu named Eric de Bisschop, who —after the Kon-Tiki expedition (1947)— organized his voyage to America in 1956, on the raft *Tahiti-Nui*. This argument is invalid because the account of a red chief coming from the East on a non-Polynesian vessel, similar to a Peruvian raft, dates from 1924 and not from the 1960s. In 1924, Eric de

no de la década del sesenta. En 1924, Éric de Bisschop ni siquiera había realizado el viaje en la nave *Kaimiloa* de Honolulu a Cannes (descrito en Bisschop 1939). La expedición Kon-Tiki (1947) tampoco había tenido lugar en 1924. De hecho, en esa fecha Heyerdahl era un niño de diez años.

Lo que puede sacarse en claro respecto de Tupa es que hay más de un relato para este personaje y que dichas narraciones están imbricadas unas con otras. El Tupa creador es un dios castigador y difiere del Tupa caudillo, el cual también cuenta con varias versiones divergentes entre sí. El caudillo Tupa original es un polinesio en toda línea, cuyo teatro de operaciones es la Polinesia oriental, alrededor de 1325. Sin embargo, hay una narración de Christian sobre Tupa que bien podría superponerse con Túpac Yupanqui.

Esta conclusión no tiene nada de sorprendente. La confusión de seres míticos con reales no es extraña. A propósito de Huiracocha, Pedro de Cieza ([1554] 1987: 138) cuenta que a los españoles se les identificó con ese dios, porque al apresar a Atahualpa unos partidarios de Huáscar los creían enviados divinos; y otros los llamaron Huiracochas por haber venido del mar, de donde Huiracocha había partido. Adicionalmente, el dios creador Huiracocha, cuya historia se narra como cuzqueña, versa sobre territorios que no formaron parte del imperio hasta fechas bien tardías, lo cual hace pensar en una incorporación de mitos costeros en el panteón del Cuzco. Asimismo, los mexicanos habrían confundido a Cortés con Quetzalcóatl (Sahagún [1540-85] 1829: 283):

El año de 1519 llegó el capitán don Hernando Cortés a esta tierra con 550 españoles y once navíos; supo esto Mochtecuzoma por relación de las guarniciones que tenía a la orilla de la

Bisschop had not even made the voyage on the ship *Kaimiloa* from Honolulu to Cannes (described in Bisschop 1939). Nor had the Kon-Tiki expedition (1947) taken place in 1924. In fact, Heyerdahl was a boy of ten at the time.

What can be made clear about Tupa is that there is more than one account of this character and that these accounts are interwoven. The creator Tupa is a punishing god and is different from the warlord Tupa, who also has several different versions. The original Tupa warlord is a full-blooded Polynesian, whose theater of operations is eastern Polynesia, circa 1325. However, there is an account of Tupa by Christian that may well overlap with Tupac Yupanqui.

This conclusion is not surprising. The confusion of mythical beings with real ones is not strange. Regarding Huiracocha, Pedro de Cieza ([1554] 1987: 138) tells us that the Spaniards were identified with this god because, when they captured Atahualpa, some of Huáscar's followers believed them to be divine messengers, and others called them Huiracochas because they came from the sea from which Huiracocha had departed. In addition, the creator god Huiracocha, whose story is told as a *cuzqueña*, deals with territories that were not part of the empire until very late, which suggests an incorporation of coastal myths into the pantheon of Cuzco. Likewise, the Mexicans would have confused Cortes with Quetzalcoatl (Sahagun [1540-85] 1829: 283):

In the year 1519, Captain Don Hernando Cortes arrived in this country with 550 Spaniards and eleven ships. Mochtecuzoma learned of this from the report of the garrisons he had on the coast, who then sent messengers. When Mochtecuzoma knew that these ships

mar, que luego enviaron mensajeros. En sabiendo Mochtecuzoma que eran venidos aquellos navíos y gente, luego envió personas muy principales para que los viesen y hablasen, y llevaron un presente de mucho valor porque pensaron que venía Quetzalcóatl, al cual ellos estaban esperando muchos años había, porque fue señor de esta tierra, y fuese diciendo: que volvería y nunca más pareció, y hasta hoy le esperan: tomó don Hernando Cortés el presente que llevaban los mensajeros de Mochtecuzoma.

Así pues, la identificación al ciento por ciento de Tupa con Túpac Yupanqui —practicada por Rivet, Heyerdahl y Del Busto— no es sostenida por las informaciones recopiladas en esta obra. Habría habido un Tupa deidad que es incompatible con los seres humanos, por la dimensión de sus actos. Es posible, empero, que se trate de la divinización —como postulaba Rollin (1929)— de un caudillo polinesio, que viviera hacia 1325. Sobre el Tupa caudillo hay múltiples relatos. La narración de Christian (1924) sí permite correlacionar anacrónicamente a Tupa (1325) con el inca navegante de 1465 (Busto 2006: 73), por una confusión entre un ser del pasado (convertido en mito) y otro poderoso ser vivo del presente en el que se formuló el relato. Tal correlación sería semejante a la identificación de los españoles con Huiracocha en el Perú o de los hispanos con Quetzalcóatl en lo que hoy es México. Se vincularon seres míticos que partieron mar adentro con un héroe extranjero que arribó por la mar.

and people were coming, he immediately sent very important people to see them and talk to them, and they brought a gift of great value because they thought that Quetzalcoatl was coming, whom they had been waiting for many years because he was the lord of this land, and they said that he would return and never appeared again, and to this day they are waiting for him: Don Hernando Cortes took the gift brought by the messengers of Mochtecuzoma.

Thus, the one-hundred-percent identification between Tupa and Tupac Yupanqui —practiced by Rivet, Heyerdahl, and Del Busto— is not supported by the information gathered in this work. There would have been a Tupa deity incompatible with humans because of the dimension of his actions. It is possible, however, that it is the deification —as postulated by Rollin (1929)— of a Polynesian warlord who lived around 1325. There are several accounts of the Tupa warlord. Christian's narrative (1924) allows an anachronistic correlation between Tupa (1325) and the navigating Inca of 1465 (Busto 2006: 73), through a confusion between a being of the past (turned into a myth) and another powerful living being of the present in which the story was formulated. Such a correlation would be similar to the identification of the Spaniards with Huiracocha in Peru or Quetzalcoatl in present-day Mexico. Mythical beings who went to sea were associated with a foreign hero who arrived by sea.



6.6

El viaje a Oceanía de Túpac Yupanqui

El viaje a Oceanía de Túpac Yupanqui habría acaecido en 1465. Es casi imposible que —sin la guía de los mercaderes— el inca hubiese hallado, exactamente, sus dos islas en medio del Pacífico, como cuenta Sarmiento. En efecto, la armada incaica no fue a cualquier isla, sino justamente a las islas de los comerciantes. El inca desconfiaba inicialmente de ellos, mas creyó en la veracidad de su relato, tras las confirmaciones de Antarqui. Recordemos que Cabello decía que el inca procuró «los pilotos de más experiencia que pudo hallar» y sin duda los mercaderes calificaban como navegantes experimentados que se hallaban en la costa. Es una suposición razonable contar con guías para arribar, justamente, a dos islas concretas entre la multiplicidad de ellas en Oceanía, sobre todo si uno considera que la dispersión de ínsulas y atolones por la Polinesia es del tamaño de Europa. Después de todo, si el inca hubiese demandado a los mercaderes que marcaran el rumbo, los comerciantes no habrían podido negarse y dudo mucho que los incas fuesen el tipo de personas que pedían las cosas por favor. Del Busto ([2000] 2019: 82) desliza esta posibilidad: «El viaje, hasta aquí, debió durar tres o cuatro meses, acaso menos si confiamos en la experiencia de los mercaderes nautas». ¿Qué habría ganado el inca con la pericia de los mercaderes? En primer lugar, les habría quitado el poder a los navegantes de Manta y Puerto Viejo, que conformaban su tripulación, siendo gente recientemente derrotada por él. En segundo lugar, el control de la travesía evitaba problemas como el que tuvo Álvaro de Mendaña cuando parte de su tripulación le reclamó: «No son estas las islas que el adelantado nos dijo, ni habemos de quedar aquí. Embarquémonos y vámoslas a buscar; o si no, llévennos al Perú o a otra parte de cristianos» (apud Zaragoza 1876: 92). Pese a contar con instrumentos, Mendaña no llegó a las islas Salomón, sino que terminó en las que bautizaría como Marquesas. Llegar al lugar preestablecido mantiene la confianza de



6.6

Tupac Yupanqui's Journey to Oceania

Tupac Yupanqui's journey to Oceania is supposed to have taken place in 1465. It is almost impossible that —without the merchants' guidance— the Inca would have found exactly their two islands in the middle of the Pacific, as Sarmiento tells. In fact, the Inca Armada did not go to random islands but to the islands of the merchants. At first, the Incas did not believe them, but after Antarqui's confirmation, he believed in the truth of their story. Let us remember that Cabello said the Inca «procured the most experienced pilots he could find», and undoubtedly the merchants qualified as experienced navigators who were on the coast. It is a reasonable assumption to have guides to reach just two specific islands among the multiplicity of them in Oceania, especially when one considers the scattering of islands and atolls throughout Polynesia is the size of Europe. After all, if the Inca had asked the traders to set the course, the traders could not have refused, and I doubt very much that the Incas were the kind of people who asked for things as a favor. Del Busto ([2000] 2019: 82) slips in this possibility: «The journey up to here must have taken three or four months, perhaps less if we trust the experience of the Nautas merchants». What would the Inca have gained from the merchants' expertise? In the first place, it would have deprived the navigators of Manta and Puerto Viejo, who made up his crew, of their power since they had recently been defeated by him. Secondly, control of the voyage would have avoided problems like those of Alvaro de Mendaña when part of his crew demanded: «These are not the islands the Admiral told us about, and we should not stay here. Let us embark and go and look for them; or if not, take us to Peru or to another part of the Christians» (apud Zaragoza 1876: 92). Despite his instruments, Mendaña did not reach the Solomon Islands, but landed in what he would baptize the Marquesas. Arriving at the designated place maintained the subordinates' trust in the leader. This required guides. Thirdly, the Inca acquired known seafaring skills. The use of guides is not a strange custom in the maritime world. Think of the famous Tahitian navigator Tupaia, who helped Captain Cook. Joseph de Andia (1774: 90-92v.) describes some of the skills of the Polynesian Puforo, who was taken as a guide:

los subordinados en quien detenta el mando. Para eso se necesitaba guías.

En tercer lugar, el inca ganaba destrezas marineras bien conocidas. El tomar guías no es costumbre extraña en el mundo naval. Piénsese en el famoso navegante tahitiano Tupaia que ayudó al capitán Cook. Joseph de Andía (1774: 90-92v.) describe algunas destrezas del polinesio Puforo, que tomaron como guía:

Con esta división que hace al tanteo al salir del puerto el piloto empezando por el este o punto en que sale el sol, conoce el rumbo a que le demora su destino; conoce también si el viento le es en popa a la quebrada o bolina; conoce si la mar le ha de dar por popa, por proa, de costado, por la mura o por la aleta de popa. Con este conocimiento sale del puerto, dirige la proa, según se conjetura, y procura guardar el rumbo con las señales, que le dan la mar y el viento. Este cuidado es mucho mayor en los días nebulosos por no tener objeto de donde tomar principio para la división de horizonte. Si la noche es también nebulosa navegan con el mismo cuidado, y por cuanto el viento es más variable que la marejada, para conocer su mutación, tiene sus gallardetes de plumas y pajas, preparan su vela, siguiendo siempre el signo que les da la mar para el conocimiento del rumbo. Si la noche es clara, se gobiernan por las estrellas y es la navegación más fácil para ellos, porque como son muchas, no solamente marcan con ellas los rumbos a que demoran las islas, con quienes se comunican, sino también los puertos de ellas; de modo que van derechos a la boca, siguiendo aquella estrella que sale o se pone sobre ella, y entran con tanto acierto, como puede hacerlo el piloto más práctico de las naciones cultas. Distinguen los planetas de las estrellas por sus movimientos y los

With this division, which the pilot makes when leaving the port, starting from the east or from the point where the sun rises, he knows the course to which his destination is delaying him; he also knows if the wind is upwind or downwind of him; he knows if the sea will give him by the stern, by the bow, by the side, by the wall, or by the stern flap. With this knowledge, he leaves the harbor, points the bow according to his guess, and tries to keep the course with the signals the sea and the wind give him. This caution is even greater on foggy days because there is no object from which to take the principle for the division of the horizon. If the night is also cloudy, they sail with the same care, and because the wind is more variable than the swell, to know its mutation, they have their pennants of feathers and straws, they prepare their sail, always following the sign that the sea gives them for learning the course. When the night is clear, they are guided by the stars, and navigation is easier for them because, being many, they mark with them not only the courses to which the islands with which they communicate are delayed, but also their harbors so that they go straight to the mouth, following the star that rises or sets above it, and enter with as much success as the most practical pilot of the educated nations can do. They distinguish the planets from the stars by their movements and give them distinct names. They baptize the stars which they use to go from one island to another with the name of the island; so the star which serves to navigate from Otahiti to Oriayatea has the same name, and the same happens with those which serve to enter the harbors of the same islands. What I found most harmonious about the two Indians I took with me from Otahiti to Oriayatea was that every afternoon or evening they told me or predicted the weather I would experience

nombran distintamente. A las estrellas de que se sirven para ir de una isla a otra, les ponen el nombre de la isla; de modo que aquella que sirve para navegar de Otahiti a Oriayatea tiene este mismo nombre, y lo mismo sucede con los que sirven para entrar en los puertos de las mismas islas.

Lo que me causó más armonía en dos indios que llevé de Otahiti a Oriayatea, fue el que todas las tardes o noches me decían o pronosticaban el tiempo que había de experimentar el día siguiente, de viento, calma y aguas, sol, mar y otras cosas, que nunca salieron erradas; conocimiento digno de envidiarse; pues a pesar de cuanto han observado y escrito nuestros pilotos y cosmógrafos sobre este asunto, no lo han conseguido.

Súmese a estas habilidades, el conocimiento de las aves y las distancias a las que vuelan de la tierra (hasta 140 km el ave fragata); la percepción de las nubes (hasta 55 km) o la refracción de las aguas y las turbulencias que causan las islas (hasta 185 km) (Conte 2023: 124-126). Todo este bagaje habría estado al servicio del inca.

the following day, wind, calm and water, sun, sea, and other things, and they never went wrong; a knowledge worthy of envy because despite all that our pilots and cosmographers have observed and written on the subject, they have not succeeded.

Add to these skills the knowledge of birds and the distances at which they fly from land (up to 140 km for the frigate bird), the perception of clouds (up to 55 km), or the refraction of water and the turbulence caused by islands (up to 185 km) (Conte 2023: 124-126). All this baggage would have been at the Inca's service.





Ilustración 3: La travesía ultramarina de Túpac Yupanqui. Elaborada por Marco Morales Flores para EY.

Illustration 3: Tupac Yupanqui's Overseas Voyage. Drawing by Marco Morales Flores for EY.

6.7

Las ínsulas habitadas

Las ínsulas habitadas más cercanas a la costa peruana eran los archipiélagos polinesios orientales. Para postular un primer destino incaico, el mejor candidato es un lugar que goce de la mayor proximidad posible al continente americano en la Polinesia y que esté cerca de la corriente marina que va de América a Oceanía. Los cronistas e incluso los nietos de Túpac Yupanqui mencionan las islas en el mismo orden: Auachumbi y Niñachumbe (Sarmiento), Hagua Chumbi y Nina Chumbi (Cabello), Hahua Chumpi y Nina Chumpi (Murúa), Aba Chumbi y Nina Chumbi (nietos de Túpac Yupanqui). Por esa disposición, la primera isla de los comerciantes a la que habría llegado Túpac Yupanqui fue Auachumbi (~ Hagua Chumbi ~ Hahua Chumpi ~ Aba Chumbi). Es probable que Túpac Yupanqui haya seguido el teatro de operaciones de su antecesor Tupa, con el que al menos una tradición lo ha confundido. Las noticias más tempranas sobre Tupa provienen de las Marquesas. Un rastro de esta visita podría estar en el sistema mnemotécnico de cordones de nudos (*Knotenschnüre*) que había en las Marquesas —denominado *Te toó o te fenua* ‘la gruesa raíz de la tierra’—, el cual recuerda a los quipus andinos (Steinen 1928: 63-64).

Auachumbi correspondería, pues, a alguna de las islas en las Marquesas, que es donde la corriente ecuatorial del Pacífico sur voltea hacia el suroeste. En las simulaciones sobre naves a la deriva desde América hacia la Polinesia, se concluye: «The relatively high probability of occurrence and relatively short crossing times of vessels drifts from Northern Chile and Peru into the Marquesas, Tuamotu and Society groups are in agreement with the general consensus that this region encompasses the area of original arrival and subsequent dispersal of the sweet potato in Polynesia» (Montenegro *et al.* 2008: 365), es decir, ‘La probabilidad relativamente alta de ocurrencia y los tiempos de cruce relativamente cortos de los buques a la deriva desde el norte de Chile y Perú hacia los grupos de las Marquesas, Tuamotu y Sociedad concuerdan con el consenso general de que esta región abarca la zona de llegada original y posterior dispersión de la batata en Polinesia’. La simulación computarizada, a su vez, se verifica fácticamente: la corriente es tan fuerte que desvió la nave de Álvaro de Mendaña, llevándola a las Marquesas, adonde también arribó Kitín Muñoz por el favor del viento y la corriente en tiempo récord.



6.7

The Inhabited Islands

The inhabited islands closest to the Peruvian coast were the eastern Polynesian archipelagos. To postulate a first Inca destination, the best candidate is a place in Polynesia that is as close as possible to the American continent and that is close to the ocean current that goes from America to Oceania. The chroniclers and even Tupac Yupanqui's descendants mention the islands in the same order: Auachumbi and Niñachumbe (Sarmiento), Hagua Chumbi and Nina Chumbi (Cabello), Hahua Chumpi and Nina Chumpi (Murua), Aba Chumbi and Nina Chumbi (Tupac Yupanqui's grandchildren). According to this disposition, the first island of the traders where Tupac Yupanqui would have arrived was Auachumbi (~ Hagua Chumbi ~ Hahua Chumpi ~ Aba Chumbi). Tupac Yupanqui probably followed the theater of operations of his predecessor, Tupa, with whom at least one tradition confuses him. The earliest news of Tupa comes from the Marquesas. A trace of this visit can be found in the mnemonic system of knotted cords, which in the Marquesas was —named *Te toó o te fenua* 'the thick root of the earth'—, reminiscent of the Andean quipus (Steinen 1928: 63-64).

Auachumbi would then correspond to one of the islands in the Marquesas, where the South Pacific equatorial current turns southwest. Simulations of ships drifting from the Americas to Polynesia conclude: «The relatively high probability of occurrence and relatively short crossing times of vessels drifts from Northern Chile and Peru into the Marquesas, Tuamotu and Society groups are in agreement with the general consensus that this region encompasses the area of original arrival and subsequent dispersal of the sweet potato in Polynesia» (Montenegro *et al.* 2008: 365). The computer simulation, on the other hand, is confirmed by the facts: the current is so strong that it diverted Alvaro de Mendaña's ship and took it to the Marquesas, where Kitin Muñoz also arrived in record time due to the favorable wind and the current.

Sorprende que Del Busto ([2000] 2019: 79) considere que se llegó primero a Auachumbi y que, efectivamente, se arribó a Nuku Hiva; pero no postula esta isla como Auachumbi, reservando tal denominación para Mangareva. Jiménez de la Espada (1892: 26) planteaba que *Hahua chumbi* era ‘Isla de fuera’, aunque en realidad *chumbi* ~ *chumpi* sea más bien ‘faja’ y no ‘isla’.

La etimología de *Nuku Hiva* es difícil. Sabemos que *hiva* expresa conceptos como ‘costado’, ‘lejos’, ‘extranjero’ o ‘diferente’. Por su parte, Smith (1918: 128) dice que *nuku* significa ‘tierra’ o ‘isla’. Con esos datos se podría postular *Nuku Hiva* como ‘Isla lejana’ que sería semejante a *Hahua chumbi* ‘Isla de fuera’. No obstante, tal etimología no es del todo correcta, puesto que el nombre más antiguo se registra como Nou-Hiva [nuhiva], Nouka-Hiva [nukahiva] (Dumoulin & Desgraz 1843) o Nuhiva [nuhiva] (Vergnes 1877). La forma *Nuku Hiva* es posterior. En todo caso, los datos hasta ahora hallados pueden considerarse como indicios para investigar más.

Nina Chumbi sería Mangareva. Coincido con Del Busto en la identificación insular, mas no en su nombre. Si Auachumbi era la primera isla, Nina Chumbi era la segunda. Emory ([1939] 1971: 51-52) señala la continuidad cultural entre las Marquesas y Mangareva:

Las Marquesas son el origen más probable de los maraes de la Isla de Pascua y Mangarevan. Aunque los maraes históricos de las Marquesas no se parecen mucho a las estructuras de Mangarevan y la Isla de Pascua, comparten elementos que indican un origen común. Es muy posible que Tupa (hace 24 generaciones), a quien se atribuye la introducción del marae histórico de Mangarevan, fuera marquesano y que intentara establecer maraes del tipo que predominaba en su tierra natal en aquella época. [Traducido del original en inglés]

Surprisingly, Del Busto ([2000] 2019: 79) thinks that Auachumbi was reached first and that Nuku Hiva was indeed reached. Nonetheless, he does not postulate this island as Auachumbi, reserving such a denomination for Mangareva. Jimenez de la Espada (1892: 26) suggested that *Hahua chumbi* means ‘outer island’, although in reality *chumbi* ~ *chumpi* is rather ‘belt’ and not ‘island’.

The etymology of *Nuku Hiva* is difficult to determine. We know that *hiva* expresses concepts such as ‘side’, ‘far’, ‘strange’, or ‘other’. Smith (1918: 128) says *nuku* means ‘land’ or ‘island’. With these data, one could postulate that *Nuku Hiva* means ‘distant island’, which would be similar to *Hahua chumbi* ‘outer island’. However, this etymology is not entirely correct, as the older name is recorded as Nou-Hiva [nuhiva], Nouka-Hiva [nukahiva] (Dumoulin & Desgraz 1843) or Nuhiva [nuhiva] (Vergnes 1877). The form *Nuku Hiva* is later. In any case, the data found so far can be considered as clues for further research.

Nina Chumbi would be Mangareva. I agree with Del Busto on the island identification, but on the name. If Auachumbi was the first island, Nina Chumbi was the second. Emory ([1939] 1971: 51-52) points out the cultural continuity between the Marquesas and Mangareva:

The Marquesas is the most likely source for both the Easter Island and Mangarevan maraes. Although the historic maraes of the Marquesas do not resemble closely the Mangarevan and Easter Island structures, they do share elements which indicate a common origin. It is quite possible that Tupa (24 generations ago), who is credited with introducing the historic Mangarevan marae, was a Marquesan and that he attempted to set up maraes of the kind prevalent in his homeland at that time.

De Mangareva viene la leyenda de Tupa: un hombre rojo, venido del este en balsas como las peruanas, según Christian (1924). Si se sostiene aquí que la primera isla hollada por el inca era una de las Marquesas (posiblemente Nuku Hiva), que está al noroeste de Mangareva, ¿cómo su armada pudo venir del este? Probablemente, la comitiva ingresó a las Gambier por el canal que recuerda a Tupa, al este del archipiélago. Un detalle es interesante para comentar. Laval (1938: 5) señala que una faja era el emblema de la realeza o de un jefe influyente en Mangareva. El símbolo familiar de Tupa era el *maro kura* ‘faja roja’. Literalmente, en quechua *Nina chumpi* significa ‘faja de fuego’ y no ‘isla de fuego’, como decía Jiménez de la Espada (1892: 26). ¿La ‘faja roja’ es la ‘faja de fuego’? ¿Puede el emblema de un individuo identificarse con un topónimo? Recuértese que Murúa ([1615] 2001: 72) presenta a «Nina Chumpi» como un individuo principal, que habría devenido en topónimo. Como en el caso anterior, esto es solo un indicio.

En todo caso, denominar isla de fuego a cualquier isla volcánica del Pacífico no ayuda en su identificación, como en su día dijera Rivet. Los mangarevanos además sabían navegar hasta América, según Caillot (1910: 10): «Et cependant les Polynésien sont allés bien plus loin encore, jusqu’à la Terre de Feu et au cap Horn, qu’ils nommaient Ragiriri et Taitoko; c’est du moins ce que déclarent d’anciennes traditions mangaréviennes récemment recueillies», esto es, ‘Y, sin embargo, los polinesios van aún más lejos, a la Tierra del Fuego y al Cabo de Hornos, a los que llamaron Ragiriri y Taitoko; es al menos lo que declaran las antiguas tradiciones mangarevanas reunidas recientemente’. Sin guías para retornar, Túpac Yupanqui habría tenido los serios problemas de Éric de Bisschop durante la expedición Tahiti-Nui (1959). Sin duda, el inca tomó guías para regresar.

From Mangareva comes the legend of Tupa: a red man who, according to Christian (1924), came from the east in rafts like the Peruvian ones. If we assume that the first island entered by the Inca was one of the Marquesas (possibly Nuku Hiva), northwest of Mangareva, how could his armada have come from the east? Probably, the entourage entered the Gambier through the channel reminiscent of Tupa, east of the archipelago. One detail is interesting to comment on. Laval (1938: 5) points out that a belt was the emblem of royalty or an influential chief in Mangareva. Tupa’s family symbol was the *maro kura* ‘red belt’. Literally, *Nina chumpi* means ‘fire belt’ in Quechua, not ‘fire island’ as Jimenez de la Espada (1892: 26) said. Is the ‘red belt’ the ‘fire belt’? Can the emblem of a person be identified with a toponym? Recall that Murúa ([1615] 2001: 72) presents «Nina Chumpi» as a principal individual that would have become a toponym. As in the previous case, this is only a hint.

In any case, calling any volcanic island in the Pacific a fire island does not help to identify it, as Rivet once said. The Mangarevans also knew how to sail to America, according to Caillot (1910: 10): «Et cependant les Polynésien sont allés bien plus loin encore, jusqu’à la Terre de Feu et au cap Horn, qu’ils nommaient Ragiriri et Taitoko; c’est du moins ce que déclarent d’anciennes traditions mangaréviennes récemment recueillies», that is, ‘And yet the Polynesians go even further, to the Land of Fire and Cape Horn, which they call Ragiriri and Taitoko; that is at least what the ancient Mangarevan traditions that have recently been collected declare’. Without guides to return, Tupac Yupanqui would have had the same serious problems as Eric de Bisschop during the Tahiti-Nui expedition (1959). Undoubtedly, the Inca took guides to return.

6.8

El retorno a América

El retorno a América: De Mangareva el inca pudo regresar a las Marquesas y tomar la contracorriente ecuatorial para llegar a Manta, pero hay algunos indicios del paso incaico por la isla de Pascua. Caillot (1910: 479) verifica la cercanía lingüística entre Mangareva y Pascua, a propósito un sacerdote evangelizador: «Grâce à sa connaissance du dialecte de Mangareva, qui ressemble beaucoup à celui de l'île de Pâques, il put dès son arrivée converser avec les indigènes et sa fermeté finit par venir à bout de leur caractère turbulent», o sea, 'Gracias a su conocimiento del dialecto de Mangareva, muy parecido al de la isla de Pascua, pudo conversar con los nativos a su llegada y su firmeza acabó superando su carácter turbulento'. Si la variación lingüística no era grande, el contacto entre ambos pueblos debe haber sido esporádico, a causa de la distancia de 2600 km entre Mangareva y Pascua.



6.8

The Return to America

The return to America: From Mangareva the Inca could return to the Marquesas and take the equatorial countercurrent to arrive at Manta. Nevertheless, there are some indications of the Inca passage through Easter Island. Caillot (1910: 479) verifies the linguistic closeness between Mangareva and Easter Island, by the way an evangelizing priest: «Grâce à sa connaissance du dialecte de Mangareva, qui ressemble beaucoup à celui de l'île de Pâques, il put dès son arrivée converser avec les indigènes et sa fermeté finit par venir à bout de leur caractère turbulent», that is, 'Thanks to his knowledge of the Mangareva dialect, very similar to that of Easter Island, he was able to converse with the natives upon his arrival and his firmness eventually overcame their turbulent character'. If the linguistic variation was not great, contact between the two peoples must have been sporadic because of the distance of 2600 km between Mangareva and Easter Island.

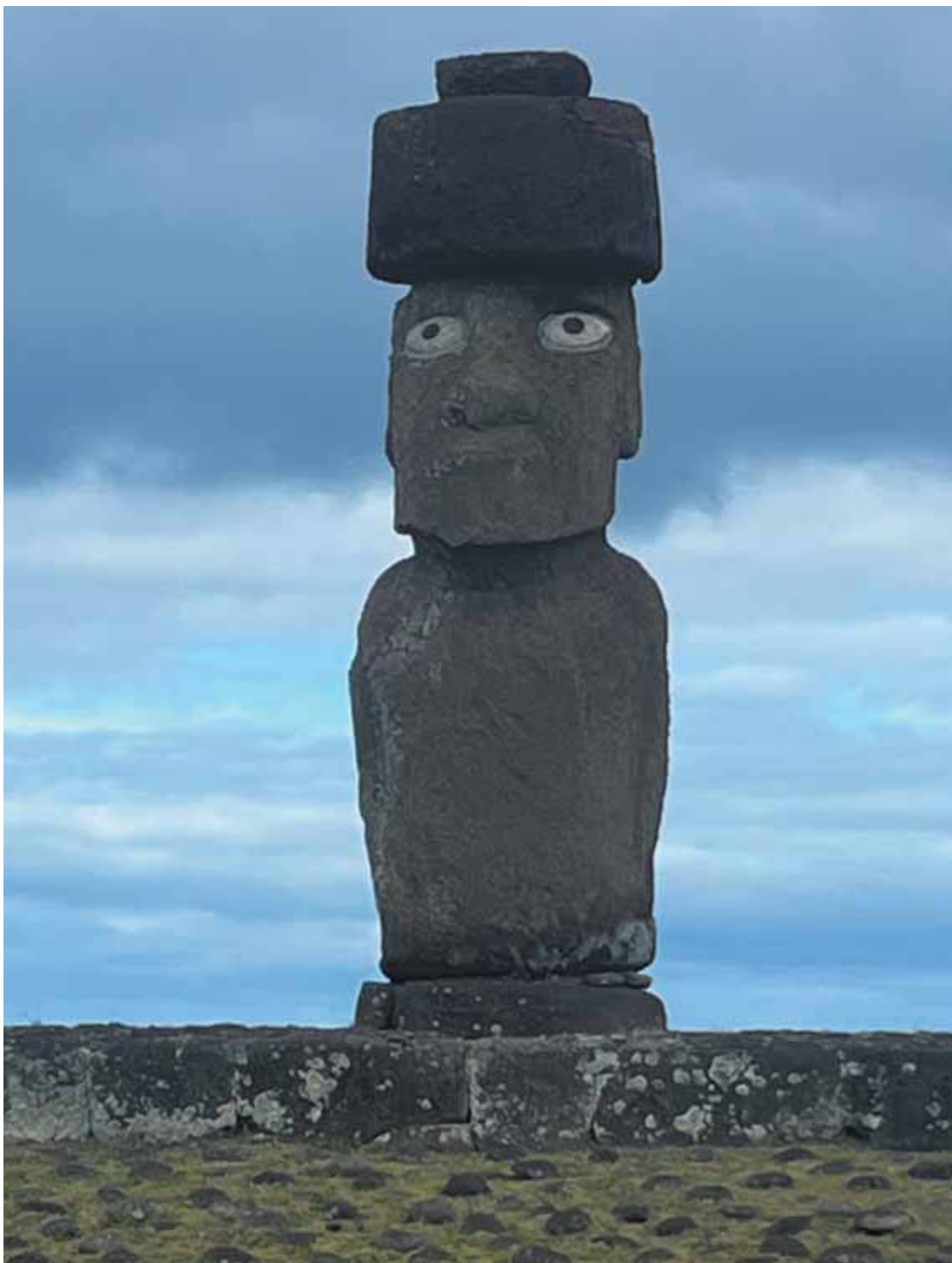


Foto 28: Ahu Ko Te Riku, moai (estatua) con pukao (cabello), (Isla de Pascua), foto del autor (2024) para EY.

Photo 28: Ahu Ko Te Riku, Moai (Statue) with Pukao (Hair), (Easter Island). Photo by the author (2023) for EY.

Por su parte, Christian (1924: 525) vincula a los pascuenses con América: «On Easter Island the great ugly statues exactly recall the still larger ones dotted over the high plateau at Tiu-Huanaco, near lake Titicaca; while some of the Easter-Islanders had a tradition that certain ancestors came from the east, where there were very high mountains, and where the sun was always very hot», esto es, 'En la Isla de Pascua, las grandes y feas estatuas recuerdan exactamente a las aún más grandes que salpican el altiplano de Tiu-Huanaco, cerca del lago Titicaca; mientras que algunos de los habitantes de la Isla de Pascua tenían la tradición de que ciertos antepasados venían del este, donde había montañas muy altas y donde el sol siempre estaba muy caliente'. Existen evidencias del contacto de la isla de Pascua con América. En Biobío-Chile se hallaron restos de gallinas datados entre 1427-1429 d.C. mediante radiocarbono 14, los cuales poseerían ADN mitocondrial polinesio (Storey *et al.* 2011: 7, 16). Mediante estudios del genoma de 27 individuos de Pascua, Moreno-Mayar *et al.* (2014: 2521) plantean un mestizaje con sudamericanos de 1280 a 1495 (aunque en las conclusiones (2014: 2523) cambian la fecha a 1425). Ioannidis *et al.* (2019: 572) prueban el contacto entre Oceanía y América alrededor de 1200 d.C., analizando 807 individuos en 17 islas oceánicas y 15 grupos de nativos americanos del Pacífico.

Planteo que Pascua fue un lugar de paso y no una de las islas de los mercaderes, los cuales debieron ubicarse en puntos desde donde intercambiasen bienes o servicios como el transporte. Entre las Marquesas y las Gambier está la multiplicidad de islas y atolones de las Tuamotu. En cambio, la isla de Pascua siempre ha tenido poca población y su única posibilidad «cercana» de intercambio, a casi dos mil kilómetros, es con las islas Pitcairn

Christian (1924: 525) connects the Easter Islanders with the Americas: «On Easter Island the great ugly statues exactly recall the still larger ones dotted over the high plateau at Tiu-Huanaco, near lake Titicaca; while some of the Easter-Islanders had a tradition that certain ancestors came from the east, where there were very high mountains, and where the sun was always very hot». There is evidence of contact between Easter Island and the Americas. In Biobio-Chile, the remains of chickens dated by radiocarbon 14 to 1427-1429 A.D. have Polynesian mitochondrial DNA (Storey *et al.* 2011: 7, 16). Through genomic studies of 27 Easter Islanders, Moreno-Mayar *et al.* (2014: 2521) posit interbreeding with South Americans from 1280 to 1495 (although in the conclusions (2014: 2523) they change the date to 1425). Ioannidis *et al.* (2019: 572) demonstrate contact between Oceania and the Americas around 1200 A.D., analyzing 807 individuals from 17 Oceanic islands and 15 Pacific Indian groups.

I propose Easter Island was a place of passage and not one of the merchants' islands that must be located in points from which they exchanged goods or services such as transportation. Between the Marquesas and the Gambier, there are the Tuamotu with many islands and atolls. Easter Island, on the other hand, has always been sparsely populated, and its only «close» possibility of exchange, almost two thousand kilometers away, is with the sparsely populated Pitcairn Islands. Sarmiento emphasizes that the Incas went to the traders' islands. However, Easter Island does not form a possible trade route. Therefore, it is excluded as an attractive place for a merchant. Moreover, the pilot Agüero ([1770] 1986: 306-7) writes: «No jewel of gold, silver, stones, or any other metal, or any kind of clothing or cloth has been seen

de escasa población. Sarmiento recalca que el inca fue a las islas de los mercaderes. Empero, Pascua no conforma ninguna ruta comercial posible. Por ende, queda descartada como punto atractivo para un mercader. Es más, el piloto Agüera ([1770] 1986: 306-7) escribe: «No se ha visto entre estos ni en los que después tratamos alhaja alguna de oro, plata, pedrería, ni otro metal o género de ropa y quincalla, por donde se puede inferir que tengan actualmente comercio alguno con nación europea, asiática ni americana».

Del Busto ([2000] 2019: 91) aducía que Pascua era Ninachumbi «por las muchas hogueras encendidas por sus habitantes o por los muchos volcanes apagados y sus cráteres convertidos en lagunas criadoras de totora». En realidad, tales hogueras se veían en cualquier isla habitada por la noche, los cráteres de Pascua solo se aprecian desde sus cimas y no serían especiales, al considerar la cantidad de islas volcánicas en Oceanía.

Sin embargo, un indicio interesante del paso del inca estaría en los restos de Vinapu, como en su día señalaron Heyerdahl (1952: 386-387) o Del Busto ([2000] 2019: 91-100). Sobre la datación, la arqueóloga Martinsson-Wallin (1999: 4) informa lo siguiente:

Una muestra de carbón datado, tomada del crematorio de Vinapu 1 indica una fecha de aprox. 1110-1400 DC, en tanto que otra muestra de carbón, que pudo haber pertenecido a una habitación antigua del sitio, o relacionada con la construcción de Vinapu 2, arroja una data de entre 750 y 1150 DC.

La estimación temporal, medianteradiocarbono 14, se restringe a los restos orgánicos; no a las piedras que configuran el muro de Vinapu. Del Busto ([2000] 2019: 93) estaría en lo cierto sobre la técnica incaica de «enchapar muros y portadas anteriores a ellos con ánimo de

among these or in those we will deal with later, from which it can be inferred that they currently have any trade with any European, Asian, or American nation».

Del Busto ([2000] 2019: 91) added that Easter Island was Ninachumbi «because of the many bonfires lit by its inhabitants or because of the many extinct volcanoes and their craters turned into reed-breeding lagoons». In reality, such bonfires could be seen at night on any inhabited island, and the craters of Easter Island are only visible from their summits. They would not be strange due to the number of volcanic islands in Oceania.

However, an interesting indication of the Inca passage would be in the remains of Vinapu, as Heyerdahl (1952: 386-387) or Del Busto ([2000] 2019: 91-100) pointed out at the time. Regarding the dating, the archaeologist Martinsson-Wallin (1999: 4) reports the following

A dated charcoal sample from the crematorium of Vinapu 1 gives a date of c. 1110-1400 AD, while another charcoal sample, which may have belonged to an older room at the site or may have been associated with the construction of Vinapu 2, gives a date between 750 and 1150 AD.

Radiocarbon 14 dating is limited to the organic remains, not the stones that make up the Vinapu wall. Del Busto ([2000] 2019: 93) would be right about the Inca technique of «veneering walls and doorways in front of them to make them their own». Compare the following two images from Vinapu, south of Easter Island. In the first one, you can see the fine work of the volcanic stone, in which the rocks fit perfectly, in a style similar to the architecture of Cuzco during the Inca period. The second picture shows the back

hacerlos suyos». Compárese a este respecto las siguientes dos imágenes de Vinapú, al sur de la isla de Pascua. En la primera se aprecia el trabajo fino de la piedra volcánica, en el que las rocas encajan perfectamente, con estilo similar a la arquitectura cuzqueña del periodo de apogeo inca. En la segunda imagen se observa la parte trasera de Vinapú, en donde se amontonan las rocas de lava, aun cuando hacia el lado izquierdo del monumento se aprecien piedras trabajadas, que sí semejan la labor de los artesanos incas. Del contraste se percibe una diferencia diametral. La distancia entre el frente y la parte posterior es como la que existe entre el día y la noche. No parecen el mismo lugar, con solo variar la posición desde donde se observa:

of Vinapu, where the lava rocks are piled up, although on the left side of the monument there are worked stones that resemble the work of Inca artisans. The contrast creates a diametric difference. The distance between the front and the back is like that between day and night. They do not look like the same place. The position from which it is observed only varies:



Foto 29: Fachada de Vinapú con apariencia inca (Isla de Pascua), foto del autor (2023) para EY.

Photo 29: Vinapu's Facade with Inca Appearance (Easter Island). Photo by the author (2024) for EY.



Foto 30: Parte trasera de Vinapú (Isla de Pascua), foto del autor (2023) para EY.

Photo 30: Vinapu's Back Side (Easter Island). Photo by the author (2024) for EY.

Otro argumento que presenta Del Busto sería la leyenda de Uho, la cual este autor conoce, a través de Campbell (1987: 203), quien comenta una versión recogida por Metraux, pero añadiendo cosas que el texto no dice. Afortunadamente, he podido acceder tanto a la versión de Metraux (1940: 373-374), como a la de Englert ([1936] 2020: 203-211), que es más completa que la anterior. El argumento consiste en que una muchacha llamada Uho se quitó su cinturón para bañarse en el mar y una tortuga se lo robó; cuando ella lo quiso

Another argument presented by Del Busto would be the legend of Uho, which this author knows through Campbell (1987: 203), who comments on a version collected by Metraux, but adds things that the text does not say. Fortunately, I have read both versions (Metraux 1940: 373-374. and Englert [1936] 2020: 203-211). Englert's version is more complete than the former. The plot is that a girl named Uho took off her belt to bathe in the sea, and a turtle stole it from her. When she wanted it back, the turtle took advantage

recuperar, la tortuga aprovechó y se la llevó a otra tierra, donde Uho se desposó con un joven llamado Mahuna Ta Raá, con quien tuvo una criatura. Uho, sin embargo, era infeliz y quería dejar la tierra oscura de su marido, por su patria luminosa. Uho le pide a una tortuga que la regrese, pero el quelonio le dice que cómo le va a pagar y ella le ofrece su vagina, a lo que el animal accede. Uho retorna y se reencuentra con su familia. Al comienzo, no la reconoce ni su propio padre. En un día de celebración en Vinapú, a Uho se le aparece un pájaro que era su hija (en Metraux) y su hijo (en Englert). En esta última versión se infiere que Uho es viuda.

Quien dice que Uho viaja a las tierras donde nace el sol es Campbell (1987: 203). Eso no está en ninguna de las dos versiones. No lo recogen ni Englert ni Metraux. En la misma página, la afirmación de que Mahuna Ta Raá evoca «a los hijos del sol» es también de Campbell, llamando la atención que este investigador señale aquello de que Uho es viuda, porque eso no está en la versión de Metraux, que supuestamente es la que utiliza. Si este relato estuviese vinculado con los incas, sorprende que el dato de la celebración en Vinapú —vestigio incaico— no sea tenido en cuenta. Finalmente, hay un detalle pasado por alto. Englert relata que la tortuga condujo a Uho a Hiva, lo cual Metraux no menciona. Ya vimos que el concepto de *hiva* se relacionaba con nociones como ‘costado’, ‘lejos’, ‘extranjero’ o ‘diferente’ (Mosblech 1843: 24, Dordillon 1857: 68). Uho fue llevada lejos a un país extranjero, pero no se puede determinar adónde, porque *hiva* valía tanto para costado derecho o izquierdo. No creo que este relato aporte nada al viaje de Túpac Yupanqui, como sí lo hacen los restos incaicos de Vinapú.

of her and took her to another land, where Uho married a young man named Mahuna Ta Raá, with whom she had a child. Uho, however, was unhappy and wanted to leave her husband’s dark land for her bright homeland. Uho asks a turtle to take her back, but the chelonian tells her how he will pay her, and she offers him her vagina, which the animal agrees to. Uho returns and is reunited with her family. At first, not even her father recognizes her. On a day of celebration in Vinapu, a bird appears to Uho. That bird was her daughter (in Metraux) and her son (in Englert). In the latter version it is concluded that Uho is a widow.

Campbell (1987: 203) is who says Uho travels to the lands where the sun rises. This is not in either version. Neither Englert nor Metraux include it. On the same page, the assertion that Mahuna Ta Raá evokes «the children of the sun» also belongs to Campbell. It is rare that this scholar points out that Uho is a widow since this is not in Metraux’s version, which he claims to use. If this story is related to the Incas, it is surprising the celebration in Vinapu —Inca vestige— is not considered. Finally, there is an overlooked detail. Englert reports that the tortoise led Uho to Hiva, which Metraux does not mention. We have already seen that the concept of *hiva* is related to concepts such as ‘side’, ‘far’, ‘strange’, or ‘other’ (Mosblech 1843: 24, Dordillon 1857: 68). Uho was taken far away to a foreign land, which cannot be determined where because *hiva* applied to either the right or left flank. I do not believe this account adds anything to Túpac Yupanqui’s journey, but the Inca remains of Vinapu do.

En cuanto a la ruta de retorno, Del Busto ([2000] 2019: 103, 106) menciona un viaje hacia el sur de Pascua para ingresar a la corriente peruana, juzgando que el punto en el que se avistaría la costa estaría entre Tarapacá e Ica, conforme a noticias como las de Pedro Pizarro o del indio Chepo. Esta hipótesis basada en la experiencia marinera del historiador Del Busto se confirma por las simulaciones de navegación por computadora. En efecto, las simulaciones computarizadas de naves navegando desde la isla de Pascua a América arrojan que el cien por ciento de los viajes llegarían a América en cualquier mes del año (Fitzpatrick & Callaghan 2009: 217). Estos mismos datos explican el fracaso de Éric de Bisschop para llegar a América desde Tahití, toda vez que en noviembre —mes en el que dicho explorador partió— el cero por ciento de las simulaciones alcanzaron la costa americana desde las Tuamotu, que están próximas al punto de partida del fallecido aventurero francés.

Una vez que se arribó a la costa americana —en cualquier punto— la navegación de sur a norte es más bien sencilla, pues goza del favor de la corriente. De hecho, hay evidencias de la interacción de los pueblos del Pacífico americano; particularmente, entre el mochica y el mapuche. Díaz Fernández (1992: 198-200) postula posibles préstamos entre ambas lenguas. Hovdhaugen (2000: 133-138), por su parte, plantea un préstamo del mapuche al mochica. Se trata del verbo irregular: *amoch* o *amochich* ‘vamos nosotros’, cuyo único uso es como imperativo de primera persona plural. Hovdhaugen se basa en tres hechos:

- 1) La existencia de un verbo regular mochica *tæc* ‘ir’.
- 2) El morfema *-ich* ~ *-chi* refiere a la primera persona plural solo en este caso.

As for the return route, Del Busto ([2000] 2019: 103, 106) mentions a voyage south of Pascua to enter the Peruvian current, judging the point where the coast would be sighted would be between Tarapaca and Ica by reports such as those of Pedro Pizarro or Chepo. This hypothesis, based on the seafaring experience of the historian Del Busto, is confirmed by computer navigation simulations. Indeed, computer simulations of ships sailing from Easter Island to America show that one hundred percent of the voyages would reach America in any given month of the year (Fitzpatrick & Callaghan 2009: 217). The same data explain Eric de Bisschop's failure to reach America from Tahiti since in November, —the month in which this explorer sailed—, zero percent of the simulations reached the American coast from the Tuamotu Islands, which are close to the late French adventurer's point of departure.

Once arrived at the American coast —at any point— navigation from south to north is rather simple since it enjoys the favor of the current. In fact, there is evidence of the interaction between the different people of the American Pacific; particularly, between the Mochica and the Mapuche. Díaz Fernández (1992: 198-200) postulates possible borrowings between the two languages. Hovdhaugen (2000: 133-138), on the other hand, proposes a loan from Mapuche to Mochica. This is the irregular verb: *amoch* or *amochich* ‘let us go’, whose only use is as a first person plural imperative. Hovdhaugen relies on three facts:

- 1) The existence of a regular Mochica verb *tæc* ‘to go’.
- 2) The morpheme *-ich* ~ *-chi* refers to the first person plural only in this case.

3) Fernando de la Carrera (1644) da a *amoch* y *amochich* como equivalentes.

Hovdhaugen señala que la raíz del verbo ‘ir’ en mapuche es *amu-* y que *-chi* es el sufijo de primera persona imperativo: *amuchi* significa ‘voy’. Dicho autor se pregunta si los marineros peruanos habrían escuchado de los mapuches: *amuchi* ¡voy!, que luego tomaron como jerga y le añadieron, opcionalmente, la marca de plural.

Personalmente, puedo aportar otro préstamo más. El término mochica *llómek* ‘lobo de mar cachorro’ (Brüning 2004: 30) se vincula con el mapuche <Lame> ‘lobo chiquito’ (Valdivia 1606: sin numerar). Los atributos de ‘cachorro’ y ‘chiquito’ apuntan a un origen común. La designación mapuche refiere al género *Otaria*: «*l-ame*, s., el lobo marino (*Otaria marina*)» (Augusta 1916: 110). Valdivia (1606: 8) explica la lateral mapuche: «arrimando la punta de la lengua a los dientes». En su edición de 1684, la lateral de <Lame> figura en *cursivas*. Augusta (1903: 1) la representa con puntillito <l·>: «empeliendo (sic) la punta de la lengua hacia los dientes casi cerrados». Esta lateral interdental habría manejado frecuencias semejantes a la palatal mochica, de ahí el nexo con *llómek*.

El mochica también prestó la palabra para el lobo de mar adulto al quechua. Middendorf (1892: 60) designa al lobo de mar como *chommi* y Brüning (2004: 106) como *tšōmi* ~ *tšūmi*. Domingo de Santo Tomás (1560: 71) acoge el préstamo hacia el quechua como *thome*, pues González Holguín (1608: 9) registra las voces quechuas *açuca* o *ccochapuma* como ‘lobo marino’. Así, mochica, quechua y mapuche habrían sido lenguas con algún tipo de contacto en la costa del Pacífico. La arqueología acompaña estos indicios de contactos a larga distancia.

3) Fernando de la Carrera (1644) gives *amoch* and *amochich* as equivalent.

Hovdhaugen points out that the root of the verb ‘to go’ in Mapuche is *amu-*, and that *-chi* is the first person imperative suffix: *amuchi* means ‘I go’. This author wonders if the Peruvian sailors would have heard from the Mapuche: *amuchi* ¡I go! They then took that phrase as slang and added, optionally, the plural mark.

I can contribute another loan. The Mochica term *llómek* ‘sea lion pup’ (Brüning 2004: 30) is related to the Mapuche term <Lame> ‘little sea lion’ (Valdivia 1606: unnumbered). The attributes of ‘pup’ and ‘little’ suggest a common origin. The Mapuche term refers to the genus *Otaria*: «*l-ame*, s., the sea lion (*Otaria marina*)» (Augusta 1916: 110). Valdivia (1606: 8) explains the Mapuche lateral: «bringing the tip of the tongue to the teeth». In his 1684 edition, the lateral of <Lame> is in *italics*. Augusta (1903: 1) presents it with punctuation <l·>: «pushing the tip of the tongue towards the almost closed teeth». This interdental lateral would have handled frequencies similar to the palatal mochica, hence the connection with *llómek*.

The Mochica language also lent the word for the adult sea lion to the Quechua. Middendorf (1892: 60) designates the sea lion as *chommi*, and Brüning (2004: 106) as *tšōmi* ~ *tšūmi*. Domingo de Santo Tomás (1560: 71) reports the borrowing into Quechua as *thome*, as González Holguín (1608: 9) records the Quechua words *açuca* or *ccochapuma* as ‘sea lion’. Thus, Mochica, Quechua, and Mapuche would have been languages with some kind of contact on the Pacific coast. Archaeology accompanies these indications of long-distance contacts. Heyerdahl (1996a:

Heyerdahl (1996a: 35) recalca el hallazgo en Sipán de orfebrería con incrustaciones de lapislázuli, que es una piedra que solo se halla en la costa central de Chile. Heyerdahl (1996b: 264-265), además, destaca el descubrimiento de una figurilla de plata en Túcume idéntica a otra encontrada en Arica.

Para acabar con el retorno del inca, expreso mi respetuosa discrepancia con Del Busto ([2000] 2019: 107, 119), quien planteó que el inca ancló en la costa chimú, de donde habría recogido los metales preciosos. Ciertamente, los metales preciosos eran de lo que hoy es Trujillo, pero el inca no ancló en su viaje de retorno ahí. Ninguna fuente documenta esa parada. Los metales los consiguió después de haber acabado el viaje y los cronistas dan fe de ello.

35) emphasizes the finding at Sipan of gold work inlaid with lapis lazuli, a stone found only on the central coast of Chile. Heyerdahl (1996b: 264-265), in addition, highlights the discovery of a silver figurine in Tucume identical to another found in Arica.

To finish with the return of the Inca, I express my respectful disagreement with Del Busto ([2000] 2019: 107, 119), who posited that the Inca anchored on the Chimu coast, from where he would have collected the precious metals. Certainly, the precious metals were from what is now Trujillo, but the Inca did not anchor on his return journey there. No source documents that stop. He got the metals after finishing the trip, and the chroniclers give faith of it.



Isla de Pascua / Easter Island.



La derrota de los Chimúes

La derrota de los chimúes es clave para entender, al menos, los trofeos incaicos pertenecientes al reino mineral. Sarmiento y Cabello relatan un primer enfrentamiento entre incas y chimos, con ocasión de la conquista de Cajamarca. Sarmiento ([1572] 1960: 243) refiere que los incas se enfrentaron contra Guzmango Cápac, señor de Cajamarca: «El cual apercibió su gente y llamó a otro cinche su tributario, nombrado Chimo Cápac, cinche de los términos donde ahora es la ciudad de Trujillo en los llanos del Pirú». En la crónica de Sarmiento, el chimocápac es totalmente derrotado. Por su parte, Cabello ([1586] 2011: 383) dice: «Chimocapac (que de ordinario tenía gente en campaña) le proveyó de un mediano número de soldados dándoles por capitán un animoso mancebo deudo suyo, que hizo en defensa de los Cajamarcas, suertes maravillosas, mas al cabo fueron vencidos, y la tierra tomada, y Cusmango muerto». El chimocápac, señor de la costa, manda tropas; pero él mismo no participa directamente. En esta primera contienda, Cápac Yupanqui comanda a los incas.

Años después, Túpac Yupanqui asume el control del ejército incaico, produciéndose un nuevo enfrentamiento con los chimos, pues los incas «habían sido molestados muchas veces de los indios yungas, que así llaman a los que habitan en tierras calientes y llanos de este Pirú, porque en el valle de Chimo estaba un importuno contendor de sus designios llamado chimocápac, no menos poderoso en la tierra de los llanos que eran los incas en las tierras serranas» (Cabello [1586] 2011: 385). El resultado de la segunda lucha entre las huestes de Túpac Yupanqui (quien no bajó a la costa) y el chimocápac fue que «las armas de los incas pusieron en rebato a los del ancho y espacioso valle de Chimo y tuvieron atemorizados a sus moradores, y hartos días encerrados detrás de sus empinados paredones» (Cabello [1586] 2011: 386).



6.9

The Defeat of the Chimus

The defeat of the Chimus is the key to understand at least the Inca trophies belonging to the mineral kingdom. Sarmiento and Cabello report a first confrontation between Incas and Chimus on the occasion of the conquest of Cajamarca. Sarmiento ([1572] 1960: 243) reports the Incas confronted Guzmango Capac, lord of Cajamarca: «He prepared his people and called another cinche his tributary, named Chimo Capac, cinche of the lands where now the city of Trujillo is located in the coasts of Piru». In Sarmiento's chronicle, Chimocapac is totally defeated. For his part, Cabello ([1586] 2011: 383) says: «Chimocapac (who usually had men in the field) provided him with a large number of soldiers, giving them as captain a spirited young man, his son-in-law, who defended the Cajamarcas with marvelous luck, but in the end they were defeated, the land was taken, and Cusmango was killed». Chimocapac, the lord of the coast, sent troops but did not participate directly. In this first battle, Capac Yupanqui commanded the Incas.

Years later, Tupac Yupanqui takes control of the Inca army, producing a new confrontation with the Chimus because the Incas «had been bothered many times by the Yungas Indians, so they called those who lived in the hot lands and plains of this Pirú because in the valley of Chimo was an importunate contender of their designs called Chimocapac, no less powerful in the land of the plains than the Incas were in the mountainous lands» (Cabello [1586] 2011: 385). The result of the second battle between the armies of Tupac Yupanqui (who did not go down to the coast) and Chimocapac was that «the Inca's weapons stirred up the people of the wide and spacious valley of Chimo, keeping its inhabitants in fear and locked behind its steep walls for many days» (Cabello [1586] 2011: 386).

Tras el viaje a las islas del poniente, se tienen noticias del retorno del inca al Cuzco: «De donde quiera que el tal viaje hizo Topa Inga y su flota dicen haber venido pujante y vencedor. Y como tal volvió a proseguir su camino para su deseada tierra. Y con el progreso de él hicieron los cuzcos muchas y muy notables correrías, sujetaron los guancavilcas y chonos, y pasaron a Tumbes, y en él, con sudor y expensas de los naturales edificaron una fortaleza y vinieron a Poechos» (Cabello [1586] 2011: 391). De ahí, el inca se dirigió a Cajamarca y mandó a Auqui y Tilca Yupanqui por los llanos, es decir, por la costa del Pacífico (Cabello [1586] 2011: 397). Vale destacar que el personaje de Tilca Yupanqui mencionado por Cabello es el mismo del que Sarmiento dice que fue «general de toda la armada», durante el viaje a las islas del poniente. Los generales incas «llegaron al valle de Chimo, donde hallaron increíble copia de riquezas de oro y plata y piedras de estima. No sabré decir si por amor y amistad o si por ventaja de armas, se les entregó Chimo Cápac; mas dicese que de este viaje lo sacaron consigo de Chimo y lo llevaron a Cajamarca, donde Topa Inga Yupangui y su gente lo estaba esperando» (Cabello [1586] 2011: 398). Este relato es semejante al de Sarmiento ([1572] 1960: 252):

Luego que Topa Inga desembarcó del descubrimiento de las islas, fue a Tumibamba a visitar a su mujer e hijo, y aprestose para irse al Cuzco a ver a su padre, que le dijeron que estaba malo. Y de camino envió gente por los llanos de la mar de hasta Trujillo, llamado Chimo, adonde hallaron grandísima riqueza de oro y plata labrada en varillas y maderos de casas del cinche Chimo Capác, todo lo cual juntaron en Cajamarca. Desde donde Topa Inga Yupangui tomó el camino del Cuzco, adonde llegó habiendo seis años que había salido a esta conquista.

After the voyage to the western islands, there is news of the Inca's return to Cuzco: «Wherever Topa Inga and his fleet made such a voyage, it is said that he returned strong and victorious. And as such, he returned to continue his way to his desired land. And as he went, the Cuzco made many and very remarkable raids, they subdued the Guancavilcas and Chonos, and went to Tumbes, and there, with the sweat and expense of the natives, they built a fortress and came to Poechos» (Cabello [1586] 2011: 391). From there, the Inca went to Cajamarca and sent Auqui and Tilca Yupanqui through the plains, that is, along the Pacific coast (Cabello [1586] 2011: 397). It is worth noting that Tilca Yupanqui mentioned by Cabello is the same of whom Sarmiento says he was «general of the whole army» during the voyage to the western islands. The Inca generals «arrived at the valley of Chimo, where they found an incredible copy of riches of gold and silver and stones of esteem. I will not know how to say whether for love and friendship or the advantage of arms, Chimo Capac was given to them; but it is said that from this journey they took him out of Chimo and brought him to Cajamarca, where Topa Inga Yupangui and his people were waiting for him» (Cabello [1586] 2011: 398). This account is similar to Sarmiento's ([1572] 1960: 252):

After Topa Inga disembarked from the discovery of the islands, he went to Tumibamba to visit his wife and son, and he prepared to go to Cuzco to see his father, who was said to be ill. And on the way he sent people through the plains of the sea to Trujillo, called Chimo, where they found great wealth of gold and silver carved in bars and wood from the houses of Chimo Capac, which they gathered in Cajamarca. From where Topa Inga Yupangui took the road of Cuzco, where he arrived having six years that had left to this conquest.

Cuando Sarmiento y Murúa dicen que el inca trajo oro y —en el caso de Cabello— «mucho oro y plata», este no sería de las islas del poniente, toda vez que en las ínsulas volcánicas del Pacífico no hay dichos metales. Como bien constató la tripulación de Fernández Quirós hacia 1606, en Australia del Espíritu Santo: «no hay oro ni plata» (apud Zaragoza 1876: 346). Las «riquezas de oro y plata y piedras de estima» serían de Trujillo. La mención a las «piedras de estima» también recuerda a Joan de Santa Cruz Pachacuti ([1613] 1993: 222) cuando dice que el inca vuelve: «con gran suma y máquina de oro y plata y umiña», significando *umiña* ‘esmeralda’, una piedra de estima. ¿Por qué entonces la confusión? Los cronistas relatan lo que les habían contado ancianos a quienes les narraron los hechos. Quizás los informantes primigenios supieron de los trofeos porque vieron entrar al inca a la ciudad del Cuzco junto con ellos, sin tener la certeza del lugar exacto de dónde los obtuvo.

When Sarmiento and Murua say the Inca brought gold and, in the case of Cabello, «much gold and silver», it would not be from the western islands since there are no such metals in the volcanic islands of the Pacific. As the crew of Fernandez Quiros found around 1606, in Australia del Espíritu Santo: «there is neither gold nor silver» (apud Zaragoza 1876: 346). The «riches of gold and silver and stones of esteem» would come from Trujillo. The mention of the «stones of esteem» also recalls Joan de Santa Cruz Pachacuti ([1613] 1993: 222) when he says the Inca returns: «with great sum and machine of gold and silver and umiña», meaning *umiña* ‘emerald’, a stone of esteem. So why the confusion? The chroniclers tell what they have been told by elders to whom they have passed on the facts. Perhaps the original informants knew about the trophies because they saw the Inca enter the city of Cuzco with them, without having the certainty of the exact place where he obtained them.

6.10

La entrada al Cusco

La entrada al Cuzco, tal como es narrada, permitirá entender la naturaleza de los trofeos. El cronista don Pedro Sarmiento de Gamboa ([1572] 1960: 252), justamente, rinde el servicio de vincular el acto triunfal del retorno a casa, con los preciados trofeos: «Entró Topa Inga Yupangui en el Cuzco con el mayor, más solemne y más rico triunfo que jamás inga había entrado en la Casa del Sol, trayendo muchas diversidades de gentes, extrañezas de animales, innumerable suma de riquezas y toda la gente muy rica». Cabello Valboa ([1586] 2011: 398) ofrece un relato similar: «Entró Topa Inga Yupangui en su deseada patria con el más rico y soberbio triunfo que jamás antes había entrado príncipe de su linaje, porque demás de la infinita cantidad de oro, plata, vajillas y joyas que traía, fueron tantas y tan varias las naciones de gentes que consigo llevó sujetas y para triunfar de ellas, que hizo estar envidioso a su padre». Cabello no presta atención a los restos de animales, como lo hace Sarmiento; mas sí añade (Cabello [1586] 2011: 399):

Del oro [y plata] que Topa Inga trujo este viaje, mandó hacer Inga Yupangui la estatua del Sol y la de Ticci Viracocha y la de Mama Ocllo Inga Illo, y también se hizo la cinta de oro que estaba en Curicancha, y quedó otra mucha hacienda en erario o depósito público con que se hizo el Cuzco tan rico como después lo hallaron nuestros españoles.

Cuando Topa Inga (= Túpac Yupanqui) lleva el oro y la plata al Cuzco, es su padre Inga Yupangui (= Pachacútec), quien utiliza los metales para hacer estatuas o adornar el templo del Coricancha. Recuérdese que Topa Inga no es aún un inca, sino un auqui (una especie de príncipe), mientras que Inga Yupangui es el soberano inca. De ahí su capacidad para disponer a voluntad de los trofeos de su hijo. La enorme cantidad de oro causa escepticismo sobre la hipótesis de la silla de tumbaga que se comentará más adelante.



6.10

The Entrance to Cuzco

The entrance to Cuzco, as it is narrated, will allow us to understand the nature of the trophies. The chronicler Pedro Sarmiento de Gamboa ([1572] 1960: 252), rightly, renders the service of linking the triumphal act of returning home, with the precious trophies: «Topa Inga Yupangui entered Cuzco with the greatest, most solemn, and richest triumph that Inga had ever entered the House of the Sun, bringing many diversities of people, the strangeness of animals, innumerable sum of riches and all the people very rich». Cabello Valboa ([1586] 2011: 398) offers a similar account: «Topa Inga Yupangui entered his desired homeland with the richest and most magnificent triumph that a prince of his lineage had ever before entered because, in addition to the infinite amount of gold, silver, crockery, and jewels that he brought, there were so many nations of people that he brought with him subject and to triumph over them, that he made his father envious». Cabello does not pay attention to the remains of animals, as Sarmiento does; but he does add (Cabello [1586] 2011: 399):

From the gold and silver that Topa Inga brought on this trip, Inga Yupangui ordered the statue of the Sun and that of Ticci Viracocha and that of Mama Ocllo Inga Illo to be made, and also the ribbon of gold that was in Curicanha was made, and there remained much other property in the treasury or public deposit with which Cuzco was made as rich as later our Spaniards found it.

When Topa Inga (= Tupac Yupanqui) takes the gold and silver to Cuzco, it is his father Inga Yupangui (= Pachacutec) who uses the metals to make statues or decorate the temple of the Coricancha. Remember that Topa Inga is not yet an Inca, but an auqui (a kind of prince), while Inga Yupangui is the Inca ruler. Hence, his ability to dispose of his son's trophies at will. The enormous amount of gold gives rise to skepticism about the hypothesis of the tumbaga chair, which will be discussed later.

6.11

La naturaleza de los trofeos

La naturaleza de los trofeos será abordada no solo a partir de lo dicho sobre el viaje, sino también considerando lo declarado por los cronistas sobre la entrada al Cuzco. El orden en la exposición es el siguiente: 1) restos orgánicos, 2) seres humanos, 3) metales y 4) gemas. Sobre el primer punto, Sarmiento dice que eran «un pellejo y quijada de caballo». Para Cabello eran «cueros de animales como caballos». Murúa señala «cueros de caballo y cabezas y huesos». Pachacuti menciona una «uallina» o ballena. Ningún destino postulado posee equinos. En consecuencia, la alusión a caballos sería por simple analogía. Cabello acierta al decir que los restos eran «como caballos». La divergencia entre el cronista Pachacuti y los autores españoles sobre la especie llevada como trofeo inclina a pensar en que se quiso mostrar los huesos y cueros de un animal desconocido para los cuzqueños, pero sin ningún rigor taxonómico. Lo que se quería era causar sorpresa, mediante «extrañezas de animales», como las llama Sarmiento de Gamboa. Concuerdo con la propuesta hecha por José Antonio del Busto ([2000] 2019: 118) en el sentido de que sería el cráneo, el esqueleto y los huesos de un lobo de mar: «Para un conocedor es imposible confundir un lobo de mar con un caballo; pero para un neófito ajeno a la fauna marina, el cuero y las osamentas de un pinnípedo le puede parecer los de ungulado». A esto habría que sumar las osamentas de ballena —mentadas por Joan de Santa Cruz Pachacuti—, las cuales completarían el elenco de las «extrañezas de animales».

Respecto de los negros que habría traído Túpac Yupanqui, se han planteado desde individuos de origen melanesio (Busto 2019: 65, 111-112), hasta monos (Riva-Agüero [1937] 1966: 323). Mi propuesta más bien busca explicar este «trofeo» en la polisemia de la palabra quechua *yana* que significa tanto ‘negro’ como ‘paje o criado en general’ (Santo Tomás 1560: 140r.). El relato de Urco Guaranga o de los otros informantes habría sido en quechua. En virtud de ello, cuando se utilizó la palabra *yana* en su acepción de ‘criado’ se tradujo al castellano por la otra acepción de ‘negro’ con todas las connotaciones que vienen aparejadas con tal acepción.



6.11

The Nature of the Trophies

The nature of the trophies will be approached not only from what has been said about the journey but also considering what has been declared by the chroniclers about the entrance to Cuzco. The order in the exposition is the following: 1) organic remains, 2) human beings, 3) metals, and 4) gems. First, Sarmiento says they were «a horse skin and jawbone». For Cabello, they were «animal skins like horses». Murua points to «horse hides and heads and bones». Pachacuti mentions an «uallina» or whale. No postulated destination has horses. Consequently, the allusion to horses would be by simple analogy. Cabello was right when he said the remains were «like horses». The divergence between the chronicler Pachacuti and the Spanish authors on the species taken as a trophy leads to the assumption that they wanted to show the bones and skins of an animal unknown to the Cuzqueños but without any taxonomic rigor. The idea was to create surprise through what Sarmiento de Gamboa calls «animal strangeness». I agree with José Antonio del Busto ([2000] 2019: 118) in the sense that it would be the skull, skeleton, and bones of a sea lion: «To a connoisseur, it is impossible to mistake a sea lion for a horse; but to a novice, unfamiliar with marine fauna, the skin, and bones of a pinniped may appear to be those of an ungulate». We should add the whale bones—mentioned by Joan de Santa Cruz Pachacuti—, which would complete the list of «animal strangeness».

Regarding the black people that Tupac Yupanqui would have brought with him, individuals of Melanesian origin (Busto 2019: 65, 111-112) have been proposed, as well as monkeys (Riva-Agüero [1937] 1966: 323). My proposal seeks to explain this «trophy» in the polysemy of the Quechua word *yana*, which means ‘black’ and ‘page or servant in general’ (Santo Tomas 1560: 140r.). The account of Urco Guaranga or the other informants would have been in Quechua. As a result, when the word *yana* was used in its meaning of ‘servant,’ it was translated into Castilian with the other meaning of ‘black,’ with all the connotations that come with such a meaning.

Como bien apunta Vargas Llosa (1990: 6): «Al traducirse en palabras, los hechos sufren una profunda modificación». Esta hipótesis aclara por qué Cabello Valboa habla de «indios prisioneros». El mismo autor no restringe tales prisioneros a una raza o grupo humano, cuando dice que «fueron tantas y tan varias las naciones de gentes que consigo llevó sujetas y para triunfar de ellas». Sobre esto, Sarmiento da la misma información, cuando asevera que se trajo «muchas diversidades de gentes». La propuesta léxica evita postular la necesaria presencia de melanesios, ya sea en la Polinesia o en Panamá.

Sobre la polisemia de *yana* como ‘siervo’ o ‘negro’, existen varias hipótesis. Cronológicamente, la primera se debería al influjo español, en el que los africanos subsaharianos se asumirían cromáticamente como ‘negros’ y ocupacionalmente como ‘siervos’. Domingo de Santo Tomás (1560: 76, 78r., 82, 96r.) refleja esto en su *Lexicón*:

paje	<i>yananc</i>
siervo	<i>yananc</i>
mozo de servicio	<i>yananc</i>
paje de mandados	<i>yanancona</i>
negro	<i>yana runa</i>
moza de servicio	<i>yana guarme</i>
negra de Guinea	<i>yana guarme</i>

En quechua, *yana* es ‘negro/a’ y *yananc* es ‘su negro’. A este valor literal se le suma ‘paje’, ‘siervo’ o ‘mozo de servicio’. *Runa* es ‘hombre’ y *guarme* ‘mujer’. Literalmente, *yana runa* es ‘hombre negro’ y *yana guarme* ‘mujer negra’ (y no ‘negra de Guinea’). El nombrar el topónimo africano *Guinea* —desconocido en tiempos precolombinos— prueba la influencia hispana en dicha

As Vargas Llosa (1990: 6) rightly points out: «When translated into words, the facts undergo a profound change». This hypothesis explains why Cabello Valboa speaks of «Indian prisoners». The same author does not limit these captives to one race or human group when he says: «There were so many and so many nations of people that he took with him to subjugate them and to triumph over them». In this sense, Sarmiento gives the same information when he says the Inca brought «many different peoples». The lexical proposal avoids postulating the necessary presence of Melanesians, either in Polynesia or Panama.

There are several hypotheses regarding the polysemy of *yana* as ‘servant’ or ‘black’. Chronologically, the first would be due to Spanish influence, in which sub-Saharan Africans were assumed to be chromatically ‘blacks’ and occupationally ‘servants’. Domingo de Santo Tomás (1560: 76, 78r., 82, 96r.) reflects this in his lexicon:

page	<i>yananc</i>
servant	<i>yananc</i>
cabin boy	<i>yananc</i>
courier	<i>yanancona</i>
black	<i>yana runa</i>
service girl	<i>yana guarme</i>
Guinean black	<i>yana guarme</i>

In Quechua, *yana* is ‘black’ and *yananc* is ‘his black’. To this literal value is added ‘page’, ‘servant’, or ‘cabin boy’. *Runa* is ‘man’ and *guarme* is ‘woman’. Literally, *yana runa* is a ‘black man’ and *yana guarme* a ‘black woman’ (and not ‘Guinea black’). The naming of the African toponym *Guinea* —unknown in pre-Columbian times—

equivalencia semántica. El doble valor de *yana guarme* como ‘negra de Guinea’ y ‘moza de servicio’ indica cómo a una raza se le asigna una ocupación forzosa. Santo Tomás ofrece la palabra *yanancona* ‘paje de mandados’ en singular, que prueba que el sufijo *-cona* no tendría un valor de plural en tal contexto.

Sarmiento de Gamboa emplea dos nombres quechuas para los sirvientes, donde aparece la raíz *yana* ‘negro’: *yanacona* y *yanayaco*. Según Sarmiento ([1572] 1960: 256), Topa Cápac nombra *yanaconas* a los nuevos sirvientes con los que quiere derrocar a su hermano Topa Inga Yupangui, quien finalmente lo mata. Luego de esta traición, Topa Inga Yupangui castiga a quienes participaron en la intentona contra su régimen y llega hasta el pueblo de «Yanayaco, que quiere decir “agua negra”», donde desata una matanza, que se detiene por pedido de su mujer, quien solicita a los sobrevivientes para su «cámara de criados». El inca ordena que «todos los perdonados se llamasen yanayacos» (Sarmiento [1572] 1960: 256). *Yanayaco* significa ‘agua negra’, debido al río Yanayaco. Este nombre no tendría ningún influjo hispano, por ser una descripción.

Ahora, ¿qué significa *yanacona*? Actualmente, *yana* es ‘negro’ y *-cona* es el plural. Hoy *yanacona* equivale a ‘negros’; pero, en el siglo XVI, Sarmiento de Gamboa ([1572] 1960: 210) explica que *-cona* poseía un valor temporal: *cinchicon* quiere decir ‘ahora valiente’, es decir, ‘ahora, mientras dura la guerra, serás nuestro valiente y después no’. El arcaico sufijo <*cona* ~ *cuna*> se vincula con la actual forma libre *kunan* ‘ahora’⁵ (Cusihuamán 1976: 67). Consecuentemente, *yanacona* sería ‘ahora negro’ o ‘ahora,

proves the Hispanic influence on such a semantic equivalence. The double value of *yana guarme* as ‘Guinea black’ and ‘service girl’ indicates how a race is assigned a forced occupation. Santo Tomás offers the word *yanancona* ‘courier’ in the singular, which proves that the suffix *-cona* would not have a plural value in such a context.

Sarmiento de Gamboa uses two Quechua names for the servants in which the root *yana* ‘black’ appears: *yanacona* and *yanayaco*. According to Sarmiento ([1572] 1960: 256), Topa Capac calls the new servants *yanaconas*, with whom he tries to overthrow his brother Topa Inga Yupangui, who finally kills him. After this betrayal, Topa Inga Yupangui punishes those who participated in the attempt against his regime and arrives at the city of «Yanayaco», which means ‘black water’, where he unleashes a slaughter that is stopped at the request of his wife, who asks the survivors for her «cabin boys». The Inca ordered that «all those pardoned shall be called Yanayacos» (Sarmiento [1572] 1960: 256). *Yanayaco* means ‘black water’ because of the Yanayaco River. This name would not have any Hispanic influence since it is a description.

So what does *yanacona* mean? Nowadays, *yana* is ‘black’, and *-cona* is the plural. Today, *yanacona* is equivalent to ‘blacks’; but in the sixteenth century, Sarmiento de Gamboa ([1572] 1960: 210) explains that *-cona* had a temporal value: *cinchicon* means ‘now brave’, that is, ‘now, while the war lasts, you will be our brave, and then not’. The archaic suffix <*cona* ~ *cuna*> is related to the present free form *kunan* ‘now’ (Cusihuamán 1976: 67). Consequently, *yanacona* would be ‘now black’ or ‘now, while the service lasts, you will be our black and then not’. Thus, the

⁵ El uso de este antiguo morfema se verifica también en la frase: *Campa mana, pucula tucuy huambracuna*, cuya glosa es «vosotros no me haréis guerra, porque sois todos muchachos *agora*» (Cieza [1554] 1880: 257-258).

mientras dura el servicio, serás nuestro negro y después no'. Así, la persona trabajará, temporalmente, como los negros. Otras perífrasis pertinentes serían 'ahora siervo' o 'ahora, mientras dura el servicio, serás nuestro siervo y después no'. Los servicios temporales en el incanato eran comunes. El neologismo *yanacona* describe ese antiguo tipo de servicios, pero acuñado con impronta española por la doble acepción de *yana* como 'negro' y 'siervo'. Si se hubiese desconocido a los subsaharianos (como era el caso incaico), las acepciones sorprenderían por la distancia semántica entre 'negro' y 'siervo'. Por tanto, Sarmiento de Gamboa emplea un término quechua con influencia hispana y lo pone, anacrónicamente, en la boca de Topa Cápac. A fin de cuentas, ese era el quechua de sus informantes. El servicio temporal existía cuando Topa Cápac vivía, pero el neologismo con influjo hispano *yanacona*, documentado por López de Gómara (1552: lxxxx r.), no ha de haber existido. Con el tiempo, el carácter temporal del *yanacona* se hizo permanente.

Por su parte, los *yanayacos* son posteriores a la muerte de Topa Cápac. El cronista postoledano Miguel Cabello Valboa ([1586] 2011: 415) trae una hipótesis diferente:

Y porque el lugar donde este general indulto se ganó y concedió se llamaba Yanayaco, todos los allí perdonados se llamaron de tal nombre, de manera que fue su nombre de los aplicados para servicio particular y casero *Yanayaco cona*. Y después, para acomodar mejor a la lengua un vocablo tan derramado y largo, sincopáronlo, quitándole de en medio aquella dicción *yaco*, y así los tales servidores que no están sujetos a visitas, sino que tienen a cargo el ministerio de las haciendas de sus señores son llamados *yanacona*.

person will temporarily work like the blacks. Other relevant periphrases would be 'now servant' or 'now, while the service lasts, you will be our servant and then not'. Temporary service was common among the Incas. The neologism *yanacona* describes this ancient type of service, but it was coined with Spanish influence by the double meaning of *yana* as 'black' and 'servant'. If the sub-Saharan had been unknown (as was the case with the Incas), the meanings would be surprising because of the semantic distance between 'negro' and 'servant'. Therefore, Sarmiento de Gamboa uses a Quechua term with Hispanic influence and anachronistically puts it in the mouth of Topa Capac. After all, it was the Quechua of his informants. The temporary service existed during Topa Capac's lifetime, but the Hispanic-influenced neologism *yanacona* documented by López de Gómara (1552: lxxxx r.) must not have existed. In time, the temporary nature of the *yanacona* became permanent.

The Yanayacos, for their part, came after Topa Capac's death. The post-Toledo chronicler Miguel Cabello Valboa ([1586] 2011: 415) presents a different hypothesis:

And because the place where this general pardon was won and granted was called Yanayaco, all those pardoned there were called by that name so that their name was *Yanayaco cona*. And later, to better adapt to the language a word so spilled and long, they shortened it, removing from the middle that diction *yaco*, and so, those servants who are not subject to visits, but who are in charge of the ministry of the estates of their lords are called *yanacona*.

En la cita, la palabra *ministerio* se usa castizamente como ‘servicio’. Según esto, el hápax *yanayacocona* se simplificó como *yanacona*. A diferencia de Sarmiento, Cabello no da el sentido de *-cona*, basándose solo en las semejanzas entre *yanacona* y *yanayaco*. Aplicando el antiguo valor temporal de *-cona*, se obtiene **yanayacocona* ‘ahora agua negra’ o ‘ahora, mientras dura el servicio, serás nuestra agua negra y después no’. La extrapolación no funciona, por absurda. El servicio de estos traidores no era temporal, ni todos los *yanaconas* (trabajadores temporales) eran traidores. El hecho de que Cabello Valboa retrotraiga su «explicación» a una época prehispánica no implica que sea real. Más bien, es una hipótesis *ad hoc* para dos signos similares en forma y contenido.

Cabello intenta explicar *a posteriori* la polisemia de *yana*, como si fuese plenamente andina (si supuestamente *yanacona* surge de *yanayacocona*, el núcleo *yana* comparte su origen y eso es polisemia). Sea como fuere, la polisemia de *yana* (no solo ‘negro’, sino también ‘siervo’) aclara que los negros (o más bien siervos) traídos como trofeos no tenían por qué gozar de ningún atributo cromático o dérmico especial ni debían venir de la lejana Melanesia, pues «fueron tantas y tan varias las naciones de gentes que consigo llevó sujetas y para triunfar de ellas». No hubo un solo grupo humano, sino «muchas diversidades de gentes». Dentro de esa diversidad humana —conformada por individuos de todos los pueblos sometidos por el inca— bien podría haber «gente amulatada», como la que halló Álvaro de Mendaña en su primer viaje hacia 1568 (apud Zaragoza 1876: 2), sin ser el único grupo humano. Esto incrementa la verosimilitud del relato.

In the quotation, the word *ministry* is used as ‘service’. Accordingly, the hapax *yanayacocona* was simplified to *yanacona*. Unlike Sarmiento, Cabello does not give the meaning of *-cona*, relying only on the similarities between *yanacona* and *yanayaco*. Applying the old temporal value of *-cona*, one gets **yanayacocona* ‘now black water’ or ‘now, as long as the service lasts, you will be our black water and then not’. The extrapolation does not work because it is absurd. The service of these traitors was not temporary, nor were all the *yanaconas* (temporary workers) traitors. The fact that Cabello Valboa takes his «explanation» back to pre-Hispanic times does not mean it is true. Rather, it is an *ad hoc* hypothesis for two signs similar in form and content.

A posteriori, Cabello tries to explain the polysemy of *yana* as if it were entirely Andean (if *yanacona* supposedly comes from *yanayacocona*, the core *yana* shares its origin, and that is polysemy). The polysemy of *yana* (not only ‘black’ but also ‘servant’) makes it clear that the blacks (or rather servants) brought back as trophies did not necessarily have to have any special chromatic or dermal characteristics, nor did they have to come from Melanesia since «there were so many and so many nations of people that he brought with him to subjugate them and to triumph over them». There was no unique human group, but «many diversities of peoples». Within this human diversity —constituted by individuals from all the peoples subjugated by the Inca—, there could well be «people like mulatto» such as those found by Alvaro de Mendaña in his first journey around 1568 (apud Zaragoza 1876: 2), without being the only human group. This increases the veracity of the story.

Por lo que hace a los metales, oro y plata, ya se adelantó la procedencia de los mismos, a propósito de la derrota de los chimúes. No había minas de metales preciosos en las islas volcánicas del Pacífico. Tampoco su comercio y desarrollo material en el siglo xv habría permitido la acumulación de cantidades significativas de tales metales. Ninguna de las islas que los estudiosos han postulado como posible destino del inca posee oro o plata. Lo que los cronistas relatan es lo que les contaron algunos ancianos, a los que a su vez se les refirió la historia. Según parece, los testigos presenciales vieron llegar los trofeos al Cuzco y pensaron que todo procedía de las islas. No obstante, el cuestionar un aspecto del relato no entraña su completa negación.

Ahora, cuando se desarrolló el punto sobre los chimúes y sus metales nada se dijo sobre la silla de latón a la que los cronistas hispanos aluden. Sobre el particular, la explicación de Del Busto (2019: 120) es que la «silla de latón» sería de tumbaga, una aleación de oro con cobre. Mi hipótesis difiere de la de este autor. La abundancia de oro traída al Cuzco hace poco creíble el recurso a la tumbaga. Se habría postulado una silla de latón, no por carencia de oro, sino para evitar ser víctima de los interlocutores inmediatos del relato, que sin duda habrían demandado el paradero de tal silla áurea. Es más, Urco Guaranga únicamente reconoce guardar el «pellejo y quijada de caballo», sin hacerse cargo de los metales; mientras que Murúa transmite un mensaje muy conveniente para quien lo narra: «Todos estos trofeos se entiende quemaron después Quesques y Chalco Chuma, capitanes de Atahualpa, cuando tomaron al Cuzco, haciendo preso a Huáscar Inga».

As for the gold and silver, the origin of these metals has already been mentioned in connection with the defeat of the Chimú. There were no precious metal mines in the volcanic islands of the Pacific. Nor would their trade and material development in the fifteenth century have allowed them to accumulate significant quantities of such metals. None of the islands that scholars have postulated as possible destinations for the Inca possessed gold or silver. What the chroniclers tell is what they were told by some elders, who in turn were told the story. It seems the eyewitnesses saw the trophies arrive in Cuzco and thought everything came from the islands. Questioning one aspect of the story does not mean denying it altogether.

When the point about the Chimus and their metals was developed, nothing was said about the brass chair to which the Hispanic chroniclers allude. On this matter, the explanation of Del Busto (2019: 120) is that the «brass chair» would be made out of tumbaga, an alloy of gold with copper. My hypothesis differs from that of the author. The abundance of gold brought to Cuzco makes the use of tumbaga incredible. A brass chair would have been postulated, not for lack of gold, but to avoid falling victim to the immediate interlocutors of the story, who would undoubtedly have demanded the whereabouts of such a golden chair. Moreover, Urco Guaranga recognizes only to keep the «skin and jaw of the horse», without taking charge of the metals, while Murúa transmits a very convenient message for the one who narrates it: «All these trophies are understood later burned Quesques and Chalco Chuma, captains of Atahualpa, when they took Cuzco, making prisoner Huascar Inga».

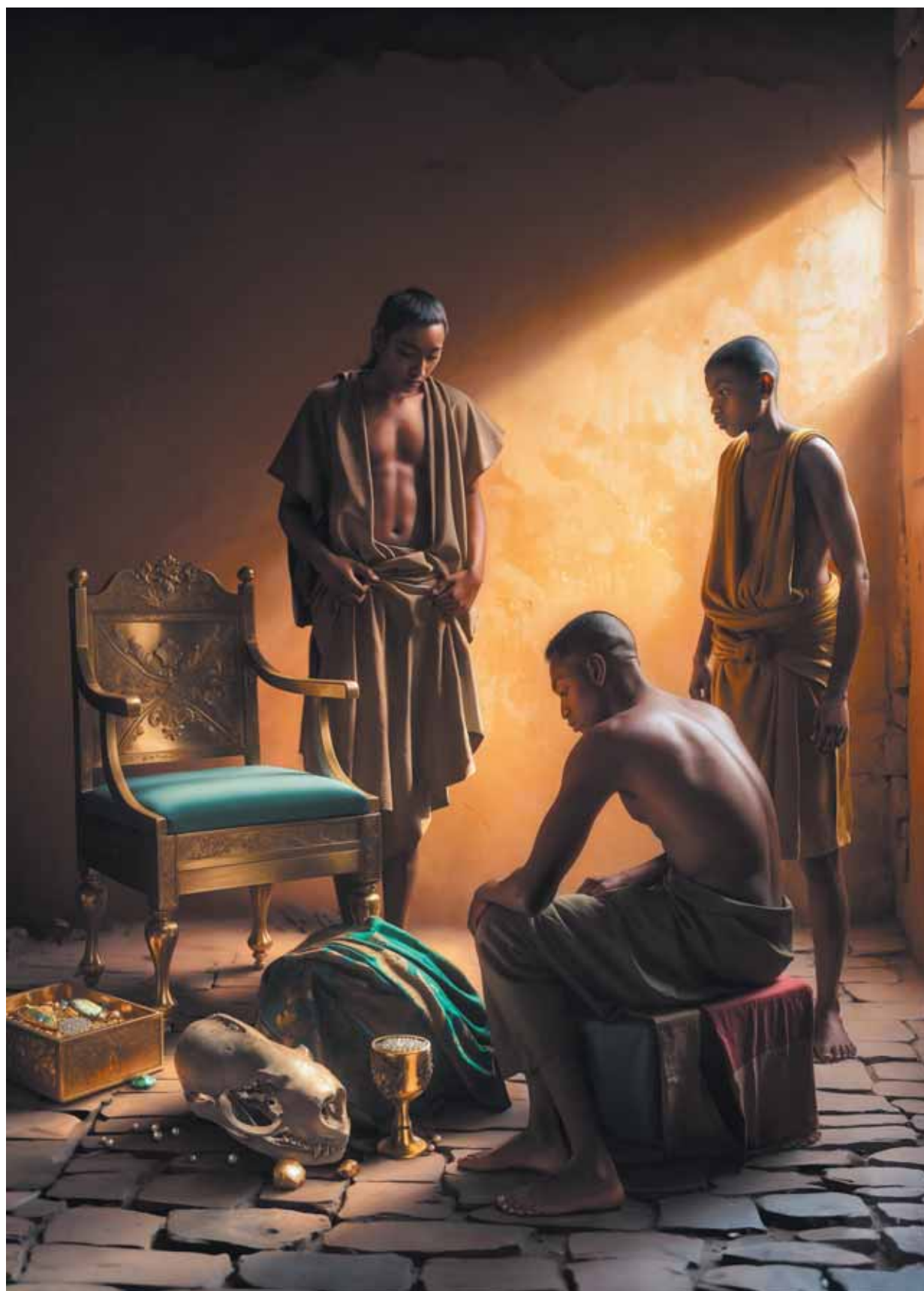


Ilustración 4: Trofeos del inca. Elaborada por Marco Morales Flores para EY.

Illustration 4: Inca's Trophies. Drawing by Marco Morales Flores for EY.

La idea sobre una silla que era más bien de oro que de latón presupone la existencia, al menos, de una silla áurea traída desde donde se asentaban los chimúes. Es preciso probar tal existencia. El secretario de Pizarro, Pedro Sancho de la Hoz ([1534] 1555: 398 r.), menciona que dos españoles trajeron el oro del Cuzco detallando:

arrivaron di lì a dieci o dodici giorni i duo spagnoli che portavan l'oro del Cusco, et incontanente si fonde una parte d'esso, perché erano pezzi minuti & molto fini, & ascese alla somma di cinquecento et tante verghe d'oro, levate da certe muraglie della casa del Cusco, & le più piccole verghe pesavano quattro o cinque libbre l'una, & altre piastre dieci o dodici libbre con le quali erano coperti tutti i muri di quel tempio: portarono anco una sedia di finissimo oro fatto alla foggia di uno scabello, che pesò diciottomila pesi (...)

arribaron de allí a diez o doce días, los dos españoles que portaban el oro del Cuzco, e incontinentemente se funde parte de él, porque eran piezas diminutas y muy finas, y ascendió a la suma de quinientas y tantas varas de oro, tomadas de ciertas murallas de la casa del Cuzco, y las varas más pequeñas pesaban cuatro o cinco libras cada una, y otras planchas pesaban diez o doce libras, con las cuales se cubrieron todos los muros de aquel templo: Trajeron también una silla de oro finísimo hecho en forma de escabel, que pesaba dieciocho mil pesos (...)

La cita de Sancho de la Hoz está en italiano, porque el manuscrito se perdió y solo queda la traducción publicada por Ramusio. Los metales traídos por el inca venían de los chimúes. Eso incluye la silla. Cabello Valboa ([1586] 2011: 399) señalaba que el oro traído por Túpac Yupanqui dio a parar al Coricancha. Las piezas áureas del templo

The idea of a chair made of gold rather than brass presupposes at least the existence of a golden chair brought from the place where the Chimues settled. It is necessary to prove its existence. Pizarro's secretary, Pedro Sancho de la Hoz ([1534] 1555: 398 r.), mentions that two Spaniards brought the gold from Cuzco in detail:

arrivaron di lì a dieci o dodici giorni i duo spagnoli che portavan l'oro del Cusco, et incontanente si fonde una parte d'esso, perché erano pezzi minuti & molto fini, & ascese alla somma di cinquecento et tante verghe d'oro, levate da certe muraglie della casa del Cusco, & le più piccole verghe pesavano quattro o cinque libbre l'una, & altre piastre dieci o dodici libbre con le quali erano coperti tutti i muri di quel tempio: portarono anco una sedia di finissimo oro fatto alla foggia di uno scabello, che pesò diciottomila pesi (...)

Arriving from there ten or twelve days later, the two Spaniards who carried the gold from Cuzco immediately melted part of it because they were tiny and very fine pieces. All amounted to five hundred and so many bars of gold, taken from the walls of the house of Cuzco. The small bars weighed four or five pounds each, and other plates weighed ten or twelve pounds, with which all the walls of that temple were covered. They also brought a chair of fine gold, made in the shape of a stool, which weighed eighteen thousand pesos (...).

Sancho de la Hoz' quotation is in Italian because the manuscript was lost, and only the translation published by Ramusio remains. The metals brought by the Incas came from the Chimú. This includes the chair. Cabello Valboa ([1586] 2011: 399) pointed out that the gold brought by Túpac Yupanqui ended up in the Coricancha. The gold pieces from

mencionadas por Pedro Sancho de la Hoz conformarían «la cinta de oro que estaba en el Curicancha, y quedó otra mucha hacienda en erario o depósito público con que se hizo el Cuzco tan rico como después lo hallaron nuestros españoles» (Cabello Valboa [1586] 2011: 399). Es probable que la supuesta silla de latón sea, en realidad, la silla de oro extraída —según Sancho de la Hoz— por los españoles. Esta hipótesis se basa, primero, en la identificación entre el templo del que habla Sancho de la Hoz y el templo del Coricancha mencionado por Cabello de Valboa, por la coincidente descripción de piezas de oro; segundo, en la salvaguarda cumplida por el Coricancha del oro trujillano, el cual conformaba parte de los trofeos de Túpac Yupanqui; tercero, en el acceso al oro de los españoles, en ambas crónicas. La silla mencionada por Sancho de la Hoz habría sido sustraída por los hispanos en 1533 y cuando Urco Guaranga cuenta la historia en 1566 (Buse 1967: 236), desconoce su paradero. La discrepancia entre el latón y el oro se debería al temor a la tortura de los informantes andinos frente a los eventuales demandantes hispanos de la silla áurea. Es creíble que un español del siglo xvi habría estado dispuesto a coaccionar a su prójimo, mediante torturas, por una cantidad significativa de oro.

Por lo que toca a las gemas (esmeraldas y perlas) de las que habla Joan de Santa Cruz Pachacuti, estas podrían haber sido encontradas en las costas de Manta, donde la presencia de Túpac Yupanqui está documentada, así que este tipo de trofeo no supone ningún arcano para el investigador. Parte de las «piedras de estima» también pudieron venir del valle de Chimo, actual Trujillo.

the temple mentioned by Pedro Sancho de la Hoz would make up «the ribbon of gold that was in the Curicancha, and another great treasure remained in the treasury or public deposit with which Cuzco was made as rich as our Spaniards later found it» (Cabello Valboa [1586] 2011: 399). The supposed brass chair is likely to be the gold chair that the Spaniards extracted —according to Sancho de la Hoz—. This hypothesis is based, first, on the identification between the temple mentioned by Sancho de la Hoz and the temple of the Coricancha mentioned by Cabello de Valboa due to the coincidence in the description of the gold pieces; second, on the fact that the Coricancha kept the gold of Trujillo, which was part of Tupac Yupanqui's trophies; third, on the access to the gold by the Spaniards, mentioned in both chronicles. The chair mentioned by Sancho de la Hoz would have been stolen by the Spaniards in 1533, and when Urco Guaranga tells the story in 1566 (Buse 1967: 236), he does not know its whereabouts. The discrepancy between brass and gold is due to the fear of torture of Andean informants in the face of possible Hispanic claimants to the golden chair. It is credible that a sixteenth-century Spaniard would have been willing to torture his fellow man for a significant amount of gold.

As for the gems (emeralds and pearls) mentioned by Joan de Santa Cruz Pachacuti, they could have been found on the coast of Manta, where Tupac Yupanqui's presence is documented, so this type of trophy is not a mystery to the researcher. Some of the «stones of esteem» could also have come from the valley of Chimo, now Trujillo.

6.12

La narración de Urco Guaranga y demás ancianos

La narración de Urco Guaranga y demás ancianos a Sarmiento de Gamboa se debe haber producido en 1566 (Buse 1967: 236), porque tal cronista manejaba esa información durante la primera expedición de Álvaro de Mendaña; mientras que el viaje del inca habría acaecido en 1465 (Busto 2006: 73). Alrededor de un siglo separa uno y otro evento. Entre los diversos cronistas y el inca están —en primer lugar— los testigos presenciales, que probablemente solo vieron la entrada al Cuzco, y —en segundo lugar— aquellos a quienes se les transmitió esta información, los cuales son los informantes de los cronistas de los siglos XVI y XVII. La distancia temporal y la percepción solo de la entrada triunfal explican la creencia de que el oro, la plata, las piedras preciosas y las perlas vinieron de las islas. Asimismo, los restos de animales bien podrían ser de las costas americanas. En cuanto a los prisioneros, estos eran de distintos grupos étnicos sometidos por los conquistadores incas.

En esta sección, con todo, deseo preguntar qué motivación existe tras este relato y qué hay detrás de los trofeos del inca. Vargas Llosa (1990: 5) plantea la inconformidad como premisa para la creación de las ficciones. Sin embargo, la inconformidad es motor no solo de la Literatura, sino también de la Historia. Un discurso persuasivo puede conspirar contra la delimitación entre ficción y realidad, siendo las crónicas de Indias un género paradigmático, en el que tal frontera no es evidente. Así pues, ¿qué inconformidad late en la narración (histórica o literaria) de Urco Guaranga y de los otros informantes antiguos? El relato de Túpac Yupanqui muestra a un inca triunfador y capaz de llevar a cabo las hazañas que realizaban quienes detentaban el poder (los españoles) al momento de la enunciación: viajes a largas distancias,



6.12

Urco Guaranga and Other Elders’ Narration

The narration of Urco Guaranga and other elders to Sarmiento de Gamboa must have taken place in 1566 (Buse 1967: 236) since this chronicler had already dealt with this information during the first expedition of Alvaro de Mendaña, while the Inca’s journey would have happened in 1465 (Busto 2006: 73). About a century separates one event from the other. Between the different chroniclers and the Inca, there are—in the first place—the eyewitnesses, who probably only saw the entrance to Cuzco, and—in the second place—those to whom this information was transmitted, who are the informants of the chroniclers of the sixteenth and seventeenth centuries. The distance in time and the perception only of the triumphal entry explain the belief that the gold, silver, precious stones, and pearls came from the islands. Likewise, the animal remains would come from the American coasts. As for the prisoners, they came from different ethnic groups that had been subjugated by the Inca conquerors.

In this section, however, I would like to ask what is the motivation behind this story and what is behind the Inca trophies. Vargas Llosa (1990: 5) proposes nonconformity as a premise for the fictional creation. Nonconformity, however, is the driving force not only of literature but also of history. A persuasive discourse can conspire against the demarcation between fiction and reality since the chronicles of the Indies are a paradigmatic genre in which such a demarcation is not evident. So, what is the nonconformity in the narrative (historical or literary) of Urco Guaranga and the other ancient informants? Tupac Yupanqui’s story shows a triumphant Inca capable of accomplishing the feats that those in power (the Spaniards) were doing at the time of the enunciation: traveling long distances, possessing wealth, and meeting

posesión de riquezas, encuentros con seres desconocidos, diferentes, lejanos, exóticos. El mensaje es que eso que el hispano hace, nosotros ya lo hicimos. Somos tan buenos como él, e incluso mejores, porque lo hicimos antes. La narración muestra la añoranza por una etapa previa en la que el mando estaba del lado inca.

El papel que juegan los trofeos es el de conectar el discurso con el mundo, dando pruebas de que lo que se dice es real. Que los incas traían las novedades de sus conquistas no genera dudas. ¿Por qué no lo habrían hecho? La divergencia entre los cronistas españoles y el cronista indio respecto de las osamentas como de caballo o de ballena indica que, en efecto, se exhibían los hallazgos extraños. Traer metales preciosos o gemas tampoco tendría por qué ser excepcional. Ostentar las riquezas siempre será un medio para demostrar el ingenio y la fuerza que se tuvieron para conseguirlas. En la misma dirección apunta el control sobre otros seres humanos: los hombres «negros» que en realidad eran «indios prisioneros», que quedaron ocultos en la polisemia de los signos. Tras el relato y sus trofeos que lo conectan con el mundo, está el deseo de mostrar el poder del que efectivamente se gozó. Vargas Llosa (1990: 8) apunta: «Una ficción lograda encarna la subjetividad de una época». Yo estaría de acuerdo con esta aserción si, en vez de *ficción*, se hablase de discurso en general. Al desnudar los motivos tras la narración sobre el viaje de Túpac Yupanqui, ¿es posible negar que este sucediera? Mi respuesta es que no. Uno puede inventar una historia para sentirse orgulloso de ella, pero también puede apelar a un recuerdo de un hecho real (en todo o en parte). No todo lo que es motivo de orgullo tiene que partir de una mentira. No siempre es fácil delimitar la ficción de la realidad.

unknown, different, distant, exotic beings. The message is that what the Spaniards were doing, we have already done it. We are as good as they are, and even better because we have done it before. The narrative shows nostalgia for an earlier stage when the command was on the side of the Incas.

The role of the trophies is to connect the discourse to the world, to prove that what was said was real. There is no doubt that the Incas brought back the trophies of their conquests. Why wouldn't they? The discrepancy between the Spanish and Indian chroniclers regarding the bones of horses and whales is indicative of the strange discoveries exhibited. Bringing back precious metals or gems should not be unusual either. The display of wealth will always demonstrate the cleverness and strength required to obtain it. In the same way, the control over other people: the «black» men who were really «Indian captives» hidden in the polysemy of signs. Behind the trophies that connect history to the world is the desire to show the power exercised. Vargas Llosa (1990: 8) observes: «A successful fiction embodies the subjectivity of an epoch». I would agree with this assertion if one is talking about discourse in general, not just fiction. By revealing the motives behind the narration of Túpac Yupanqui's journey, can we deny that it happened? My answer is no. You can invent a story to be proud of, but you can also appeal to the memory of an event (in whole or in part). Not everything that is a source of pride has to be based on a lie. It is not always easy to separate fiction from reality.





Moai en la Isla de Pascua, Chile, Sudamérica.
Moai on Easter Island, Chile, South America.
Fotógrafo | Photographer: MarcvanKessel / Shutterstock



CONCLUSIONES

En esta sección, anotaré algunas conclusiones que son consecuencia de lo que se ha hallado a lo largo de la investigación. El repaso de la bibliografía permite saber que la práctica del calafateo de las balsas no era desconocida por los antiguos americanos, lo cual habría evitado problemas como los de Vital Alsar o Kitín Muñoz, con los parásitos de los materiales orgánicos. En esa línea, el texto de Sarmiento establece que las islas visitadas eran las de los mercaderes y no otras. Eso descarta todas aquellas ínsulas donde no ha habido población permanente. Así se enfocó la búsqueda, exclusivamente, en las islas del poniente habitadas. El repaso bibliográfico —particularmente la obra de William Willis— también permitió saber que para tomar la corriente peruana que lleva la balsa hacia el oeste, es preciso navegar, aproximadamente, a cinco grados de la latitud sur, a la altura de Paita. Cualquiera que fuese el punto de partida, se tuvo que llegar hasta el grado cinco de la latitud meridional para navegar hacia el oeste: de América a Oceanía.

Este trabajo se diferencia de los demás por poner énfasis tanto en la precuela, como en la secuela del viaje. Así, se postuló que los mercaderes habrían llegado a América por la contracorriente ecuatorial que viaja de oeste a este. El retorno se debe haber dado por la corriente ecuatorial sur, desde donde habría llegado el camote a Oceanía, siglos antes de la aventura de Túpac Yupanqui, quien no fue su difusor por el mundo oceánico. El estudio de las corrientes que en su día aportó Del Busto se ve confirmado por las simulaciones computacionales, por ejemplo, de Montenegro *et al.*, que además se correlacionan con los hechos: la fuerza de la corriente hacia las Marquesas transportó a Álvaro de Mendaña y a Kitín Muñoz a dicho archipiélago.

En esta obra se ha planteado que el inca contó con el concurso de los mercaderes, ganando destrezas y conocimientos marinos, como los que muestra Joseph de Andía. Más importantes que las naves polinesias era el recurso humano. Este debe haber estado presente durante la ida, la navegación entre las islas y el retorno. Los prisioneros del inca habrían cumplido la función de guías para el retorno.

El proceso psicológico que motivó al inca tras escuchar a los mercaderes —vencida la desconfianza en ellos— habría sido similar al que experimentaron todos aquellos exploradores que hasta hoy siguen el ejemplo de Thor Heyerdahl. El deseo de vivir aventuras ajenas en carne propia es el mismo, hoy como ayer.

CONCLUSIONS

In this section, I will write down some conclusions that are a consequence of what has been found throughout the research. The review of the bibliography lets us know that the practice of caulking the rafts was not unknown to the ancient Americans, which would have avoided problems like those of Vital Alsar or Kitín Muñoz, with parasites of organic materials. In this sense, Sarmiento's text establishes that the islands visited were those of the traders and not others. This excludes all the islands where there was no permanent population. Thus, the search was focused exclusively on the inhabited western islands. The bibliographical research—especially the work of William Willis—also informed us that to take the Peruvian current that drives the raft to the west, it is necessary to navigate approximately at five degrees south latitude, at the height of Paita. No matter where one starts from, one has to reach the fifth degree of south latitude to go west: from America to Oceania.

This work differs from the others in that it emphasizes the antecedent and the sequel of the voyage. Thus, it was postulated that the traders would have arrived in the Americas by the equatorial countercurrent, which runs from west to east. The return must have been through the southern equatorial current, from which the sweet potato would have reached Oceania centuries before the adventure of Tupac Yupanqui, who was not its disseminator throughout the Oceanic world. The study of the currents contributed by Del Busto is confirmed by computer simulations, for example, by Montenegro *et al.*, which also correlate with the facts: the force of the current towards the Marquesas transported Alvaro de Mendaña and Kitín Muñoz to that archipelago.

In this work, it has been suggested that the Incas counted with the help of the merchants, acquiring skills and seafaring knowledge, as shown by Joseph de Andia. More important than the Polynesian ships was the human resources. It had to be present during the voyage, the navigation between the islands, and the return. The captives of the Incas would have fulfilled the function of guides for the return.

The psychological process that motivated the Inca, after listening to the traders,—to overcome his mistrust of them—would have been similar to that experienced by all those explorers who, to this day, follow the example of Thor Heyerdahl. The desire to experience other people's adventures in the flesh is the same today as yesterday.

Thor Heyerdahl, William Willis, Éric de Bisschop, Carlos Caravedo Arca o Vital Alsar demuestran que el agua y los alimentos se pueden conseguir durante la travesía y que las balsas poseen la capacidad para una navegación prolongada. Estos aventureros, a su vez, prueban que la travesía de América a Oceanía dura alrededor de tres meses, lo que está en línea con las crónicas que indican una duración entre nueve y doce meses.

Esta investigación ha hecho una búsqueda exhaustiva del personaje de Tupa: Eyriaud des Vergnes (1877), Aylic Marin (1888), Alfred Testard de Marans (1889), Louis Rollin (1929), Auguste Charles Eugène Caillot (1910, 1932), Frederick William Christian (1924), Honoré Laval (1938) o Peter Henry Buck (1938) —entre otros autores— nos han revelado las andanzas de Tupa por las Marquesas y las Gambier. En diversas narraciones, Tupa es o bien un dios castigador, o bien un caudillo civilizador. De los relatos en los que Tupa es un caudillo, hay uno que permite correlacionarlo con Túpac Yupanqui. En los demás, Tupa es o un humano deificado o un caudillo polinesio que rendía culto al dios Tu. Por tanto, la correspondencia al cien por ciento de Tupa con Túpac Yupanqui es falsa. La identificación de Tupa con Túpac Yupanqui sería similar a la practicada entre los españoles y Huiracocha (o Quetzalcóatl).

Las islas a las que arribó el inca seguirían el coincidente orden de su mención por los cronistas: Auachumbi y Niñachumbe (Sarmiento), Hagua Chumbi y Nina Chumbi (Cabello), Hahua Chumpi y Nina Chumpi (Murúa), Aba Chumbi y Nina Chumbi (nietos de Túpac Yupanqui). La primera isla de los comerciantes fue Auachumbi ~ Hagua Chumbi ~ Hahua Chumpi ~ Aba Chumbi. Esta ínsula mantendría proximidad a la corriente marina que va de la Polinesia a América. Las simulaciones computarizadas de corrientes, efectuadas por Montenegro *et al.*, plantean una alta probabilidad de llegar a las Marquesas desde el Perú. Las Marquesas cumplen con esta condición geográfica, además de provenir de ahí las noticias más tempranas de Tupa, concretamente, en Nuku Hiva. Es probable que Túpac Yupanqui haya seguido el teatro de operaciones de su antecesor Tupa, con el que una tradición lo ha confundido. Un rastro de la visita sería el sistema mnemotécnico de cordones de nudos en las Marquesas que recuerda a los quipus andinos, según Steinen.

La segunda isla, Nina Chumbi, en la Polinesia oriental sería Mangareva, en el archipiélago de las Gambier, que está ligada culturalmente con las Marquesas, según Emory. De Mangareva es el relato de Christian, en el que se puede identificar a Tupa con Túpac Yupanqui: hombre rojo, venido del este, en una flota de balsas. Estas balsas —a diferencia de la típica nave polinesia— se encontraban en uso en Mangareva, como lo prueba el facsímil que reproduce Smith. Un emblema de la realeza era una faja, en Mangareva. La familia de Tupa ostentaba como símbolo el *maro kura* ‘faja roja’ y *Nina chumpi* significa ‘faja de fuego’.

Thor Heyerdahl, William Willis, Eric de Bisschop, Carlos Caravedo Arca, or Vital Alsar prove that water and food can be obtained during the voyage and that the rafts can navigate for long journeys. In turn, these adventurers prove that the crossing from America to Oceania takes about three months, in accordance with the chronicles, which indicate a duration of between nine and twelve months.

This research has resulted in an exhaustive search for the character of Tupa: Eyriaud des Vergnes (1877), Aylic Marin (1888), Alfred Testard de Marans (1889), Louis Rollin (1929), Auguste Charles Eugène Caillot (1910, 1932), Frederick William Christian (1924), Honoré Laval (1938) or Peter Henry Buck (1938) —among other authors— have revealed to us Tupa's wanderings through the Marquesas and the Gambier. In different accounts, Tupa is either a punishing god or a civilizing warlord. Of the stories in which Tupa is a warlord, there is one that allows us to correlate him with Tupac Yupanqui. In the others, Tupa is either a deified human or a Polynesian warlord who worshipped the god Tu. Therefore, the one hundred percent correspondence of Tupa with Tupac Yupanqui is false. Identifying Tupa with Tupac Yupanqui would be similar to identifying the Spaniards with Huiracocha (or Quetzalcoatl).

The islands where the Inca arrived would follow the order mentioned by the chroniclers: Auachumbi and Niñachumbe (Sarmiento), Hagua Chumbi and Nina Chumbi (Cabello), Hahua Chumpi and Nina Chumpi (Murua), Aba Chumbi and Nina Chumbi (Tupac Yupanqui's grandchildren). The first island of the traders was Auachumbi ~ Hagua Chumbi ~ Hahua Chumpi ~ Aba Chumbi. This island would remain close to the ocean current from Polynesia to America. Computer simulations of currents by Montenegro *et al.* suggest a high probability of reaching the Marquesas from Peru. The Marquesas fulfill this geographic condition, in addition to the fact that the earliest reports of Tupa come from there, specifically from Nuku Hiva. Tupac Yupanqui probably followed the theater of operations of his predecessor Tupa, with whom a tradition confused him. A trace of the visit would be the mnemonic system of knotted cords in the Marquesas, which, according to Steinen, is reminiscent of the Andean quipus.

The second island, Nina Chumbi, in eastern Polynesia would be Mangareva, in the Gambier archipelago, which Emory says is culturally related to the Marquesas. From Mangareva comes Christian's account, in which Tupa can be identified with Tupac Yupanqui, a red man from the east in a fleet of rafts. Those rafts — as opposed to the typical Polynesian vessel— were used at Mangareva, as the facsimile reproduced by Smith shows. An emblem of royalty at Mangareva was a belt. Tupa's family flaunted the *maro kura* 'red belt' as a symbol, and *Nina chumpi* means 'fire belt'.

El retorno a América se produce a través de Pascua. Este trabajo excluye a la isla de Pascua como una de las islas de los mercaderes, porque no formaba parte de ninguna ruta comercial, por su aislamiento y su escasa población. Más bien, entre las Marquesas y las Gambier se hallan todas las islas de las Tuamotu e incluso es posible acceder a las islas de la Sociedad y a las Australes (Rurutu y Tupai), donde también hay noticias de los hombres rojos venidos de América.

Dos argumentos sustentan el paso de Túpac Yupanqui por la isla de Pascua en su retorno a América. El primero es la presencia de los restos de Vinapú, que poseen la impronta incaica, como bien lo señala Del Busto. El segundo es la certeza en el arribo de cualquier embarcación (sin importar el mes del año) desde Pascua a América, con base en las simulaciones computacionales de Fitzpatrick & Callaghan.

Aquí se discrepa de Del Busto, quien planteó que en el viaje de vuelta el inca habría anclado en la costa chimú para recoger oro. Más bien, con apoyo en los cronistas, el oro habría sido tomado por los generales incas un año después del retorno. Para analizar lo que tiene que ver con los trofeos, se ha tenido en consideración la secuela de la travesía, en la que los cronistas narran el ingreso al Cuzco. Es desde ese momento que los testigos —anteriores a quienes narraron esta historia a los españoles— pudieron ver los trofeos juntos. Los restos orgánicos como de caballo eran en realidad osamentas y pieles de mamíferos marinos como lobos de mar o ballenas. El oro, la plata y algunas piedras preciosas eran de los chimús. Las perlas pudieron ser de Manta o de Oceanía. Los hombres negros eran en realidad prisioneros de distintas razas, habiendo una confusión entre las dos acepciones de la palabra quechua *yana* que significa tanto ‘negro’, como ‘siervo’.

Finalmente, la motivación de quienes narraron esta historia es mostrar con añoranza a un inca triunfador, que ostenta hazañas semejantes a las de los españoles: travesías ultramarinas, posesión de riquezas, hallazgo de seres desconocidos (humanos o no). Tras el relato y sus trofeos, late el deseo de manifestar el poder con el que algún día se contó.

The return to America is via Easter Island. This work excludes it as one of the trading islands because it was not part of any trade route due to its isolation and sparse population. Rather, between the Marquesas and the Gambier, there are all the islands of the Tuamotu, and it is even possible to reach the Society Islands and the Austral Islands (Rurutu and Tupai), where there is also news of red men coming from America.

Two arguments support Tupac Yupanqui's passage through Easter Island on his return to America. The first is the presence of the remains of Vinapú, which bear the Inca imprint, as Del Busto rightly points out. The second is the certainty of the arrival of any ship (regardless of the month of the year) from Easter Island to America, based on the computer simulations of Fitzpatrick & Callaghan.

I do not agree with Del Busto, who suggested that the Inca would have anchored on the Chimu coast on the return voyage to collect gold. Rather, with the support of the chroniclers, the gold would have been taken by the Inca generals a year after the return. To analyze what has to do with the trophies, we have considered the aftermath of the voyage, in which the chroniclers narrate the entrance to Cuzco. From that moment on, the witnesses —before those who told this story to the Spaniards— were able to see the trophies together. The horse-like organic remains were bones and skins of marine mammals such as sea lions or whales. The gold, silver, and some precious stones were Chimu. The pearls may have come from Manta or Oceania. The black men were captives of various races. There is confusion between the two meanings of the Quechua word *yana*, which means 'black' and 'servant'.

Finally, the motivation of those who told this story is to show with longing a triumphant Inca who can boast of feats similar to those of the Spaniards: overseas voyages, possession of riches, discovery of unknown beings (human or not). Behind the story and its trophies, there is a desire to manifest the power once held by their ancestors.

BIBLIOGRAFÍA | BIBLIOGRAPHY

- ACOSTA, Joseph de
1590 *Historia natvral y moral de las Indias*. Seuilla: En casa de Iuan de Leon.
- AGUERA INFANZÓN, Francisco Antonio
[1770-71] 1986 «Diario de navegación del alferez de fragata y primer piloto de la real Armada don Francisco Antonio Aguera Infanzón», en Francisco Mellén Blanco (ed.): *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua. La expedición española del capitán don Felipe González de Haedo a la isla de David*. Madrid: Biblioteca CEHOPU, 295-336.
- ALARCO LARRABURE, Eugenio
1975 «Sobre la procedencia de Naymlap», en *Dos temas norteños*. Lima: Editorial Ausonia-Talleres Gráficos S.A. 19-27.
- ALBORNOZ, Cristóbal de
[¿1580?] 1967 «Instrucción para descubrir todas las guacas del Pirú y sus camayos y haziendas», en Pierre Duviols (ed.): «Un inédit de Cristóbal de Albornoz: La instrucción para descubrir todas las guacas del Pirú y sus camayos y haziendas». *Journal de la Société des Américanistes*, 56 (1), 17-39.
- ALCEDO, Antonio de
1788 *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América*. Madrid: Imprenta de Manuel González, tomo IV.
- ALQUÍRIDO
1791 «Razón de los efectos que han conducido al puerto del Callao los navíos que se expresarán procedentes de Guayaquil». *Mercurio Peruano*, 22, 208.
- ALSAR, Vital
1978 ¿Por qué imposible? Las Balsas. Barcelona: Editorial Pomaire.

- ALSAR, Vital & Enrique Hank López
1974 *La Balsa. El viaje en balsa más largo de la historia*. Barcelona: Editorial Pomaire.
- ALSEDO Y HERRERA, Dionisio de
1741 *Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos de Guayaquil en la costa de la mar del Sur*. Madrid: Manuel Fernández.
- AMICH, José
[1772] 1925 «Relación del viaje a la isla de Otaheti en la embarcación de guerra La Águila, al comando del capitán de fragata don Domingo Boenechea», en Izaguirre, Bernardino (ed.): *Historia de las misiones franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el oriente del Perú*, 46-61, tomo III.
- ANDERSON, Atholl *et al.*
2016 «Reconsidering Precolumbian Human Colonization in the Galápagos Islands, Republic of Ecuador». *Latin American Antiquity*, 27(2), 169-183.
- ANDÍA Y VARELA, Joseph de
1774 *Relación del viaje hecho a la isla de Amat y sus adyacentes*. Mss. 1999 de la BNE.
- ANELLO OLIVA, Giovanni
[1630] 1998 *Historia del reino y provincias del Perú*. Lima: PUCP.
- ANGRAND, Léonce
1838-1839 *Topographie et mœurs de l'Amérique du Sud. Dessins, croquis et notes manuscrites de Léonce Angrand*. <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525061481/f95.item>>
- ANÓNIMO
1586 *Arte y vocabulario en la lengua general del Perú llamada quichua, y en la española*. Lima: Antonio Ricardo.
- ANÓNIMO = Jesuita anónimo
[1594] 1879 «De las costumbres antiguas de los naturales del Pirú», en Jiménez de la Espada, Marco (ed.): *Tres relaciones de antigüedades peruanas*. Madrid: Ministerio de Fomento, 137-227.
- ANÓNIMO
1964 «U.S. Raftsman, 71, Reaches Australia». *New York Times*, 10/09/1964.
- ANÓNIMO
2007 *Eteroa. Mythes, légendes et traditions d'une île polynésienne*. Trad. del tahitiano al francés, presentación y notas por Michel Brun, prefacio de Edgar Tetahiotupa. París: Gallimard (= Collection L'aube des peuples).

- ARMENGOL VALENZUELA, P.
2018 *Glosario etimológico originario*. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- ARRIAGA, Pablo Joseph de
1621 *Extirpación de la idolatría del Pirú*. Lima: Jerónimo de Contreras.
- AUGUSTA, Félix José de
1903 *Gramática araucana*. Valdivia: Imprenta Central, J. Lampert.
- 1616 *Diccionario araucano-español y español-araucano*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, tomo I.
- BALEATO, Andrés
[1820] 1827 *Monografía de Guayaquil*. Guayaquil: Imprenta de la Nación.
- BALLESTEROS DANIEL, Andrea & Antonio Jaramillo Arango
2022 «Mesoamerican–South American Pre-Columbian Pacific Contacts: Evidence, Objects, and Traditions, 1500 BCE–1532 CE», en Ryan Tucker Jones & Matt K. Matsuda (ed.): *The Cambridge History of the Pacific Ocean*, volumen I, 613-632.
- BENZONI, Girolamo
1565 *La historia del mondo nuovo*. Venetia: Francesco Rampazetto.
- BETANZOS, Juan de
[1551] 2010 *Suma y narración de los incas*. Edición, introducción y notas de María del Carmen Rubio. Lima: UNMSM.
- BISSCHOP, Éric de
1939 *Au delà des horizons lointains. Kaimiloa. D'Honolulu a Cannes par l'Australie et le Cap a bord d'une double pirogue polynésienne*. París: Plon.
- 1959 *Tahiti-Nui by Raft from Tahiti to Chile*. Translated by Edward Young. London: Collins.
- BRÜNING, Hans Heinrich
2004 *Mochica Wörterbuch*. Lima: USMP.
- BUCHWALD, Otto von
1918 «Notas acerca de la arqueología del Guayas». *Boletín de la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos Americanos*, I (3), 237-252.
- BUCK, Peter Henry (= Te Rangi Hiroa)
[1938] 1971 *Ethnology of Mangareva*. New York: Kraus Reprint Co.

BUSE, Hermann

1967 *Los peruanos en Oceanía. Geografía y crónicas del Pacífico. Cuarto centenario del viaje de Álvaro Mendaña a las islas Salomón.* Lima: Talleres Gráficos P. L. Villanueva.

1973 «Época prehistórica», en *Historia marítima del Perú.* Lima: Editorial Ausonia, tomo II, volumen 2.

BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del

1996 *Túpac Yupanqui.* Lima: Editorial Brasa.

[2000] 2019 *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía: Nuku Hiva, Mangareva, Rapa Nui.* 3ª ed. Lima: Ediciones Lux S.A.C.

BYAM, George

1850 *Wanderings in Some of the Western Republics of America.* London: John W. Parker.

BYRON, John

[1768] 1769 *Viage del comandante Byron al rededor del mundo.* Trad. de Casimiro de Ortega. Madrid: Francisco Mariano Nipho.

CABELLO VALBOA, Miguel

[1586] 1840 *Histoire du Pérou.* Edición y traducción de H. Ternaux-Compans. Paris: Arthur Bertrand.

[1586] 1920 *Historia del Perú bajo la dominación de los incas.* Edición de Horacio Urteaga y Carlos A. Romero. Traducción de Delia Rosa Romero. Lima: Imprenta y librería San Martí y Ca.

[1586] 1945 «Miscelánea Antártica», en Jacinto Jijón y Caamaño (ed.): *Obras.* Quito: Editorial Ecuatoriana, 91-443, volumen I.

[1586] 1951 *Miscelánea Antártica. Una historia del Perú antiguo.* Prólogo de Luis E. Valcárcel. Lima: UNMSM.

[1586] 2011 *Miscelánea Antártica.* Edición, introducción y notas de Isaías Lerner. Sevilla: Fundación José Manuel Lara.

CAILLOT, Auguste Charles Eugène

1910 *Histoire de la Polynésie orientale.* París: Ernest Leroux, éditeur.

1932 *Histoire des Religions de l'Archipel Paumotu.* París: Librairie Ernest Leroux.

CALANCHA, Antonio de la

1638 *Coronica moralizada del orden de San Agustín en el Perú.* Barcelona: Pedro Lacavalleria, tomo I.

CALVETE DE LA ESTRELLA, Juan Cristóbal

[1586] 1889 *Rebelión de Pizarro en el Perú y vida de D. Pedro de la Gasca*. Madrid: Imprenta y Fundación de M. Tello, tomo I.

CAMPBELL, Ramón

1987 *La cultura de la Isla de Pascua: mito y realidad*. 2ª ed. Santiago de Chile: Bello.

CARBONELL VÍLCHEZ, Víctor

2006 «Período Intermedio Tardío o Estados regionales», en José Antonio Busto Duthurburu (director de la investigación): *Historia cronológica del Perú*. Lima: Ediciones Copé, 61-68.

CASAS, Bartolomé de las

1876 *Historia de las Indias*. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta, tomo IV.

CHRISTIAN, Frederick William

1924 «Early Maori migrations as evidenced by physical geography and language». *Report of the sixteenth meeting of the Australian Association for the Advancement of Science, Wellington meeting, January 1923*, 523-535.

CIEZA DE LEÓN, Pedro de

1553 *Primera parte de la chronica del Peru*. Sevilla: Martín de Montesdoca.

[1554] 1880 *Segunda parte de la Crónica del Perú, que trata del señorío de los incas Yupanquis y sus grandes hechos y gobernación*. Ed. de Marco Jiménez de la Espada. Madrid: Imprenta de Manuel Ginés Hernández.

[1554] 1987 *Crónica del Perú. Tercera parte*. Edición, prólogo y notas de Francesca Cantù. Lima: PUCP.

[1554] 1994 *Crónica del Perú. Cuarta parte. Guerra de Quito*. Edición, prólogo y notas de Laura Gutiérrez Arbulú. Lima: PUCP, vol. III.

COBO, Bernabé

[1639] 1956 «Fundación de Lima», en Mateos Francisco: *Obras del P. Bernabé Cobo*. Estudio preliminar y edición de Francisco Mateos. Madrid: Ediciones Atlas, 277-460, tomo II.

[1653] 1956 «Historia del Nuevo Mundo», en Mateos Francisco: *Obras del P. Bernabé Cobo*. Estudio preliminar y edición de Francisco Mateos. Madrid: Ediciones Atlas, 7-275, tomo II.

COGGESHALL, George

1858 *Thirty-six Voyages to Various Parts of the World, made between the Years 1799 and 1841*. 3ª ed. New York: Geo P. Putnam.

- COKER, Robert E.
1910 «The Fisheries and the Guano Industry of Peru», *Bulletin of the Bureau of Fisheries*, XXVIII, 335-365.
- CONTE, Éric
2023 *Sur le chemin des étoiles. Navigation traditionnelle et peuplement des îles du Pacifique*. Tahiti: Éditions au vent des îles.
- CÓRDOVA TÁBORI, Lilia
2015 «Expedición peruana Tangaroa: A 50 años de su llegada a la Polinesia». *El Comercio*, 18/11/2015. Revisado el 14/03/24 a las 18:10.
<<https://elcomercio.pe/blog/huellasdigitales/2015/11/expedicion-peruana-tangaroa-a-50-anos-de-su-llegada-a-la-polinesia/#comment-box>>.
- CORNEY, Bolton Glanvill
1917 «Notes on Easter Island». *The Geographical Journal*, 50 (1), 57-68.
- CUMMINS, Thomas & Juan Ossio (curadores)
2019 *Vida y obra fray Martín de Murua*. Lima: EY, Ernst & Young Perú.
- CUSIHUAMÁN G., Antonio
1976 *Diccionario quechua Cuzco-Collao*. Lima: Ministerio de Educación & IEP.
- DANIELSSON, Bengt
1961 *Tahiti Nui*. Milano: Garzanti.
- DAMPIER, William
1697 *A New Voyage Round the World*. Londres: James Knapton.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, Antonio Edmundo
1992 «Contactos del mapudungun con dos lenguas principales del Tawantinsuyu: el quechua y el yunga». *Actas de lengua y literatura mapuche*, 5, 193-201.
- DONNAN, Christopher B.
1990 «En busca de Naylamp: Chotuna, Chornancap y el valle de Lambayeque», en *Lambayeque*. Lima: BCP, 105-136.
- DORDILLON, Ildefonse René
1857 *Essai de grammaire de la langue des îles Marquises*. Valparaíso: Imprimerie du commerce.
- DUMOULIN, Vincendon & G. Desgraz
1843 *Iles Marquises ou Nouka-Hiva. Histoire, Géographie, Mœurs et Considérations Géénérales*. París: Arthus Bertrand.
- EMORY, Kenneth P.
[1939] 1971 *Archaeology of Mangareva and Neighboring Atolls*. New York: Kraus Reprint Co.

ENGLERT, Sebastián

[1936] 2020 *Leyendas de Isla de Pascua*. Rapa Nui: Rapa Nui Press.

ESTETE, Miguel de

[1535] 1924 «Noticia del Perú», en Urteaga, Horacio & Domingo Angulo (eds.): *Historia de los incas y Conquista del Perú*. Lima: Imprenta y librería Sanmartí y Ca., 3-71.

FEBRES, Andrés

1765 *Arte de la lengua general del reino de Chile*. Lima: en la calle de la Encarnación.

FEIJOO, Miguel

1763 *Relación descriptiva de la ciudad y provincia de Truxillo del Perú*. Madrid: Imprenta del Real y Supremo Consejo de las Indias.

FERNÁNDEZ, Diego

1571 *Primera y segunda parte de la Historia del Perú*. Sevilla: en casa de Hernando Díaz.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo

1855 *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra-Firme del mar océano*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, tomo IV.

FITZPATRICK, Scott M. & Richard Callaghan

2009 «Examining dispersal mechanisms for the translocation of chicken (*Gallus gallus*) from Polynesia to South America». *Journal of Archaeological Science*, 36, 214–223.

FRÉZIER, Amédée François

1716 *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chily et du Pérou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714*. Paris: Chez Jean-Geoffroy Nyon, Etienne Ganeau & Jacque Quillau.

GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio

1863 *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro.

GARCILASO DE LA VEGA, Inca

1609 *Primera parte de los comentarios reales*. Lisboa: Pedro Crasbeeck.

GÓNGORA MARMOLEJO, Alonso de

[1575] 1852 «Historia de Chile desde su descubrimiento hasta el año 1575», en *Memorial histórico español: colección de documentos, opúsculos y antigüedades que publica la Real Academia de la Historia*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, tomo IV, 1-324.

GONZÁLEZ HOLGUÍN, Diego

1608 *Vocabulario de la lengua general de todo el Peru llamada lengua Qquichua, o del Inca*. Lima: Francisco del Canto.

GUTIÉRREZ DE SANTA CLARA, Pedro

[1544-8] 1905 *Historia de las guerras civiles del Perú (1544-1548) y de otros sucesos de las Indias*. Madrid: Librería general de Victoriano Suárez, tomo III.

HALL, Basil

1824 *Extracts from a Journal written on the Costas of Chili, Peru, and Mexico in the years 1820, 1821, 1822*. Ediburgh: Archivald Constable and Co. Ediburgh, vol I.

1833 *Fragments of Voyages and Travels*. 2nd and 3rd series. Philadelphia: Edward C. Mielke, vol I.

HEYERDAHL, Thor

[1950] 2002 *La expedición de la Kon-Tiki*. Traducción de Armando Revoredo, 14^a ed. Barcelona: Editorial Juventud.

1952 *American Indians in the Pacific. The Theory behind the Kon-Tiki Expedition*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

[1957] 1983 *Aku-Aku. El secreto de la isla de Pascua*. Traducción de Antonio Ribera. Barcelona: Editorial Juventud.

1996a «Túcume, un Santuario llamado Purgatorio», en Heyerdahl, Thor; Daniel H. Sandweiss & Alfredo Narváez Vargas: *Túcume (= Colección de arte y tesoros del Perú)*. Lima: Banco de Crédito del Perú, 33-53.

1996b «Túcume y la continuidad de la cultura peruana», en Heyerdahl, Thor; Daniel H. Sandweiss & Alfredo Narváez Vargas: *Túcume (= Colección de arte y tesoros del Perú)*. Lima: Banco de Crédito del Perú, 247-277.

1996c *La navegación marítima en el antiguo Perú*. Traducción de Luis E. Vargas y Elia E. Bolaños Altamirano. Lima: Instituto de estudios histórico-marítimos del Perú.

HEYERDAHL, Thor & Arne Skjølsvold

1956 *Archaeological Evidence of Pre-Spanish Visits to the Galápagos Islands*. Salt Lake City, Utah: The Society for American Archaeology.

HORNELL, James

1945 «Was There Pre-Columbian Contact between the People of Oceania and South America?». *The Journal of the Polynesian Society*, 54 (4), 167-191.

- HOVDHAUGEN, Even
2000 «A loanword from Mapudungun in Mochica?», en Wallin, Paul & Helene Martinsson-Wallin (eds.): *Essays in Honour of Arne Skjølsvold 75 Years (= Occasional Papers 5)*. Oslo: Kon-Tiki Museet, 133-138.
- HUMBOLDT, Alexander von
1810 *Vues des cordillères, et monumens des peuples indigènes de l'Amérique*. Paris: F. Schoell.
- HUTCHINSON, Thomas
1873 *Two Years in Peru, with Explorations of its Antiquities*. London: Sampson Low, Marston, Low & Searle, vol. II.
- INGRIS, Eduard & Nina Ingris
1968 *Kantuta in the Wake of the Kon-Tiki (Twice across the Pacific on a Raft)*. California: Ingris Productions.
- IOANNIDIS, Alexander G. et al.
2020 «Native American gene flow into Polynesia predating Easter Island settlement». *Nature* 583, 572-577.
- ITIER, César
2023 *Palabras clave de la sociedad y la cultura incas*. Lima: IFEA & Editorial Comentarios.
- JARAMILLO ARANGO, Antonio
2019 «Navegación indígena en el puerto de Paita. Abasto y contrabando». *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 48 (1), 38-55.

2022 *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
- JETT, Stephen C.
2017 *Ancient Ocean Crossings: Reconsidering the Case for Contacts with the Pre-Columbian Americas*. Tuscaloosa: The University of Alabama Press.
- JIMÉNEZ DE LA ESPADA, Marco
1879 *Tres relaciones de antigüedades peruanas*. Madrid: Ministerio de Fomento.

1892 *Las islas de los Galápagos y otras más a poniente*. Madrid: Imprenta de Fortanet.
- JUAN, Jorge & Antonio de Ulloa
1748 *Relación histórica del viaje a la América meridional*. Madrid: Antonio Marín, tomo I.

KING, Phillip Parker & Robert Fitzroy

1839 *Narrative of the Surveying Voyages of his Majesty's Ships Adventure and Beagle, between the Years 1826 and 1836, describing their examination of the Southern Shores of South America and the Beagle Circumnavigation of the Globe. Appendix to Volume II.* London: Henry Colburn.

LÁNGARA, Cayetano de

[1776] 1925 «Carta relación de la vuelta a Lima del capitán Lángara trayendo a los misioneros Clota y González. Febrero de 1776», en Izaguirre, Bernardino (ed.): *Historia de las misiones franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el oriente del Perú*, 155-159, tomo III.

LANUZA Y SOTELO, Eugenio

[1735-46] 1998 *Viaje ilustrado a los reinos del Perú en el siglo XVIII*. Edición de Antonio Garrido Aranda y Patricio Hidalgo Nuchera. Lima: PUCP.

LARCO HOYLE, Rafael

1948 *Cronología arqueológica del norte del Perú*. Buenos Aires: Sociedad geográfica americana.

LAVAL, Honoré

1938 *Mangareva. L'histoire ancienne d'un peuple polynésien*. Paris: Librairie Orientale Paul Geuthner & Maison des Pères des Sacrés Cœurs.

LEICHT, Hermann

1957 *Indianische Kunst und Kultur. Ein Jahrtausend im Reiche des Mondkults*. Zürich: Orell Füssli Verlag.

LEQUANDA, Joseph Ignacio de

1793 «Conclusión de la Descripción geográfica de la ciudad y partido de Trujillo». *Mercurio Peruano*, 254, 92-99.

LIZÁRRAGA, Reginaldo de

[1605] 2002 *Descripción del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. Edición de Ignacio Ballesteros. Madrid: Dastin.

LÓPEZ, Pero

[1540-70] 1970 «Relación hecha de las tierras, islas, tierra firme del Piru». *Fénix*, 20, 31-73.

LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco

1552 *La historia de las Indias y conquista de México*. Zaragoza: Agustín Millán.

LOTHROP, Samuel Kirkland

1932 «Aboriginal Navigation Off the West Coast of South America». *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 62, 229-256.

- MAC KAY, Martín & Patricia Arana
1999 «Información etnohistórica y evidencias arqueológicas en las islas del litoral peruano: la naturaleza sagrada de las islas». *Bira* 26, 403-416.
- MADOX, Richard
[1582] 1974 *An Elizabethan in 1582: the diary of Richard Madox, Fellow of All Souls*. Londres: Hakluyt Society.
- MARIN, Aylic
1888 *En Océanie*. París: Charles Bayle.
- MARKHAM, Clements (ed.)
1895 «Introduction», en Sarmiento de Gamboa, Pedro: *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan*. Traducción y edición de Clements Markham. Londres: The Hakluyt Society, IX-XXX.
- 1907 *History of the Incas by Pedro Sarmiento de Gamboa and The execution of the Inca Tupac Amaru by Captain Baltasar de Ocampo*. Traducción y edición de Clements Markham. Londres: The Hakluyt Society.
- MARTINSSON-WALLIN, Helene
1999 *Arqueología de la isla de Pascua (Rapa Nui)*. Larvik: The Kon-Tiki Museum, Institute for Pacific Archaeology and Cultural History.
- MAUDE, H. E.
1959 «Spanish discoveries in the Central Pacific. A study in identification», *Journal of the Polynesian Society*, LXVIII, 284-326.
- MCINTYRE, Loren
2000 «Current Affairs». *South American Explorer*, 61, 6-19.
- MEANS, Philip Ainsworth
1942 «Pre-Spanish Navigation Off the Andean Coast». *The American Neptune*, II-2, 107-126.
- MELLÉN BLANCO, Francisco
1986 *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*. Madrid: Biblioteca CEHOPU (Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo).
- 1992 «Un diario inédito sobre la presencia española en Tahití (1774-1775)». *Revista Española del Pacífico*, 2 (2), 109-182.
- METRAUX, Alfred
1940 *Ethnology of Easter Island*. Honolulu: Bernice P. Bishop Museum.

MEYEN, Franz Julius Ferdinand

1834 *Reise um die Erde in den Jahren 1830, 1831 und 1832*. Berlin: in der Sander'schen Buchhandlung.

MEYER, Wilhelm

1893 *Die in der Goettinger Bibliothek erhaltene Geschichte des Inkareiches von Pedro Sarmiento de Gamboa*. Göttingen: Aus den „Nachrichten von der Königlichen Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen“ Nr. 1.

MIDDENDORF, Ernst

1892 *Das Muchik oder die Chimu-Sprache*. (= *Die einheimischen Sprachen Perus*, sechster Band). Leipzig: F. A. Brockhaus.

[1894] 1973 *Perú. Observaciones y estudio del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Lima: UNMSM, tomo II.

MOGROVEJO, Toribio

[1593-1605] 1993 *Libro de visitas de Santo Toribio Mogrovejo*. Introducción, transcripción y notas de José Antonio Benito. Lima: PUCP.

MOLINA, Cristóbal de

2010 *Relación de las fábulas y ritos de los incas*. Madrid: Iberoamericana.

MONLEÓN Y TORRES, Rafael.

1892 «Las embarcaciones americanas en la época del descubrimiento». *El Centenario. Revista Ilustrada* 2, 68-79.

MONTENEGRO, Álvaro; Chris Avis & Andrew Weaver

2008 «Modeling the prehistoric arrival of the sweet potato in Polynesia». *Journal of Archaeological Science*, 35, 355-367.

MORENO-MAYAR, J. Víctor *et al.*

2014 «Genome-wide Ancestry Patterns in Rapanui Suggest Pre-European Admixture with Native Americans». *Current Biology* 24, 2518-2525.

MORRELL, Benjamin

1832 *A Narrative of Four Voyages, to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic Ocean. From the Year 1822 to 1831*. New York: J. & J. Harper.

MOSBLECH, Boniface

1843 *Vocabulaire océanien-français et français-océanien des dialectes parlés aux îles Marquises, Sandwich, Gambier, etc.* París: Jules Renouard et Cie.

MUGABURU, Josephe de & Francisco de Mugaburu

[1640-94] 1935 *Diario de Lima (1640-1694)*. Lima: Concejo Provincial de Lima, tomo II, volumen 2.

- MUÑOZ, Kitín
1990 *La expedición Uru. La leyenda del dios blanco*. Barcelona: Plaza & Janes Editores S.A.
- MURPHY, Robert Cushman
1941 «The Earliest Spanish Advances Southward from Panama along the West Coast of South America». *The Hispanic American Historical Review*, 21 (1), 3-28.
- MURÚA, Martín de
[1615] 2001 *Historia general del Perú*. Edición de Manuel Ballesteros Gaibrois. Madrid: Dastin.
- ORTIZ SOTELO, Jorge
1990 «Embarcaciones aborígenes en el área andina». *Historia y Cultura*, 20, 49-79.
- OTTINO, Paul
1965 *Ethno-histoire de Rangiroa*. Tahiti: Centre Orstom de Papeete.
- PACHACUTI YAMQUI SALCAMAYGUA, Joan de Santa Cruz
[1613] 1993 *Relacion de antigüedades deste reyno del Piru*. Estudio y comentario etnohistórico de Pierre Duviols y estudio y comentario lingüístico de César Itier, Lima: IFEA & CBC.
- PÂRIS, François Edmond
1841 *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens: ou, Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grand Océan et de l'Amérique*. Paris: Arthus Bertrand, Libraire, vol. I y II.
- PETELLA, Giovanni
1889 «La natura e la vita nell'America del Sud». *Rivista Marittima*, xxii (2), 199-216.
- PIZARRO, Pedro
[1571] 1986 *Relación del descubrimiento y conquista de los reinos del Perú*. Edición de Guillermo Lohmann Villena. 2ª ed. Lima: PUCP.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl
1962 *Cronistas del Perú*. Lima: Sanmartí y Cía.
- PORTER, David
[1813] 1971 «Recorrido por la Costa peruana en 1813», en Estuardo Núñez (compilador): *Relación de viajeros*, volumen 1 (= *Colección Documental de la Historia del Perú*, tomo xxvii). Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 39-47.

PRETTY, Francis

[1588] 1890

«The admirable and prosperous Voyage of the Worshipful Master 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», en Edmund Goldsmid (ed.): *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques, and Discoveries of the English Nation*, vol. xvi, 5-117.

PRIETO, Gabriel

2016

«Balsas de totora en la costa norte del Perú: una aproximación etnográfica y arqueológica». *Quingnam*, 2, 141-188.

PUENTE CANDAMO, José Agustín de la

1977

«Independencia 1790 a 1826», en *Historia marítima del Perú*. 3ª ed. Lima: Editorial Ausonia, tomo v, volumen 2.

RADIGUET, Max

1852

«Scènes et croquis de voyage. Les gens de medio pelo et les esclaves au Pérou». *L'Illustration, Journal Universel*, 20, 510, 359-362.

RAIMONDI, Antonio

1942

Notas de viaje para su obra «El Perú». Lima: Imprenta Torres Aguirre, vol. 1º.

RAMOS GAVILÁN, Alonso

[1621] 1976

Historia de Nuestra Señora de Copacabana. Segunda edición completa, según la impresión príncipe de 1621. La Paz: Academia Boliviana de la Historia.

RIVA-AGÜERO, José de la

[1937] 1966

«Civilización tradicional peruana. Época prehispánica», en *Estudios de historia peruana. Las civilizaciones primitivas y el imperio incaico (= Obras completas de José de la Riva-Agüero)*. Lima: PUCP, 171-391, tomo v.

RIVERO, Mariano Eduardo de & Juan Diego de Tschudi

1851

Antigüedades peruanas. Viena: Imprenta imperial de la Corte y el Estado.

RIVET, Paul

[1943] 2002

Los orígenes del hombre americano. Traducción de José Recasens & Carlos Villegas. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.

ROLLIN, Louis

1929

Les Îles Marquises. París: Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales.

ROSALES, Diego de

[1674] 1877

Historia general del reino de Chile. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.

ROSTWOROWSKI DE DIEZ CANSECO, María

- [1953] 2006 «Pachacutec», en *Obras completas* (= *Historia andina* 29). Lima: IEP, tomo IV.
- 1970 «Mercaderes del valle de Chíncha en la época prehispánica: un documento y unos comentarios». *Revista Española de Antropología Americana*, 5, 135-177.
- 1978 *Señoríos indígenas de Lima y Canta* (= *Historia andina* 7). Lima: IEP.
- [1981] 2005 «Recursos naturales renovables y pesca, siglos XVI y XVII», en *Obras completas* (= *Historia andina* 29). Lima: IEP, tomo IV.
- ROWE, John Howland
1948 «The Kingdom of Chimor». *Acta Americana*, 6 (1-2), 26-59.
- 1960 «The Origins of Creator Worship among the Incas», en Diamond, Stanley (ed.): *Culture in History. Essays in Honor of Paul Radin*. New York: Published for Brandeis University by Columbia University Press, 408-429.
- 1985 «Probanza de los incas nietos de conquistadores». *Histórica*, IX, 2, 193-245.
- RUIZ ROMERO, Javier Erison
2022 «El uso de la vela para la navegación prehispánica frente a las costas peruanas y su trascendencia en el mundo andino». *Arqueología y Sociedad*, 36, 111-142.
- RUSCHENBERGER, William Samuel Waithman
1834 *Three years in the Pacific; including notices of Brazil, Chile, Bolivia, and Peru*. Philadelphia: Carey, Lea & Blanchard.
- RUVIÑOS Y ANDRADE, Justo Modesto
[1782] 1936 «Sucesión Chronológica: Ô Serie Historial de Los Curas de Môrrope y Pacôra en la Prov.^a De Lambayeque del Obispâdo de Truxillo Del Perú», en Carlos A. Romero (ed.): «Un manuscrito interesante». *Revista Histórica. Órgano del Instituto histórico del Perú*, x (III), 289-363.
- SAHAGÚN, Bernardino de
[1540-85] 1829 *Historia general de las cosas de Nueva España*. México: Imprenta del ciudadano Alejandro Valdés.
- SALAS GARCÍA, José Antonio
2012 *Etimologías mochicas*. Lima: Academia Peruana de la Lengua.
- 2023 *Historia de las lenguas del antiguo obispado de Trujillo*. Lima: EY, Ernst & Young Perú.
- SALINAS DE LOYOLA, Juan

- [1571] 1885 «Relación de la ciudad de Sant Miguel de Piura», en Marcos Jiménez de la Espada (ed.): *Relaciones geográficas de Indias*. Madrid: Tipografía de Manuel G. Hernández, 225-242, tomo II.
- SÁMANO, Juan de & Francisco de Jerez
[1528] 1937 «La relación Sámano-Xerez», en Porras Barrenechea, Raúl (ed.): *Las relaciones primitivas de la Conquista del Perú*. París: Imprimeries les presses modernes, 63-68.
- SANCHO DE LA HOZ, Pedro
[1534] 1556 «Relazione per sua maestà di quel che nel conquisto & pacificazione di queste provincie della Nuova Castiglia è successo, & della qualità del paese dopo che il capitano Fernando Pizarro si parti & ritornò a sua maestà», en Giovanni Battista Ramusio (ed.): *Terzo volume dell navigazione et viaggi*. Venecia: Stamperia de Giunti.
- SANDWEISS, Daniel
1996 «Antecedentes culturales y prehistoria regional», en Heyerdahl, Thor; Daniel H. Sandweiss & Alfredo Narváez Vargas: *Túcume (= Colección de arte y tesoros del Perú)*. Lima: Banco de Crédito del Perú, 55-81.
- SANTO TOMÁS, Domingo de
1560 *Lexicón, o vocabulario de la lengua general del Perú*. Valladolid: Francisco Fernández Córdoba.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro
[1572] 1960 *Historia índica (= Historia de los Incas)*, en Sáenz de Santa María, Carmelo (ed.): *Obras completas del Inca Garcilaso de la Vega (= Biblioteca de Autores Españoles 135)*. Madrid: Ediciones Atlas, 195-279, tomo IV.
- SAURA, Bruno
2005 «Des Incas en Polynésie? Spéculations occidentales et traditions autochtones de Rurutu d'« hommes rouges » venus de l'Est », en Pierre Vérin & Robert Veccella (eds.): *L'Amérique hispanique et le Pacifique. Hommage à Hugo Neira*. Paris: Karthala, 45-68.
- 2009 Reseña: Anonyme, 2007. *Eteroa. Mythes, légendes et traditions d'une île polynésienne*, Traduit du tahitien, présenté et annoté par Michel Brun, préface d'Edgar Tetahiotupa, Paris, Gallimard, collection L'aube des peuples, 294 p.; 167-172.
- SAVOY, Gene
1974 *On the Trail of the Feathered Serpent*. Indianapolis & New York: The Bobbs-Merrill Company, Inc.
- SHEKHDAR, Jim
2001 *Bold Man of the Sea. My Epic Journey*. London: Coronet Books.

- SHELVOCKE, George
1726 *A Voyage round the World by the way of the Great South Sea*. London: J. Senex.
- SKOTTSBERG, Carl
1956 *The Natural History of Juan Fernandez and Easter Island* (= vol. I *Geography, Geology, Origin Of Island Life*). Upsala: Almqvist & Wiksells Boktryckeri AB.
- SMITH, Percy
1918 «Notes on the Mangareva, or Gambier Group of Island, Eastern Polynesia». *The Journal of the Polynesian Society*, 27, 3(107), 115-131.
- SPILBERGEN, Joris van
1619 *Specvlvm orientalis occidentalisqve Indiæ navigationvm*. Lugduni Batauorum [Leiden]: apud Nicolaum à Geelkercken.
- SQUIER, Ephraim George
1877 *Peru. Incidents of Travel and Exploration in the Land of Incas*. London: Macmillan and Co.
- STEFFEN, Hans
1912 *Anotaciones a la «Historia índica» del capitán Pedro Sarmiento de Gamboa*. Santiago de Chile: Imprenta Cervantes.
- STEINEN, Karl von den
1928 *Die Marquesaner und ihre Kunst* (= *Plastik*). Berlín: Dieter Reimer, Band II.
- STEVENSON, William Bennet
1825 *A Historical and Descriptive Narrative of Twenty Years' Residence in South America*. Londres: Hurst, Robinson, and Co., vol. II.
- STOREY, Alice A., Daniel Quiroz, Nancy Beavan & Elizabeth A. Matisoo-Smith
2011 «Pre-Columbian chickens of the Americas: a critical review of the hypotheses and evidence for their origins». *Rapa Nui Journal*, 25(2), 5-19.
- TAYLOR, Gerald (ed.)
1987 *Ritos y tradiciones de Huarochirí del siglo XVII, manuscrito quechua de comienzos del siglo XVII*. Trad. de Gerald Taylor y estudio biográfico sobre Francisco de Ávila de Antonio Acosta. Lima: IFEA, IEP.
- TESTARD DE MARANS, Alfred
[1889] 2004 *Souvenirs des îles Marquises. Groupe Sud-Est 1887-1888*. Paris: Société des Océanistes.

TORERO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Alfredo

1990 «Procesos lingüísticos e identificación de dioses en los Andes centrales». *Revista Andina*, 8(1), 237-263.

TOVAR CABAÑAS, Rodrigo

2010 «Las posibilidades de la navegación transoceánica antigua. Catálogo de experimentos modernos». *Revista de Historia de América*, 142, 57-88.

TREGEAR, Edward

1899 *A Dictionary of Mangareva (or Gambier Islands)*. Wellington: John Mackay, Government Printing Office.

TRUJILLO, Diego de

[1571] 1970 *Una relación inédita de la Conquista. La crónica de Diego de Trujillo*. 2ª ed. Miraflores: Instituto Raúl Porras Barrenechea.

TSCHUDI, Johann Jakob von

1846 *Peru. Reiseskizzen aus den Jahren 1838 – 1842*. St. Gallen: Verlag von Scheitlin und Zollikofer, erster Band.

1891 «Culturhistorische und Sprachliche. Beiträge zur Kenntniss des Alten Perú», en *Denkschriften der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften* (= *Philosophisch-historische Classe, neununddreissigster Band*). Viena: F. Tempsky, 1-221 (= I. Abhandlung).

UCEDA, Santiago; Miguel Cornejo García & Ana María Hoyle.

1980 *Informes de trabajos de excavación llevados a cabo por el Centro de Investigación y Restauración de Bienes Muebles, La Libertad, en la+ zona: sur I, sector de Chayhuac, Chan Chan. Trazo de la carretera de evitamiento*. La Libertad: Reporte al Instituto Regional de Cultura de La Libertad.

URTEAGA, Horacio

1919 *El Perú. Bocetos históricos. Estudios arqueológicos, tradicionales e histórico-críticos*. Prólogo de Mariano H. Cornejo. Lima: Casa editora E. Rosay.

VALDIVIA, Luis de

1606 *Arte y gramática general de la lengua de Chile, con un vocabulario y confesionario*. Lima: Francisco del Canto.

[1606] 1684 *Arte y gramática general de la lengua que corre en todo el reino de Chile con un vocabulario y confesionario*. 2ª edición. Sevilla: Tomás Lopez de Haro.

VARELA, José; Jerónimo Clota & Narciso González

[1774-75] 1925 «Relación de los principales acaecimientos durante el viaje y permanencia en Otahití», en Izaguirre, Bernardino (ed.): *Historia de las misiones franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el oriente del Perú*, 92-120, tomo III.

- VARGAS LLOSA, Mario
1990 *La verdad de las mentiras*. Barcelona: Seix Barral.
- VARGAS UGARTE, Rubén
1936 «La fecha de la fundación de Trujillo». *Revista histórica. Órgano del Instituto histórico del Perú*, x (II), 229-239.
- VÁZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio
[¿1624?] 1948 *Compendio y descripción de las Indias occidentales*. Transcripción del manuscrito por Charles Upson Clark. Washington: Smithsonian Institution.
- VERGNES, Eyriaud des
1877 *L'Archipel des Iles Marquises*. Paris: Berger-Levrault et C^{ie}.
- WALKER, Taaria
1999 *Mémoires d'avenir d'une île australe*. Haere Po: Tahiti.
- WALPOLE, Frederick
1849 *Four Years in the Pacific in her Majesty's Ship «Collingwood» from 1844 to 1848*. London: Richard Bentley, vol. II.
- WILLIS, William
[1956] 1978 *Solo en mi balsa*. Traducción de Manuel Torrente. Barcelona: Juventud.
- WITKAMP, Pieter Harme
1839 *De Aardbol. Magazijn van hedendaagsche land- en volkenkunde*, 10.
- ZARAGOZA, Justo (ed.)
1876 *Historia del descubrimiento de las regiones austriales*. Madrid: Imprenta de Manuel G. Hernández, tomo I.
- 1880 *Historia del descubrimiento de las regiones austriales*. Madrid: Imprenta de Manuel G. Hernández, tomo II.
- ZÁRATE, Agustín de
1555 *Historia del descubrimiento y conquista del Perú*. Amberes: En casa de Martín Nucio.

LA
HISTORIA
EN EY

Para descargar este libro
puede dirigirse a:
To download this book visit:
ey.com/pe/la-historia-en-ey

