

Proyecciones Andinas en el Pacífico: del pasado al presente. *

Por: Enrique Amayo Zevallos, Ph.D. **

Livre Docente

Profesor de Historia Económica y Relaciones Internacionales Latinoamericanas.

Dirección: Departamento de Economía - Campus de Araraquara
Universidade Estadual Paulista - UNESP
1800-901- CP 174
ARARAQUARA, SP - BRASIL
Tel.: + 55 16 2320 444 Ramal 114; fax: 2320 029
E-MAIL: <eazamayo@fclar.unesp.br>

* Publicado en el libro: **Geopolítica Latinoamericana y del Caribe**. Fondo de Cultura Económica (FCE) - Instituto Panamericano de Geografía e História, México, D.F., 1999. Organizador: Prof. Dr. Leopoldo Zea y Mario Magallón.

** El autor agradece al **Dr. Alfredo Torero**, maestro de la lingüística histórica andina, por sus valiosas sugerencias bibliográficas para este trabajo. Al mismo tiempo dedicamos este artículo, ahora en 1998 cuando en Lisboa el Occidente autocomplacientemente celebra sus 5 siglos de expediciones oceánicas, **a las olvidadas civilizaciones de la América Indígena** que realizaron viajes marítimos transcontinentales desde hace mas de un milenio.

RESUMO

Projeções andinas no Pacífico, do passado ao presente. Examina-se a participação das sociedades andinas, cujo eixo é o Peru, na construção da Bacia do Pacífico como espaço histórico, econômico e social. Há informações que mostram que navegadores andinos, com naves feitas usando técnicas e materiais indígenas, **fizeram viagens transcontinentais antes que os ocidentais.** Examina-se a navegação pré-colombiana dos povos do: **Lago Titicaca, Chimús, “Liga Chinchay” e Incas,** e a pós-colombiana iniciada com as viagens de **Alvaro de Mendanha** desde o **Porto de Callao á Oceanía** (1567) e depois ás **Filipinas,** assim como as feitas na metade do Século XIX que estabeleceram relações permanentes primeiro com a **China** e logo com o **Japão.** Finalmente chega-se nos anos 1950s ao novo ciclo de navegação no Pacífico que transformou o Peru numa potência pesqueira mundial.

ABSTRACT

Andean Projection in the Pacific. From the past to the present. The paper it discuss the contribution of Andean Societies, whose axis is Peru, in the construction of the Pacific Basin as a historical, economical and social space. Evidence shows that Andean navigators, on board of vessels built with their own know-how and materials, **made transcontinental trips well before the Westerners did.** It reviews the pre-Columbian navigation done by the peoples of the: **Titikaka Lake, Chimus, “Chinchay League” and Incas.** Also the post-Colombian period starting with the trip made by **Alvaro de Mendana** in 1567 from the **Port o Callao** to **Oceania** and later to the **Philippines.** Then the links stablished with **China** and **Japan** from the 1850s on. Finally it reaches a new navigation cycle on the Pacific, opened in the 1950s, which triggers the process of transforming Peru into a fishing world power.

RESUMEN

Poyecciones Andinas en el Pacífico: del pasado al presente. Se discute la participación de las sociedades andinas, cuyo eje es el Perú, en la construcción de la Cuenca del Pacífico como espacio histórico, económico y social. Las pruebas acumuladas muestran que navegantes andinos, en naves construídas con técnicas y materiales indígenas, **realizaron viajes transcontinentales mucho antes que los Occidentales.** Se revisará la navegación pre-colombina de los pueblos del: **Lago Titicaca, Chimús, “Liga Chinchay” e Incas.** Y también la post-hispánica a partir de los viajes de **Alvaro de Mendaña** desde el **Puerto del Callao** hasta la **Oceanía** (1567) y despues a las **Filipinas.** Posteriormente, desde mediados del Siglo XIX, los viajes que establecieron relaciones definitivas primero con **China** y después con **Japón.** Ya en el Siglo XX, especialmente en los 1950s, se inicia un nuevo ciclo de navegación Pacífica al transformarse el Perú en una potencia pesquera mundial.

PROYECCIONES ANDINAS EN EL PACIFICO.

Culturas altamente marítimas dominaron la costa del Perú antes que existiese cualquier reino marítimo en las costas del Atlántico de Europa. Siglos antes que los vikingos de Noruega comenzasen a navegar por mar abierta, los navegantes en balsa provenientes del valle de Lambayeque habían comenzado a navegar por el Pacífico abierto... desde el Ecuador a Panamá y hasta Chile con el fin de producir joyería sofisticada y habían difundido el camote, yuca, calabaza, totora e inclusive la extensión de las orejas y el culto del hombre pájaro hasta la distante Polinesia. (Heyerdhal 1996: 14).

I. INTRODUCCION

Es importante considerar los límites de este trabajo: es un ensayo de interpretación histórica y sus fuentes no son directas. Es sólo un intento de sintetizar un conjunto de resultados de investigaciones de primera mano relacionadas con el tema de este ensayo. Investigaciones que, además de estar siendo realizadas de manera creciente, también están siendo publicadas; parecería que los últimos 30 años han sido especialmente ricos en este sentido.

Y debe considerarse que el autor no es especialista en historia marítima ni conoce técnica naval. Es sólo un historiador interesado en la economía y relaciones internacionales dentro de una perspectiva de larga duración.

Este trabajo discute la participación de las sociedades andinas, especialmente de los Andes Centrales, en la construcción de la Cuenca del Pacífico como espacio histórico, económico y social. Conforme ha avanzado el conocimiento de esas sociedades se ha hecho cada vez mas evidente que ellas, há través de la navegación marítima sistemática, exploraron y se expandieron

por el Pacífico (principalmente del Sur) desde tiempos antiguos. Como se verá, pruebas acumuladas muestran que navegantes andinos, en naves construídas con sus propias técnicas y materiales, realizaron viajes hasta transcontinentales mucho antes que los occidentales. Sólo en el Siglo XIX, especialmente desde la Guerra del Pacífico (declarada por Chile al Perú), ese proceso disminuyó para acelerarse nuevamente a partir de los años 50 de este siglo.

Entonces, este trabajo dará un conjunto de ejemplos para mostrar el proceso de conformación de la civilización andina que también es marítima. Por eso se enfatizará la navegación partiendo de la prehispánica y para eso se mencionarán a las culturas: del **Lago Titicaca**, **Mochica**, **Chimú**, “**Liga Chinchay**” e **Incas**. Después se pasará a la fase posthispánica. Esto último será hecho mostrando el primer viaje de **Alvaro de Mendaña** seguido por su segundo, realizado en compañía de su esposa **Isabel Barreto de Castro**. Estos viajes, hechos por los habitantes occidentales del Perú usando barcos de padrón europeo, se iniciaron en 1567. Lo importante ha subrayar es que el dinamizador de esos viajes fue el intento de confirmar aquello que la mayoría de los españoles, habitantes de la capital del Perú de entonces, consideraba como mera leyenda. O sea que los Incas ya habían llegado a islas allende los mares transmontando el Océano Pacífico. Influenciado por esa “leyenda” Mendaña sería el primer occidental en llegar a a las Islas Salomón (iniciando el proceso de incorporación del Continente Oceánico en la historia europea). Su segundo viaje, culminado por su esposa, **la criolla peruana Isabel**, determinaría el primer contacto con Filipinas (y por lo tanto con Asia) de una expedición occidental organizada en y desde América del Sur.

Posteriormente se mostrará, a partir de mediados del Siglo XIX, que como consecuencia de esa permanente navegación por el Pacífico el Perú terminó siendo el primer país independiente de nuestro sub-continente en establecer relaciones con China y Japón. Se llegará así finalmente hasta el nuevo ciclo andino de navegación en el Pacífico, abierto en los años 50 cuando el Perú comenzó su proceso de transformación en potencia pesquera mundial.

Lo anterior significa, como se verá después, que va a cubrirse un período muy largo que va **desde el Siglo I d.c. hasta casi la actualidad**. Y el escenario geográfico principal de esa historia es la región costera de los llamados **Andes Centrales**. O sea, el territorio comprendido entre el desierto de Sechura en el norte y Caravelí en el sur; a esa región básica se anexará para nuestro estudio por el norte hasta Guayaquil (parte ya correspondiente a los Andes Septentrionales) y por el sur hasta Arica (perteneciente a los Andes Meridionales), (v. Lumbreras 1990: 52-54). Se hace eso llevando en cuenta que ese territorio, de más o menos 3000 Kms. de longitud (o sea equivalente aproximadamente a la distancia entre Gibraltar y Atenas o entre Porto Alegre y Salvador), **tiene gran unidad histórica**. Y también que Guayaquil formó parte del Perú hasta 1822 cuando Simón Bolívar, por sus razones estratégicas, propició la anexión del segundo puerto peruano de entonces a la Gran Colombia; en 1830 pasó a formar parte del nuevo país que surgió ese año, Ecuador. Por su parte Arica fue del Perú hasta 1883 cuando, como resultado de la guerra declarada por Chile, tuvo que ceder ese puerto sureño de importancia estratégica.

La opción metodológica usada en este trabajo **es de no hacer una división entre los periodos pre y post-hispánico**. Y no se la hace porque esa división produce una ruptura que dificulta la comprensión de muchos fenómenos. Aquí lo que se postula es una vinculación sin rupturas entre el remoto pasado precolombino y el presente. La unidad está dada **por el uso del concepto de larga duración**. La larga duración enfatiza el análisis de las estructuras que han persistido a través del tiempo y que explican la construcción de los **inconcientes colectivos**. En otras palabras: en el inconciente colectivo están, como **continuidades**, la sobrevivencia de **estructuras mentales** cuyo origen está en **culturas** que podrían haber desaparecido ya en el tiempo. Todo eso forma parte del proceso de construcción de los **espacios históricos**, característicos de las **civilizaciones**. Por estas razones aquí se está en contra del tiempo histórico corto y a favor or de lo que, en palabras de uno de los mas grandes historiadores del Siglo XX, sería la historia: “de amplitud secular, o sea... de larga e incluso muy larga duración” (Braudel: 12).

Por eso nuestro punto de vista es: **por una historia total, sin rupturas**. Y sin rupturas es la posición defendida por **Aníbal Quijano** como la manera mas adecuada para entender esa historia; esa posición fue expresada en comunicación personal en el Instituto de Estudios Avanzados de la Universidade de São Paulo en 1992.

En el caso de este estudio la unidad sin rupturas se muestra por la sobrevivencia, hasta hoy, de prácticas marineras muy antiguas; esto se irá viendo a lo largo del trabajo.

Es obvio que aquí no se hará una historia detallada de ese inmenso periodo. Lo que va a hacerse es mostrar, brevemente, algunos ejemplos que permitan percibir que el mundo andino ha tenido un papel destacada en el proceso de construcción de la Cuenca del Pacífico como espacio histórico, económico y social. Aparecerá claro entonces que la fuerza determinante de todo ese proceso está en la fase precolombina.

II. PROYECCION ANDINA EN EL PACIFICO

Se verán rápidamente varios casos; van desde la remota antigüedad hasta tiempos recientes.

II.1. URU

En 1992, como parte de las actividades relacionadas con el inicio de la irrupción de Occidente en América, España organizó la Feria Mundial de Sevilla. En esa feria estaba en exhibición la embarcación llamada **Balsa Uru**. Junto a ella, en grandes placas, estaba escrito lo siguiente: “Réplica de la Balsa URU que en 1988 cruzó el Océano Pacífico desde Perú a la Polinesia tras 5 meses de navegación. Con ese viaje se probó que los pueblos amerindios disponían de embarcaciones capaces de realizar largos recorridos. Lugar de origen: Perú y Bolivia. Epoca de que data: S. I aproximadamente. Construcción de esta nave: 1988. Explorador: Kitin Muñoz (España). Construcción: Paulo Esteban (Pueblo Aymará, Bolivia). Lugar de construcción: Perú”.

La copia de la foto de esa balsa, hecha por el autor y que acompaña este texto, desafortunadamente no da cuenta de los detalles. Pero era una balsa enorme, sin duda capaz de llevar una tripulación de unas diez personas. Tenía **vela**, **quilla** (adornada encima con una cabeza felínica que salía de un cuerpo en forma de serpiente marina) y **timón**. Este último era una madera en forma de un remo gigante que entraba en el agua para dirigir la embarcación. En relación a esto una distinguida investigadora del pasado andino dice: “balsas... de troncos de árboles, y... de grandes mazos de totora unidos entre sí a las que se les daba dirección con los **guare-tablas** de madera colocados entre los troncos, que hundían o levantaban a voluntad para formar timón y quilla” (Rostoworowski 1988: 269).

El cuerpo de esa balsa estaba hecha de **totora**, **junco** que crece abundantemente en las playas del **Lago Titicaca**, amarrada de diversas formas. Su **mástil** era de **cañas** o **bambú** y la **vela** probablemente de **algodón**. Todos esos productos existen en el área andina en estudio desde tiempos inmemoriales. **No se usó clavos** en su construcción y parece que ningún tipo de metal. O sea que su concepción, materiales y técnicas de construcción eran totalmente indígenas.

Como quedó establecido, la balsa se llamaba URU y fue construída por indígenas **Aymarás**. Ambos, **Urus** y **Aymarás**, son pueblos del Lago Titicaca; hablan **Puquina**. El lago queda en una gran meseta, casi a 4000 metros de altura llamada **Meseta del Collao** que abarca alrededor de 10 mil Kms.2; actualmente es compartida por Bolivia y el Perú. Puquina fue la lengua de la gran civilización TIAHUANACO que se desarrolló alrededor de

ese lago (300 a 1200 d.c.); su capital quedaba en la parte que hoy pertenece a Bolivia. Pero, acorde con la información citada arriba, los que hicieron la balsa original eran pueblos del Siglo I o sea, anteriores a Tiahuanaco. Probablemente los que la hicieron eran de algún **Señorío** del lago. Este, como todas las sociedades andinas conocidas, para sobrevivir se desplazó de su centro (en este caso del lago) para controlar porciones en otros territorios, tanto **amazónicos** (Ceja de Selva) como en las **costas del Pacífico** (v. Torero: 78). Como es sabido el “**ideal andino de la reciprocidad**” se basó en el acceso a los recursos, diferentes en cada zona (y por lo tanto complementarios), de todas las grandes zonas ecológicas (los andinos las agruparon en 8) de la compleja (por vertical) geografía andina.

Los **Señoríos del Lago Titicaca** (v. Murra) así como la civilización Tiahuanaco (v. Watanabe: 259-86) tuvieron acceso al Pacífico. Su presencia en la actual costa peruana de Moquegua así lo comprueba. Navegantes del lago, donde existe la totora (materia prima esencial para la construcción no sólo de sus naves sino también de su cultura), proyectaron su experiencia navegadora en el Pacífico. En las muchísimas lagunas que entonces tenía la costa, frente al mar, encontraron también esa materia prima en abundancia. La expedición de **Kitin Muñoz**, que salió del puerto de **Ilo** y llegó a la **Polinesia**, prueba que esos hombres originarios del Lago Titicaca tenían todo lo esencial para tener éxito en sus empresas de navegación transpacíficas. Esto, vale repetirlo, **pudo haber sido hecho a partir del Siglo Uno de nuestra era.**

En la exposición mundial de Sevilla la Balsa URU figuraba sí, pero en un lugar secundario. No estaba junto a las naves europeas. Estas ocupaban el centro de la exposición, en el río **Guadalquivir** frente al histórico convento

de **La Cartuja**. Estaban en fila que comenzaba con la réplica de una de las caravelas españolas de Colón y terminaba en un ómnibus espacial de EUA (probablemente el llamado “The Discovery”), pasando por los cohetes que la Unión Europea lanza, cargando satélites, desde su base aero-espacial de la Guyana Francesa. **Simbólicamente Occidente estaba diciendo que no admitía a nadie como su igual**. Esa exhibición quería transmitir la idea de que todo lo realmente importante de la historia mundial fue hecho por Occidente.

Ni la China fue invitada para participar de esa fila. Eso, a pesar de que: “se sostiene que en los astilleros cantoneses del S.II d.c. ya se fabricaban naves de cuatro mástiles y hasta de 100 tns. Dichas embarcaciones hacían viajes de mas de 12 meses en alta mar. Posiblemente desde mediados del S. IX d.c. los barcos chinos usaban brújulas magnéticas. También se ha comprobado que de 1403 a 1419 d.c. se construían barcos chinos de hasta 100 mts. de largo y 1500 tns. de peso, los cuales eran especialmente diseñados para largos viajes oceánicos...” (Incháustegui: 184). Tampoco fueron invitados los árabes, creadores del **Astrolabio**. Como se sabe los chinos le dieron a Occidente **no sólo la brújula y la pólvora**; los árabes, entre otras cosas, el extraordinario ingenio náutico ya mencionado. Todo ese instrumental técnico, como es sabido, fue esencial para la expansión marítima europea a nivel mundial.

Pero en la exposición de Sevilla nada de lo anteriormente mencionado parecía haber sido tomado en cuenta. El mensaje dado por la fila que ocupaba el centro de la exposición tiene que leerse así: usamos tecnología de otros, la

expropiamos, la hacemos nuestra, finalmente actuamos como si siempre hubiera sido nuestra; el resto no importa.

II.2. CHIMUS

Después de la **Mochica** (Siglo II a.c- 750 d.c), extraordinaria civilización de navegantes y agricultores, en un territorio muy cercano aparecieron los CHIMUS (1000 - 1470 D.C.). La grandeza de los Mochica puede deducirse de la frase de **Heyerdahl** del inicio de este escrito; habitaron la costa norte central del Perú.

Los Chimus estaban un poco al sur de los Mochica. También fueron grandes hombres de mar y agricultores. Edificaron a **Chan Chan** como su ciudad capital que: “en su época cenital, el Siglo XV, fue una de las ciudades ... mas extensas y notables del mundo antiguo y probablemente el mayor asentamiento de la América Indígena... la riqueza de su arquitectura y decoración la convierten en atractivo turístico de primer orden” (Watanabe: 300). Sus restos están localizados a 3 kms. de la Ciudad de Trujillo, la tercera ciudad mas importante del Perú de hoy. En cuanto a su tamaño, Chan Chan: “... cubre un total aproximado de 20 a 25 kms.2 y el núcleo arquitectónico dominante ocupa aproximadamente 6 kms.2, compuesto de modo principal por nueve grandes complejos rectangulares cercados denominados ciudadelas o palacios, con sus anexos respectivos, ocupando la posición central; en segundo orden de jerarquía la llamada arquitectura residencial intermedia que reproduce ciertos elementos formales de la arquitectura central y por último las construcciones aglutinadas y precedidas de los barrios populares”

(Watanabe: 308). En su época de auge llegó a tener alrededor de 70 mil habitantes.

Lo importante a destacar es que esa ciudad estaba prácticamente en el mar: terminaba (o se iniciaba) en él. O sea que esa ciudad, una de las más grandes de la antigüedad americana, era marítima. Ese hecho debió ser su orgullo al punto que ella parece gritarlo pues lo esencial que aún se preserva muestra que era **enteramente adornada con símbolos marinos**. Debió ser fantástica en el momento de su esplendor: con colores, altos y bajos relieves representaban, en toda la ciudad: redes, olas, pájaros, peces, crustáceos, etc. Por eso un investigador dice que Chan Chan muestra su interés predominante en los motivos marinos al punto que: “en realidad llega casi al extremo de excluir cualquier otro tipo de interés de imágenes” (Heyerdahl 1996: 37). Las gravaciones de las paredes de Chan Chan muestran sólo asuntos relacionados con el mar y van de lo concreto a lo abstracto; por ejemplo transforman las olas marinas en sólo líneas, tal como se las ve en el horizonte.

Uno de los grandes palacios de esa ciudad, felizmente conservado en parte hasta hoy, llamado **Tschudi** muestra lo siguiente. Tiene una enorme pared ornamentada con olas que suben y bajan formando una especie de gran cadena; paralela a ella corren peces, hechos en altoprelieve. Los peces, en algunos puntos, nadan en sentido contrario, casi chocándose uno contra el otro. Que significa todo eso? La arqueóloga que hace de guía en Chan Chan hace la explicación: las olas que forman la cadena son la representación de lo que, a partir del Siglo XIX, se conoce en la historia occidental como **Corriente Peruana de Humboldt**, que viene del sur del continente. Los

peces que nadan en sentido contrario representan el encuentro de la corriente fría de Humboldt con la cálida **Corriente Ecuatorial**. Como se sabe, normalmente ese encuentro se da alrededor de **Cabo Blanco** en el norte del Perú actual, pero a veces se desplaza más al sur ocasionando el fenómeno conocido como **El niño**. O sea que esa sociedad antigua conocía tan bien los fenómenos de esas corrientes que llegó al punto de simbolizarlos. Sabía que la gran corriente del sur se dirigía al norte hasta el punto donde chocaba con la Ecuatorial, desviándose rumbo al territorio que en la actualidad conocemos como Oceanía; allí volteaba y regresaba llegando al sur de nuestro continente de donde subía pasando frente a las costas habitadas por los Chimús en su camino al norte, para continuar con su ciclo. Es conocido que esas gigantescas corrientes, como todas las existentes, son muy útiles para la navegación. Y los Chimus, sabedores de su existencia, seguro que las usaron. Y tenía que ser así pues está demostrado que el uso de las corrientes fue práctica generalizada y conocida por todos los pueblos de navegantes de la América Indígena (v. Incháustegui: 186).

Los Chimus, y antes los Mochicas, hicieron unos pequeños barcos de totora, generalmente individuales, para pescar. Son llamados “caballitos de totora” por la manera como el pescador “se monta” para navegar. Ellos sobreviven hasta hoy. En los medios deportivos de la actualidad que practican “surf” se considera al “caballito” como el inmediato predecesor de las antiguas, grandes y pesadas tablas usadas por los nativos de Hawái que iniciaron ese deporte.

En relación a lo anterior vale la información siguiente. Se ha encontrado **camote** o **papa dulce** en Nueva Zelandia, Hawai, Isla de Pascua y muchas otras islas de la Polinesia (v. Grant: 19). Pero el lugar de origen de ese producto está en los Andes. La única hipótesis para explicar la llegada de ese producto andino a territorios tan lejanos es que navegantes lo hayan transportado; resulta imposible que de modo natural las corrientes oceánicas lo hayan llevado pues el agua salada y el largo tiempo de recorrido bajo el sol lo pudren haciéndolo irreproducible. Y camote no fue, obviamente, lo único que se transportó: “... el botánico **F.P.H. Brown** del **Bishop Museum de Hawai** había encontrado que aún mas plantas de la cultura sudamericana habían sido introducidas por navegante prehistóricos. Entre ellas estaban el popular tomatillo peruano y variedades de pequeñas papayas y piñas, **imposibles de propagarse a través del océano sin ayuda humana**. La tradición isleña [de Hawai] sostiene específicamente que **estas especies sudamericanas fueron traídas por sus propios antepasados...**” (Heyerdahl 1996: 20-21; negrita del autor).

II.3. “LIGA CHINCHAY”

En el centro del Perú estaba el **Señorío Chinchay o de Chincha**. Era independiente hasta ser absorbido, probablemente a inicios del Siglo XVI, por los **Incas**. Era una sociedad de comerciantes (en base a trueque) a larga distancia. Según Alfredo Torero en su libro que estamos utilizando (v. bibliografía), por su actividad los Chinchas habían difundido el Quechua. Después los Incas, al encontrarlo hasta en regiones muy distantes, lo adaptaron y expandieron como lengua general. Los Chinchas constituían una

sociedad costera que tenía en la navegación una de sus principales herramientas para realizar su comercio.

Al momento de la conquista española: “ se encontraba en Chincha, además de otros especialistas, a diez mil pescadores, no como un grupo cultural aparte, sino integrados a la ciudad en un extenso barrio y dedicados, como único oficio, a la pesca ‘cada uno con su balsa y redes’, como indica un revelador documento del Siglo XVI... ” (Torero: 80; su cita es de Rostoworoski: 1970, v. bibliografía)

Cuando en 1532 **Atahualpa, el último Emperador Inca**, fue traicioneramente capturado por Francisco Pizarro, tenía junto a él, como único invitado con rango de igualdad, al **Señor de los Chinchas**. Preso Atahualpa le preguntaron porque había honrado así a ese asesinado Señor; él respondió que porque había sido su amigo y también porque era el “señor mayor de los llanos, además de poseer ‘cien mil balsas en la mar’... ” (Rostoworoski 1988: 269; está citando a Pedro Pizarro: 186, v. bibliografía).

Aún cuando el número de 100 mil pueda ser una exageración o tal vez fue así debido a que él incluía hasta simples “caballitos de totora”, de todas maneras, y aceptando todos los límites enunciados, la frase de Atahualpa no deja de ser significativa. Torero, como se verá después, logró reconstruir la capacidad de carga de una balsa del Señor de Chinchay: podía cargar 22 toneladas métricas. A partir de allí Torero hizo la demostración de que el total de balsas podría haber sido **sólo de diez mil**, con capacidad de carga promedio de 20 tons. mts.

cada una. O sea que **la capacidad de carga total era de 200 mil tns. mts.** Razón mas que suficiente para explicar el enorme poder de ese Señor andino del Siglo XVI.

En su excelente libro Torero muestra que los Chíncha, en el centro y sur, gracias a su poder naviero y comercial pudieron contactarse “con los de Piura y Tumbes, en la costa extremo norte peruana y con las costas del Ecuador actual, en una red de intereses comunes que podríamos llamar la **Liga Chinchay**... [la liga posibilitaba] el acceso a los productos exóticos que venían... desde Ecuador - quizá desde Centroamérica... ” (Torero: 123).

Una balsa, probablemente de la Liga Chinchay, fue capturada por el piloto español **Bartolomé Ruiz** en 1526. Este, por mando de **Francisco Pizarro**, estaba entonces explorando las costas del Imperio Inca en la fase de organización del ataque para la conquista. La captura la hizo probablemente frente a Tumbes. Torero dice que esa embarcación es habitualmente conocida como “balsa de Tumbesinos”. Ese autor, usando las descripciones hechas por varios cronistas (**Samano-Xerez, Miguel de Estete, Pedro Sarmiento de Gamboa y Garcilaso Inca de la Vega**) concluye lo siguiente:

1. El plano y la quilla de esa balsa eran de caña muy gruesa (esa materia prima existía abundantemente en el territorio que cubre este estudio).
2. Era impulsada por el viento: tenía mástiles y también velas de algodón (como las españolas).
3. Tenía capacidad de carga de alrededor de 30 toneles lo que, traducido al sistema métrico actual, equivale a 22 tons. mts.

Torero hace esa descripción en las páginas de su libro que van de la 84 a la 86. Allí agradece expresamente al profesor francés **Pierre Duviols**: “por haberle facilitado los datos necesarios para el cálculo [de 22 toneladas] ” (Torero: 219).

Recordemos que esa balsa fue encontrada al azar. No fue escogida. Por lo tanto es posible imaginar que existían mas grandes y mas pequeñas (esto último lo demuestra los “caballitos de totora”). De cualquier manera esa balsa, por su capacidad de carga, no podría ser considerada enana, comparada con la capacidad de carga de las caravelas del periodo.

II. 4 . INCAS

Los Incas no fueron una civilización de la costa (o sea marítima), sino de las montañas de la Sierra andina. Pero en su proceso de expansión llegaron al Pacífico y, aprendiendo del conocimiento acumulado por las civilizaciones costeras que los precedieron, rápidamente comenzaron a navegarlo.

Heyerdahl, Rostoworoski y **Torero** conciden en lo siguiente. Pedro Sarmiento de Gamboa, uno de los mas importantes cronistas de toda la historia peruana, narra que el **Inca Túpac Yupanqui**, cuando estaba personalmente entre la costa norte del Perú y sur del Ecuador dirigiendo sus ejércitos para ampliar las fronteras de su imperio, encontró unos navegantes que venían del oeste en balsas a vela. Ellos informaron al Inca que venían de las islas **Auachumbi** y **Niñachumbe**. Entonces ese Soberano, reconocido por

su gran espíritu exploratorio, decidió ampliar sus dominios hasta allí. Por eso: “ ‘hizo una numerosísima cantidad de balsas en que amarcó a mas de 20 mil soldados escogidos’; navegaron Túpac Yupanqui y sus hombres a Auachumbi y Niñachumbe en un periplo que duró, en ida y retorno, nueve meses o un año... ” (Torero: 83; su cita es de Sarmiento de Gamboa, capítulo 46, v. bibliografía).

También en relación a esa empresa, el investigador noruego ya mencionado dice: “la expedición estuvo integrada por 400 o mas balsas adecuadamente tripuladas... ” (Heyerdhal 1996: 47).

Para nuestra investigación importa lo siguiente: “en la actualidad muy pocos recuerdan la vieja toponimia quechua que aludía a dos de las principales islas de las Galápagos... Auachumbi (‘fuera’) y Niñachumbe (‘del fuego’)... ” (Melgar: 153). O sea que los nombres de esas islas estaban en Quechua, el idioma generalizado por los grandes navegantes y mercaderes que fueron los Chinchay. Esos nombres rebelan que esas islas eran viejas conocidas de los navegantes andinos del Pacífico.

Por su parte Heyerdhal amplía el margen de dominio de esos navegantes al demostrar la posibilidad de que Tupac Yupanqui hubiera llegado aún mas lejos, **hasta la Isla de Mangareva al oeste de la Isla de Pascua**. Eso porque, en la memoria mítica de los habitantes de esa isla, figura la visita de un Rey legendario venido del este. La visita duró un tiempo en el cual su flota se mantuvo anclada en un canal. Ese canal se llama, en el idioma nativo de la isla, **Te-Ava-nu-o Tupa** que significa **El Canal de Tupa**. Fue

bautizado así después que ese Rey partió diciendo que regresaba a su país (Heyerdahl 1996: 46-52).

Otro asunto importante a destacar es que la extraordinaria agricultura inca usaba, aprendida de pueblos anteriores, **el guano** para permanentemente aumentar su productividad. Ese abono, producido por aves marinas en islas del pacífico, tenía que transportarse al continente. Debieron usarse muchísimas balsas pues la agricultura inca llegó a alimentar alrededor de 15 millones de personas.

Vale también considerar que los españoles no podían desembarcar sus caballos, útiles a su agresión, pues en el territorio al que llegaron no existían puertos. Entonces tuvieron que recurrir a las embarcaciones indígenas que mostraron su eficiencia: **no se destruían ni encallaban al chocar con las costas**, frecuentemente rocosas y casi siempre muy arenosas. O sea que las embarcaciones eran así, en su concepción y hechura, para adaptarse perfectamente a su medio y resolver eficientemente los problemas encontrados en él. Por eso resulta irónico que la conquista del mundo andino haya comenzado: “con Pizarro y sus hombres atravesando la rompiente, junto con sus caballos, a bordo de balsas maniobradas por marineros [nativos]” (Heyerdahl 1996: 26).

Finalmente considérese lo siguiente. El mismo Túpac Yupanqui, después de su victoria sobre el **Señorío de Huarco**, miembro de la Liga Chinchay, para celebrarla: “mandó edificar en un collado alto del valle la más agraciada y vistosa fortaleza que había en todo el reino del Perú, fundada sobre grandes

lozas cuadradas, y las portadas muy bien hechas y los recibimientos y patios grandes. De lo mas alto de esta casa real bajaba una escalera de piedra que llegaba hasta la mar; tanto, que las mismas ondas de ella baten en el edificio con tan gran ímpetu y fuerza, que pone grande admiración pensar como se pudo labrar de la manera tan prima y fuerte que tiene” (Torero: 89-90; él está citando a Bernabé Cobo: libro duodécimo, cap. XV; v. bibliografía). Sin duda que ese era un símbolo poderoso e inequívoco de la expansión Incaica. En un texto dedicado a ellos puede leerse que tal expansión se hizo: “con grandes campañas militares en el norte y el sur e incluso en el Océano Pacífico con una flota de balsas de madera” (Birmingham: 20).

II.V. LA KON TIKI Y LA TUMBESINA

Como se sabe **Kon Tiki** fue el nombre de la balsa en la cual se hizo una expedición marítima organizada por el investigador noruego **Thor Heyerdhal**. La expedición salió del **Puerto del Callao** el 28 de abril de 1947. Después de 97 días encalló finalmente en el arrecife de **Raroia**, ya en la **Polinesia**. Es demasiado conocida esa empresa ya que el libro que la narra se convirtió mercedamente en un “best-seller” mundial (v. Heyerdhal: 1951). Por eso sólo diremos lo siguiente. La Kon Tiki fue inspirada en las embarcaciones andinas antiguas; por eso tenía una cabaña de caña colocada detrás de la vela cuadrada la que se amarraba a dos mástiles de forma triangular (v. la figura de esta balsa que se anexa). Fue capaz de navegar 8000 (ocho mil) kilómetros llevando 6 hombres. Eso hizo evidente tanto la gran capacidad marinera de las culturas indígenas andinas como explicaba la

presencia de numerosas plantas alimenticias sudamericanas en la Polinesia desde antes de la invasión occidental.

Pero lo que realmente interesa a este trabajo es **comparar** la **Kon Tiki** con **La Tumbesina**. La comparación es posible a partir de los retratos anexos de ambas.

La Tumbesina del dibujo anexo no es la que fue descrita anteriormente o sea, la que capturó Bartolomé Ruiz en 1526. Esta es de **Humboldt** de 1810. Pero ambas fueron encontradas en lugares relativamente próximos. Y parece que coinciden en los materiales de que ambas están hechas. Lo que se quiere decir con esto es que las dos deben corresponder a pueblos que formaban la **Liga Chinchay**. Por otra parte a pesar de que entre la descripción de la primera y el dibujo de la segunda pasaron casi tres siglos, en esencia deben ser las mismas. Y deben serlo porque ambas ya son consecuencia de la “**tecnología congelada**”. O sea de ese terrible proceso, estudiado y denunciado por **Lumbreras**, que paralizó todas las innovaciones, procesos y experiencias indígenas andinas en particular y americanas en general (v.Lumbreras: 1992). No es aquí el lugar para demostrar que obviamente esas actividades se realizaban en el mundo andino precolombino pues hay investigación y bibliografía al respecto; como muestra y sólo en relación a la agricultura vease el estudio de **John Earls** (v. bibliografía) sobre los sofisticados experimentos agrícolas realizados en lugares especialmente contruídos de control o sea laboratorios. Baste decir aquí que todo lo que hemos mostrado anteriormente va en la misma dirección o sea permite afirmar que la innovación existía. Pero con la conquista, **aventura de la civilización**

europea caracterizada por la destrucción de las civilizaciones y culturas diferentes y/o no entendidas, de inmediato se paralizó todo acto innovativo nativo. Esto fue resultado directo de la imposición, a la América Indígena, del **paradigma teconológico occidental**.

Por lo tanto el gráfico que se presenta aquí de **La Tumbesina** no es la misma de 1526 pero, al mismo tiempo, podría decirse que es.

Ahora, comparando **La Tumbesina** con la **Kon Tiki** ellas son muy similares. El cuerpo de ellas es hecho de troncos (probablemente de esa abundantísima materia prima existente en el territorio en estudio o sea el casi insumergible **palo o madera de balsa**), sus cabañas y mástiles son de caña y muy parecidas entre ellas, la vela de ambas es probablemente de algodón. Obsérvese bien las representaciones gráficas anexas: tienen **vela, quilla y timón** (llamada de **espadilla** en la Kon Tiki), **lo que equivale a decir que tenían todos los elementos esenciales para la navegación a larga distancia**. Además, como lo prueba el ejemplo de los Chimús, los navegantes de esa balsas **conocían la existencia de la Corriente Peruana de Humboldt**. Finalmente pocas dudas caben de que **sabían, para navegar, orientarse por las estrellas**. Es posible decir esto porque la sociedad indígena andina había producido astrónomos con la capacidad hasta de hacer las mundialmente célebres **Líneas de Nazca** que, según uno de sus estudiosos, el historiador **Paul Kosok**, constituyen : “el libro de astronomía mas grande del mundo” (Herman Trimbon: **Prefacio** in Reiche: 7; v. bibliografía).

Podría decirse entonces que los navegantes andinos anteriores a la invasión europea estuvieron, para su época, muy bien pertrechados tanto **interlectual** como **técnicamente**; como es bien sabido esos elementos en todas partes son indicadores de **alta moral**. Esto es determinante para el éxito de cualquier empresa.

Todo eso es posible de evidenciar a través de lo siguiente. Por ejemplo el importante estudio de **Incháustegui** muestra la realidad de los contactos marítimos, sistemáticos y permanentes, establecidos por los pueblos indígenas de América antes de la llegada de los europeos. Así demuestra que **Los Caribe** navegaban no sólo el Mar de las Antillas sino hasta el Río de la Plata y, a partir de las costas atlánticas, el interior del continente. Esa demostración **es importante para el Brasil** pues eso explicaría la presencia de pueblos de origen Caribe muy en el interior de la Amazonía, generalmente a lo largo del Río Amazonas. Ese mismo autor señala que hubo un arte naval adecuado a cada medio de la América Indígena. En el mar Caribe, con innumerables islas a relativamente poca distancia, la embarcación que dominaba era la **canoas**; en el Pacífico era la **balsa**. De lo que él demuestra puede deducirse que **la vela era típica de las balsas**. Casi al final de su muy ilustrado trabajo dice : “haciendo un resumen, las conexiones entre Sudamérica y Mesoamérica, tanto por el este como por el oeste, fueron muy antiguas, tanto que se pierden en el tiempo y siguieron realizándose en diferentes épocas por pueblos sucesores. Lo que ... hemos descrito... se refiere principalmente a como estaban estas relaciones en el Siglo XVI. Este intercambio marítimo se apoyaba en un comercio terrestre tal vez mas amplio y no era al azar sino un sistema y una

institución establecidos... **El aislamiento en el continente no era una característica prehispánica... la gente de la costa conocía el continente y, mas aún estaba interrelacionada físicamente desde muy antiguo.**” (Inchaustegui: 199; negrita del autor).

Lo anterior explica la comunicación personal, hecha al autor de este trabajo, por el historiador mexicano **Pérez Bolde** en Guanajuato, México, en 1984: que se había descubierto en Costa Rica, junto a cerámica mesoamericana, cerámica **andina**. Probablemente ese era un lugar de encuentro de navegantes del sur (andinos) con mesoamericanos para intercambiar. Para una importante etnohistoriadora del mundo andino debieron existir varios lugares así en el Pacífico (Rostoworoski 1988: 272); por ejemplo ella señala que Guayaquil o Puerto Viejo, en el actual Ecuador, podrían haber sido eso o sea un **“port of trade”** (concepto desarrollado en un importante libro sobre la economía del mundo antiguo; v. Chapman).

Es bueno llevar en consideración que las distancias recorridas por una balsa chinchana por ejemplo entre Arica y Costa Rica es mas o menos la misma que va de Gibraltar, en la Península Ibérica, a Port Said (en Egipto o sea, Africa); eso significa ir casi de punta a punta del Mar Mediterráneo.

II.VI. LOS VIAJES DE ALVARO DE MENDAÑA.

En un lugar histórico del Perú, en una gran roca frente al mar, está gravado lo siguiente: “ De este puerto del Callao salieron en dos navíos, **Alvaro de Mendaña y Pedro Sarmiento de Gamboa**, el 19 de noviembre de 1567, a descubrir nuevos mundos. Encontraron las Islas Salomón, al otro lado del

ancho mar, en la lejana Oceanía y dieron al Perú la gloria de participar, así, en el hallazgo del último continente de la tierra. En el IV Centenario de este magno suceso, el Perú reafirma su destino marítimo... 1567 - 19 de Noviembre - 1967”; (negrita del autor).

Alvaro de Mendaña nació en Galicia. Tenía 25 años cuando en su barco, **Los Reyes** salió del Callao. Su viaje de ida y regreso por el Pacífico duró dos años. El y su grupo de exploradores sufrió hambre, sed, enfermedades y huracanes; sin embargo: “Mendaña y su capitán, **Pedro Sarmiento de Gamboa**, llegaron a las Islas Salomón en ese viaje” (v. Grant: 4; negrita del autor). Ese gallego, en su camino de regreso al Perú lo hizo por México; continuó, llegando finalmente al Callao en setiembre de 1569. **Esa fue la manera como el continente oceánico inició su entrada en la historia occidental.**

Posteriormente en 1595 (o sea, 28 años después del inicio de su primer viaje) Mendaña realizó el segundo: “teniendo como piloto al portugués **Pedro Fernández de Quirós**. Su objetivo era establecer una colonia en las Islas Salomón y para eso llevó [del Perú] 378 colonos. El viaje fue un desastre llevando a la muerte a Mendaña y a muchos de su tripulación” (Ib). Lo casi increíble es que en esta segunda expedición Mendaña: “tiene a su lado a **Isabel Barreto**, su esposa, **quien está dispuesta a ir con él hacia Oceanía, para colonizar las Islas Salomón.** Además Isabel convenció a cuatro de sus hermanos para realizar el **ansiado** viaje... su aporte económico sirvió para preparar la expedición... ” (Elias de Zevallos: 81; negrita del autor). Mendaña había recibido del Rey de España **Felipe II** el título de **Adelantado**; esto le

permitía conquistar tierras a nombre de ese Rey. Eso le permitió recibir un gran apoyo del entonces Virrey del Perú **Marqués Hurtado de Mendoza** y de su esposa, también **Marquesa**. Por eso Mendaña retribuyó poniendo a las ahora conocidas sólo como Islas Marquesas el nombre de Islas Marquesas Hurtado de Mendoza (de esta manera homenajeaba también a la esposa del mencionado Virrey; v. Elías de Zevallos: 83).

La expedición salió de Lima el 4 de abril de 1595. Cerca a las Islas Salomón (que los expedicionarios nunca pudieron encontrar y fue causa de enormes problemas para el líder), Mendaña murió. Entonces su esposa tomó el comando junto a Fernández de Quirós. Tal vez éste haya sido el único caso, entre todas las grandes expediciones oceánicas de expansión occidental, en el cual **una mujer** participó muy activamente al punto de transformarse en **líder**; eso es mostrado en detalle en el libro de **Elías de Zevallos** (v. bibliografía). Finalmente la expedición llegó a **Manila** en febrero de 1596: “Isabel, con la conducción del piloto Pedro Fernández de Quirós, había vencido al Mar del Sur [Océano Pacífico], uniendo el... Perú con las Islas Filipinas” (Elías de Zevallos: 121).

Isabel, extraordinario personaje histórico, se casó en segundas nupcias y regresó a su país. Ya en Lima hizo todo lo humanamente posible para navegar nuevamente a las Islas Salomón, pero le fue imposible. Sin embargo, alguien que la había acompañado en el viaje que acabamos de describir, si pudo repetir la hazaña: fue **Pedro Fernández de Quirós** (1565-1615).

Pedro consiguió un permiso del Rey parecido al que obtuvo antes Mendaña. De esta manera pudo salir del Callao. La historiadora ya mencionada dice al respecto: “el 21 de diciembre de 1605, parte con tres navíos y 300 personas a colonizar las Islas Salomón. Tampoco logró ubicarlas, aunque si descubrió las islas Nuevas Hébridas a las que denominó la **Australia** del Espíritu Santo. Intensos temporales lo separan de las otras naves y decide retornar al este llegando a Acapulco el 21 de octubre de 1606”. (Ib.: 130; negrita del autor) .

Estaba enfermo Fernández de Quirós cuando se separó involuntariamente e inició el regreso a través de México. Entonces lo reemplazó, en el mando de la fuerza expedicionaria que continuó los planes originales de la empresa, el también portugués **Váez de Torres**. Siguió el viaje: “circunnavegando **Nueva Guinea** y probando que era una isla. Continuó viaje penetrando entre Australia y Nueva Guinea **a través del estrecho que lleva su nombre**; llegó a Manila en marzo de 1607” (Grant: 43; negrita del autor).

De esta manera **el mundo andino colonizado** participó de las grandes expediciones oceánicas **de conquista e incorporación de otras tierras para el dominio Occidental**. La información anterior hace evidente que del Callao, el gran puerto de Lima, salieron las expediciones que: iniciaron la incorporación de Oceanía, pusieron el nombre que después se estamparía definitivamente en ese gran país que es Australia, probaron que Nueva Guinea era una isla y establecieron relaciones directas entre la América del Sur (Virreynato del Perú) y Asia (Filipinas).

Pero: ¿cuál fue el motor de ese importante ciclo occidental de expediciones en el más grande océano de la tierra?. Fueron las obsesiones de uno de los cronistas esenciales del Perú antiguo, Pedro Sarmiento de Gamboa. **Su vida en Lima, casi desde los inicios de la conquista, fue dedicada a estudiar, para recuperar, las rutas que en el Pacífico habían trazado los navegantes andinos, especialmente el Inca Tupac Yupanqui.** En ese sentido Thor Heyerdahl dice que, terminadas las guerras civiles entre los conquistadores, el gobierno colonial se consolidó y entonces Lima: “se convirtió en un lugar no adecuado para los aventureros españoles [por eso éstos] cada vez se interesaron más en los relatos de islas habitadas en el océano que eran habituales entre los **marinos aborígenes** ... los rumores ... de la visita de Túpac Yupanqui a algunas islas del Pacífico se convirtieron en una fábula en las tabernas así como una cuestión debatida en el palacio [de gobierno]. Pedro Sarmiento de Gamboa que había dedicado años al estudio de la historia y las tradiciones de los aborígenes peruanos y que, en opinión del Virrey, era el más versado conocedor del tema, manifestó ser capaz de determinar el rumbo hacia las islas **de acuerdo a lo que había aprendido de los nativos**” (Heyerdahl 1996: 59-60; negrita del autor).

El mismo estudioso posteriormente informa de lo siguiente: “**las órdenes de Mendaña fueron navegar hacia las islas a las que se referían los Incas...** la expedición partió del Callao el 19 de noviembre de 1567” (ib.: 60; negrita del autor). Y continúa: “fue inevitable que surgieran celos entre el experimentado navegante Sarmiento **que había proyectado la expedición en busca de las Islas del Inca** y el joven [Mendaña] al mando supremo de la misma...” (Ib.: 62; negrita del autor). No hay que olvidar que el gobernador español del Perú

de entonces, quien autorizó la realización de ese viaje, era **Lope García de Castro**, tío de Mendaña (v. Elías de Zevallos: 5). Y refiriéndose a las acciones del Inca Túpac Yupanqui que, mitificadas, lanzaron ese colosal proceso de navegación occidental en el Pacífico, el investigador escandinavo concluye que en el mundo andino: “existían hombres de acción mucho antes de la llegada de Pizarro...” (Heyerdhal 1996: 63).

Es claro así que lo que da unidad, juntando en una totalidad las fases pre y posthispánica del mundo andino, es la pervivencia y fuerza de la historia indígena que penetró el imaginario occidental en un incesante proceso histórico de creación del inconciente colectivo que fue conformando las sociedades andinas modernas.

II.VII. RELACIONES CON JAPÓN Y CHINA

Como se dijo anteriormente, este trabajo no puede cubrir detalladamente todo el inmenso periodo en estudio. Lo importante es detenerse en aspectos que, en opinión del autor, permitan recuperar **la unidad** del área andina o sea que estructuren su remoto pasado y el presente. En el caso de este estudio eso se hace investigando la participación de esa área en el proceso histórico de construcción de la Cuenca del Pacífico. A esta altura del trabajo, ya en el Siglo XIX, siendo el Perú independiente desde 1821, continuó la navegación marítima en el Pacífico.

La navegación entonces llegó a ser muy intensa pues el Perú vivía, entre 1840 y 1879, un verdadero “boom” económico. Ese “boom” fue determinado por

el hecho que ese país detenía, cuando en el mundo todavía no existían los abonos químicos (estos aparecerían a inicios del S. XX con el desarrollo pleno de esa industria), prácticamente el monopolio mundial de fertilizantes. En sus pequeñas islas del Pacífico estaban acumulados cerros de **eses** de aves marinas (llamado **guano**). Los efectos de la Corriente Peruana de Humboldt, que es fría, en un territorio **tropical** como es el Perú determinan que en su costa casi nunca llueva; así ella es un arenoso desierto caliente bañado por un frío mar. Ese frío mar en los trópicos lo transforma en uno de los más ricos del mundo. La enorme riqueza ictiológica de ese lugar alimentó a decenas de millones de aves marinas que, deyectando en islas donde casi nunca llovió, a través de milenios acumularon las eses hasta formar verdaderas montañas.

El Perú, además del guano, en sus desiertos del sur, principalmente en **Atacama**, poseía las más grandes reservas del mundo de otro extraordinario abono natural: **el salitre**.

La naturaleza de este trabajo no permite ahondar en este tema. Pero es importante decir que el gran salto en productividad de la agricultura capitalista mundial de mediados del Siglo XIX fue hecha principalmente en base a los abonos naturales; el Perú de entonces tenía casi un monopolio de ese bien.

Los recursos generados por la venta, en el mercado mundial, de sus abonos posibilitaron la entrada de gigantescos capitales. La economía de ese país se dinamizó, especialmente alrededor de la agricultura. La extracción de guano y salitre, la agricultura de plantación y las grandes obras ferrocarrileras hechas

en ese periodo necesitaban de gran cantidad de mano de obra. La Costa del Perú no tenía el número suficiente de trabajadores y los grandes hacendados tradicionales de la Sierra Andina habían cerrado el acceso “a sus indios”, o sea, a su mano de obra indígena cautiva. Entonces, la respuesta de la poderosa burguesía peruana emergente en la Costa fue recorrer el Océano Pacífico en todas sus direcciones para obtener, de cualquier manera, trabajadores.

Todo ese proceso se cortó a partir de 1879 como consecuencia de la **Guerra del Pacífico**. El problema de Chile era que casi no tenía abonos en su territorio, que le permitiría riqueza enorme y fácil; pero, cruzando la frontera de su vecino Bolivia, en la parte boliviana del desierto Atacama, ya existía gran cantidad de ese recurso. Y mas al norte, del Atacama peruano para arriba, las cantidades de salitre eran asombrosas y la riqueza era todavía mas grande considerando que, a partir de allí, se encontraban también cantidades crecientes de guano. La explicación de fondo de esa guerra es su causa económica, o sea, la posesión de esa riqueza. Antes de la guerra, **Chile no tenía casi nada de abonos**; como consecuencia de ella, se apropió de todos los territorios salitreros (tanto de Bolivia como del Perú). Además, controló por años la producción de guano de las principales islas del Perú. De esta manera, y hasta fines de la Primera Guerra Mundial, ese país sureño devino en casi el monopolizador de los abonos naturales mundiales, especialmente del salitre (importantísimo también para la industria de **explosivos**); el guano desde los 1880s había mostrado señales de agotamiento.

Buscando mano de obra es como el **Perú finalmente estableció relaciones con la China en 1849**. Entonces ese país asiático, como consecuencia

principalmente de la gran rebelión campesina **Taiping**, tenía una población de decenas de millones desplazada y sin trabajo. China entonces fue una gran fuente de mano de obra para el capitalismo mundial. El sistema de trabajo dominante usado con esos chinos fue el llamado “**culi**”. O sea, una especie de esclavitud temporal. Por ese sistema el trabajador no tenía libertad (manifestada por la posesión de sus documentos personales) por un periodo, en el caso del Perú, generalmente de 8 años. Durante ese tiempo esos chinos laboraban, a menudo sólo por la comida, **para pagar, a sus patrones, el precio del transporte**. Entre 1849 y 1874 los capitalistas peruanos importaron, en sus propios barcos o de extranjeros, casi 90 mil trabajadores originarios de la China.

Las condiciones de importación eran infernales. **Se supone que en promedio, durante el trayecto, moría hasta la mitad de la población original que subía al barco**, generalmente en **Macao**, puerto de la China controlado por los portugueses. De esa manera el Perú se transformó en el país, de América del Sur, con la mas grande población de origen chino.

Ese proceso terminó en 1874 cuando, por presiones británicas que querían racionalizar el mercado mundial de mano de obra, los gobiernos del Perú y de la China pasaron a establecer relaciones diplomáticas. A partir de entonces prácticamente acabó el tráfico de “culies”. Toda la información precedente de este capítulo ha sido extraída de un libro de mi autoría (v. Amayo 1988: 90-98).

Esas relaciones diplomáticas fueron definitivamente establecidas como consecuencia del llamado **incidente del barco “María Luz”**. Una importante investigadora dice al respecto: “El 28 de mayo de 1872, la barca peruana ‘María Luz’ zarpaba del puerto portugués de Macao... rumbo al Callao, conduciendo 225 culíes solicitados por el peruano Emilio Althaus. Iba al mando de la nave el Capitán Ricardo Herrera. El 10 de junio, por averías de la nave y mal tiempo, se vieron obligados a anclar frente al puerto de... Yokohama...” (Morimoto 1979: 11). En esa situación un culi chino escapó nadando y llegó hasta las costas japonesas. Denunció pésimos tratos a él y a sus compañeros de infortunio en el barco. En consecuencia: “... las autoridades de Kanagawa, ... obligaron a la nave a detenerse, [la cual] permanecería anclada por largo tiempo. Los culíes fueron recogidos por el representante chino y repatriados... después Herrera fue obligado a zarpar de Yokohama sin los culíes” (Morimoto 1979: 12).

Como consecuencia del incidente las autoridades peruanas: “realizaron los preparativos para enviar una misión oficial hacia China y Japón con el objetivo de iniciar relaciones con ambos países. El Capitán de Navío Aurelio García y García fue nombrado Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de la República del Perú ante los imperios de China y Japón” (Morimoto: 12).

Esa investigadora sigue diciendo lo siguiente: “el 3 de marzo [de 1873], la misión peruana fue recibida [por el Emperador Meiji]. El 31, García y García iniciaba las conversaciones con la Cancillería Japonesa acerca del incidente de la ‘María Luz’, las cuales se dilataron y complicaron hasta el 25 de julio cuando ambas partes decidieron recurrir al arbitraje del Zar de Rusia,

Alejandro II, quien finalmente salió a favor del Japón el 19 de junio de 1875. Mientras se esperaba este fallo, García y García expresó la intención del gobierno peruano de sentar un tratado que fijara sobre bases permanentes las relaciones entre Perú y Japón. **Este Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación se firmó el 21 de agosto de 1873**” (Morimoto 1979: 12; negrita del autor).

De esta manera el Perú fue el primer país de América Latina en establecer relaciones diplomáticas con el Japón. Eso sentó las bases para que el Perú, de acuerdo con el gobierno japonés, comenzara a traer inmigrantes de esa nacionalidad. De esta manera: “la inmigración japonesa hacia Sudamérica se inició en el año de 1899, con el ingreso del primer contingente de inmigrantes de esa nacionalidad hacia el Perú. Aunque existen antecedentes de la presencia de japoneses en el Perú previos a la concretización del proyecto de inmigración. En el año 1889 se presentó el primer proyecto de inversión de capital japonés en la minería [peruana]; ese año fueron enviados 17 técnicos japoneses... para operar [una] mina...” (Morimoto 1979: 18).

Así se sentaron las bases de la emigración de una población que ha sido muy importante en la conformación del Perú de hoy (lo mismo puede decirse de la de origen chino). Sólo el Brasil, en América Latina, tiene una población de origen japonés mas grande que la del Perú. El total calculado, de ese tipo de población para el Perú de 1998, fluctúa entre 50,303 y 55, 421 (Morimoto 1991: 212). Hasta donde el autor conoce no hay datos equivalentes sobre la población peruana de origen chino pero ella, por sus 90 mil inmigrantes originales **oficiales** ya mencionados, tiene que ser bastante mayoritaria, comparada con su equivalente japonés.

Continuando ahora con las relaciones con **China**. Después de establecidos los lazos diplomáticos con Japón, la misión peruana siguió rumbo a la China para resolver el problema que la originó, o sea, el tráfico de culíes. Entonces, después de negociaciones complicadas y que se extendieron en el tiempo debido al cuestionamiento chino, se firmó el **Tratado de Tientsin (de Amistad, Comercio y Navegación)** entre el Enviado García y García y Li, Ministro Plenipotenciario de S.M. el Emperador de China, **el 26 de junio de 1874** (v: Derpich: 25).

De esta manera la clase dominante peruana marcó su presencia en la historia del Pacífico del Siglo XIX. **Por su hambre de mano de obra recorrió esos mares**. Como todas las clases dirigentes, frente a esa mano de obra su actitud fue destructiva. De todas maneras, y como parte de ese proceso, el Perú se transformó en el líder del establecimiento de relaciones con China y Japón, países importantes del Siglo XIX y esenciales en la economía mundial actual. Esa hambre insaciable por mano de obra explica también que esa clase dirigente haya recorrido, de manera destructiva, casi todos los territorios del Pacífico en el Siglo XIX. Como ejemplo: “en 1862 se llevó a las islas del guano [peruanas] otro grupo de trabajadores. Se trataba de isleños de la Isla de Pascua, capturados en una incursión que se apoderó mas o menos de la tercera parte de los 3,000 habitantes de esa isla del Pacífico” (Levin: 89). Presiones de los franceses, que explotaban islas cercanas, y de los ingleses, que querían controlar el mercado mundial de mano de obra, llevaron al gobierno peruano a establecer una comisión oficial para investigar esa situación. Los resultados de esa comisión determinaron devolver a sus islas de

origen a todos los sobrevivientes; pero: “sólo 100 de los 720 que habían llegado al Perú salvaron la vida. Una epidemia de viruela declarada en el barco que los transportaba, redujo a 15 el número de sobrevivientes que alcanzaron por fin su tierra natal, y la infección que llevaron con ellos causó la muerte, según se dice, de otras 1,000 personas. Con ello quedó en la Isla de Pascua sólo la tercera parte de la población que había tenido unos años antes” (Levin: 90).

La clase dominante peruana del Siglo XIX, que se consideraba descendiente de los conquistadores españoles, también en nombre de la ampliación de la civilización occidental realizó la tarea mencionada. Como epílogo del destino aciago de la población nativa de la Isla de Pascua (según Heyerdahl, profundamente vinculada a las sociedades andinas prehispánicas) sucedió lo siguiente. Perdió su independencia milenar pues fue anexada por Chile. En 1888 ese país sudamericano se expandió hacia el oeste y absorbió a la Isla de Pascua transformándola en parte de su territorio (v. Amayo 1989: 50). Como es sabido algunas de las justificativas de Chile para su acción fueron la protección de la población nativa contra el rapto. Este autor no conoce estudios sobre la población aborigen de esa isla bajo el dominio de Chile pero duda que esa acción de incorporación haya amenguado su trágico destino.

II.VIII. LOS AÑOS 1950 Y EL NUEVO CICLO DE NAVEGACION

En los años de 1950 se inició la transformación del Perú en potencia pesquera mundial. En esos años un pequeño puerto de pescadores, **Chimbote**, se

transformó rápidamente hasta llegar a ser el primer puerto pesquero del mundo. Por ejemplo su población pasó de mas o menos 10 mil habitantes, al fin de la segunda guerra, a alrededor de 150 mil 20 años después.

En ese ambiente de enorme transformación **José María Arguedas** ubicó su novela: **El zorro de arriba y el zorro de abajo**.

Arguedas es demasiado conocido para abundar en él. No es este el lugar para intentar profundizar mas en ese autor, un clásico de la literatura latinoamericana. Vale solamente decir que, salvo poquísimas excepciones, hay consenso en considerarlo como el principal representante de la cultura peruana de los últimos 50 años. Por eso nadie debe sorprenderse de que el fallecido investigador uruguayo **Angel Rama**, hombre fundamental en la historia de la crítica de la cultura latinoamericana, haya hecho el libro: **Formación de una cultura nacional indoamericana** teniendo como centro a Arguedas (v. bibliografía).

Ese peruano fue gran literato (principalmente novelista) y científico social (etnólogo). Su obra está permeada del diálogo fecundo entre esas sus dos vocaciones. Los personajes de la novela que aqui se estudia brevemente fueron construídos, no cabe duda, en base a la observación etnológica.

Las referencias sobre esa novela serán hechas a partir de la siguiente observación del investigador **Ricardo Melgar**. En conversación personal Ricardo proponía ver a **El zorro...** como la gran novela peruana sobre el

Pacífico. O sea que la literatura peruana, a través de ella, finalmente exploró un territorio en el cual no había entrado hasta entonces: **el Océano Pacífico**.

Asumiendo esa posición es posible decir que, a partir de esa zona, la novela establece complejas relaciones con otras áreas **geográficas** (el altiplano andino) e **históricas** (el pasado, formando parte permanente del imaginario de muchos hombres de la actualidad que están construyendo las modernas sociedades andinas).

En esa novela Chimbote es el puerto que, con gente venida de todas partes del Perú y de muchas de la tierra, dinamiza la economía del país entero. Esenciales en esa hazaña de transformación son los **patrones de lancha** o sea, **los capitanes de los barcos pesqueros o “bolicheras”** que tienen que realizar sus tareas en alta mar. Entre todos ellos hay un personaje que llama poderosamente la atención. Es un patrón que se ha convertido casi en legendario: siempre encuentra los cardumenes y regresa con las bodegas de su bolichera llenas. El es **Don Hilario Caullama**, indio Aymará semianalfabeto que ni habla bien el castellano. Es descrito así por Arguedas en un diálogo entre dos de sus personajes: “ - Don Hilario Caullama. Como ya le dije, ese gran huaco llegó hecho ya aquí. Llegó de patrón. El es aymará, del Lago Titicaca, cuatro mil metros de altura. De allí bajó a la costa sur; un paisano suyo le enseñó a leer cuando ya tenía mas o menos treinta años. Aprendió en los puertos del sur” (Arguedas: 93). Como se vió anteriormente, los puertos referidos están localizados en los lugares donde, hace mas de mil años, los hombres del Lago Titicaca tenían sus históricos territorios en el Pacífico (que, como también se vió, ellos navegaban). Vale también aquí explicar lo

siguiente: “huaco” es el nombre de los bellos cerámicos construídos por las culturas andinas prehispánicas que, muy frecuentemente, representan rostros; a los indios del Perú de hoy a menudo se los apoda de “huacos”.

En otra parte se lee: “ese alcatráz se posaba... en la popa y se hacía llevar a alta mar... ‘llora para adentro’ decía del pájaro el gran patrón de la lancha don Hilario Caullama, oriundo de las orillas del Lago Titicaca, hombre aymará, de altura.” (Arguedas: 75). O sea que Don Hilario pescaba acompañado siempre de su pelícano, que iba en la proa; ese gran pájaro era su amigo que él alimentaba con cariño.

Cuando salía a pescar Hilario pensaba así: “a mi lado el **Inca** está, cuando llegamos a la mar alto. **Atahualpa n’uestá muerto...** ” (Arguedas: 190; negrita del autor).

Resulta obvio que Hilario tiene éxito por recurrir a sus prácticas ancestrales indígenas (y no a las occidentales). Por ejemplo el alcatráz (pelícano) es en gran parte el secreto de su éxito: es un guía excelente para detectar los cardúmenes. Y los referenciales de su imaginario tienen poco que hacer con sus equivalentes cristiano-occidentales. Por ejemplo para él Atahualpa no ha muerto. Y más: **el Inca continúa orientándolo hasta hoy**. Aquí es bueno decir que el propio Arguedas, como etnólogo, había descubierto el “**Mito de Inkarrí**”. Según ese mito, difundido entre muchos pueblos de indios andinos de hoy, el Inca Atahualpa, a quien los españoles mataron decapitándolo, está creciendo debajo de la tierra y buscando juntar la cabeza con su cuerpo. Entonces, a partir del momento de unión, revivirá y regresará al mundo para

traer justicia. Y Don Hilario cree piamente en eso. Igualmente la novela deja percibir que ese aymará actúa proyectándose en el Pacífico como si estuviera leyendo allí los mismos fenómenos de su lar nativo, el Lago Titicaca, ese pequeño y extraordinario mediterráneo andino.

De esa manera el indio Hilario Caullama, con sus técnicas de pescador indígena, contribuyó a revolucionar el puerto pesquero mas importante del mundo.

Es importante decir aquí que el autor de este trabajo **no sabe** si Arguedas retrató en su novela a un Hilario Caullama que vivió o sea, que él conoció en carne y hueso. Lo que **si sabe** es lo siguiente. Siendo alumno de la Universidad Nacional Agraria de Lima (1963-68) tuvo el privilegio de conocer a Arguedas cuando éste trabajaba en su novela **El zorro...** Entonces el escritor, Jefe del Departamento de Sociología de esa universidad, con alguna frecuencia se ausentaba para pasar unos días estudiando y observando a Chimbote y sus gentes. Hacía eso no sólo en ese puerto sino también en otros del Perú. Sin duda que en esos períodos debió conocer a ese indio o a muchos otros aymarás que trabajaban en Chimbote y que le permitieron construir su arquetipo novelístico denominado, con todo respeto por Arguedas, de **Don Hilario Caullama**. En la página 93 de su novela da cuenta de como lo impresionó la determinación de esos indios para adaptarse al mar y transformarse en marineros. Venidos de las montañas andinas ellos se amarraban a los postes de fierro de los muelles del Pacífico para enfrentarse al mar y perderle el miedo. La conquista había cortado totalmente por siglos el contacto natural de los hombres del Lago Titicaca con su mar; para los

aymarás del Siglo XX este se había transformado en un desconocido casi tanto como debió ser el Atlántico para los ibéricos de fines del Siglo XV. Arguedas magistralmente sintetizó, en pocas líneas, el proceso épico de esos indios que, desde los años 1950, enfrentaron casi todo para readaptarse a su Océano.

Lo anterior tiene relación con lo siguiente. En el siglo pasado en 1813 el marino estadounidense **Porter** encontró una balsa indígena en **Paíta**, en el norte del Perú. Era de indios de **Guayaquil** que iban a negociar a **Huacho**, puerto en la costa central del Perú. Entre esos dos puntos hay unos 1200 kms. La balsa era muy pobre y eso llevó a decir a Porter que: “su tripulación parecía igualmente, en su apariencia, tan miserable como la máquina en que navegaban” (v. Nuñez: 46). De lo dicho por Porter puede deducirse que los indios con esa “máquina” realizaban ese viaje con frecuencia. Y **navegaban en alta mar, lo que significa también que tenían “know-how”, en este caso, gran conocimiento marítimo**. Esa información de Porter lleva al investigador Alfredo Torero a decir, en carta personal al autor, lo siguiente: “ese dato nos señala como hubo en la época colonial **una economía indígena al margen (y a menudo en contra)** de la economía controlada por la Corona española - **economía indígena que seguía funcionando con sus medios y sus mercados tradicionales**: balsas, llamas, cacao, contacto entre pueblos nativos que esquivaban el dominio español.” (Carta de Torero del 4.09.97; subrayado del autor).

Por otra parte el arqueólogo **Miguel Cornejo**, de la Universidad Nacional de Trujillo (vecina a la ciudad marítima de Chan Chan) en e-mail personal al

autor dice: “el arquitecto **Emilio Harth-Terré** planteaba que las dos grandes depresiones que tiene Chan Chan eran puertos marítimos, pero [parece que] fueron chacras de tierra húmedas. Pero yo he encontrado que en esas pozas los antiguos huanchaqueros practicaban en los caballitos [de totora] antes de entrar al mar; es una referencia personal de Francisco Pimimchum de que eso se practicaba mas o menos en 1920” (e-mail de Cornejo: 29.05.98). “**Huanchaquero**” es el nombre que se da a los nacidos en **Huanchaco**, la comunidad de indios descendientes de Mochicas y/o Chimus localizada en los alrededores de Chan Chan; **Pimimchum** es un apellido indígena de ese lugar.

Finalmente: los dibujos anexos a este trabajo muestran unidad. La balsa prehispánica **Uru** es muy parecida **a la del cartón postal**. Y la **Kon Tiki** con **La Tumbesina**. Al mismo tiempo estas dos últimas, como ya fue analizado, son balsas hermanas: de la costa, de madera y de la Liga Chinchay. Por su parte la Uru y la del cartón postal son también hermanas: hechas por hombres provenientes de las altas montañas, del Lago Titicaca, usando totora. De manera objetiva todo eso muestra continuidad.

Y mas todavía cuando se concluye que las cuatro están hermanadas porque **fueron congeladas**. La Tumbesina, ya se demostró, es la Kon Tiki congelada. La balsa del cartón postal es, igualmente, la Uru congelada. **De esta manera el pasado está en el presente como fenómeno de larga duración**. Ahora, es importante para los hombres de las sociedades andinas de hoy, como manera de contribuir al proceso de construcción de la modernidad liberadora, **descongelar** los procesos tecnológicos y conocimientos relacionados y concretizados en esas embarcaciones. De esa manera puede ayudarse a

reconstruir el camino que conduzca a la resolución de crecientes problemas de la actualidad. Esos procesos tecnológicos congelados, cuando se escribe esta frase **no se está pensando exclusivamente en los marítimos**, adaptados a través de siglos de experiencias a resolver los problemas de la América Indígena tal vez, retomados y readaptados con los conocimientos de la actualidad, puedan continuar resolviéndolos. **Esa es casi una proposición obvia cuando se constata que el paradigma tecnológico occidental, especialmente en territorios tropicales como son por ejemplo los de la Amazonía, se muestra absolutamente destructivo, señal inequívoca de su fracaso.**

III. CONCLUSIONES

1. La unidad de la historia andina, por lo menos en relación a la navegación en el Pacífico, ha sido determinada por el peso del pasado precolombino.
2. Esa unidad es un fenómeno de larga duración que modela el inconsciente colectivo y que se hace evidente, en el presente, en el imaginario de muchos hombres de las sociedades andinas de hoy.
3. Los andinos de la antigüedad recorrieron el Océano Pacífico, principalmente del sur, siendo, su presencia, uno de los determinantes del proceso conformación histórica de esa Cuenca.

4. Es imposible explicar la navegación Occidental en el Pacífico Sur sin la previa navegación indígena andina.
5. La proyección andina en el Pacífico, desde la remota antigüedad hasta el presente, ha tenido un papel de primer orden en la transformación de la Cuenca del Pacífico en espacio histórico, económico y social.
6. Esa demostración es importante pues así los países sudamericanos del Pacífico pueden reclamar en la actualidad, y con todo derecho, asiento de primera fila en las organizaciones internacionales que tienen que hacer con la Cuenca del Pacífico.
7. Esto último es importante, especialmente en los tiempos actuales, cuando la llamada Economía del Pacífico se ha transformado en el eje de la Economía Mundial.

IV. BIBLIOGRAFIA

- Amayo, E. “Europa Occidental - Estados Unidos y la estructura de clases y del Estado en Argentina, Chile y el Perú: Siglo XIX”. **Socialismo y Participación**, No. 45, Lima, marzo 1989, pp. 39-54.
- Amayo, E. **La Política Británica en la Guerra del Pacífico**. Editorial Horizonte, Lima, 1988.
- Arguedas, J.M. **El zorro de arriba y el zorro de abajo**. Editora da Universidade de São Paulo - EDUSP, Colección Archivos 14, ALLCA XX, Edición crítica Eve-Marie Fell, coordinadora, 1996.

- Birmigham, D. **The Maya, Aztecs and Incas Pop-up**. Tarquin Publications in association with British Museum Publications Ltd., Norfolk, Inglaterra, 1993.
- Braudel, F. **História e Ciências Sociais**. Editorial Presença Ltda., Lisboa, 1972.
- Chapman, A.C. "Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilizations". **Trade and Market in the Early Empires. Economies in History and Theory**. The Free Press, New York, 1957.
- Cobo, Fray Bernabé. **Historia del Nuevo Mundo**. Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1956.
- Derpich G., W. **Introducción al estudio del trabajador coolie chino en el Perú del Siglo XIX**. Tesis, Universidad Nacional Mayor de San Marcos - UNMSM, Lima, 1976.
- Earls, J. **Planificación agrícola andina. Bases para un sistema cibernético del sistema de andenes**. Ediciones Corporación Financiera de Desarrollo - COFIDE, Lima, 1989.
- Elias de Zevallos, H. **El entorno de Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las Islas salomón 1595 - 1596**. Editado por Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, Lima, 1995.
- Grant, N. **The Great Atlas of Discovery. A Pictorial Atlas of World Exploration**. Alfred A. Knopf, Nueva York, 1992.
- Heyerdhal, T. **La navegación marítima en el Antiguo Perú. Seafaring in Early Peru**. Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1996.
- Heyerdhal, T. **A expedição Kon -Tiki. 8. 000 km. numa jangada através do Pacífico**. Edições Melhoramentos, São Paulo, 1951.
- Incháustegui D., C. "Apuntes sobre navegación prehispánica en América". **América Indígena**. No. 3, 1995, México D.F., pp. 179 - 227.

- Levin, J. **The Export Economies. Their Pattern of Development in Historical Perspective.** Cambridge, Harvard University Press, 1960.

- Lumbreras, L.G. “Cultura, tecnología y modelos alternativos de desarrollo”. **Comercio Exterior.** Vol. 42, num. 3, marzo de 1992, México D.F., pp. 199 - 205.

- Lumbreras. L.G. **Visión arqueológica del Perú milenario.** Editorial Milla Batres, Lima, 1990.

- Morimoto, A. **Población de origen japonés en el Perú: perfil actual.** Centro Cultural Peruano - Japonés, Lima, 1991.

- Morimoto, A. **Los inmigrantes japoneses en el Perú.** Taller de Estudios Andinos, Universidad Nacional Agraria, Lima, 1979.

- Melgar B., R. “Las Islas del Pacífico Sudamericano: una historia negada”. **Cuadernos Americanos. Nueva Epoca.** No. 54, Vol. 6, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM.

- Murra, J. “El ‘control vertical’ de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas”. In **Visita de la Provincia de León de Huánuco, hecha por Iñigo Ortiz de Zuñiga. Tomo II.** Universidad “Hermilio Valdizán”, Huánuco, 1972, pp. 23 - 48.

- Nuñez. E. “Recorrido por la Costa Peruana en 1813”. In **Viajes y viajeros extranjeros por el Perú.** Edición del Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología - CONCYTEC, Lima, 1989, pp. 45-47.

- Pizarro, Pedro. **Relación del descubrimiento y conquista de los Reinos del Perú.** Edición de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 1978.

- Rama, A. **Formación de una cultura nacional indoamericana.** Siglo XXI Editores, México D.F., 1975.

- Reiche, M. “Prefacio”. In **Nazca, Peru. Secreto de la pampa. Informe preliminar para una interpretación científica de los dibujos preincaicos**

de Nazca, Perú e introducción a su estudio. Corporación de Reconstrucción y Desarrollo de Ica, Peru, 1989.

- Rostoworoski de D.C., M. **Historia del Tahuantinsuyu.** Instituto de Estudios Peruanos - IEP, Lima, 1988.

- Rostoworoski de D.C., M. “Mercaderes del Valle de Chíncha en la época pre-hispánica: un documento y unos comentarios”. **Revista Española de Antropología Americana.** Separata del Vol. 5, 1970, pp. 135-179.

- Sarmiento de Gamboa, P. **Historia de los Incas.** Emecé Editores, Buenos Aires, 1943.

- Torero, A. **Quechua e historia social andina.** Edictorial Universidad Ricardo Palma, Lima, 1973.

- Watanabe, L.K. **Culturas Preincas del Perú.** Fondo Editorial de COFIDE, Lima, 1995.

São Paulo, julio de 1998.