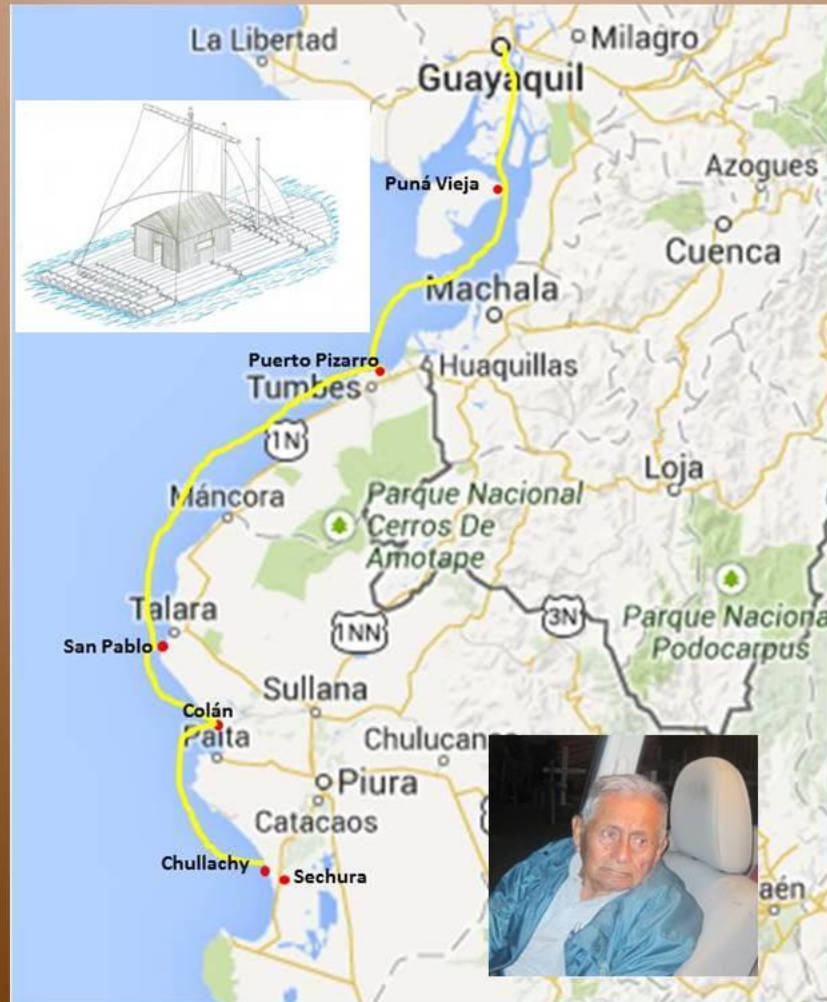


Anexo 1

Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: Testimonio de un balsero



Benjamín Rosales Valenzuela

Guayaquil, 2014

Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: Testimonio de un Balsero

Por razones que yo mismo no tengo muy claras, pero de una idea que venía forjándome por más de un lustro, decidí estudiar la importancia de las embarcaciones oceánicas de balsaⁱ en el pasado del continente americano, tanto en épocas precolombinas como en el desarrollo colonial y republicano de una rica región de Sudamérica. Estas embarcaciones, grandes y pequeñas, sirvieron para la pesca y la extracción de productos del mar y ríos, y para movilidad y comercio entre pobladores de las costas del Océano Pacífico durante decenas de siglos. Evidencias históricas y antropológicas las ubican entre las costas de Manabí en Ecuador, y Sechura en Perú, sin embargo, indicios arqueológicos, legendarios y biológicos demostrarían que los pobladores de esta región realizaron viajes de larga distancia, tanto al sur de Perúⁱⁱ como al Occidente de Méxicoⁱⁱⁱ. Para realizar una investigación académicamente convincente, resolví casi tres años atrás, ingresar al Programa de Masterado/Doctorado en Historia de la Universidad Pablo de Olavide, en Sevilla, España.

Al regresar a Guayaquil en mayo del 2012, luego de cuatro meses de participar en interesantes y provechosos seminarios del programa de estudios, e impulsar la investigación histórica para realizar un trabajo bien ilustrado, pensé que quizá aún sería posible encontrar personajes lugareños que hubieran utilizado esas grandes balsas comerciales. Embarcaciones que llamaron la atención de Bartolomé Ruiz, piloto de Francisco Pizarro en el primer viaje de la aventurada conquista del Mundo Andino, y de sus tripulantes, de tal manera, que el encuentro y sus circunstancias fueron reportadas al Emperador Carlos V en la famosa relación Sámano-Jerez^{iv}.

En la costa de Ecuador, balsas de vela para pesca se utilizaron hasta la segunda mitad del siglo pasado. El arqueólogo ecuatoriano Emilio Estrada lo constató en 1953, y publicó un dibujo a escala en que muestra una embarcación de 16 pies de largo y cuatro de ancho, conformada por dos troncos más gruesos en los lados y dos más delgados en el centro, que usaban una vela triangular de unos doce pies por lado.^v Esas mismas embarcaciones sobreviven en la zona costera ecuatoriana de Playas, ya que se utilizan como atractivo turístico. Desde hace más de treinta años los pescadores artesanales de esas costas utilizan embarcaciones de motor para sus faenas productivas. Pero esas no eran las grandes balsas oceánicas que han llamado la atención a viajeros como Benzoni^{vi}, Spielbergen^{vii} o Humboldt^{viii}.

Las incógnitas que queríamos resolver con esta búsqueda, eran relacionadas con las grandes balsas que se usaban no solo para pescar sino también para actividades comerciales. ¿Hasta cuándo se utilizaron grandes embarcaciones de balsa para transporte de productos entre pueblos de la costa ecuatoriana, y entre estos y el Golfo de Guayaquil? ¿Qué productos transportaban? ¿Cómo eran las embarcaciones? ¿Cuáles eran los

elementos principales para su construcción y cuál era su procedencia? ¿Qué tan maniobrables y seguras eran estas embarcaciones? Para tener éxito en mi misión investigadora histórico-científica, debía encontrar actores visibles que recordaran esos viajes, algo difícil si estos se hubieran terminado antes de los años treinta del siglo pasado.

Primeras investigaciones en Puná y Tumbes

Inicié la búsqueda de las respuestas a mis inquietudes, con un viaje que realicé a la isla de Puná, que por estar ubicada en la entrada de la cuenca del Guayas, divide las aguas interiores y exteriores del Golfo de Guayaquil, y era el lugar más adecuado para encontrar habitantes que hubieran utilizado ese tipo de embarcaciones, o las hubieran visto. El 11 de mayo de (ese año), salimos, en una embarcación de fibra con motor fuera de borda desde Posorja. Pilar Quinde, nativa de la isla, fue nuestra guía. Primero fuimos a Puná Vieja, la mayor población de la isla, donde tuve oportunidad de entrevistar a personas mayores de edad relacionadas con la pesca y el transporte de carga entre la isla de Puná y Guayaquil, pero ninguno había utilizado balsas para esos menesteres. Don Luis Alberto Delgado nos contó que había nacido en Guayaquil en 1909, que cuando era muy joven su familia se trasladó a la isla donde su padre se dedicó a la pesca. Dijo que cuando lo hicieron, ya era común el uso de lanchas a motor o goletas a vela entre los pobladores de la región. Sin embargo, don Luis recordaba que antes de la guerra entre Ecuador y Perú (1941), solían pasar grandes balsas que venían con varios tripulantes desde el norte de Perú. Estas, en ocasiones, paraban en Puná Vieja para esperar la creciente de la marea y continuar a Guayaquil, así conoció que esos mercaderes llevaban pescado seco y regresaban con balsas, otras maderas y diversos productos.

Como no encontré, en otros sectores de la isla, o en pueblos pesqueros de la Península de Santa Elena, antiguos pobladores que recordaran el uso de embarcaciones de balsa para fines comerciales, decidí que debía buscarlos en el norte de Perú, siguiendo la pista que me diera don Luis Delgado en Puná. En efecto, días después, acompañado de mi amigo Julio Guzmán que había participado en la visita a la isla, y de mi compañero de estudios en España, Manuel Ávila, hicimos un viaje a Tumbes, y particularmente al museo de sitio Cabeza de Vaca^{ix}. Ahí se encuentran los vestigios de la antigua población tumbecina y de la fortaleza incaica que impresionó a Pizarro y sus hombres, en la legendaria expedición que conquistara el gran imperio andino. La directora del museo, Carolina Vilches Carrasco estuvo muy interesada en el tema de mi investigación, me indicó que si bien en Tumbes aún había pescadores que usaban balsillas, debía ir más al sur en la costa, incluso hasta Sechura, para buscar antiguos pescadores y navegantes que utilizaron balsas oceánicas. La arqueóloga Vilches me comentó que pocos meses atrás había viajado por la Península de

Santa Elena, al norte del golfo de Guayaquil, y le había sorprendido el parecido físico, y cultural de los pobladores de esas costas, con los de la provincia de Tumbes en el Perú, al sur del Golfo. Yo coincidí con su observación, pues había notado esas similitudes en viajes anteriores al norte de Perú. A los habitantes de la Península los conozco bien, ya que en esas costas he pasado períodos vacacionales durante más de cincuenta años.

Antes de cruzar la frontera de regreso fuimos a conocer una playa cercana, al sur de Tumbes y del sitio Cabeza de Vaca. En esta se veían pedazos de balsa aparentemente traídos por la marea desde la desembocadura del río, y pequeñas embarcaciones hechas con palos de balsa, a las que llaman balsillas. Pocos kilómetros al norte de Tumbes entramos a Puerto Pizarro, caleta ubicada en un amplio brazo de mar, rodeado de manglares, donde abundan embarcaciones a motor para la pesca y otras que ofrecen recorridos turísticos para ver el hermoso panorama marino. Ahí hay pequeñas balsas que se usan como plataformas de apoyo, embarque o desembarque, pero no para pescar. En la zona era difícil encontrar alguien que recordara el uso de grandes balsas a vela para transporte, según nos contestaron a quienes preguntamos.

Carolina Vilches me ofreció buscar a algún morador en Piura que me guiara a caletas más al sur, en Talara, Piura y Sechura. Eso facilitaría mi búsqueda de antiguos navegantes en balsas oceánicas. ¡No parecía que esa fuera una misión imposible!

Viaje a pueblos costeros al norte de Perú: San Pablo, Colán y Sechura

Ese viaje, donde conocí a don Agustín Pazos, comenzó el 20 de junio del 2012. Me acompañó mi asistente Julio, y en el museo de sitio “Cabeza de Vaca”, Carolina nos presentó al Dr. Jerry Moore, arqueólogo de la California State University que lleva más de veinte años trabajando en Perú, de los cuales los últimos diez en la región fronteriza con Ecuador. En la entrevista que tuvimos con el Dr. Moore me comentó que en el sitio “El Porvenir” había encontrado evidencias pre-cerámicas datadas entre 4700 y 4500 años AC, y que en “Loma Saavedra” y “Uña de Gato” elementos de Valdivia III y rasgos parecidos a Chaullabamba. Comentamos con el Profesor la poca cooperación que hay en los trabajos arqueológicos en esta región fronteriza de Ecuador y Perú, a pesar de que los sitios tienen identidad cultural.

Carolina me había conseguido como guías a Larissa Colán y Amancio Yamunyaque para recorrer algunas caletas en el norte del Perú, donde quizá fuera posible encontrar algún antiguo navegante. Nos encontramos con ellos el 21 de junio en la plaza central de Talara y comenzamos tres días de interesante recorrido. Primero fuimos un poco al norte de Talara, hacía Cabo Blanco, y luego en dirección al sur. Junto a la población de Negritos, que en el pasado fue un gran campamento petrolero, está la caleta San Pablo. Ahí vimos algunas

“balsillas” de pesca de cinco o seis palillos de balsa de entre tres y cuatro metros de largo. La pequeña embarcación apenas tiene más de un metro de ancho, la manejan con remos y en ocasiones les instalan un pequeño mástil y vela. Un viejo pescador nos indicó también que la madera de balsa la compraban en Tumbes, y que la madera provenía de Guayaquil.



Figura 1. Balsillas en caleta San Pablo, provincia de Talara, Perú. 2012

Uno de nuestros guías nos recomendó entrevistar a un anciano pescador llamado Agustín Pazos, quien tenía más de 90 años, y había oído que era un viejo balsero. Averiguamos con unos pescadores en la playa y pudimos encontrar su casa. No se encontraba en ella y como nos dijeron que era callejero, fuimos a buscarlo con uno de sus nietos. Recorrimos calles y parques de Negritos que el activo nonagenario frecuenta por más de media hora, y no lo encontramos. Como debíamos seguir nuestro viaje, acordamos regresar el sábado al mediodía en que estaríamos de regreso a Guayaquil. Quedé con la gran expectativa de conocer al Sr. Pazos, quien sin duda gozaba, a pesar de sus años, de una gran vitalidad.

Antes de seguir al pueblo de San Lucas de Colán, en la desembocadura del río Chira, cuyos habitantes son nombrados repetidamente en crónicas coloniales y republicanas como los proveedores de agua y productos agrícolas, usando grandes balsas, al puerto de Paita, fuimos a las puntas Fariñas y Balcones, que son los sitios más salientes de Sudamérica al Occidente del Pacífico; curiosamente, una de ellas tiene en su extremo un cerro seco y parecido al que domina la Punta de Santa Elena, el límite norte del Golfo de Guayaquil. Colán hoy en día, además de ser caleta de pescadores, es el balneario más importante de la ciudad de Piura. Todavía hay pescadores que usan balsas a vela para pescar, sin embargo, la mayoría usa embarcaciones a motor. Conversé con uno de los que utilizan las ancestrales balsas de pesca, don Juan Ruperto Cañote, mayor de ochenta años, quien nos explicó como

hacen las faenas de pesca con sus balsillas, y que los usuarios de estas embarcaciones tienen al menos dos de ellas, una que utilizan durante un periodo de seis meses mientras la otra pasa por una etapa de secado, como la que nuestro entrevistado tenía en su casa expuesta al sol. Don Juan nos ratificó que la madera de balsa procedía de la frontera ecuatoriana, pero más importante aún, él recordaba que cuando era chico su padre y otros vecinos de Colán llevaban y traían productos a Paita en balsas a vela. Nos dijo que entonces escuchó que grandes balsas viajaban anualmente a Guayaquil.^x



Figura 2. Don Juan Ruperto Cañote, explica como maniobra la balsilla, la que se está secando en su casa.

Antes de ir a Piura, donde nos alojaríamos, fuimos a Paita, antiguo puerto del norte del Perú. Ahí murió la legendaria quiteña, doña Manuela Sáenz, luego de vivir veinte y un años desterrada de su Patria. En una casa, ubicada en el centro de la población, hay una placa conmemorativa que indica ser el lugar de la vivienda que habitaba la ilustre exiliada. Sin embargo, nuestros guías peruanos opinaron que el sitio donde vivió Manuela debió estar más próximo al mar, puesto que ella habría escrito que desde su balcón observaba los barcos que entraban al puerto. Después de un succulento, aunque retrasado almuerzo de la afamada comida marina peruana, viajamos de Paita a Piura, la primera ciudad española en el mundo andino y capital departamental. Al día siguiente visité el Archivo Regional de Piura y conseguí copias de algunos trabajos académicos sobre la historia y cultura de la región, unas con referencias a prácticas pesqueras con la utilización de balsas.

Antes del mediodía salimos hacia Sechura. Pasamos por la población de Catacaos, donde venden sombreros peruanos hechos en la zona con paja toquilla que traen de Ecuador. Visitamos el sitio arqueológico de Narihuelá, donde un muy bien comedido guía local nos hizo un extenso recorrido por la pirámide y antiguo centro administrativo y religioso. Y entonces continuamos nuestro viaje al sur, buscando caletas en las que aún se utilicen balsas para pescar. ¡No fue difícil encontrarlas en la provincia de Sechura! En esta cálida región al sur de Piura, el río, que tiene el mismo nombre de la ciudad, desaparece en el desierto antes de llegar al mar. Las aguas que no se las lleva la aridez son utilizadas en parcelas agrícolas aledañas a su lecho. En este peculiar entorno está la capital provincial, una ciudad que, como Santa Elena, capital de la nueva provincia peninsular de Ecuador, se encuentra algunos kilómetros alejada del mar, pero es un centro que se comunica con varias caletas de la productiva costa. Visitamos Parachique y Constante, en estos dos medianos puertos pesqueros artesanales, vimos como utilizaban numerosas balsillas para desembarcar pesca de embarcaciones a motor. En una caleta concurrida conocimos una comerciante de pescado y mariscos que estaba negociando la compra de conchas y caracoles que unos pescadores traían en un par de balsas. Cuando supo que éramos de Guayaquil nos contó que en ocasiones viajaba a comerciar mariscos al Ecuador, que se había admirado del gran tamaño de algunos pescados y la diversidad de especies marinas que se veían en el mercado de La Libertad. Con buen ánimo, la señora nos manifestó que le gustaba la cordialidad de la gente peninsular, con la que ella se integraba fácilmente. Conocimos que en otras caletas de la extendida provincia también se utilizaban balsillas para desembarcar pesca, y que muchos aún las usan para pescar empleando velas. Pude informarme que en la ciudad de Sechura había negocios que traían maderas desde Tumbes, provenientes de Ecuador; estos proveían balsillas a los pescadores, además de la caña *Guadúa*, conocida en Perú como caña de Guayaquil, y que en el norte del país se ha utilizado tradicionalmente para muchos usos, especialmente la construcción de viviendas.

En la provincia de Sechura no conocimos a nadie que recordara la utilización de grandes balsas para realizar largas travesías oceánicas. Quizá fue porque no tuvimos tiempo para encontrar a una persona con bastante edad que pudiera recordarlo. Lo que sí fue evidente en este viaje de mediados de 2012, es que en esta región costera hay una gran actividad pesquera, tanto artesanal como industrial, y que se siguen utilizando balsillas, construidas con “palo de balsa”, para transportar productos marinos entre embarcaciones y muelles o playas, e inclusive, según las personas con que conversamos, aún se usan para realizar faenas de pesca. Me pareció que esto último era más una tradición que se resistía a morir, puesto que en las caletas abundan embarcaciones de pesca modernas y más eficientes, como las que se usan en los puertos pesqueros del Ecuador.

Primera entrevista a don Agustín Pazos Querebalú, navegante de grandes balsas

La noche en Piura es agradable, hay muchos lugares donde se saborea la buena gastronomía peruana, especialmente la costeña en base a pescados y mariscos. El día siguiente, sábado 23 de junio, emprendimos el regreso y llegamos a la caleta San Pablo antes del mediodía. Yo esperaba con ansiedad conocer al señor Pazos, quien habría navegado en balsas grandes. Él nos esperaba en la casa donde vivía con la familia de una de sus hijas, así lo habíamos acordado el jueves anterior. Comenzamos la entrevista preguntándole su nombre y edad, “Agustín Pazos Querebalú” nos dijo, mostrándonos orgulloso su tarjeta de identificación que certificaba su nacimiento el 28 de agosto de 1919. Don Agustín iba a cumplir 94 años en pocos meses, sin embargo, su fortaleza física y lucidez mental se evidenciaron enseguida con el entusiasmo que mostró al relatarnos sus experiencias. Como anécdota contaré una novatada. Menos de cinco minutos después de iniciada la conversación, mi compañero Julio, que fungía de camarógrafo exclamó: *“¡algo le pasa a esta vaina, que se apagó!”*. La batería de la cámara se había desgastado. Por eso, relato esta primera entrevista con el antiguo pescador casi solo en base a las notas que tomé.

Su padre, cuyo oficio era pescador, había migrado de Sechura a San Pablo, cuando él tenía apenas tres años. Don Agustín nos dijo que, en ese entonces, tercera y cuarta décadas del siglo pasado, para pescar se utilizaban exclusivamente las famosas balsillas. Estas son pequeñas plataformas que tienen entre cuatro y siete palos de balsa unidos con sogas, donde instalan un mástil con vela de algodón. El jubilado pescador nos relató que los pescadores de la caleta, y otros de la región, desde Sechura y Paita, armaban grandes balsas para realizar viajes comerciales a Guayaquil. Estas travesías anuales lo hacían entre diciembre y marzo, para aprovechar el verano^{xi}, ya que eso facilitaba el retorno pues en esos meses la corriente del Niño ayudaba la navegación al sur, acortándoseles el viaje de retorno. De cualquier manera, en el viaje de ida a Guayaquil hacían cerca de quince días, pero el regreso era mucho más largo y trabajoso. El viaje hasta Paita podía durar, según las condiciones de las corrientes y los vientos, más de treinta días. Al bordear Cabo Blanco se perdía la influencia de la favorable corriente cálida y era difícil navegar contra la corriente fría peruana, que llamamos también de Humboldt. Don Agustín nos explicó la dificultad de esta navegación dependiente solo del viento y las corrientes marinas:

“En la madrugada cambia el viento y salíamos mar afuera, desde el mediodía el viento entraba a la costa. Cuando no había viento, la corriente nos echaba al norte, no nos permitía avanzar, entonces orillábamos y fondeábamos.”^{xii}

El viaje de ida lo hacían con balsas viejas cargadas de pescado seco que transportaban para vender en Guayaquil. En esa travesía utilizaban una vela grande de algodón, pero al regreso, con balsas nuevas, más grandes, y sobrecargadas, se valían de hasta tres velas. Las

embarcaciones tenían cuatro tabloncillos grandes que hundían o sacaban para maniobrar la nave (las que en Ecuador conocemos como “guaras”), además de un remo grande que entendí lo manejaban desde la popa, a modo de timón.^{xiii} En estos largos viajes las embarcaciones llevaban entre ocho a diez tripulantes, que eran necesarios para remar y maniobrar la nave en diferentes turnos de trabajo. Nos dijo que la entrada a Guayaquil era difícil, el patrón debía ser buen práctico para sortear los bancos de arena del río, les llamaba la atención lo grande de las mareas y las marcadas variaciones que tenían con las fases lunares.



Figura 3. Mapa de la costa norte de Perú y sur de Ecuador que muestra el recorrido de las balsas según el relato de don Agustín Pazos.

El viaje a Guayaquil era una importante empresa comercial, no solo tenía un gran beneficio con la venta de pescado seco, que desde el puerto principal se debe haber distribuido a otros lugares del Ecuador, sino que regresaban con nuevas balsas y otros productos. La nueva embarcación tenía una plataforma de balsas grandes, y otros “pisos” de palos más pequeños, o balsillas, caña guadua, entera y abierta, otras maderas. En el centro iba el área cubierta donde descansaban y llevaban mercadería diversa: desde ropa comprada en el mercado de la ciudad, hasta plátano y otras frutas adquiridas en las riberas del río. Cocinaban en ollas colocadas sobre una lata con leña encima, comían bastante pescado fresco, que era abundante, pero también “*gallinas de corral*” que compraban cuando caleteaban por falta de viento, y llevaban vivas en la balsa hasta que quisieran cocinarlas.

En la cuarta década del siglo pasado disminuyó el uso de las grandes balsas comerciales por el incremento del uso de balandras, también a vela, que cargaban 400 o 500 toneladas, y que ya se utilizaban en paralelo con las balsas desde mucho antes. Estas iban hasta Trujillo y Guayaquil, desde donde traían a la costa norte del Perú, comida, ropa, caña y balsas. Según don Agustín, el uso de estas grandes embarcaciones de balsa, lentas pero seguras, desaparecieron totalmente en los años posteriores por el incremento de embarcaciones a motor. Hoy en día, nos dijo, los palos para las balsillas de pesca, llegan por carretera. Realmente, el señor Pazos estuvo muy amable y dispuesto a darnos información, incluso dibujó en mi cuaderno cómo eran las tres velas que usaban las balsas. Se nos había hecho tarde y debíamos continuar el viaje, aunque esa noche solo llegamos hasta Machala, era más seguro continuar a Guayaquil el día siguiente.

Ciertamente este viaje de investigación había sido exitoso. No solo había encontrado una persona que hubiera visto grandes balsas oceánicas, sino que conocí un anciano pescador que las había utilizado, viajado hasta Guayaquil en ellas, y esa persona tenía buena memoria y disposición para relatar sus recuerdos. Sin embargo, la principal evidencia de su historia estaba en mis apuntes y no tenía grabación ni filmación de este importante testimonio. Debía completar ese trabajo.

Entrevista en el cementerio de Negritos

Ya había pasado más de tres meses desde que conocí a don Agustín Pazos y ansiaba grabar el testimonio de su experiencia en grandes balsas. Como en Ecuador había un fin de semana largo, aproveché para viajar el jueves 1 de noviembre, sin tomar en cuenta que el día siguiente era 2 de noviembre, día de los muertos. Viajé con mi asistente Luis León para compartir el manejo del vehículo y para que él filme y fotografíe la nueva entrevista que esperaba realizar. Salimos de Guayaquil a las 10:30 de la mañana y a las 4 de la tarde

pasamos reservando dos habitaciones en el hotel Las Olas de Máncora. A las 5:30 de la tarde llegamos a la casa donde conocí a don Agustín cuatro meses atrás, en la caleta San Pablo, pero no había nadie. Una persona me indicó que él estaba viviendo con otra hija a la vuelta de la cuadra, fui a buscarlo, pero tampoco había nadie y me enteré, gracias al guardián de una construcción vecina, que él acababa de salir con su familia al cementerio. Supuse que regresaría pronto por lo que comimos en un restaurante cercano y luego avanzamos a la playa aprovechando la luz que aún quedaba para fotografiar las balsillas y balandras que ahí se encuentran. Al regresar no había vuelto todavía don Agustín y el vecino que lo había visto salir nos dijo que vayamos al cementerio, pues pudiera demorarse en regresar. Ya estaba oscuro, pero aún así fuimos al camposanto que se encuentra en la salida de Negritos, población a la que pertenece la “caleta” San Pablo, en la vía a Talara.

En el cementerio me percaté de la costumbre de muchas familias de reunirse en los mausoleos, o en carpas alrededor de las tumbas de sus familiares, y velarlos desde la tarde del 1 hasta las 8 de la mañana del 2 de noviembre. Pensé que la familia de don Agustín era una de esas, y a pesar de la intromisión que pudiera significar mi inesperada visita, decidí buscarlo. Había mucha actividad en el cementerio, entraban y salían las tricimotos que abundan en la región y pequeños automóviles que iban a dejar o sacar a personas que visitan tumbas de familiares. El guardián del cementerio se ofreció acompañarme a buscar a don Agustín. Con linterna en mano avanzamos por diferentes sectores, mi guía buscaba el “barrio” del camposanto donde se entierran los de la caleta San Pablo, entonces comenzó a preguntar por la familia Pazos. De una carpa salieron unos Pazos, pero no era la familia de don Agustín. Continuamos la búsqueda hasta encontrarlos. Le explique al Sr. Pazos que quería volver a entrevistarle y él se mostró dispuesto a hacerlo, pero debía ser ahí mismo, pues nos dijo que al día siguiente estaría descansando después de pasar la larga noche en vigilia. Su hijo Rafael fue a buscar a mi asistente Luis para que traiga el carro y la cámara, mientras yo conversaba con el anciano balsero. Si había que hacer la entrevista en el cementerio, estaríamos más cómodos sentados y necesitaríamos la luz del vehículo para la grabación. Era una noche fresca en la que soplaban el viento con fuerza, y don Agustín estaba muy dispuesto a permitirnos grabar el testimonio de sus viajes a Guayaquil en balsas oceánicas.



Figura 4. Don Agustín Pazos durante la entrevista el 1 y 2 de noviembre de 2012.

En esta interesante entrevista, don Agustín nos reiteró que su padre y tíos eran pescadores que utilizaban las balsillas para sus faenas. En las caletas de Sechura, de donde eran, había abundante pesca de Cachema, por la que en Perú pagaban muy poco. Los seis hermanos Pazos salían a pescar a las tres de la madrugada y al regresar antes de las diez traían media, o una tonelada de pescado, lo salaban y guardaban para *“hacer la carga para ir a Guayaquil”*. Este viaje lo hacían todos los años, don Agustín nos dijo que él lo hizo varias veces, hasta la edad de quince o diez y seis años. De ser esos datos exactos, él habría hecho el recorrido hasta alrededor del año 1935, sin embargo, también nos expresó que estos viajes a Guayaquil continuaron años después del último en que él tuvo oportunidad de hacerlo.

El viaje se hacía costeando, según don Agustín: *“Ahí se navega a la voz del viento, como se le podía decir. Cuando había bastante viento la balsa avanzaba y cuando había poco viento, poco se movía.”*^{xiv} Usaban varias piedras a modo de anclas cuando debían fondear por falta de vientos favorables, llevaban algunas de repuesto porque a veces se perdían en el fondo. Iban por más seguridad, ocho personas, pues cuando había corriente en contra sin viento, tenían que remar fuerte para ir a un lugar seguro, ya que llevaban carga que pesaba entre 10 y 15 toneladas. Don Agustín nos explicó que a pesar de que el viaje a Guayaquil lo hacían en balsas viejas, no se mojaban, puesto que, sobre la base de palos de balsa, llevaban otro

entablado: “*como decir segundo piso*”, y además un tercero, donde dormían y llevaban su ropa y provisiones que debían mantenerse secas.

En la entrevista hablamos de los materiales con que se fabricaba la balsa, y salió a relucir un nombre para mi desconocido: ***pasaya***. Al comienzo yo pensé que era un tipo de cabo de cabuya, pero él supo diferenciarlo: “*¡como la cabuya, es cabo!...es como una cáscara, se saca por cinta y después se tuerce, se tuerce y se corcha...se compraba por tonelada...más había en Ecuador*”. Yo había oído que las balsas se ataban con cabos de cabuya, y que se utilizaban también bejucos, por lo que me confundió oír sobre este otro material: ***pasaya***. Karen Stother, la antropóloga estadounidense que trabaja en la península de Santa Elena desde hace más de cuarenta años, vio la grabación de esta entrevista, no tuvo ninguna duda, ¡eso es el Jaile!, me dijo. Me hizo notar que en un artículo que escribió Olaf Holm en 1978 describe esa corteza, este está publicado en “*Lanzas Silbadoras*”. En efecto, en el tomo 2 de esa obra, en la que Karen compila, investiga y edita las contribuciones de Olaf Holm al estudio del pasado del Ecuador, se encuentra el trabajo llamado “*Jaile, Cordelería Rural en las Costas de Ecuador*”^{xv}. Holm conoció el sistema de recolección de la corteza de este árbol que crece espontáneamente, en manchas, en los flancos de los cerros de Santa Elena y el sur de Manabí; y describió el proceso de torcedura que se aplica para convertir esta corteza en un cabo de gran resistencia y durabilidad. El trabajo de Olaf Holm rescata el uso de este material que, debido a la modernidad, está por desaparecer. Sin duda, la descripción que hace Holm de estos fuertes cabos, o cordeles, y la torcedura de la corteza del jaile, coincide con el material que don Agustín llama *pasaya*^{xvi}, y que los balseros peruanos usaban para atar balsas, velas y mástiles.

Cuando leí este artículo de Olaf Holm, en el que describe el jaile e incluye fotos de los cabos, me percaté que ese mismo material usaban los vaqueros en las fincas de la costa de Ecuador, al menos hasta 1980, para encinchar monturas de madera y realizar otras faenas de ganadería en las que se necesitan cabos recios. Yo los había visto desde chico en la hacienda de mis tíos, ubicada frente a Guayaquil, donde solía ir algunos fines de semana al año.

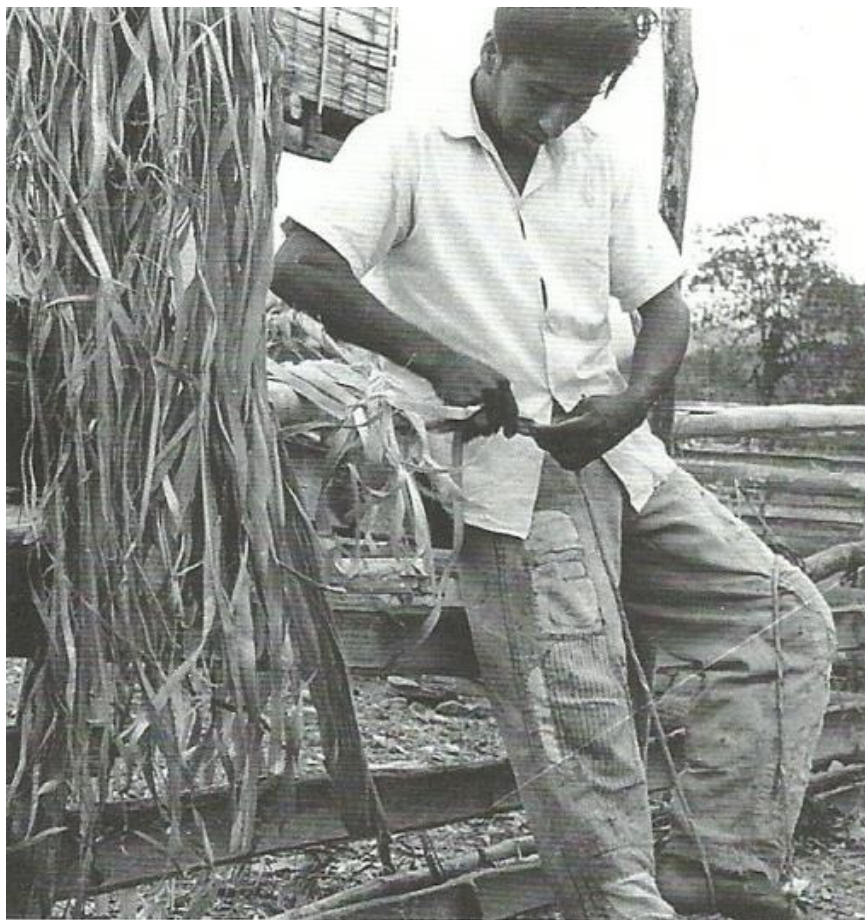


Figura 5. Fotografía tomada por Olaf Holm del jailero Alpio Pachay torciendo corteza del árbol de Jaile (Pasallo) para elaborar cabos.^{xvii}

En esta segunda entrevista con el señor Pazos hablamos un poco más sobre las velas. En aquellos tiempos, estas eran hechas por las mujeres de los pescadores, y no en base de lonas, como las que compraban posteriormente. Ellas comenzaban el proceso preparando hilos del algodón que se producía en la región, con un uso de los antiguos; luego tejían paños en un telar de palos, los hacían como de un metro de ancho, y luego los cosían para hacer las grandes velas. Don Agustín contaba con orgullo el buen trabajo que hacían las mujeres de ese tiempo en la manufactura de las velas: *“las hacían como si fueran de fábrica”*, expresó. Nos dijo que las velas eran grandísimas, la mayor tenía unos veinte metros de alto y algo menos de ancho, y nos ratificó que, al regresar de Guayaquil con balsas nuevas y bien cargadas, cuando tenían buen viento, izaban hasta tres velas, la mayor, el foque y el petifoque. Cada vela tenía su mástil de mangle y usaban cañas para sostenerlas.

Los tablones usados como quillas, que en Ecuador conocemos como *“guaras”*, en el norte de Perú los llaman también timones. Según don Agustín, cuando amarraban las nuevas balsas para regresar de Guayaquil, dejaban una ranura para que entren los tablones, y que

ponían seis, dos en la proa, dos en el centro y dos en la popa. Nos dijo que estos tenían como ocho varas de largo y unos sesenta centímetros de ancho. Mencionó que en la popa usaban también dos remos más pequeños que eran propiamente timones. Tablones y timones eran muy resistentes, no se rompían porque eran “faiques”^{xviii}. Estos los usaban principalmente en el viaje anual a Guayaquil, y como los tenían bien guardados, duraban muchos años. Con esos tablones y remos, las balsas eran dirigidas con mucha seguridad, según nos dijo don Agustín. Él sonrió cuando le pregunté si era posible que la corriente los pudiera lanzar contra alguna roca o arrecife. Me dijo que los pescadores eran bien inteligentes, que si veían el viento malo y había algún peligro semejante, ellos lo prevenían y arriaban fondo en un lugar seguro. Para esto, se echaban al mar unas piedras amarradas con pasaya que aseguraban la balsa en el fondo. Se usaban tres o más de estas piedras, de acuerdo a la fuerza de la corriente, estas hacían las veces de anclas y evitaban el peligro de encallar.

El trabajo, de bajar y subir los tablones, llevar los timones de popa, y usar remos para bogar contra alguna corriente desfavorable era arduo. Los que llevaban los remos de la popa, que hacían las veces de timones, tenían que hacer turnos de máximo cuatro horas. Se ubicaban en la popa, uno a babor y otro a estribor, como esa era la parte más baja de la embarcación, debían usar botas y traje de agua para evitar mojarse. Por eso, por tanto trabajo duro que se requería para maniobrar la balsa, se necesitaba contar con al menos ocho tripulantes al realizar los viajes anuales a Guayaquil.

Sobre la comida y su preparación, Don Agustín nos explicó que colocaban los leños de algarrobo sobre unas latas donde ponían hasta tres ollas, para cocinar tres clases de alimento para el almuerzo, que era la principal comida de cada jornada. Preferían comer pescado, que había en abundancia y generalmente consumían fresco. Cuando les faltaba, se detenían en buenos sitios de pesca para aprovisionarse. Igualmente llevaban: “*pescadito, jaleita, camaroncitos*”, productos tratados que tenían de reserva. El agua la llevaban en pipas o barriles de madera, que cuando entraban a puertos, o cuando llovía, llenaban. Agustín nos dijo que el agua nunca les faltaba, porque tenían dos o tres barriles grandes que cuidaban con esmero para evitar que se desperdiciara.

Nos reiteró lo difícil que era evitar los bancos de arena al entrar por la ría de Guayaquil. “*Uno va navegando de noche y de lejos se ve que arde el agua, ahí hay un banco, entonces usted cambia un poquito para el este... un poquito para el oeste*”, nos dijo. Como los bajos son de arena, si embancaban no les pasaba mayor cosa, pero se retrasaba el viaje. Según don Agustín, los viajes a Guayaquil eran buen negocio, aunque se sufría porque eran largos. La venta del pescado seco les producía una ganancia grande, y al regreso armaban balsas nuevas, traían al menos dos camas de esa madera y otros productos. Traían: “*ropa,*

casimir...todo.” Abundante caña guadúa, grande, que en Perú llaman “*caña de Guayaquil*”, y que entonces se usaba en la construcción de viviendas en el norte de Perú. Nos dijo, como aún se ve en algunas construcciones de la región, que la caña abierta se forraba con barro para hacer las paredes de las casas, y que cuando había temblores eran muy seguras, nunca se quebraban. La caña tenía buena venta en las caletas que paraban durante el regreso, así como el plátano verde y otros comestibles que llevaban en el retorno. De manera que hacían buen negocio en la ida y en la vuelta.

Después de casi hora y media de importunar a don Agustín, quien había interrumpido su vigilia en la noche de difuntos, debía despedirme. Pero antes, le entregué unos gruesos papeles y lápices de colores que yo había llevado para que él hiciera unos dibujos de la antigua balsa y sus principales elementos. El lugar no era adecuado, ni el momento propicio para pedirle que lo hiciera entonces. Le explique lo que quería, y quedé, con su hijo Rafael, que cuando don Agustín pudiera hacerlo, con su ayuda o de alguno de sus hijos o nietos, me enviara los dibujos. Eso no sería mayor problema puesto que hay una empresa de transporte en Piura que lleva encomiendas a Guayaquil. De todas maneras, quedamos en volver a vernos. Le agradecí a don Agustín por su tiempo, y él me comentó que le gustaría regresar a Guayaquil algún día.

Llegamos a Máncora cerca de la medianoche. Temprano en la mañana siguiente, me puse aletas, guantes y saqué el tablero para aprovechar las olas que se surfean frente al hotel. Mi sorpresa fue ver en el agua, muy cerca de la rompiente, un pescador que hacía su faena desde una balsilla. Conversé con él cuando salimos del mar. Su nombre es Rafael Querebalú Alvarado, un pescador de setenta años, su padre había sido también pescador, y era de origen sechurano, como don Agustín Pazos. Don Rafael me explicó cómo se maniobra la pequeña balsa mientras se realiza la faena de pesca. Él no recordaba haber visto nunca grandes embarcaciones de balsa. Pero me dijo que algunos aún pescan como él, en balsillas, y creía que eso continuaría así algunos años más. ¡Puede ser!

Los dibujos de don Agustín

Antes de fines del año 2012 me comuniqué por teléfono con Rafael Pazos, el hijo de don Agustín, quien me confirmó que ya tenía los dibujos que su padre había realizado con ayuda de una de sus hijas, y que me los enviaría como habíamos quedado. En efecto, los recibí unos días después. Cuando los vi, quedé muy bien impresionado, no solo había dibujado una balsa de tres velas como la que describió, también había realizado dibujos de: los tablones que se usan de timones, la vela principal, la vela foque (él la llama foqui) y la petifoque (él la llama piti foqui) y la piedra con amarras que se usaban como ancla. Los dibujos tienen dimensiones, y don Agustín también envió unas notas que describen elementos de la embarcación y detalles de estos materiales. Estos dibujos pueden ser parte

de un manual para construir balsas oceánicas, que bien hubieran servido a Heyerdahl^{xix}, Alzar^{xx} o Haslett^{xxi}, exploradores modernos en balsas, para realizar las construcciones que hicieron, en sus respectivos proyectos, a partir de 1948.

Según don Agustín la base de la balsa podía tener hasta 15 palillos de 20 metros de largo, e iban amarradas mediante trincas con pasaya, una en proa y otra en popa.

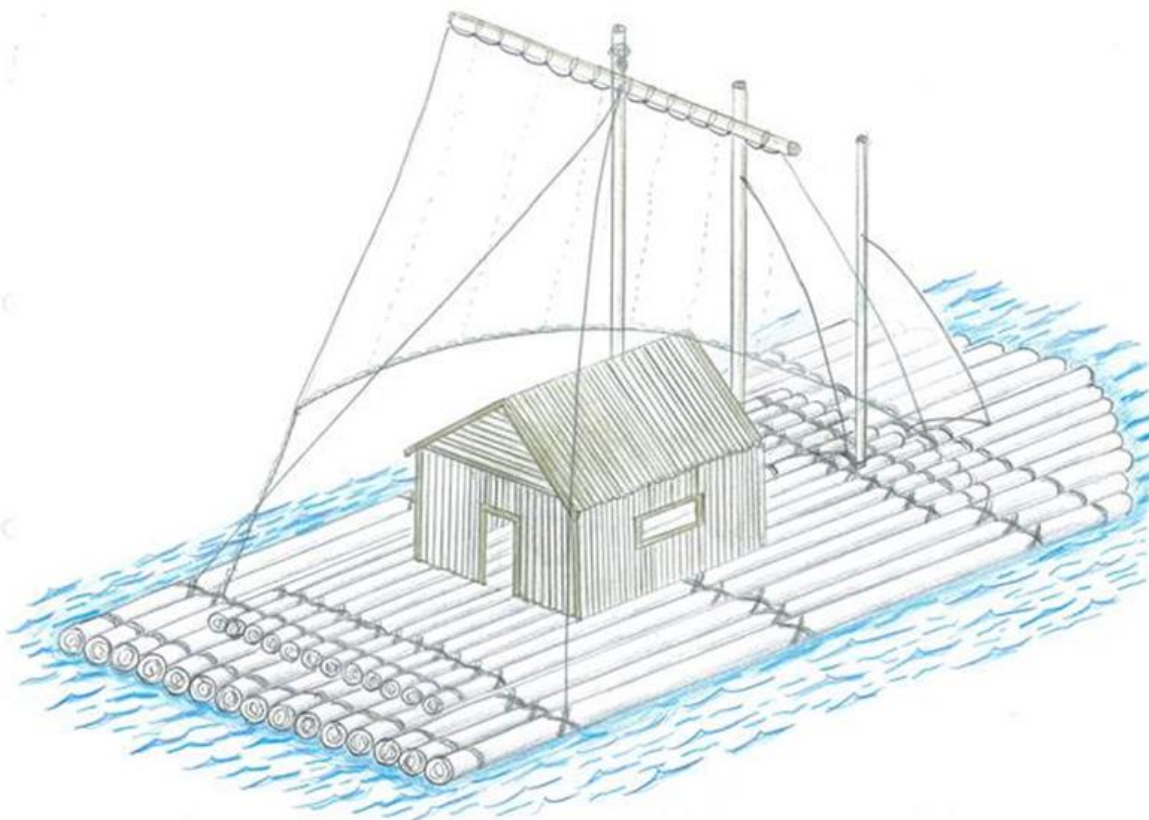


Figura 6. Dibujo de don Agustín Pazos de la gran balsa de tres velas en la que los pescadores regresaban de Guayaquil con carga. Se nota un segundo piso de balsas y la casa de caña.

La balsa inferior tenía tres corbatines, que eran palos o travesaños de mangle, uno en proa, otro en medio y otro en popa, amarrados también con pasaya. Los tres mástiles tenían diez, ocho y seis metros de alto respectivamente, y eran de mangle negro. Escribe don Agustín que la segunda balsa, o piso de madera que iba encima de la primera balsa, tenía doce palillos, un poco más delgados, que llevaban de regreso para construir las balsillas de pesca.

El tercer piso era hecho de caña abierta, amarrada con cabo manila o nylon, tenía una caseta de dos metros de alto, también de caña, que servía como bodega para llevar la mercadería. La casa tenía dos puertas, una en la popa y la otra en la proa.

En el dibujo de la vela mayor que recibí, don Agustín incluye la reseña siguiente:

1. Tejido de algodón. A mano y cocido por partes.
 2. Mástil Palo Manglar (Negro) de 6 " ϕ ^{xxii}.
 3. Motón de 12 " ϕ de madera para cabo de 1 ½ " ϕ .
 4. Caña de Guayaquil 7 metros reforzada con otra caña cortada por la mitad.
 5. Cabo para izar Vela llamado grisero^{xxiii} de 1 ½" ϕ .
 6. Cabos cortos parte superior Vela llamado relingas de material Pasaya, amarra vela a la caña.
 7. Guardacabo de madera de ½ ϕ . Los cabos colchados con (Pasaya) (Material Ecuador, comprado Guayaquil).
-
- A. Parte Vela 4 brazas largo.
 - B. Parte Vela 5 ½ brazas largo.
 - C. Parte Vela 7 metros de ancho.
 - D. Cocido de Vela. Extremos con pasaya trenzada.
 - E. Escota.
 - F. Amura.
 - G. Cocido a mano cada paño.

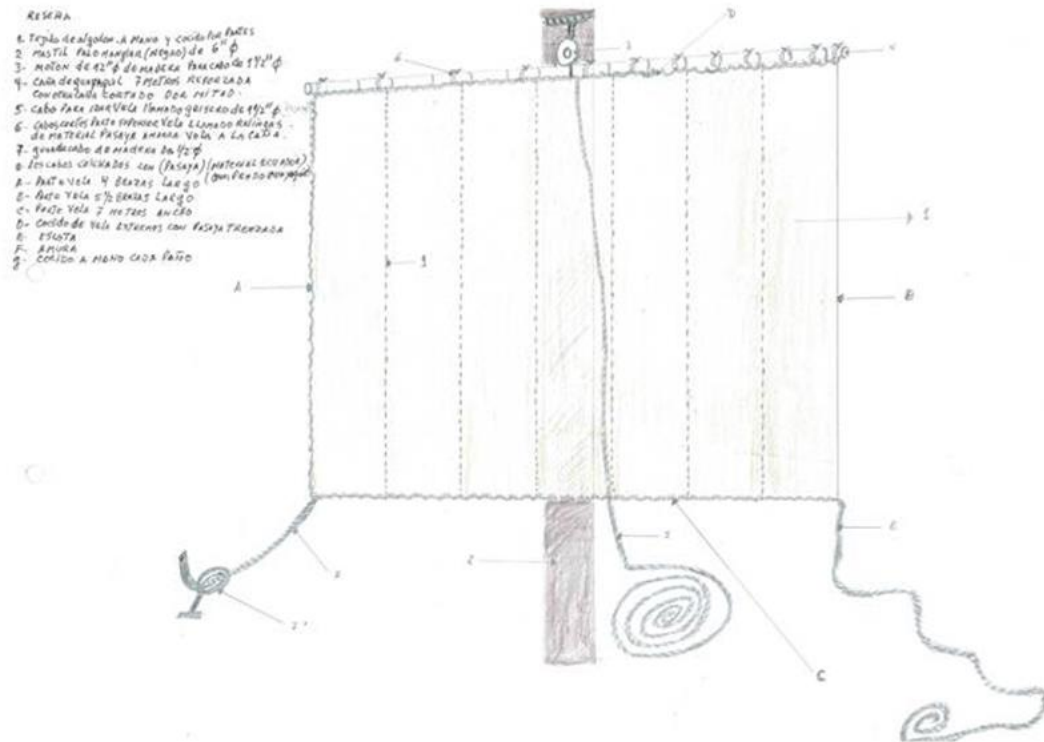


Figura 7. Dibujo hecho por don Agustín Pazos de vela mayor, con detalle de los elementos que la conforman y sus dimensiones.

- 1.- MASTIL
- 2.- GUARDACABO
- 3.- MASTIL
- 4.- MURA
- 5.- ESCOTA

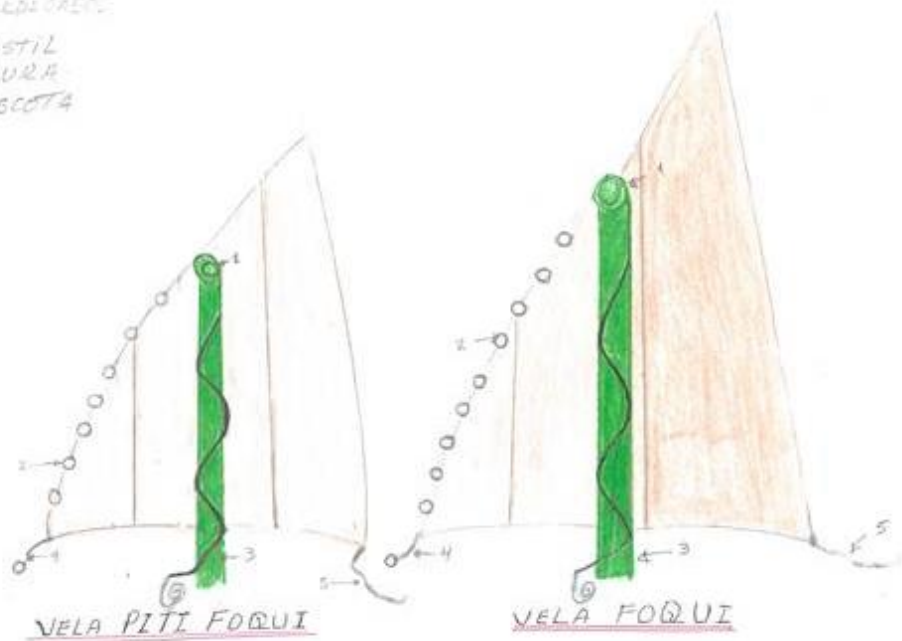


Figura 8. Dibujo de foque y petifoque de las balsas grandes en las que regresaban de Guayaquil.

Los dibujos de la segunda y tercera vela, llamadas foque y petifoque son bien claros, sin embargo, no tiene una reseña con el nivel de detalles como la que incluye en el dibujo de la vela mayor. Se nota claramente, no obstante, que el foque y el petifoque que usaban estas grandes balsas son velas triangulares, mientras que la mayor es una vela rectangular, o cuadrada.

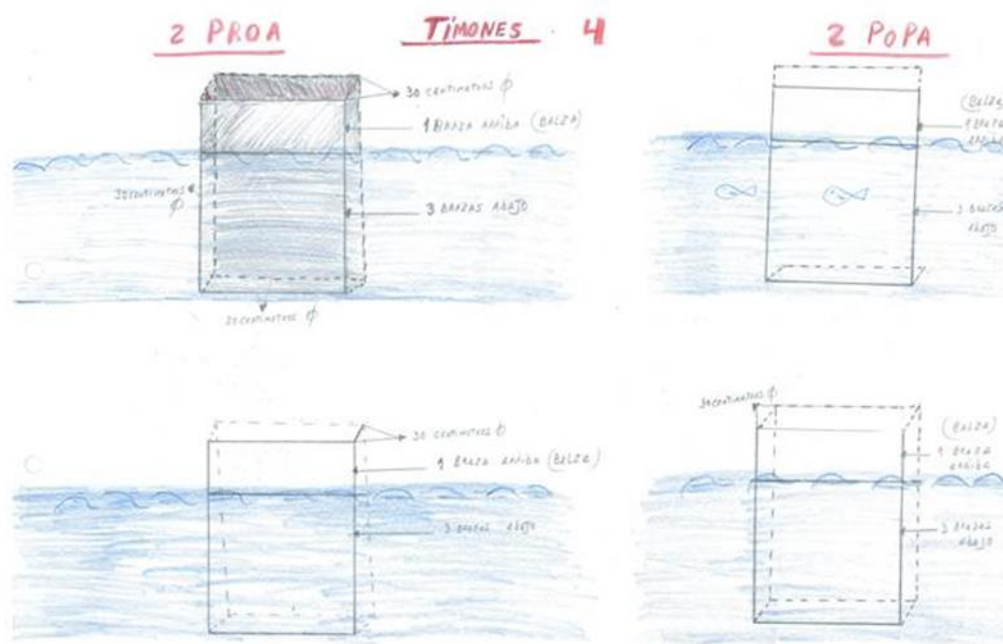


Figura 9. Dibujo de timones, o tablonces. Conocidos en Ecuador como Guaras.

En los datos que adjuntó Rafael Pazos entre los dibujos de su padre, consta que en la balsa había cuatro timones, a pesar de que en una de las entrevistas, don Agustín me indicó claramente que eran seis. Presumo que, en el viaje de ida a Guayaquil, con balsa más pequeña serían cuatro las quillas, o tablonces, y en el de regreso, con una balsa mayor, los seis a los que el viejo marinero nos refirió. Resalta en la información enviada que esos tablonces, que indistintamente llama también timones, eran de “faique labrado de 02” de

grosor x 04 brazas^{xxiv} de largo". Dice que 3 brazas estaban debajo de la balsa, y una arriba amarrada con cuatro cabos para que no se aflojen.

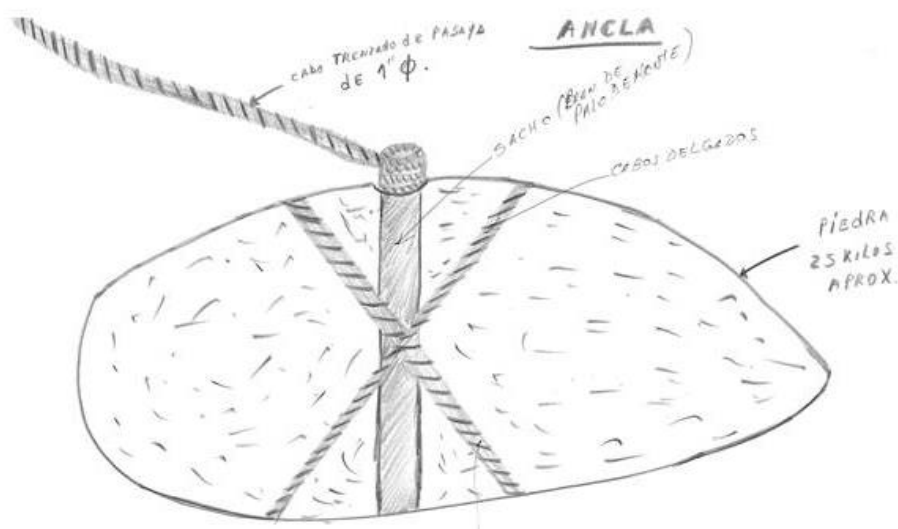


Figura 10. Piedras con sus amarras, que hacen la función de anclas.

Sobre las piedras que hacían las veces de anclas dice que pesaban 25 kg. cada una, y que se fondeaba con dos de ellas, si había fuerte viento se echaba una tercera. También señala que estas se amarraban con cabo trenzado de pasaya de una pulgada de diámetro.

Realmente, los dibujos que me envió don Agustín, y las notas explicativas superaron las expectativas de lo que yo esperaba recibir. Luego de verlos, revisé la grabación realizada en la entrevista en el camposanto de Negritos, y confirmé la cantidad y calidad de información, sobre los materiales con que se construían las grandes balsas, las últimas travesías oceánicas que se realizaron en ellas y la mercadería que transportaban, que me había proporcionado mi amigo Pazos. Estaba agradecido por la apertura de don Agustín y satisfecho con el resultado de mi investigación.

Nueva visita viaje a San Pablo, entrevista y edición de grabaciones

En abril de 2013, luego de regresar del programa de estudios que realicé en la Universidad Pablo de Olavide en Sevilla a comienzos de ese año, planificamos con mi familia pasar la Semana Santa en Máncora, al norte de Perú, en parte para escapar de la muchedumbre que

llega en esas fechas a nuestro hermoso y habitual balneario de Salinas. Pude alquilar una cómoda villa en la tranquila playa de Pocitos, aledaña a la antigua población de Máncora, que goza de un desarrollo turístico gracias al atractivo de sus olas para los deportistas. En ese hermoso sitio disfrutamos de una agradable vacación en familia, los niños fueron los que más gozaron. Como estábamos a escasa hora y media de la caleta San Pablo, aproveché para visitar a mi amigo Agustín. El jueves en la mañana me acompañaron mis yernos Joaquín y Jacinto, así que tuve buenos camarógrafos para filmar una nueva entrevista. Había revisado la anterior, y podría aclarar ciertos temas. De hecho, aún ahora quisiera volver a conversar con este peruano nonagenario que ha navegado en grandes balsas desde el norte de Perú a Guayaquil. Dada la buena salud del jubilado pescador, quizá pueda él cumplir su deseo de regresar a Guayaquil. Sería una buena oportunidad para difundir en Guayaquil, las experiencias de Agustín Pazos en sus largos viajes en balsa a nuestro legendario puerto hace casi ochenta años.

Algunas de las cosas que conversamos con don Pazos en esta ocasión, fueron reiteraciones de entrevistas anteriores, sin embargo, podemos mencionar algunos comentarios nuevos. Don Agustín me dijo, cuando le pregunté cuántas balsas salían de Perú a Guayaquil anualmente, respondió que desde la caleta Chullachy en Sechura, salían cuatro balsas, pero él no sabía cuántas salían de otras caletas en Paita o Talara. Es de presumir que fueran más de doce en total, sin embargo, es difícil comprobar el número de balsas que viajaban a Guayaquil, puesto que no hay ningún registro de cuantas balsas llegaban y salían del puerto, ni de dónde venían o a dónde iban.

En esa entrevista don Agustín nos indicó que los palos de balsa, con los que armaban la nueva balsa se conseguían baratos en Guayaquil. Encima de la nueva balsa iba una cama de balsillas, o palos más delgados, que vendían y utilizaban para hacer las plataformas de pesca que llaman balsillas. Más arriba, a los lados, venía una cama de caña de Guayaquil, y en el centro había una caseta techada donde descansaban y llevaban mercadería que no debía mojarse, como seda y casimir.

Como había grabado conversaciones con don Agustín Pazos sobre las grandes balsas, y los largos viajes que realizaban en ellas, en dos ocasiones, tenía en mi archivo fílmico más de ochenta y seis minutos de grabación. Había preguntas y respuestas repetidas, unas mejores que otras, interesantes dibujos y explicaciones que se podrían mostrar. Para eso era necesario hacer una buena edición del material con que contaba. Quizá incluso se podría hacer un corto y atractivo documental que registre estos interesantes testimonios. Le conté a Xavier Lynch, quien es comunicador visual y tiene una agencia especializada, quien generosamente ofreció ayudarme. Le entregué a Xavier el material que tenía, y pocas semanas después me visitó Jennifer Vallejo, quien es parte de su equipo, trayéndome el

estupendo trabajo realizado. Revisamos algunos detalles, y ahora tenemos un interesante documental de treinta minutos de duración, disponible para quienes quieran verlo.

Un estudio sobre los pescadores de la caleta San Pablo: otros testimonios sobre las grandes balsas y de viajes a Guayaquil. -

Cuando Karen Stothert vio las grabaciones de mis conversaciones con don Agustín Pazos, no solo me aclaró cuál era ese material, la pasaya, a la que se refería reiteradamente nuestro interlocutor, sino que también recordó haber visto un trabajo sobre los pescadores de San Pablo. Buena colaboradora como es ella, de regreso en su país se acordó de nuestra conversación en febrero de este año, 2014, me envió por correo, un ejemplar de “University Microfilms International” con la fotocopia de una tesis doctoral presentada por James C. Sabella al Departamento de Antropología de la Universidad de Cornell, en agosto de 1974. Para realizar la investigación necesaria para su disertación, Sabella vivió en la caleta San Pablo desde enero de 1972 hasta junio de 1973. Una época muy interesante, puesto que la pesca artesanal aún era realizada principalmente en balsas y balandras, aunque existía la tendencia para cambiarlas con embarcaciones de motor, lo que involucraba cambios de tecnología en el trabajo. En el norte de Perú estaba también entonces en auge la pesca industrial, y algunos pescadores trabajaban como tripulantes en grandes embarcaciones de pesca unas semanas, y otras regresaban a su caleta y pescaban en sus antiguos veleros: balsas o balandras. Al mismo tiempo, algunos pescadores artesanales adquirían sus primeras embarcaciones a motor. Cabe resaltar que ese fenómeno, que registró Sabella en San Pablo en 1974, sucedió igualmente, en distintos momentos de las cuatro últimas décadas del siglo pasado, en todas las numerosas caletas de pescadores de la costa norte de Perú y del centro y sur de Ecuador.

El investigador neoyorquino describe la población, ambiente, clima y organización social de los pescadores de San Pablo. Dice que la caleta se formó a raíz de la exploración petrolera en la región de Talara, Negritos era uno de los campamentos principales de la International Petroleum Company, y los terribles estragos causados en Sechura por inundaciones del fenómeno de El Niño de 1925.

Coincidentemente con mi investigación, Sabella en 1972 conversa con Guadalupe Pazos Querebalú, posiblemente hermano de don Agustín, entonces de ochenta años, sobre la formación de la caleta. Según don Guadalupe, su hermano mayor Jacinto, había dejado Sechura buscando un sitio más propicio para trabajar, puesto que: *“Las minas de sal fueron arrasadas y no se podía encontrar ni para cocinar. Esto afectaba nuestra pesca porque no podíamos salar el pescado para el mercado.”*^{xxv} En el sitio que ahora llaman San Pablo fue bien acogido, y como había necesidad de pesca para proveer a los trabajadores de la

explotación petrolera en la zona, prosperó rápidamente. En pocos meses migraron también a la caleta, su padre, hermanos, algunos tíos y primos, con familias y aparejos de pesca.

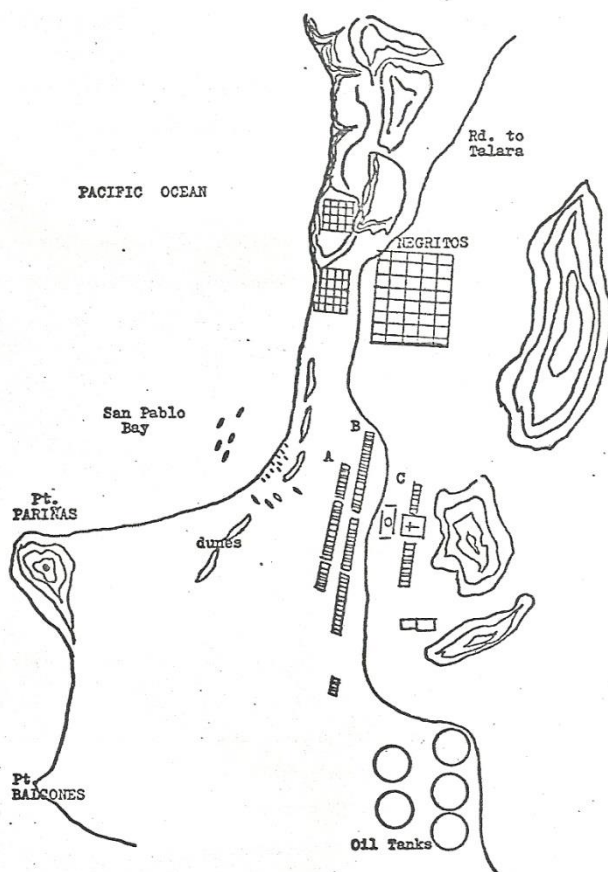


Figura 11. Dibujo de la Bahía San Pablo y su Caleta presentada por James Sabella en 1974^{xxvi}.

Cuando Sabella hace su investigación, ya no se utilizaban grandes balsas para transportar carga, pero todavía se utilizaba de manera generalizada las ancestrales balsillas, y tecnología tradicional para pescar: el uso del chinchorro, espinel y atarraya.^{xxvii} Dice, sin embargo, que algunos de los mayores pobladores de la caleta recordaban los viajes anuales a Guayaquil donde llevaban pescado seco y traían balsas nuevas. Estos se realizaban en el verano (estación lluviosa en la costa de Ecuador) para aprovechar los vientos del norte y la contracorriente ecuatorial que torna hacia el sur. En otros tiempos, cuando la fría corriente

peruana y los vientos del sur dominan, se hacía muy largo y difícil el regreso a Sechura desde Guayaquil.

Sabella recoge el testimonio de algunos pescadores de San Pablo para documentar su trabajo sobre el cambio de las ancestrales prácticas a más modernas. Entre ellos, el de don Nataniel Q., nacido en 1906, en Sechura, como casi todos los antiguos sanpaulistas. Él dice que en 1918 comenzó el cambio del uso de balsas a balandras. Según sus recuerdos, las balsas grandes tenían cerca de 28 pies (8,53 metros) de largo y 15 (4,57 metros) de ancho, y eran hechas de troncos del árbol de balsa, que crece “*solo en Guayaquil*”. Para unir los palos de balsa se usaban tres corbatones de mangle, y cabos de pasaya. Sabella registra en esta declaración, que la “pasalla” era hecha destripando fibras del tronco de balsa, mojándola primero, y luego tejiéndola al ancho deseado^{xxviii}. El testimonio asegura que esos cabos eran livianos, no se podrían, flotaban y costaban muy poco. Aunque este testigo nunca viajó hasta Guayaquil en balsa, dice que navegó en ellas, y recuerda que tenían cinco quillas, de un metro de ancho y cinco de largo cada una, hechas de un tablón de roble, de tres pulgadas de espesor. Estas quillas eran tan pesadas que se necesitaban dos personas para colocarlas entre los troncos. Describe este testigo: “Cada maniobra era trabajo duro; tomaba cuatro hombres izar o bajar la vela lo que se tenía que hacer cada vez que querían cambiar de rumbo. Una vez que se bajaba la vela teníamos que levantar la quilla, tornar la balsa con remos, entonces recolocar las quillas y levantar la vela.”^{xxix}

Don Nataniel dice que cada año un grupo selecto de hombres debían navegar en sus balsas a Guayaquil. Una vez ahí, vendían sus lotes de pescado seco, armaban una balsa nueva, la cargaban con fruta y palillos para sus balsillas, y emprendían el viaje de regreso. Si tenían suerte y corriente fuerte al sur podían llegar a Sechura en dos semanas, pero solían quedarse estancados, y debían anclar durante días para esperar cambio de vientos y corrientes. El viaje lo preparaban y hacían en equipo, un padre con sus hijos, o un grupo de hermanos: “Solo hombres seleccionados, a los más fuertes y resistentes se les permitía ir a Guayaquil”^{xxx}.

Ahora bien, el trabajo de Sabella recoge con detalles todo sobre las balsillas de pesca, las que entonces eran todavía embarcaciones de uso generalizado. El trabajo describe la construcción de esas plataformas flotantes, sus velas, remos, anclas, técnicas de navegación, incluyendo la entrada y salida del mar cuando había oleaje. Además resalta las técnicas de pesca y los implementos utilizados para las faenas, la mayoría de las cuales tienen un origen muy antiguo, prácticas utilizadas siglos antes de la colonización europea en la costa de lo que hoy son Perú y Ecuador. Sabella encuentra que con desde la introducción de otros veleros primero, y los botes a motor posteriormente, había una tendencia a que se especialicen las faenas y a que cada tipo de embarcación se dedique a

capturar diferentes especies. Este interesante trabajo sobre los cambios ocurridos en las prácticas pesqueras, durante esas décadas, entre los pobladores de la caleta San Pablo, describe un proceso, que, con diferencias en tiempo y peculiaridades locales, ocurrió en todos los numerosos pueblos de pescadores de la costa de Ecuador y norte de Perú. Habían compartido durante siglos la misma cultura pesquera: iguales embarcaciones e implementos para explotar el generoso mar que comparten. El proceso de modernización que han tenido es también muy parecido.

Como se puede ver, hay muchas coincidencias entre los testimonios, registrados por el Dr. Sabella en 1974, con los que hemos recogido nosotros. Claro está, el objetivo del trabajo de James Sabella era rastrear el cambio de prácticas de pesca en los pobladores de la caleta San Pablo, y no un estudio sobre las grandes balsas y los viajes largos que estas realizaban, cuya realidad, sin embargo, se hace evidente en las declaraciones de testigos. Cuando Sabella estuvo en San Pablo, don Agustín Pazos estaba en la plenitud de su vida, entonces trabajaba en embarcaciones industriales de pesca, que navegaban mar afuera, incluso hasta las costas de Chile y Panamá, según nos relató; es posible que no se conocieran por eso.

Ahora bien, así como hemos encontrado este interesante trabajo de Sabella, seguramente existen otros registros realizados por periodistas o estudiosos peruanos y de otras naciones en décadas pasadas, con declaraciones de pescadores que describan viajes realizados en grandes balsas oceánicas y detallen sus características y recorridos.

Conclusiones

De los viajes que realicé en los últimos dos años en la costa norte de Perú, y otros muchos durante este tiempo, y en años anteriores en la costa de Ecuador, en los que he buscado evidencias de antiguos pescadores, navegantes en grandes balsas, así como de la lectura de trabajos académicos y periodísticos, podemos llegar a las siguientes conclusiones.

1. Los últimos navegantes en grandes balsas a vela fueron pescadores del norte de Perú, de las provincias de Sechura, Paita y Talara, quienes se movilizaban a Guayaquil en grupos de alrededor de ocho personas, para vender pescado seco y armar nuevas balsas, cosa que hacían anualmente, al menos, hasta la cuarta década del siglo XX.
2. Estos viajes se iniciaban a comienzos del verano austral, para aprovechar la contracorriente ecuatorial cálida que va hacia el sur frente a la costa durante esa época del año. Esa circunstancia facilita el viaje de regreso ya que contrarrestar a la corriente fría peruana o de Humboldt que regularmente se dirige al norte frente a la costa hasta tornar al oeste al sur de la línea ecuatorial. Sin embargo de esa ventaja

estacional, el viaje de retorno tomaba más de quince días, dependiendo de las condiciones de las corrientes y vientos.

3. Los pescadores hacían buen negocio, con el dinero de la venta del pescado seco, adquirían nuevas balsas, palillos (también de balsa, para fabricar balsillas), cañas de Guayaquil y otras maderas, además de diversos productos como ropa y fruta. Utilizaban las nuevas balsas, palillos y otras cosas que necesitaban, y vendían con facilidad, en las caletas donde paraban al regreso, los productos excedentes.
4. Los nuevos palos de balsas que adquirían provenían de la región de Guayaquil, así como también eran originarios de ahí otros materiales necesarios para armar las embarcaciones que usaban para pesca y transporté: el mangle para mástiles y corbatines, la pasaya (jaile) para resistentes cabos, la caña, el faique (especie de roble), y otros productos. Las velas eran fabricadas por las mujeres de los pescadores peruanos con algodón producido en la zona (el norte de Perú).
5. Si bien las grandes balsas a vela se dejaron de utilizar antes de que termine la primera mitad del siglo pasado, las balsillas, a vela o remo, aún eran bastante utilizadas para pescar en el norte de Perú hasta 1974. Aunque aún se ve balsillas (2013) en caletas de esa región, es raro verlas pescando. Es más común verlas embarcando y desembarcando provisiones y productos pesqueros de embarcaciones a motor en algunas playas y pequeños puertos. Así como en Ecuador desaparecieron las últimas balsas de pesca hace más de treinta años, en Perú eso está ocurriendo ahora.

Antes de finalizar, quiero agradecer a algunas personas que me ayudaron a realizar esta investigación. A don Agustín Pazos Querebalú y su familia, cuyo testimonio desinteresado es la base de este trabajo. A la Dra. Karen Stothert, quien me indicó que la pasaya (pasalla^{xxxi}) son cabos conocidos en Ecuador como Jaile, y me dio a conocer el trabajo doctoral de James Sabella sobre los pescadores de la caleta San Pablo. A Carolina Vilches, Larissa Colán y Amancio Yamunyaque, quienes me guiaron en la búsqueda de usuarios de balsas y antiguos balseros oceánicos en la costa de Perú. A Xavier Lynch y su equipo, especialmente Jennifer Vallejo y Zully Ruiz, por la edición de las grabaciones. A mi asistente Luis León, quien me acompañó en alguno de los viajes, sirvió como camarógrafo y colabora con la organización de mis archivos. A mi amigo Julio Guzmán, y mis yernos Jacinto Jouvin y Joaquín Barba, quienes me acompañaron en visitas a don Agustín Pazos en la caleta San Pablo.

ⁱ Me refiero al *palo de balsa*, madera particularmente liviana con la que los habitantes de la región costera centrada en el golfo de Guayaquil construían embarcaciones oceánicas.

ⁱⁱ Rostworowski María, *Pescadores, artesanos y mercaderes costeros en el Perú prehispánico*. Costa Peruana Prehispánica. IEP Instituto de Estudios Peruanos. Lima, 1977, pp. 286.

Rostworowski María, *Recursos Naturales Renovables y Pesca, siglo XVI y XVII*. IEP. Primera Ed., 1981. Lima-Perú, pp. 86.

ⁱⁱⁱ Hosler Dorothy, *The sounds and colors of power: the sacred metallurgical technology of ancient West Mexico*. Massachusetts Institute of Technology, 1994. pp. 89-122.

Hosler Dorothy, Lechtman Heather, Holm Olaf, *AXES-MONIES AND THEIR RELATIVES*. Studies in Pre-Columbian Art & Archaeology, Number Thirty. Dumbarton Oaks Research Library and Collection. Washington D.C., 1990. pp. 50.

^{iv} Porras Raúl, *La Relación Sámano- Jerez*. Las relaciones primitivas de la Conquista del Perú. Inst. Raúl Porras Barrenechea-Escuela de Altos Estudios y de Investigaciones Peruanistas de la Universidad Mayor de San Marcos, Lima 1967. pp. 63.

^v Estrada Emilio, *Los Huancavilcas, Últimas Civilizaciones Pre-Históricas de la Costa del Guayas*. Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas. Publicación del Museo VEE # 3. Ecuador, 1979. p. 52.

^{vi} Benzon, Girolamo. *La Historia del Mondo Nuovo*. Venecia, MDLXXII. Edición del Banco Central del Ecuador de versión traducida a la Lengua Castellana por Carlos Radicati. Guayaquil, 2000.

^{vii} Spielberg van, Joris. *Journal of Spielberg*.

^{viii} Humboldt von, Alexander. *Diarios de viaje en la Audiencia de Quito*. (1803). Editado por Segundo Moreno y traducidos por Christiana Borchart. Occidental Exploration and Production Company. Quito. 2005. *Excursión por el río Guayas para observar la erupción del Cotopaxi*. P. 262-268.

^{ix} Zona Arqueológica Monumental Cabeza de Vaca. Ministerio de Cultura de Perú. Programa Qhapaq Ñan.

^x La entrevista a don Juan Ruperto Cañote Chuna el jueves 21 de junio de 2012 está filmada y es parte de los archivos de la investigación sobre balsas oceánicas.

^{xi} Estación que en la costa ecuatoriana llamamos invierno porque es la temporada lluviosa.

^{xii} Notas de primera entrevista a Agustín Pazos Querebalú, el 23 de junio de 2012.

^{xiii} En posteriores entrevistas, don Agustín nos dijo que eran seis tablones o quillas (dos hacia la proa, dos en el centro y dos hacia la popa) y dos remos (igual que las quillas, una a babor y otra a estribor).

^{xiv} Declaración filmada reposa en archivos usados para este artículo.

^{xv} Stothert, Karen. *Lanzas Silbadoras y otras contribuciones de Olaf Holm al estudio del pasado del Ecuador*. Tomo 2. Banco Central del Ecuador, Dirección Cultural. Guayaquil. 2007. p.320- 328

^{xvi} En *Especies Forestales Bosque Seco Ecuador* editado por el Ministerio del Ambiente en Quito en 2012 dice que esta especie en Loja se llama Pasallo, el nombre científico es *eriotheca ruizii*, y registra los nombres de chirigua, pasayo y jaile como usados en Guayas y Manabí. P. 51

^{xvii} Stothert, Karen. *Lanzas Silbadoras y otras contribuciones de Olaf Holm al estudio del pasado del Ecuador*. Tomo 2. Banco Central del Ecuador, Dirección Cultural. Guayaquil. 2007. p. 325.

-
- ^{xviii} En la vigésima segunda edición del Diccionario de la Lengua Española, p. 1032 aparece: faique. (Del Mochica faik) m. Ecuador y Perú. Árbol de la familia de las Mimosáceas. Según el libro *Especies Forestales Bosques Secos Ecuador* editado por el Ministerio del Ambiente en Quito el 2012 el nombre científico de esta especie es *acacia macracantha* p. 31
- ^{xix} Heyerdahl, Thor. *La expedición de la "Kon-Tiki"*. Versión española del general Armando Revorido. Ed. Juventud. Barcelona, 1951
- ^{xx} Estrada, Jenny. *Vital Alzar: de Guayaquil a Australia en Balsa. La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana*. Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 1988. P-319-364.
- ^{xxi} Haslett, John. *Voyage of the Manteño: the education of a modern day expeditioneer*. St. Martin's Press. New York, 2006
- ^{xxii} Pulgadas de diámetro.
- ^{xxiii} Esa cuerda se conoce en velerismo como driza, parece que los pescadores del norte de Perú lo llaman "grisero", o quizá ¿dricero?
- ^{xxiv} Una braza tiene 1,852 metros. O sea que los timones tendrían más de siete metros de largo.
- ^{xxv} Sabella, James Carmen. *The Fishermen of Caleta San Pablo*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy. August, 1974. p 39. Traducido por el autor de este artículo del inglés.
- ^{xxvi} ^{xxvi} Sabella, James Carmen. *The Fishermen of Caleta San Pablo*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy. August, 1974. P.22.
- ^{xxvii} Los nombres que se usa en Ecuador para esos aparejos de pesca son los mismos.
- ^{xxviii} Sabella recibió una mala explicación, pues la pasaya (así lo escribe Agustín Pazos), o jaile, no es hecho con la corteza del árbol de balsa. Sino del que se conoce en Manabí como Jaile. Dice Karen Stothert en la edición de las obras de Olaf Holm, "Lanzas Silbadoras" (Tomo 2, p322) que este árbol se conoce como Quirigua, o Chirigua y se trata "probablemente de una *Ceiba parvifolia*".
- ^{xxix} Sabella, James Carmen. *The Fishermen of Caleta San Pablo*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy. August, 1974. p. 135. Traducción al español hecha por el autor de este artículo, del inglés en que está escrito el testimonio.
- ^{xxx} Idem. p.135.
- ^{xxxi} Aunque la palabra no aparece en el Diccionario de la Lengua Española, botánicos especialistas del bosque seco tropical registran que el jaile, con cuya corteza se usa para hacer cabos, se conoce en el norte de Perú y Loja en Ecuador como pasalla o pasallo.