

Anexo 2

Transcripción de entrevistas a don Agustín Pazos Querevalú en cementerio de Negritos y a Rafael Querevalú Alvarado en la playa de Máncora los días 1 y 2 de noviembre de 2012

En vista de quedar muchas preguntas pendientes en la entrevista realizada a don Agustín Pazos en junio 23 de 2012, cuando lo conocimos por primera vez, y que no pudimos grabar la mayor parte de ésta, decidimos regresar a buscarlo, para hacerle otra entrevista, y pedirle que realice unos dibujos de la gran embarcación de balsa, velas y guaras en las que nos afirmó que viajaba desde Sechura y Paita hasta Guayaquil, antes de 1940. Como en Ecuador había un feriado, viajamos con Luis León un jueves 1 de noviembre de ese año, sin tomar en cuenta que al día siguiente era 2 de noviembre, día de los muertos, muy celebrado entre los habitantes autóctonos de la costa de Ecuador, y como experimentamos, también en el norte de Perú, según relatamos en el Anexo 1.

En ese entorno se dio la entrevista, interrumpimos la vigilia de don Agustín en el cementerio y gracias a su comprensión, pudimos conversar sobre su experiencia de viajes en grandes balsas desde Sechura a Guayaquil. En retrospectiva, debimos haber preparado mejor las preguntas, al oír la grabación nos percatamos de las falencias. Conversamos más de una hora en esas peculiares circunstancias, bajo un cielo despejado y una fría brisa nocturna. Don Agustín se mostró muy interesado en la investigación que estábamos realizando, nos ofreció hacer y enviarnos dibujos de la balsa y sus elementos, y se entusiasmó con ser testigo de estas travesías.

Al día siguiente, mientras hacíamos deporte en la playa de Máncora, vimos un pescador en una pequeña balsa, don Rafael Querevalú, a quien también entrevistamos. A continuación transcribimos lo más importante de éstas, realizada por Luis León, quien las grabó.

❖ **Entrevista a don Agustín Pazos Querevalú de Talara.**
Noviembre 1, del 2012

BRV: ¿Cuénteme don Agustín, usted vivió la época de la balsa, usted también viajó en balsa?

Agustín: Yo sí

BRV: ¿Pero lo hacía como pescador?

Agustín: Bueno, desde la edad de 9 años, era muchacho, era una criatura como se podía decir, por mi padre pues, ese también es una herencia de papá, de la familia.

BRV: Tradición de pescadores.

Agustín: Han sido pescadores de los antiguos, casualmente mis papás, mis tíos, toda mi familia de parte de mi padre y de mi mamá han viajado, todos los años viajaban desde Sechura hasta el Ecuador en balsa.

BRV: ¿Hasta Guayaquil, en Ecuador?

Agustín: A Guayaquil, pues.

BRV: ¿Y usted también viajó alguna vez?

Agustín: Sí, yo viajaba, yo viajaba ya de cómo..., la edad de 15, 16 años.

BRV: Ya!!!!. ¿Y viajó varias veces?

Agustín: Yo viajé. Ya después lo hacía a la relancina (suerte).

BRV: No era tan frecuente. Y cuénteme, ese viaje de donde era, de donde salían.

Agustín: Casualmente la primera vez salí de un puerto que le llaman Sechura hasta acá un puerto que le llaman Tortuga, una poco más al norte; como ahí había bastante cachema, que era demasiado barato y ya no había antes compradores acá en el Perú, entonces lo salaban.

BRV: La *cachema* es un pescado pequeño.

Agustín: la *cachema* es pescado al cordel, pero había cantidad en el puerto.

BR: Ya!!!

Agustín: Mire, salían a las 3 de la mañana a pescar en balsilla.

BRV: ¿La balsa pequeña?

Agustín: Ya a las 9 de la mañana, mucho 10 de la mañana, ya estaban de vuelta, cada pescador en su balsilla con una cantidad de 1 tonelada, 1\2 tonelada de *cachema*, había bastante.

BRV: ¿Y esa balsa en que iban a pescar la cachema de qué tamaño era, de 5 palos?

Agustín: Bueno, ahí va la conversa esa, si entonces por decir los Pazos unos 6 hermanos van a comenzar a salar todos los días el pescado, para hacer la carga para ir a Guayaquil.

BRV: ¡Ah...y ¿llevaban a Guayaquil la carga por balsas también?

Agustín: por balsa, de allá nos veníamos de acá del puerto hasta Guayaquil.

BRV: Y como iban costeanado, usaban...

Agustín: íbamos por la costa.

BRV: ¿Pasaban, entraban en Paita, entraban en Colán, entraban en cada puerto?

Agustín: Sí, sí así y ahí se navega a la voz de viento como se le podía decir. Cuando había bastante viento la balsa avanzaba y cuando había poco viento poco se movía.

BRV: Y, ¿qué pasaba si se quedaban sin provisiones, entraba en caleta o no seguían?

Agustín: Por eso el viaje nunca se lo hacía afuera sino un promedio de 10 – 15 brazas de hondura, entonces cuando ya no había viento se quedaba seco le decimos, entonces se arreaba hondo.

BRV: Ya, con anclas. ¿Un ancla de qué?, piedra o ancla de fierro

Agustín: Ancla, en ese tiempo era piedra.

BRV: ¿Era de piedra la antigua ancla?, una piedra grande.

Agustín: Era así... Como un batán, como un batán, una piedra. La poníamos y sacábamos con un palo que le llamábamos sacho, ahí 2 o 3 anclas.

BRV: Varias anclas que se ponían a los lados de la balsa.

Agustín: Con cada una

BRV: Potalas, no le llamaban potalas, o ¿cómo la llamaban al ancla?

Agustín: Ancla

BRV: Ancla mismo

Agustín: No, no, no ancla ya se vino a llamar el fondo ya en tiempo de bote

BRV: ¿Ah, ya, antes como se llamaba?

Agustín: En balsa todo era piedra, arrea la piedra, uno arrea 1 o arrea 2 por más seguridad, hasta cuando había viento

BRV: Y esa piedra estaba dentro de la balsa como lastre, como lastre la sacaban y le servían de ancla.

Agustín: Como lastre, era necesario llevar 3 hasta 4 piedras porque a veces se anclaba el ancla, y caía aquí que era peña le llamamos piedra. Entonces con la fuerza se rasgaba el cabo y rompía y se quedaba la piedra, entonces había ahí un repuesto una piedra como en toda cosa, como el carro hay que andar con un repuesto que es la llanta para poderlo arreglar

BRV: Claro

Agustín: Bueno ahí por más seguridad 6 a 8 personas

BRV: ¿Llevaban remos también?

Agustín: También se llevaba remos, también se llevaba remos.

BRV: Para el caso que no haya viento tener como evitar irse contra una roca.

Agustín: Si había corriente a la contra que nos llevaba a la costa, entonces hay el remo boga y boga para salir un poco más adentro, entonces se trataba como dice usted avanzábamos. Hasta Paita de ahí de Paita era una tirada hasta acá, hay aquí una punta que le llaman punta Fariña.

BRV: Ya, esta punta Fariña, ya entra al golfo.

Agustín: Ya de acá se cambiaba de rumbo, de ahí de punta Fariña, ya de ahí que entrar al este

BRV: ¿Ya para adentro, entra al golfo?

Agustín: De acá ya se tira otro rumbo hasta Cabo Blanco, es otra punta de alto y de ahí se cambia otro rumbo hasta Punta de Sal, abajo Punta Sal.

BRV: ¿Punta Sal?

Agustín: Debajo de Máncora, usted sabe ahora es un balneario grande, y yo como le digo he sido pescador de esa edad y he tenido la suerte de conocer toda la costa de mi Perú, desde Chile hasta Panamá.

BRV: Pero en balsa no se iba a Panamá, a balsa solo a Guayaquil

Agustín: Bueno hasta Guayaquil, podíamos entrar de la Tortuga por decir Paita hasta Guayaquil demorábamos días.

BRV: ¿Cuánto?

Agustín: Un promedio de 15 a 10 días, porque la balsilla que llevábamos era de palillos de palo de balsa pero viejitos ya entonces...

BRV: ¿Porque venían ya desgastados, venían a recambiarlos?

Agustín: Ya de ahí iban a venir nuevos, por eso pero teníamos que ir en ellos porque iban cargados de peso.

BRV: Claro...

Agustín: Le digo llevábamos un promedio de 8 pescadores que iban tripulando, llevaban un promedio de 10 a 15 toneladas.

BRV: Ahora dígame don Agustín, entonces esas balsas viejas venían casi haciendo agua, la casa donde vivían tenían que estar un poco más arriba o si no pasaban mojados todo el tiempo

Agustín: Nooo

BRV: ¡El agua no se metía!!!

Agustín: La base de palos está acá y arriba llevaba otra otro entablado para como decir segundo piso, ya y más posiblemente otro tercer piso ahí iba la ropa, ahí dormíamos.

BRV: ¿En el piso de abajo iban las piedras del ancla?

Agustín: Iba todo.

BRV: Las herramientas... ¿dónde llevaban el agua, el agua de tomar?

Agustín: El agua en ese tiempo lo andábamos en barriles de madera.

BRV: ¿Barriles de madera?

Agustín: Barriles, barriles por ejemplo de 30 ó 40 galones de agua, 2 a 4 barriles de agua.

BRV: ¿Esos barriles tienen que haber sido desde la época de los españoles y antes habrían sido de cerámica o de?

Agustín: De madera.

BRV: ¿Pero eran de varias piezas?

Agustín: Sí de varias piezas igualito como un tanque, tenía en el centro un enganche, tenía que ser de madera porque con el fierro se oxidaba.

BRV: Ya, ya, y la cuerda ¿de qué eran las jarcias de la nave de balsa?

Agustín: ¿De los cabos? En ese tiempo más usábamos la *pasalla*

BRV: ¿*pasalla*?

Agustín: Que es como una cáscara.

BRV: ¿Como la cabuya? Si conoce la cabuya la de Ecuador que es así como fibra.

Agustín: Bueno, así como la cabuya es cabo, si se saca por cinta y después se tuerce, se tuerce, y se corcha todo eso lo hacíamos.

BRV: ¿Como lo llaman aquí?

Agustín: Acá lo llamamos *pasalla* y eso se compraba por toneladas.

BRV: Pero alguien lo fabricaba, esa hoja de pasarla ahí de aquí de esta zona

Agustín: Si, más había en Ecuador.

BRV: La traían de Ecuador, ¡ah, ya!

Agustín: Y tantos palos que hay hasta lo quemaba en ese tiempo, lo quemaban pues, el palillo lo quemaban.

BRV: ¿Las velas cómo eran?

Agustín: Ahora las velas, no había lona en ese tiempo, ahora las velas ya después para los botes eran de lona que comprábamos, pero en ese tiempo eran hechas por las mujeres de los pescadores.

BRV: ¿Con el algodón de aquí?

Agustín: Algodón, es un algodón que se compra aquí, es el algodón que hasta ahora hay acá en el Perú, lo hacen en “copole”, las señoras los comenzaban hilando con un huso, con un huso así nomás, acá jalaban y aquí hilaban duro las mujeres en ese tiempo, por ejemplo, entonces una vez que hilaban ya hacían como sí que eran fábricas lo tejían.

BRV: ¡Yaa!..., primero lo hacían, tejían los hilos.

Agustín: Lo tejían con palos, así pasaban, pasaban y tejían, ¡esas eran mujeres de trabajo!

BRV: ¿Y esta cinta que tejían la unían después, la cosían con otras para hacer la vela grande?

Agustín: La hacían como de este ancho, más de un metro, la cosían, ya después lo pegaban, así como dicen, se cosían uno con otro y armaban la vela.

BRV: ¿Y de qué tamaño venían a ser, 3 metros de ancho?, ¿cuántas velas tenían?

Agustín: Las velas eran grandisísimas

BRV: ¡Ah!

Agustín: Grandísimas, por ejemplo, las velas en ese tiempo de alto tenían como una cosa de 20 metros

BRV: ¿20 metros?

Agustín: De alto.

BRV: ¡Ah!

Agustín: De ancho menos no.

BRV: Ya claro

Agustín: Por decir de ancho le llamábamos va amarrado acá en la proa de la balsilla y venía hasta la popa de la balsa

BRV: ¿Una sola?

Agustín: ya cocidos, ya armados

BRV: Sí, sí ¡ya!

Agustín: Y para ir a Guayaquil se hacían 3 velas, esta era la más grande.

BRV: ya.

Agustín: y después se armaba otro como decir, después la balandra si la ha de haber alcanzado

BRV: Claro, yo sí he visto la vela.

Agustín: Ya, la balandra también se la llama.

BRV: Una más pequeña.

Agustín: Sí foque.

BRV: Si, foque, en el velero también se llama así.

Agustín: foque el segundo, el tercero se le llamaba pitifoque.

BRV: Pitifoque, más chiquito.

Agustín: Más chiquito.

BRV: Cuando hay mucho viento.

Agustín: Sí.

BRV: Cuando hay mucho viento bajan una vela y subían la otra más chica.

Agustín: Si y cuando había buen viento, más viento, izaban las tres velas para que

BRV: ¡Para que corra!

Agustín: para que corra más

BRV: o sea que cada una, tenía su propio mástil.

Agustín: Sí

BRV: ¡cada vela?

Agustín: Sí

BRV: O, ¿no? cada vela estaba agarrada en su propio mástil, se subía o se bajaba.

Agustín: Sí iba en su mástil

BRV: O sea que había 3 mástiles.

Agustín: Si, ya a la cuenta venían 3, pero esas velas ya las llevábamos, esas 2 segundas velas para cuando ya veníamos.

BRV: Ya de regreso.

Agustín: No ve que la balsa que viajamos era chica, iban solo con una, no podíamos ponerle 3 porque o si no...

BRV: ¿Al regreso venían con una balsa ya nueva?

Agustín: Nueva y cargado con unos nuevecitos palos acá

BRV: ¡nuevos!

Agustín: Gruesos

BRV: ¿y donde compraban eso, en Guayaquil?

Agustín: Gruesos, gruesos esa eran la balsa grande que teníamos

BRV: Claro

Agustín: Nuevecitos verdes antes el palo, todo verde y arriba otra otro segundo piso grande

BRV: ¿de caña, de caña guadua que la traían de Guayaquil o de qué?

Agustín: y esas no van solo puestos sino amarrados

BRV: Claro

Agustín: Casualmente con estos cabos *pasaya*.

BRV: de cabuya

Agustín: Cantidad de cabos

BRV: Cantidad de cabos que debían de tener

Agustín: y también antes en Ecuador ya vendían

BRV: ¿cabuya?

Agustín: esos secos

BRV: Claro, claro

Agustín: porque allá teníamos que traer más cabo y más carga

BRV: ¿más carga?

Agustín: Más carga.

BRV: ¿ah! Y de la carga que traían de Ecuador, estamos hablando de los años, ¿30, 40, 35, de los mil novecientos, antes de la guerra?

Agustín: Antes de la guerra.

BRV: ¿antes de la guerra de Ecuador con Perú?

Agustín: con Ecuador sí

BRV: ahí se dañaron las relaciones

Agustín: sí, sí

BRV: ¿bajó el comercio?

Agustín: En esos, como le digo, llevábamos esa pesca era cantidad

BRV: ¿llevaba pesca a montón, pescado salado?

Agustín: lo vendíamos a un precio por decir en esos años, por decir ahora nuestro sol, ahora es el más bajo de todo

BRV: ¡ajá! Sí, sí

Agustín: un sol para que nos dieran tres sures

BRV: ya.

Agustín: era bien bajo el sucre, por eso lo que llevábamos acá nos pagaban y toda esa era una ganancia grande

BRV: bastante.

Agustín: bastante económica

BRV: eso se llevaban a Guayaquil y a Quito me imagino

Agustín: si, traíamos ropa, casimir, todo

BRV: traían madera pues la balsa misma nueva y otras maderas que compraban

Agustín: la caña pues de Guayaquil, caña grande y cantidad también verde y llegábamos acá el que menos lo compraban así ganábamos otra vez en ese tiempo, las casas de todo eran de caña forrados nomas con barro

BRV: con barro la abrían la caña

Agustín: la caña redondo se abría 2 hasta 3 y entonces lo pegaban así esa era la pared, ahora como la varilla que pone para el cemento

BRV: ¿cómo?, la armazón de la pared de barro

Agustín: y era más seguro porque un temblor esa caña se hacía así, pero nunca, pero nunca quebraba y nunca se habrían accidentes

BRV: y esa era la misma caña con la que hacían la casa que estaba encima de la balsa en donde dormían

Agustín: si ese era un negocio grande acá llegábamos donde vivíamos como le digo en Sechura en la Tortuga en cualquier puerto, a veces como dice usted, había poco viento nos a recostábamos a un puerto ahí a espera a que hagan buen viento para navegar, entonces ya como veía que esa balsa se venían esa gente a bordo, queremos, caña queremos caña ¿Cuánto? 10, 20 por caña, ¿cuánto? y tanto daban la plata

BRV: o sea que el viaje a Guayaquil que hacían, ¿era buen negocio?

Agustín: buen negocio y también se sufría los que iban sufrían a veces el sufrimiento era que ande no llegábamos rápido a nuestra casa un viaje largo

BRV: y el regreso, ¿cuánto tiempo duraba de Guayaquil para acá?

Agustín: al regreso hasta aquí hasta esta punta Fariña echábamos por decirle a veces, echaban 8 días... 10 días ¿sabe por qué?

BRV: ¿Por qué?

Agustín: porque todos sabemos que de Guayaquil todo es bocanas que salen, bocana de Pizarro, del mismo Tumbes, total son bocana, todas esas bocanas dan agua del río, de los cerros bajan y toda esa corriente para el Humboldt y esa corriente nos traía rapidito.

BRV: la época del año en la que hacían el viaje ¿era siempre la misma época del año en la que iban, o iban en cualquier momento?

Agustín: No, no. Teníamos que ver casualmente estos meses que estamos recambiando

BRV: ¿en esta época se iban para allá?

Agustín: por allá íbamos por decir pues antes poco más antes así para ir. Pero una vez que estábamos allá del norte nos traía las corrientes rápido. Aquí era la traba de aquí a veces para llegar a Sechura echábamos 8 días

BRV: ¿porque hay que cruzar la punta?

Agustín: ya acá no tenemos corriente a favor, sino que acá viene del sur, por eso en esta punta chocan la corriente del niño y la corriente del Humboldt aquí chocan entonces al chocar las 2 corriente toda la corriente es para fuera. Esta punta usted va de la calma se lo lleva para afuera.

BRV: entonces para cruzar eso, ¿había riesgo al maniobrar la nave?

Agustín: Sí

BRV: Ahora, cuénteme una cosa, usted me dice que la nave tenía hasta 3 velas, a veces solamente subían la segunda o la tercera, con 3 mástiles. Y, en cuanto a las guaras...Las guaras esas como timones que subían y bajaban. ¿Cuántas guaras tenían?

Agustín: esos eran aparte. Esos eran unos tablones como de 8 metros

BRV: ¿8 metros de largo?

Agustín: de largo y de ancho así

BRV: de ancho como 60 centímetros

Agustín: y acá a propósito cuando estaban amarrando la balsa allá en Guayaquil ya armándola para cargando y venir le dejaban una ranura para que entren esos timones, una vez que ya pues se salía para afuera y veíamos que había norte y que había corriente timones abajo y todos esos timones agarraban la corriente, esas era la que se llevaban la balsa, le poníamos en la pro dos, en medio dos y en la popa dos

BRV: 6 timones a lo largo más extremo de la balsa uno de cada lado y eran timones grandes y largos

Agustín: largos, y todos eso timones agarraban agua, hagamos cuenta que le estaban poniendo una hélice más y le poníamos 6

BRV: eso le hacía mover tanto con el viento, o sea, ¿cogía la corriente así, y hacia mover la balsa?

Agustín: y en la popa ya son remos chicos dos que hacían como timón

BRV: En la popa dos remos pequeños ¿cómo los manejaban al mismo tiempo?

Agustín: la popa de la balsa era esto, era recto aquí terminaban todos los 12 o 15 palos que venían amarrados aquí en el segundo palo venía un remo así grande, grande como uno nomas que lo manejaba yo parado

BRV: ¿de un lado y del otro?

Agustín: sí, acá en este lado de babor uno y en lado estribor otro, dos remos

BRV: o sea, ¿la balsa se movía así también? Se elevaba un poquito

Agustín: era cosa de idea nomas, le poníamos el remo así y cuando había que vire, se le viraba así nomás.

BRV: se viraba un poquito

Agustín: a la cuenta era una pala que usted lo pone así agarra más agua y lo vira la balsa, los dos remos, dos hombres

BRV: ¿un hombre en cada remo?,

Agustín: un hombre no más cada remo, eso si cuatro horas hacia guardia porque ese hombre venia parao en el agua, pero con las botas

BRV: ¡ah!, en el agua, porque iba atrás, en la parte de atrás que está más bajo

Agustín: no ve que los remos tienen que venir abajo en la balsa que viene en el fondo, vienen con ropa de agua

BRV: por eso se venían mojando, el que venía haciendo de timón iba mojándose así sea en la noche, en la noche si era fregado el agua fría. Ahora dígame usted ¿navegaban de corrido varios días o iban después de tres días paraban y seguían después?

Agustín: no, no, cuando se paraba como le vengo diciendo, si se para, es que tenemos viento en contra y la corriente también en contra, que hace usted para que salga, si usted sale de aquí de Negritos y regresa corre todo el día y ante va a regresa por Lobito por cabo Blanco, que ha hecho lo ha regresado, entonces hay que esperar que haiga buen viento.

BRV: cuando no hay buen viento y cuando no le daba la corriente; mejor se iban a una caleta, ahí se fondeaba. iban y comían su buen pollo y esperaban un día.

Agustín: ¡un buen pescado!, porque el pescado es más vitamina que el pollo

BRV: es verdad, pero como cocinaban en la balsa, ¿tenían un fogón grande?

Agustín: ahí en ese tiempo no había gas, en las balsas esos era una lata con leña, esta lata cualquiera, pero dos o tres latas, cualquiera, esta es la lata se le hace un cortesito acá, acá entonces aquí se le pone la leña, leña de ese buena pues, algarrobo, se le prende entonces aquí se pone una olla, el otro, tres ollas para tres clases de la comida de almuerzo

BRV: es decir que comían muy bien

Agustín: muy bien, bien comidos hasta que la barriga no podía

BRV: y ahí con pescado que llevaban o ahí mismo pescaban

Agustín: Bueno, se echaba el cordel y había y si no había oportunidad se llevaba ahí pescadito, jaleita, camaroncito

BRV: Pescado seco y, ¿qué llevaban, arroz?

Agustín: porque esas ancladas eran de rutina, aquí anclamos aquí hay bastante pescado, no solo vamos a pescar pa comer hay que pescar para tener pasao mañana, había que prevenir antes que estar lamentando

BRV: sí, claro, siempre iban provistos con sus pescaditos

Agustín: por esa parte el pescador navegante es bien inteligente, bien inteligente.

BRV: ¿y el agua? cuando no llovía ¿cómo hacen, se les va acabando? llenaban los barriles de agua cuando pasaban donde llovía, ¿guardaban?

Agustín: nos entrábamos a un puerto llenábamos las pipas y no nos faltaba agua, por eso eran dos o tres pipas de las grandes, barriles le llamábamos

BRV: barriles de agua que llevaban ahí bien amarrados y bien tapados para que no se les acabe el agua.

Agustín: tenían ahí una tapa, y para sacar el agua y preparar el almuerzo tenía una manguerita y ahí se sacaba, ¿ese barril pesaba!

BRV: para que no se fuera a derramar, sacaban con cuidado.

Agustín: tenía una tapita, como todo un cilindro que ahora tiene su tapa, se rueda no se cae hasta que le saque la tapa para que le saca el liquido.

BRV: dígame una cosa, ¿y cuando había un problema con una guara, si faltaba una no importaba porque tenía varias, o ¿alguna de repente se les podía romper? o no sucedía eso.

Agustín: ¿cuál?

BRV: la guara el tablón ese, ¿en caso de algún accidente?

Agustín: no se rompían porque eran faiques, esos timones lo que metíamos abajo, eran faiques no se rompían.

BRV: ¿de qué madera eran?

Agustín: madera, bueno en ese tiempo la llamaba faique, más que buena madera es primera clase, sí.

BRV: ¿venía de Guayaquil esa madera?

Agustín: sí, creo... bueno, nuestros abuelos se compraron esos timones hace años, y como solo lo usan para que vayan a Guayaquil, lo guardan ahí, otro viaje lo sacan. Ahora que se le quiebre...ya ahí lo botan porque ya están viejitos

BRV: tenían muchos años

Agustín: no hay que decir viejitos porque ya, ya estaba usadito, entonces ya lo cambian... por eso no quiebran

BRV: ¿eso también se traían de Guayaquil?

Agustín: no se quebraban, por eso como repetimos los señores estos, los mayores, que iniciaban el viaje, lo hacían por había buen producto buena utilidad nos dejaba y teníamos pues pa años

BRV: Claro, y ¿la embarcación de balsa le funcionaba muy bien, navegaba y la controlaban para que entre en la caleta, ¿y no era peligroso que se pueda estrellar contra Cabo Blanco?

Agustín: ja, ja, no

BRV: no era posible, de repente ¿no podía maniobrarse por algo? ¿qué le cogió el viento y fueran a pegarse contra un lado rocoso?

Agustín: le repito ingeniero, por eso le di la palabra hace un instante que el pescador es bien inteligente... si ve que el viento está malo y que va como dice usted, claro hay razón se va a estrellar en una roca...eso ya lo previno, ya desde ese rato arrió el fondo, va arreando, otro a otro los tres y la roca está acá...ya no llega, ya no llega porque está bien asegurado ya

BRV: o sea, que tienen calculado bien

Agustín: bien calculado nunca le paso así

BRV: ¿tú no te acuerdas de un accidente así?

Agustín: no, nunca

BRV: bueno te cuento, acabo de leer un libro de un señor...un americano Haslett, que hizo unas balsas en Salango y se fue en ellas. Quería ir hasta Hawai, pero siguiendo la costa al norte y ha llegado hasta Panamá, pero se dio contra las rocas, en una ocasión no podía maniobrar la balsa, no sabía bien el manejo de las guaras, no hicieron como debe ser, ni tenían timón... y se dieron contra el continente, casi se matan; se les desbarató la balsa y tuvieron que arreglarla. Pero no...los expedicionarios que quieren saber cómo es que andaban los antiguos con balsa, ¿no le han venido a consultar a usted o a unos de los que saben bien o que todavía sabían? Se han dado, se han estrellado.

Agustín: hasta ahora ingeniero, hay pescadores que no efectivamente ha nacido pescador lo que yo le estoy diciendo, que yo nací desde muy pequeño me gustó la pesca desde seis años le lloraba a mi padre que me lleve a la pesca y hasta ahora, hasta que yo he trabajado en la pesca no le miento ingeniero setenta y cinco años trabajando en la pesca.

BRV: usted es un hombre de mar de verdad.

Agustín: un lobo marino completo y por inteligencia, un poquito un poquito no digo tanto porque no me voy a garantizar hasta ahora con los años que tengo, pero yo todavía tengo mis cinco sentidos completos un poquito están fallando, pero ya, ya

BRV: No. No, muy bien está usted. Bueno sobre la balsa entonces mire me parece muy interesante toda explicación del manejo de la balsa, aunque a veces resulta complicado entender... entonces, ¿más fácil era maniobrar de aquí a Guayaquil que de Guayaquil a Sechura?

Agustín: no le voy a decir desde más al sur o desde más lejos ahí yo he ignorado

BRV: y, ¿alguna vez no se fue para la península de Santa Elena? siempre fue para entrar a Guayaquil, ¿lo hacían por el canal de Jambelí entre Tumbes y Puná, por ahí entraban, por ese lado?

Agustín: Sí desde acá pasando ya la bocana del río Tumbes ya que esa bocana sale hasta bien afuera hay que dar vuelta así, entonces ya se entra casi al este, de frente para entrar a Pizarro, para entrar a la ensenada de Pizarro, pero no entraba sino seguíamos al lado de la isla de Santa Clara... ahí Santa Clara queda acá y la entrada es por acá... ya por ahí no hay peña, ya no hay roca, pero hay bancos de arena, todo eso yo lo he navegado

BRV: bancos de arena, ¿los conocían? Bueno, claro... ¿iban en marea alta o entraban en la marea que sea?

Agustín: es que los bancos de arena 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, o un poquito para el oeste

BRV: ¡ah, ya! para no vararse ahí

Agustín: para no irnos encima del banco, no es roca no le va a pasar nada, entonces perdemos tiempo, entonces desviábamos y seguíamos otro rumbo...por allá se ve

BRV: pero se ve en la noche de luna, y en la noche oscura, ¿ahí cómo hacían, en la oscura? o en la oscura también se ve más o menos algo

Agustín: antes en la oscurana se ve más, es decir antes de noche se ve más clarito, se ve más clarito como le digo, porque el banco es a la cuenta una roca que ahí está seco, ahí se arde nomas... y de día ya es otra cosa, por ahí entrabamos de frente de frente hasta que entrabamos al canal propio pues para entra a Guayaquil, que ahí ya chocábamos con Puná pues el ultimo cerro que tenemos, y ahí de Puná ya pasábamos a Guayaquil que es el primer puerto del Ecuador solo que ahora haya otro

BRV: No, no, ese sigue siendo

Agustín: ¿Guayaquil se llama?

BRV: Guayaquil y está bien bonito, debería venir de visita para ver si lo reconoce, es una ciudad grande, muy bonita con unos paseos muy bonitos

Agustín: bueno ingeniero yo estoy de acuerdo, ¿me lleva?



Como no era propicio el lugar ni el momento para que don Agustín hiciera los dibujos que pretendíamos que haga de la balsa, le dejamos el material que habíamos llevado, papeles gruesos y lápices, tomamos los teléfonos y dirección electrónica, les dimos los nuestros quedando en llamarlos para indicarles la mejor forma para que nos envíen los dibujos a Guayaquil cuando los pudiera realizar.

Los teléfonos de Rafael Pazos Querevalú, hijo de don Agustín, son: cel. 969 726755 (Claro) y 975 615418 (Movistar), y el correo electrónico de Isabel Pazos Querevalú, nieta de don Agustín es: isabelp_19_51@hotmail.com



Salimos del cementerio cerca de las nueve de la noche para llegar a Máncora pasadas las diez y media. A la mañana siguiente entramos al mar en las olas que se levantan justo al pie del hotel, cuando vimos a un hombre parado sobre una balsa con un remo realizando alguna gestión de pesca. Acordamos hacerle una entrevista. Lo principal del material grabado a este pescador llamado Rafael Querevalú Alvarado, que tiene 70 años de edad, está a continuación. Nos llamó la atención que los dos balseros entrevistados tengan el mismo apellido: Querevalú, el que según averigüé es originario de Sechura, al sur de Piura.

❖ Entrevista de Benjamín Rosales Valenzuela a don Rafael Querevalú Alvarado

Rafael: Rafael Querevalú Alvarado

BRV: ¿o sea que tú eres de los mismos Querevalú de los de Sechura?

Rafael: mi padre vino de Sechura, como eran pescadores y vinieron buscando la pesca y más pesca y se quedaron aquí

BRV: ¿y tu padre pescaba con cuál embarcación?

Rafael: tenía dos embarcaciones, cuatro toneladas de embarcación buscaban pez espada en arpón y el pez atún con carnada echaban un pescado chico, sacaban el atún, hasta de 120 kilos

BRV: ¿y qué tipo de atún, albacora o todo le llaman albacora?

Rafael: sí, es una sola especie, sino que en la antigüedad le decían albacora

BRV: todavía le dicen en Ecuador albacora, yo le digo así, igual en el mercado de Salinas, también hay aleta amarilla, otro pescado que es atún, pero la albacora la llaman así siendo una de las variedades del atún.

Rafael: sí porque se identifica con una aleta amarilla que tiene

BRV: ahora cuéntame, a ti te vi en una balsa, ¿tú sales a pescar en esa balsa que tiene cinco palos con tres travesaños que los une?

Rafael: seis palos

BRV: ¿y ese llaman balsillas, a la embarcación y a los palos también le llaman balsillas?

Rafael: balsillas le llamamos, son palos de esta madera de Hualtaco.

BRV: ¿los que cruzan así? y ¿los que flotan?

Rafael: le llamamos palillo

BRV: pero son orígenes de qué... ¿de balsa?

Rafael: de Balsa

BRV: ¿y eso palillos de balsa de donde lo traen acá?

Rafael: Lo compramos en Huaquillas.

BRV: en Ecuador, ¿en la frontera?

Rafael: en Ecuador en la Frontera

BRV: ahí, ¿hay mercado donde llegan a vender palillos de balsa?... las que ustedes usan en balsitas para salir a pescar

Rafael: claro, nosotros vamos a comprar allá, porque acá en el Perú no hay

BRV: no hay aquí esa madera, es de allá. Dime, y, ¿esas balsitas, qué tiempo duran, muchos años?

Rafael: sí, un promedio de 8 a 9 años

BRV: ¿y la sacan siempre a asolearse?

Rafael: todos los días, la usamos para ir a echar el material de pesca adentro, la usamos para ir a recoger

BRV: ¿y qué material es el que echan adentro?

Rafael: material de cerda, red de cerda.

BRV: red, que la dejan con un flotador...

Rafael: claro ahí están los flotadores

BRV: los dejas ahí y entonces vas a recoger que picó a la mañana siguiente

Rafael: sí

BRV: y ahí abajo como cae la red esa, tú le enseñaste la red ¿cómo era?

Rafael: no, la tengo en mi casa

BRV: y es así que cae abajo, así se abre abajo o ¿cómo?

Rafael: se abre así, aquí le doy una idea, esta es la red acá lleva 8 flotantes y acá abajo plomo, queda así

BRV: esta agarran entre dos, allá la dejan la noche...

Rafael: trabaja toda la noche, el pescado se amalla de noche

BRV: se enreda ahí el pescado, suben la red y van sacando el pescado que se ha amallado, y eso es así ¿hace muchos años?

Rafael: si, yo tengo acá 5 años aquí en la costa

BRV: ¿y antes?

Rafael: antes trabajaba más a la altura

BRV: ¡ah! en barco grande.

Rafael: si claro, me ganaba atún, pez espada

BRV: ¿y qué barcos eran esos?

Rafael: Era una compañía pesquera

BRV: ya viviendo en Máncora, o sea que vives en Máncora muchos años.

Rafael: mis 70 años que tengo vivo aquí en Máncora

BRV: ¡ah ya! o sea que tu familia es de Sechura

Rafael: mis padres, mis abuelos.

BRV: los Querevalú, que son los mismos Querevalú de don Agustín Pazos, ¿tú no has oído hablar de él, de la caleta de San Pablo?

Rafael: sí, Pazos, me suena.

BRV: ayer lo entrevisté a él, pero el sí es mayor que tú, y él conoció las balsas grandes que iban de aquí, dice que antaño, hace años salían de aquí, desde Sechura, una vez al año. Iban a vender pescado a Guayaquil y llevaban las balsas antiguas y regresaban luego con balsa nuevas, con harta caña de Guayaquil, ¿tú te acuerdas de eso?

Rafael: si me acuerdo, salaban el atún

BRV: no se llamaban tollo también

Rafael: también tollo

BRV: ¡ah! el tollo era el tiburón, ¿tollo también salaban?

Rafael: también, hay diferentes clases de tiburón

Yo: salaban y se lo llevaban a vender ¿dónde?

Rafael: al Ecuador

BRV: a Guayaquil, y eso iba en balsa, ¿en balsa grande?

Rafael: claro, a la pura vela

BRV: tenían una vela triangular grande o ¿cómo era la vela?

Rafael: bueno, recuerdo 2 velas.

BRV: me dijo don Agustín que a veces tenían hasta 3 de acuerdo a la cantidad de viento, que había una tercera vela más chica que podían poner y había una que llamaban como un foque

Rafael: claro, según los vientos, estaba en calma ponían todas las velas, viento demasiado sacaban una vela y ponían otra con una era suficiente o si no se podía virar la balsilla y de allá venían trayendo frutas, verduras, me acuerdo que traían bastante plátano

BRV: y también traían la caña ¿cómo se llama?

Rafael: caña de Guayaquil

BRV: allá se llama caña guadúa.

Rafael: acá le llamamos caña de Guayaquil

BRV: y también traían balsa, varias hileras de balsas

Rafael: claro

BRV: mucha balsa para todo el año para las balsillas, dicen que en varias capas, que en la de arriba traían balsillas

Rafael: cierto, todo eso traían de allá, cosa que no había acá

BRV: y la pesca con balsa, ¿tú lo haces como tú hobby?, porque tú eres un hombre de mar, ¿qué edad tiene tú?

Rafael: 70 años

BRV: estás muy bien, eso te mantiene joven, ¿todos los días sales?

Rafael: Todos los días y cuando hay mar todavía salgo

BRV: Ahí te vi que andabas, ¿como le llamas el remo ese?

Rafael: remo

BRV: es como un canaleta porque es grande

Rafael: si va otra persona yo le doy uno más chico que se llama canaleta

BRV: ¿el remo lo utilizas parado y el canaleta vas como sentado o arrodillado?

Rafael: puedes estar arrodillado, sentado o también parado

BRV: y es más chico y, ¿en esas balsitas a vela no sales nunca, o sí?

Rafael: sí

BRV: ahí le arman.

Rafael: una caña de Guayaquil

BRV: una caña de Guayaquil adelante amarrada

Rafael: con cabos amarrados así...

BRV: amarrada a los lados con cabuya o, ¿con qué?

Rafael: con cabo de nylon.

BRV: ahora utilizan cabo nylon, con cabo nylon amarrada aquí, el lado de acá de la balsilla y se ata el mástil, y de ahí la vela ¿cómo es?

Rafael: de este material, de lona

BRV: ¿y de qué forma?

Rafael: la forma como le puedo decir, así la lona blanca

BRV: ¿en forma de triángulo?

Rafael: triángulo

BRV: la parte chica arriba y la parte ancha abajo

Rafael: en el centro se le da un poco más ancho y arriba un poco angosta

BRV: arriba se achica, no llega a ser triangular completamente, es como que así..., y ahí cruza para arriba, quizás nos puedas dibujar en un papel

Rafael: yo tenía, ya no tengo ahorita, hay en mi casa.

BRV: y esa vela le pones cuando hay más viento y te ayuda a moverte y la mueves de un lado a otro para cambiar de orza.

Rafael: para ir y para venir

BRV: Le cambias de lado y ahí está amarrada, arriba y abajo, gira sobre el mástil

Rafael: si gira, ya uno quiere venir se tira nomás la vela y se viene

BRV: y tú parado siempre, con el equilibrio que tienes que tener en esa balsita...

Rafael: si con el equilibrio uno se mantiene

BRV: ya la experiencia...

Rafael: la experiencia

BRV: ¿ahora, eso lo hacías de chico o no?

Rafael: sí

BRV: toda la vida

Rafael: la edad de 7 a 8 años aprendimos en la balsita

BRV: ahora, ¿tú nunca anduviste en la balsa grande, en un viaje así?

Rafael: no, no, eso lo hacían mis padres, mis hermanos mayores

BRV: a ti ya no te tocó eso. Venía el camión de Guayaquil con la balsa y se iban allá a la frontera a comprar y vender

Rafael: yo más bien no, a mis padres los esperaba aquí para darme las frutas y comer, yo estaba pequeño 6 – 7 años recuerdo.

BRV: ¿ropa también traían?

Rafael: también traían ropa y se iban cargaditos de atún, tollo y albacora

BRV: ¿la chiquita?

Rafael: no, grande

BRV: aquí no hay pescado chico, aquí es pescado grande en Sechura es que, ¿hay pescado más chico?

Rafael: bueno, este mar, todo el mar peruano ha tenido de diferentes especies hay anchoveta.

BRV: más abajo hay anchoveta, aquí no hay.

Rafael: la anchoveta es de agua fría.

BRV: por eso esto es del golfo de Guayaquil, por eso aquí hay lo mismo que en Salinas

Rafael: claro, hay atún, pez espada, tiburón, mero, corvina había bastante lo que pasa que acá en el Perú lo han depredado

BRV: allá tampoco hay mucho; antes había de todo en ese mar ahora como que le falta. ¿Tú te jubilaste del barco grande?

Rafael: la verdad es que trabajaba yo en parte del sur en Pisco, Callao, Chimbote en barco grande de embarcación de toneladas, pero qué pasa, que hubo un terremoto en el año de 1970 en Chimbote y la compañía se malogró, entonces el dueño de la compañía el Sr. Luis Banchemo Rossi ya fallecido, nos dio órdenes de que viniéramos, perdón de que las embarcaciones quedaban allí reparadas 6 meses, hasta que se arregle su fábrica y le daba también su mantenimiento, ustedes van a tener sus beneficios pueden estar hasta que yo les dé las órdenes de que salgan a trabajar más o menos en 6 meses, así que estábamos en Chimbote y como acá había bastante pesca tenía mi casa, acá mis padres tenían su casa acá.

BRV: te viniste de regreso a tu tierra.

Rafael: a mi tierra, acá había cualquier cantidad de pesca, ya no extrañábamos la casa de allá, compramos embarcaciones

BRV: compraron unas embarcaciones aquí, ¿de qué tipo?

Rafael: de 5 toneladas, para pesca de pez espada, tiburón, había 5 espada diarios así al arpón

BRV: al arpón y ¿cómo se acerca el espada al bote?

Rafael: en la embarcación le ponemos un botalón más o menos de aquí hasta allá

BRV: ¿qué es un botalón?

Rafael: ¿dónde se para una persona.

BRV: ¿una balsa grande?

Rafael: una canastilla así, donde cabe una persona y una vara de cinco metros, va un arpón en la punta de la varilla y el pez espada, por decir esa persona así se ve el pez espada, así con la aleta, se lo reconoce por la aleta, entonces la embarcación como es motorizada va y el que lo va a arponear.

BRV: y ¿él está parado en el agua?, el que lo va a arponear

Rafael: no, no en la embarcación en el botalón

BRV: pero abajo y con la varilla acá y se le acerca la embarcación al pez espada

Rafael: al pez espada y ahí uno le dispara con las dos manos al pez espada

BRV: con una punta que se le clava

Rafael: con una punta y ahí va el arpón

BRV: entonces ahí se queda clavado y... con el palo tiene que....

Rafael: no el palo sale, queda amarrada una cuerda y nunca se va.

BRV: ah, el arpón está amarrado a la cuerda, entonces el palo le clava, le clava el arpón adentro del pescado y la cuerda queda amarrada en el barco y ahí lo van jalando hasta que muere el pescado.

Rafael: hasta que se desangra y va muriendo

BRV: con el arponazo se desangra en el agua, se va cansando y ahí lo suben; es como un gran anzuelo...

Rafael: así es, claro, y pues como hay dos ó tres hombres, lo subimos arriba en el bote, hasta cinco pez espada, el atún lo hemos pescado también en boliche.

BRV: ¿boliche, es como un bote?

Rafael: Es una embarcación grande, bolichera de 200 toneladas, 120 toneladas, el boliche le llaman un cerco, el capitán ve la mancha el bolo que le llamamos, se cuadra la embarcación y le tiramos la boliche, en el anzuelo hemos pescado tonelada de tiburón que llamamos cazón.

BRV: ah claro, el cazón es el tiburón pequeño, allá también se lo pesca y se come un rico ceviche de cazón, es bueno, tiene una textura fuerte.

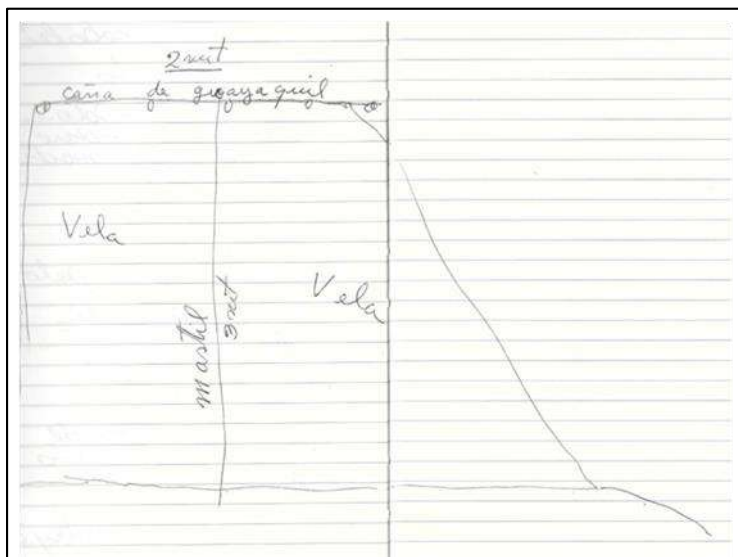
Rafael: claro, la aleta eso se exporta.

BRV: eso se exporta a los chinos, yo le voy a traer un papelito para que usted me dibuje la vela.



Fotografías de Rafael Querevalú en balsa pesquera en Máncora

Al final de la entrevista le pedimos a don Rafael que dibujara la forma de la vela, la cual es la que mostramos en la gráfica siguiente. Este pedido lo hice porque a pesar de que a él lo vimos usando una balsa sin velas, nos dijo que cuando el viento es favorable usaba una vela.



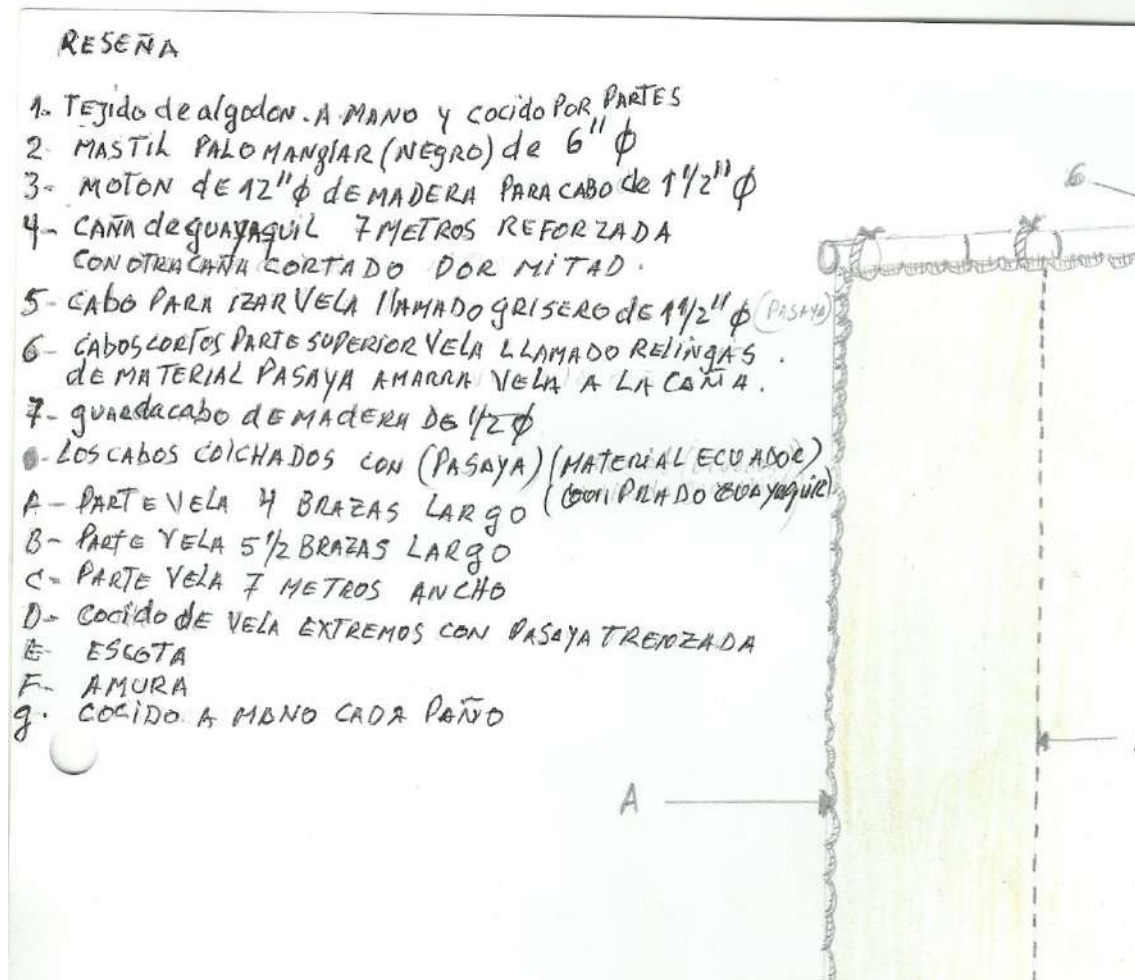
Dibujo de vela que usa balsa pesquera, hecha por Rafael Querevalú Alvarado

Benjamín Rosales Valenzuela

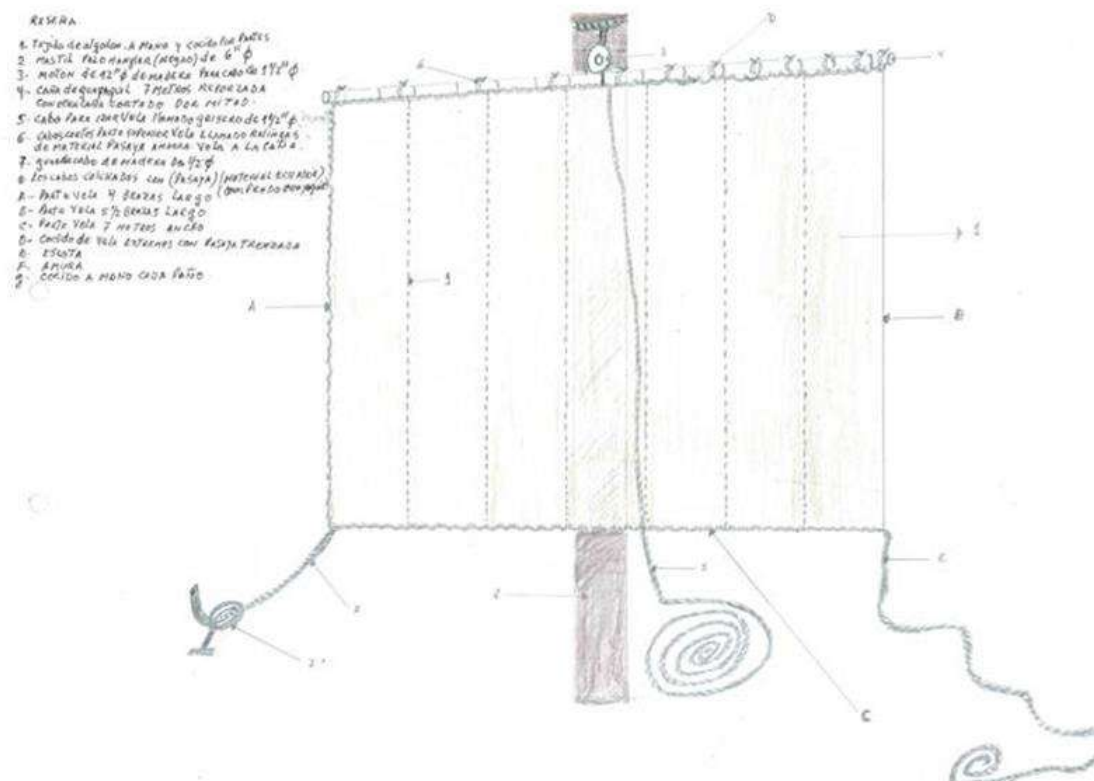
Anexo 3

Este anexo está constituido por copias de los dibujos, y notas, sobre las balsas oceánicas en las que navegaban desde Sechura a Guayaquil hasta la década de 1930. Fueron enviados por don Agustín Pazos Querevalú al autor, a inicios del 2015, contiene detalles y especificaciones de la ancestral embarcación.

1. Vista de detalles en descripción de vela mayor.

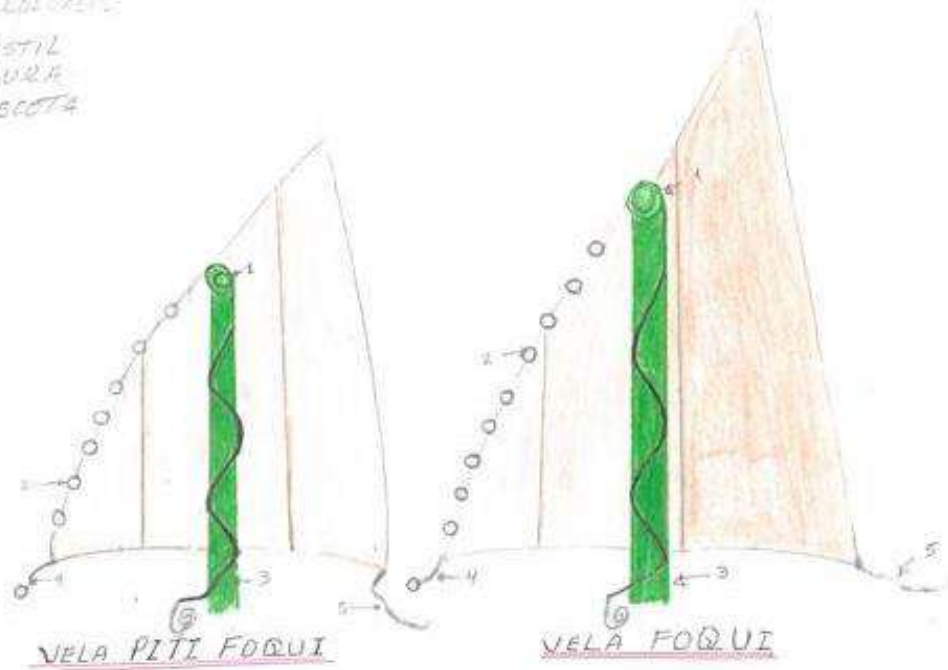


2. Vela mayor con detalles

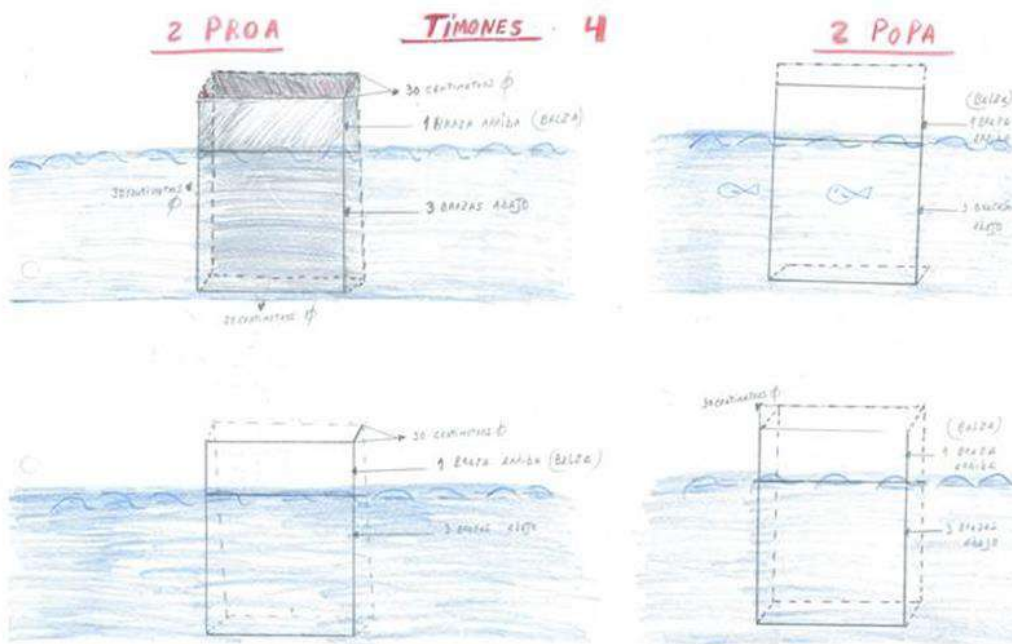


3.

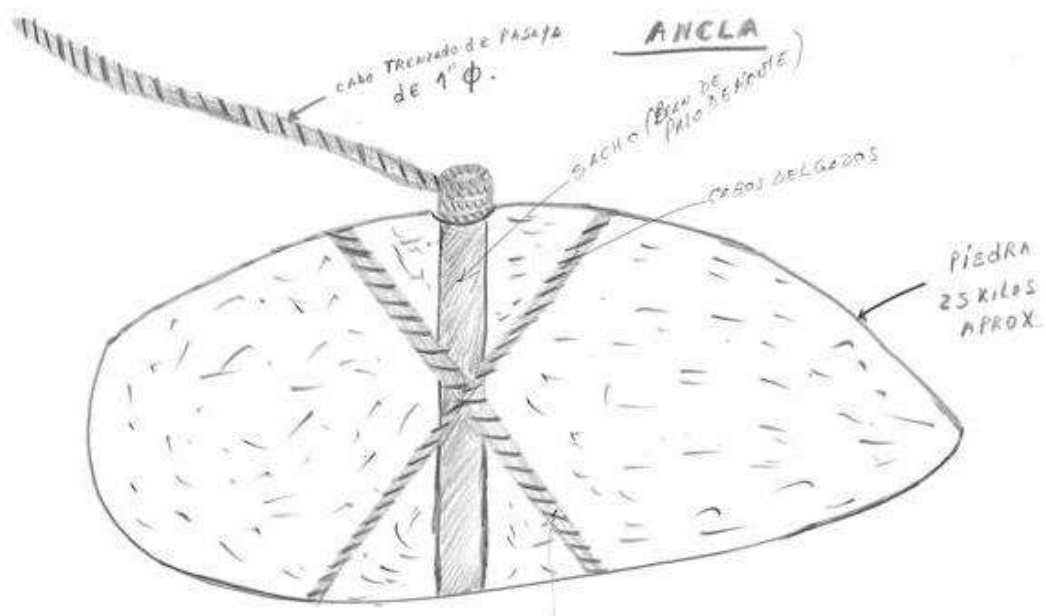
- 1.- ANCHO
- 2.- GUARDIA OREO
- 3.- MASTIL
- 4.- MURA
- 5.- ESCOTA



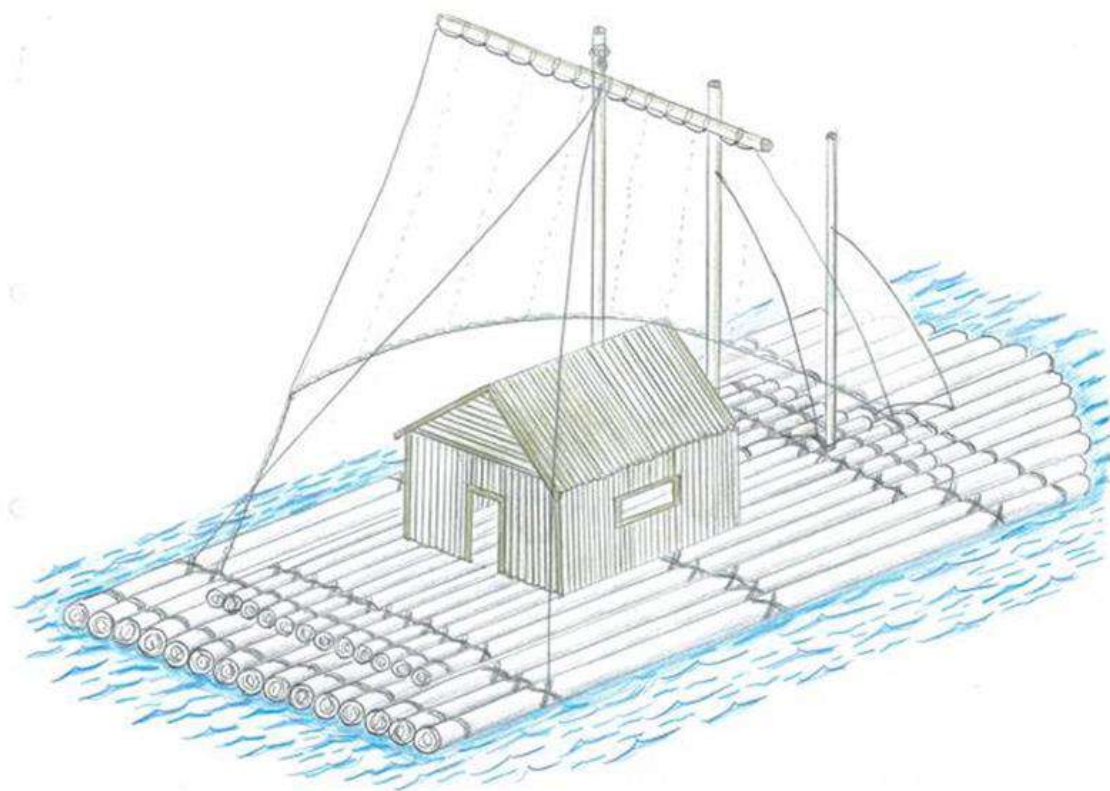
4.



5



6



- 1^{ERA} BALSA** : PODÍA TENER ^{HASTA} 15 PALILLOS
(20 METROS DE LARGO)
- 1) AMARRADA MEDIANTE 02 TRINCAS CON PASAYA, UNA EN PROA Y OTRA EN POPA.
 - 2) 03 CORBATONES, 01 A PROA, 01 EN MEDIO, 01 A LA POPA. AMARRADOS C/ PASAYA,
 - 3) 03 MASTILES. (DE 10 mts, 08 mts y 06 mts).

2^{DA} BALSA : DE 12 PALILLOS, MÁS DELGADOS, QUE LA 1^{RA}. BALSA.

LARGO = 12 mts., 02 TRINCAS, 03 CORBATONES, LAS 02 BALSAS VAN AMARRADAS CON PASAYA.

3^{ER} PISO : ES PARA LA MERCADERÍA Y ES HECHO DE CAÑA ABIERTO, AMARRADO EN CABO MANILA, O CABO NAYLON.

EL PISO ES FABRICADO DE PURA CAÑA.

ESTA CASETA 1/4 MÁS ANGOSTO Y MÁS CHICO, DEL TAMAÑO DE LA 2^{DA} BALSA.

ES COMO UNA BODEGUITA, DONDE VA TODA LA MERCADERÍA, DE CAÑA MÁS DELGADA. DE 2 MTS. DE ALTO

02 PUERTAS: 01 EN POPA Y 01 EN PROA. FORRADO CON PLÁSTICO GRUESO, PARA QUE NO SE MOJE LA MERCADERÍA.

LA VELA MAYOR
 ERA DEL MISMO LARGO DE LA 1ª Balsa.
 LA MURA : amarrado al 3º Corbatón de PROA.
 ANCHO : 02 Cañas, 01 grueso y 01 delgado
 para que refuerce.
 GRISERO : SOSTIENE LA VELA.
 ESCOTA : CABO GRUESO PORQUE ES LA FUERZA de la Vela.
 amarrado en el primer peso de la balsa
 en el 1º corbatón de la 1ª balsa

TIMONES

ERAN 04 TIMONES.

02 EN POPA Y 02 EN PROA.

ERAN PALO FAI QUE LABRADO DE
 02" GROSOR X 04 BRAZAS DE LARGO
 SEGUN EL DIBUJO.

- 03 BRAZA VAN ABAJO DE LA Balsa y ^{1ª}
 - 01 BRAZA ARRIBA DE LA 1ª Balsa
- AMARRADO ARRIBA C/ CABO (04 CABOS) PARA
 QUE NO SE AFLOJEN.

ANCLOS

ERAN 03 PIEDRAS DE 25 Kg APROX.
LAS BALSAS SE FONDEABAN CON 02.
Y SI HABÍA FUERTE VIENTO SE ECHABA
EL OTRO.

- AMARRADOS CON CABO TRENZADO DE PASAYA
DE 1" ϕ . (diámetro).

Anexo 4

Viaje a Comuna de Sancán en Jipijapa, Ecuador, 16 de mayo de 2014. Elaboración y uso de cuerdas de sapán

El 16 de mayo del 2014 salimos de Guayaquil a las ocho de la mañana. Era viernes y habíamos coordinado encontrar, en la comuna de Sancán, ocho kilómetros después de Jipijapa en el camino de Guayaquil a Manabí, con Libertad Regalado, colega historiadora. Ella conocía en ese pueblo a una persona que había elaborado sogas de jaile, una ancestral técnica que está perdiéndose por la modernidad de elementos plásticos.

Nos enteramos de la existencia de cortezas con las que se fabrican sogas por don Agustín Pazos Querevalú, el viejo pescador a quien entrevistamos en la caleta “San Pablo”, al sur de Talara, (Anexo 2) quien describió que algunas sogas de las balsas eran hechas de una corteza que “se tuerce” a la que llamaba *pasaya*, que se vendía por peso en Guayaquil. La Dra. Karen Stother, antropóloga estadounidense que ha aportado con sus investigaciones valiosísima información sobre los orígenes del hombre en Ecuador, nos dijo que Olaf Holm había hecho un trabajo llamado Jaile: cordelería rural de la costa. Luego de leerlo, está publicado en “Lanzas Silvadoras”, decidimos buscar alguien que supiera cómo procesaban esas cortezas y fabricaban este tipo de cuerda antiguamente.

El día de viaje salimos temprano, aún llovía y era mediados de mayo, recién pasadas las ocho salimos de la traficada ciudad. Llegamos a Sancán a eso de las diez y media, y como Libertad llegaría un poco después, tuvimos la oportunidad de entrevistar al dueño de un aserradero y carpintería del pueblo, sobre las maderas que trabajaba. Su nombre es Felix Choéz, tiene cincuenta años, “nato de Sancán”, y el negocio que maneja, lo hubo comenzado su padre. Le preguntamos por el faique y la reconoció como madera dura que también se la conocía como guarango, pero de la que habría muy poca. Nos mostró, en el centro de la ramada aledaña a su taller, un poste del guayacán negro, que llaman también madera negra, es muy dura y resistente. Tenía tablas y tablones de laurel y amarillo principalmente, pero también de otras maderas, y había un mueble en construcción, de bálsamo. Le dije que estábamos buscando quién hiciera cabos de jaile, y sin asombró, dijo que eso ya no se hacía, pero conocía quien sabía hacerlos.

Llegó Libertad, parqueó su carro y se pasó al mío para ir a la casa del jailero que ella conocía, y a quien ella mismo había encontrado años atrás por encargo de Olaf Holm. Según Libertad, este personaje había elaborado los cabos utilizados para construir los modelos de balsa oceánica que se encuentran en dos museos de la costa ecuatoriana. Cuando visitamos a don Augusto Lourido Sancán, un campesino de 89 años, su mujer había sido enterrada ocho días antes, y esa era la última noche de la novena, por lo que atendía en su casa según costumbre ancestral de la región: Cuando alguien muere, la velan una noche y luego de la misa con cuerpo presente, lo entierran. Desde esa noche y por otras nueve consecutivas, los amigos y parientes de los deudos los visitan. En la planta baja de la casa de don Augusto había un gran altar con velas y flores. Una fotografía enmarcada de la fallecida, dominaba el centro del altar. Había apiladas, unas veinte sillas plásticas, pero inmediatamente afuera del salón en un lado de la calle sin asfalto, había una carpa de unos seis por cuatro con otras veinte sillas apiladas. Cada noche preparan un plato de comida diferente para servir a los visitantes. Según don Augusto, los amigos y familiares que los acompañaban se contaban por docenas. Nos pareció interesante, aunque costoso para los deudos, a pesar que algunos llegan con algo de comer para la mesa. Me pareció entender que el trago no era algo usual en estas ocasiones. Son viglias con amigos para recordar a los fallecidos.



Figura 1. Pedazos de corteza seca de Jaile, y cabo hecho con esta fibra

Don Augusto estuvo contento con nuestra visita, enseguida nos mostró unos pedazos de corteza de jaile que tenía en el patio, secando. Aunque ya nadie compra, tenía un pequeño cabo en su casa; el aún los usa en las fincas que tiene. Nos explicó que ellos llaman sapán, en forma genérica a la corteza de tres arboles con las cuales se fabricaban cabos, estos son el jaile, el bototillo y el ceibo.

El jaile es un árbol delgado, y su corteza, que se extrae para hacer sogas, tiene color rojizo que va oscureciendo a medida que se seca. Las sogas de jaile las usaban más en el verano.

El borotillo yo ya lo conocía, hay algunos en la hacienda El Castillo. Es alto y bota, una época del año hermosas flores amarillas, como el guayacán. Don Augusto dice que las sogas de sapán de borotillo eran las preferidas para trabajos en agua, la requerían en Puerto Cayo para amarres en embarcaciones. Es de color claro, algo amarillento y las tiras de sapán, que se tuercen para ir armado los cabos, son más anchas que las de jaile.



Figura 2. Don Augusto Laurido, Libertad Regalado y Benjamín Rosales con corteza (sapán) de Borotillo, al pie de un árbol de esa especie. (se nota regeneración)

No vimos sápanes de ceibo porque cuando recorrimos la finca de don Augusto no encontramos ceibos jóvenes. En realidad, es el mismo árbol de ceibo que conocemos en el Guayas, y según él, parece que la corteza solo puede extraerse en cierta etapa del crecimiento de esta especie: no sirve cuándo árbol es muy joven, y muy espinoso, ni tampoco cuando está grande, muy mayor.

El proceso de sacar la corteza para hacer los sápanes es el siguiente. Se hace un corte horizontal en el árbol, unos diez centímetros, y dos cortes verticales paralelos, de unos cincuenta centímetros. Se jala la tira de corteza hacia abajo, desprendiéndose un metro y medio de corteza. Con el machete se la divide y se la dobla, pisándola. Al hacerlo se separan diferentes capas, la externa se desecha, y se usan dos o tres interiores. Ese material se llama sapan, y puede provenir de las tres especies mencionadas. El material se deja secar y luego con este, se tuercen y lían las sogas.

Libertad le preguntó sobre unos cabos que hacían con la unión de diferentes sapanes, los tres mezclados, que él le habría contado años atrás, que también se utilizaban. Dijo que sí, pero no me dio la impresión que estos hubieran sido muy comunes. Lo que sí dijo don Augusto es que hace cuarenta o cincuenta años, la elaboración de cabos de jaile, borotillo y ceybo era un negocio importante. Quizá incluso habría sido la principal actividad productiva de Sancán y de otras poblaciones de la zona. Mencionó que se producía mucho también en Pedro Pablo Gómez, una población al sur de Jipijapa. Nos dijo que el jaile habría casi desaparecido en la zona de Sancán en los años cincuenta, porque una señora (¿doña Barbará?) hizo explotación de esta especie para fabricar cajones de madera utilizados en la fábrica de aceites Ales, en Manta. Desde entonces tuvieron que ir hasta Lomas de Sargentillo, en el Guayas, para conseguir material. Presumimos que el mercado de sogas de sápanes (cortezas) de jaile, borotillo y ceibo fue disminuyendo cuando se hicieron en Guayaquil fábricas de sogas y sacos de cabuya, en la década de los cincuenta, y desapareció totalmente con las fábricas de plástico que vinieron después, a partir de la década de los setenta.



Figura 3. Don Augusto Laurido Sancán sacando corteza de árbol de Jaile

Después de ver y filmar el proceso de sacar la corteza para hacer sápanes de los árboles de borotillo y jaile regresamos a la casa de don Augusto, en Sancán, para seguir conversando. Le compramos una soga que tenía, y acordamos que el elaboraría tres tramos de quince metros cada uno de soga gruesa, como la que usaban en Puerto Cayo,

de la corteza de borotillo, la que sería más resistente en el mar. Tendría que enseñar a sus hijos o nietos, que debían ayudarlo. Le di un anticipo para que vaya acumulando el material, pero quedamos en que yo lo llamaría en agosto para ir cuando elaboren las sogas y filmar el proceso. No quedamos en cuál sería el saldo a pagar, lo debemos hacer entonces. Libertad quedo en mantener contacto con don Augusto y en gestionar con autoridades a ver si se pudiera rescatar el oficio y la elaboración de cuerdas naturales en Manabí.

Don Augusto nació el 20 de julio de 1926. Cel. 0986912202 Rosa (hija) 0986601263

Benjamín Rosales Valenzuela

Anexo 5

ELEMENTOS DE MADERA DE EMBARCACIONES OCEÁNICAS PREHISPÁNICAS ENCONTRADAS EN EL DEPARTAMENTO DE ICA, PERÚ

En julio del 2014 mientras realizamos una pasantía de investigación en la Biblioteca de Dumbarton Oaks, en Washington, tuve la oportunidad de visitar el Centro Cultural de Investigación del Museo Nacional del Indio Americano y ver interesantes piezas de madera dura de origen peruano que se guardan en sus depósitos. Nuestro objetivo era comprobar si existían vestigios de elementos de las antiguas embarcaciones oceánicas a vela, hechas con palo de balsa, que surcaban las aguas del norte del Perú, golfo de Guayaquil y Manabí desde tiempos prehistóricos y hasta hace tan solo ochenta años atrás. Conocimos la existencia de esas piezas gracias a Emily Kaplan, curadora del Museo Nacional del Indio Americano, a quien le preguntamos a fines de junio de ese año, si en los depósitos del museo en que trabajaba existían “guaras” como las que muestra Seán McGrail en su obra “Los Botes del Mundo”, cuyo funcionamiento se entiende cuando se analiza el dibujo de una balsa guayaquileña del siglo XIX del viajero francés Paris que ese autor reproduce.

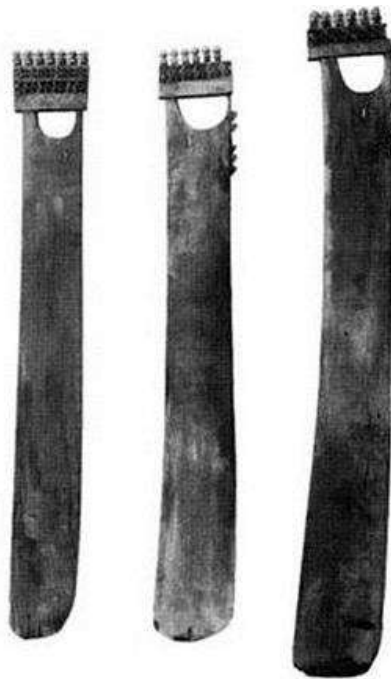
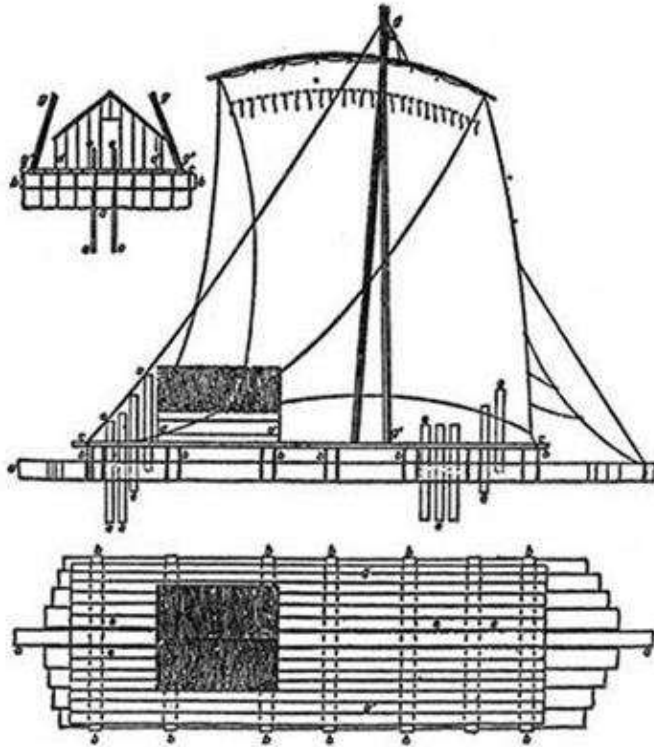


Figura 1. Guaras: orzas de deriva variable del 300 A.c. de tumbas en Ica, Perú (Museum fur Volkerkunde, Berlin). Fuente: Seán McGrail (2001).¹

McGrail dice que estos tableros que están en el Museo Volkerkunde de Berlin miden cerca de dos metros de largo y que han sido datados al 300 AC, por lo que la técnica de gobernar las balsas para que fueran usadas existiría desde esa época, 1800 años antes de la



llegada de Colón a América.²

Figura 2. Balsa guayaquileña del siglo XIX dibujada por el francés Paris.³

Fuente: Edmond Paris, (1843).

¹ Seán McGrail, "Boats of the World, From Stone Age to Medieval Times" Oxford University Press, New York, (2001), pág. 402.

² Ídem.

³ Edmond Paris, capitaine de corvette. "Essai sur la Construction Navale des Peuples Extra-Europeens". Arthus Bertrand, Libraire. Paris. 1843. p.148-149 (descripción de la balsa en esas páginas, la ilustración presentada ha sido difundida en los trabajos de algunos investigadores).

McGrail reproduce la ilustración de la figura 2, la mejor por claridad y sencillez que existe de las antiguas balsas huancavilcas. Esta fue presentada por el capitán de corbeta francés Edmond Paris, quien en 1854 publicó con los auspicios del Ministerio de la Marina y por orden del Rey de Francia, su “Ensayo sobre la Construcciones Navales de Pueblos Extra-Europeos”. Él refiere que las vio en Guayaquil, y menciona la forma de gobierno de estas grandes balsas por medio de guaras, claramente visibles en su ilustración.⁴ Paris menciona, para explicar la navegación de las balsas guayaquileñas, la descripción hecha sobre esto por el marino español, don Jorge Juan, cien años antes, en 1748, con la publicación conjunta con Antonio de Ulloa del primer tomo de “Viaje a la América Meridional”.⁵ Ese trabajo de Jorge Juan, quien sin duda practicó con el uso de guaras en balsas para entender el modo de utilización a mediados del siglo XVIII cuando su uso era común; también fue utilizado por el ecuatoriano Emilio Estrada y el noruego Thor Heyerdahl en 1954 cuando reprodujeron una balsa con guaras y practicaron esa navegación en las costas de Playas, en Ecuador a comienzos de la década del 50 del siglo pasado. Heyerdahl escribió sobre aquello y las guaras originarias de Ica en boletines académicos de la Universidad de Nueva México.⁶

Ante nuestro requerimiento, Emily Kaplan nos ofreció investigar, y a los pocos días nos envió un catálogo de 807 páginas con más de mil piezas antiguas de madera provenientes de las costas de Perú y Chile, en donde, por el clima seco, se preservaron incorruptas. Revisamos el documento con cuidado, y encontramos unos veinte ejemplares que por sus tamaños y formas podrían ser partes, fundamentales para la navegación oceánica en las grandes balsas manteño-huancavilca cuya antigüedad nos interesa investigar.

Piezas del Museo Nacional del Indio Americano

Visitamos el Centro de Investigaciones Culturales (CRC) del Museo Nacional del Indio Americano (NMAI) que forma parte del Instituto Smithsonian, en Suitland, Maryland, donde están los almacenes del museo, junto a Colin McEwan, director de

⁴ Ídem.

⁵ Antonio de Ulloa. “Viaje a la América Meridional”. Edición de Andrés Saumell. Madrid. 2002. P. 243-244.

⁶ Thor Heyerdahl. “Balsa Raft in Aboriginal Navigation off Peru and Ecuador”. Southwestern Journal of Anthropology. Volume 11. 1955. p. 251-262. y “Guara Navigation: Indigenous Sailing off the Andean Coast”. Southwestern Journal of Anthropology. Volume 13. 1957. P. 134-143.

estudios precolombinos de la Biblioteca de Dumbarton Oaks, y Sophie Desrossiers, una compañera francesa en la pasantía de verano que es especializada en textiles andinos, desde temprano en la mañana del 18 de julio. Al llegar al CRC conversamos primero con Ramiro Matos, importante funcionario del museo, de origen peruano, a quien conocí años antes cuando visité la colección de piezas manteñas (también guardadas en ese centro) de piedra y cerámica, coleccionadas por Marshall Saville a principios XX⁷. Él estuvo preparando una exposición sobre las rutas de los Incas para el museo y demostró un gran interés sobre el objeto de nuestro estudio. Emily Kaplan y Antonio Curet, otro curador del Instituto Smithsonian, tenían separadas las piezas de madera que previamente solicitamos ver, e hicieron que nuestra visita fuese un éxito. No solo vimos las piezas seleccionadas, sino muchos otros interesantes instrumentos, incluyendo antiguas canoas del pasado prehistórico americano que ahí se guardan. Tomamos algunas fotografías de las piezas de madera que lucían ser lo buscado. Existen siete ejemplares que llamaron especialmente nuestra atención. Todas ellas están registradas como originarias de las costas de Ica en Perú y que fueron adquiridas por George Heye en París, e ingresadas en los registros de su colección en 1929. Varias de estas tienen la forma de las “guaras”, o quillas removibles, descritas por el marino español Jorge Juan en el siglo XVIII cuando escribe sobre la forma que navegaban las grandes balsas oceánicas. Otras de las piezas parecen remos, o más bien, remos timón, que se utilizaban en la parte posterior de las balsas para direccionarlas. A continuación, presentamos fotografías y descripciones de estas.

Piezas con números de catálogo 163781.000 y 217947.000.- Estas dos piezas están guardadas en la misma caja por lo que aparecen fotografiadas juntas. La # 163781.000 es una hermosa “guara” cuyo registro dice: “Tabla grande de madera con figuras humanas esculpidas, decoraciones con pinturas roja, azul y amarillo”. La # 217947.000, tiene la forma de un remo con el mango también esculpido.

⁷ Benjamín Rosales Valenzuela. “Las Antigüedades de Manabí, Ecuador. Un Informe Preliminar”. Traducción y estudio de la obra escrita por Marshall Saville y publicada en 1907 en Nueva York. Ministerio de Cultura (MAAC). Ecuador, (2010).



Figura 3. Fotografía de guara catalogada con # 163781.000 y remo con # 217947.000.

Fuente propia.

El tablero catalogado con # 163781.000, tiene un largo, sin contar con el mango, de un metro con cincuenta centímetros (1.50 m), y una característica muy peculiar que confirmaría su utilización en la función de guara (quilla u orza variable) que es el hecho de que el espesor del tablero es mayor cerca del mango y va disminuyendo paulatinamente a lo que se aleja de este, una variación desde los dos al medio centímetro. Debemos notar que las guaras se colocaban perpendiculares a las balsas, introduciéndolos entre dos troncos de manera ajustada, por eso la punta que penetra entre los palos de balsa tiene un espesor bastante delgado, y aumenta para ajustar bien y realizar un trabajo efectivo, evitando que cuando las guaras bajen, y las balsas estuvieran desajustadas o desgastadas, los tableros atravesen los troncos totalmente y cayeran al agua. Podemos imaginar que para evitarlo, los navegantes usaron además cuerdas y fajas textiles alrededor del mango, que servirían también para subir las quillas cuando la maniobra de viraje y el mantenimiento del rumbo lo ameritasen. Con el largo de esta pieza, considerando una balsa de troncos de cuarenta centímetros de diámetro, la extensión del tablero bajo el agua superiraría un metro, probablemente suficiente ya que estas embarcaciones utilizaban varias guaras, para evitar el derrape y deriva que se produciría cuando las grandes embarcaciones navegaran contra el viento. Por la explicación de Jorge Juan sabemos que las guaras funcionaban en pares, colocados a babor y estribor, hacia la proa, en el frente, y la popa de la embarcación.



Fig. 4 Detalle de la parte inferior del tablero # 163781.000 y parcial del mango del remo, o remo-timón # 217947.000. Fuente propia.

En la fotografía de la figura 4., se nota el desgaste en la parte inferior del tablero, esto no ocurre en todo el aparato, y es posiblemente producido por la fricción entre esta parte de la pieza con la fuerza del agua moviéndose a varios nudos de velocidad. También habría desgaste si la guara no fuera levantada suficientemente cuando sacaban la embarcación del mar para vararla en las playas de arena. Además del desgaste que se aprecia en la figura 2, existe un color blancuzco, que no se aprecia bien en la fotografía, que parece causado por sales marinas, y que comprobada esta apreciación se confirmaría aún más la hipótesis de sobre este excelente ejemplo de guaras descritas por marinos españoles a mediados del siglo XVIII.



Figura 5. Otra toma de las piezas en que la que aparece Emily Kaplan, Sophie Desrossiers, Colin McEwan examinando la # 163781.000, y el autor. Fuente propia.

El remo que aparece en estas tres fotografías, registrado con el # 217947.000, está igualmente muy bien conservado y aparenta ser de la misma madera que el tablero que funcionaría como guara. Porque tiene un mango largo y una paleta relativamente corta, creemos que hubiera funcionado principalmente como timón, utilizado en la popa de la embarcación. Colin, Emily, Antonio, Sophie y yo estuvimos gratamente sorprendidos por estas maravillosas piezas de madera dura, con características de haber sido artefactos utilizados en las embarcaciones oceánicas de balsa. Nuestra emoción se incrementó cuando observamos los dos tableros siguientes.

Pieza con número de catálogo 163475.000.- Esta pieza está registrada como “Remo de gobierno (steering oar) de madera, extremo esculpido representando pájaros, decoración con pintura roja”. Igual que las demás piezas dice que proviene de Ica y que fue adquirida por el Sr. Heye en Paris. Esta es la pieza más larga de la colección, mide un metro ochenta y un centímetros (1,81 m.) desde abajo del mango hasta la punta inferior de

la pieza. El ancho de esta varía ligeramente alrededor de los 20 centímetros. Como observamos en la siguiente fotografía este tablero tiene una forma ligeramente curva.



Figura 6. Fotografía tomada por el autor del tablero # 163475.000 del CRC.

Fuente propia.

Esta pieza tiene igualmente un espesor que varía, siendo más grueso (2 cm.) cerca de la manga, que va disminuyendo hacia el extremo inferior hasta llegar a menos de medio centímetro. Al comparar esta pieza con las orzas, o quillas removibles, que se utilizan en los veleros deportivos pequeños modernos, vemos una similitud extraordinaria. Por la manera de uso en estos, creemos que la parte superior (en la figura 4) se hubiera colocado hacia el frente de la balsa ofreciendo la mayor resistencia al agua. El espesor de ese lado del tablero es ligeramente mayor que el otro, como en hojas de espadas, siendo el lado inferior en donde la corriente del agua cortada por el tablero se rejunta.



Figura 7. Detalle en manubrio del tablero catalogado con # 163475.000.

Fuente propia.

Las figuras esculpidas en el mango de esta magnífica pieza de madera son aves marinas, lo que sugiere el uso oceánico de este tablero. Iconografía de aves similares, algunas representadas comiendo pescado aparecen en varias piezas de madera observadas en el CRC por el autor en julio de 2014 cuando tuvimos la oportunidad de ver la colección del CRC.



Figura 8. Fotografía del tablero # 163475.000 donde se aprecia afilamiento. F. propia.

En la figura 8 se nota como el espesor del tablero va disminuyendo desde el mango hacia el extremo inferior. Esta característica fue observada también en los otros tableros de este tipo y la finalidad sería la de facilitar la introducción del tablero entre los troncos de la balsa, que son de una madera mucho más suave y liviana, los palos de balsa. A medida que el tablero se introduce más abajo entre los troncos, la resistencia aumenta por el mayor grosor, fijando los tableros firmemente y evitando que estos puedan sobrepasarlos y perderse en el fondo del mar, ya que la capacidad de flotación de estas maderas pesadas es muy inferior que la de los palos de balsa.



Figura 9. Foto donde se observa desgaste en extremo del tablero # 163475.000.

Fuente propia.

Otra característica que evidencia el uso marino de los tableros que observamos en el CRC es un notorio desgaste en la parte inferior de estos. Por un lado, este desgaste ocurriría por el uso que implica la introducción de las guaras entre los troncos de balsa para maniobras de gobierno de las mismas, y por otro, el posible roce que pudo ocurrir entre estos tableros y el fondo de arena cuando las embarcaciones se embancan. Si bien para realizar esa operación, los tableros deberían retirarse, es posible que en ocasiones se hubieran golpeado produciéndose el desgaste y astillamiento observado en la figura 7. La parte inferior del tablero, la madera tiene un color ligeramente más oscuro y se observan manchas blancuzcas que indicarían contactos con aguas salinas.

Pieza con número de catálogo 163780.000.- Esta es la tercera pieza de la colección del CRC que tiene características de una guara.



Figura 10. Tablero catalogado en el CRC con el # 163780.000.

Fuente propia.

Este es la más corta de las guaras del museo, tiene un largo total de un metro cincuenta y dos centímetros (1,52m), y solo 1,39m. al medirla a partir del manubrio.



Figura 11. Detalle del manubrio del tablero # 163780.000 con aves marinas.

Fuente propia.

En la figura 12 observamos el detalle del manubrio que mide 12 centímetros de alto y tiene casi el mismo ancho. En la parte superior se representan tres aves marinas que

aparentan estar comiendo pescado. Da la impresión que una cuarta figura de ave estuviera faltando. Las figuras del centro del manubrio pudieran ser humanos realizando alguna faena de pesca o navegación. Se conserva aún la pintura de color rojo en el mango, pero parece que también hay rastros de pintura negra.



Figura 12. Desgaste en extremo inferior de tablero # 163780.000.

Fuente propia.

Por haber utilizado veleros deportivos modernos que usan orzas removibles, no me llama la atención el tipo de desgaste que se observa en este tablero, pues es el mismo tipo de desgaste que ocurre en aquellas piezas. Tuve experiencia hace más de cuarenta años navegando los veleros tipo “Sunfish”, y el desgaste ocurre cuando esas quillas no son levantadas a tiempo y suficientemente cuando uno llega con la embarcación a la playa de arena. En realidad, es una torpeza, pero suele ocurrir.

Cuando en el 2012 entrevistamos a Agustín Pazos de la caleta San Pablo en el norte del Perú, a quien yo llamo “el último balsero navegante”, me dijo que los “faiques”, nombre con que conocen a los tableros en el norte del Perú porque así se llama la madera con que los construían, me mencionó que estos se desgastaban, sí, pero luego de muchos años de duración, y eran pasados de generación en generación. Como las embarcaciones de balsa solo duran dos o tres años, incluso en los climas más secos, las guaras, o faiques, sobrevivían a varias embarcaciones, y a medida que iban desgastándose, reducían en tamaño y se habrían utilizado en embarcaciones menores antes de ser descartadas.

Pieza con número de catálogo 218259.000.- Este es un remo, o remo-timón, con un largo total de dos metros y seis centímetros (2,06m), que está registrado como “Remo ceremonial con pintura negra y roja y bandas de cobre”



Figura 13. Parte superior y paleta de remo catalogado con # 218259.000.

Fuente propia.

Como se aprecia en la figura 13, la punta del mango de este remo esta labrada con un ave marina cogiendo un pescado con su pico. Las fotografías no son suficientemente claras, por lo que en la de la izquierda apenas se pueden ver unas láminas de bronce con que está adornado. La fotografía del lado derecho muestra la paleta del remo donde se repiten las figuras de dos aves marinas. Este remo, aunque puede haber sido ceremonial por la fina decoración que tiene, parece haber sido usado como tal, o como remo-timón en la popa de embarcaciones, porque muestra un ligero desgaste en la parte inferior de la paleta. En general, las finas piezas observadas en el CRC, deben haber tenido principalmente un uso ceremonial, y no eran de uso común en las largas navegaciones oceánicas.

Piezas con números de catálogo 195795.000 y 218259.000.- Estas piezas, almacenadas juntas, son dos remos con similares características. En el registro de la primera de ellas se indica que provienen de Pisco, Perú y que también fueron adquiridas por el señor Heye en París. Mencionamos esto porque los otros registros dicen que proceden de Ica, Pisco es parte del departamento de Ica pero se encuentra al pie del mar, mientras que la capital del departamento con el mismo nombre está localizada a decenas de kilómetros del mar. Es probable que todas las piezas de la colección adquirida por Heye, así como otras que se encuentran en diferentes museos de Perú, Norteamérica o Europa, provengan del perfil costero del departamento, particularmente de los casi cincuenta kilómetros que separan a Chincha de Paracas, estando Pisco en el medio de esta costa. El hallazgo de estos elementos utilizados para maniobrar las grandes balsas manteño-huancavilcas confirmarían los trabajos realizados por la antropóloga peruana María Rostworoski que indican que, antes de la llegada de europeos, Chincha era un centro del comercio de *Spondylus*, apreciadas conchas para adorno y ceremonias religiosas provenientes de aguas ecuatoriales, estas habrían sido traídas por mar desde largas distancias (la costa de Manabí en Ecuador) para llevarlos a diferentes lugares del mundo andino, y hacia la época de la conquista española, a Cuzco, centro del Imperio Inca. Debemos observar que en nuestro recorrido por museos de Ica, observamos conchas *Spondylus* encontradas en contextos Nazca datadas a comienzos de la era cristiana. Indicador de que este comercio ocurriría desde entonces.



Figura 14. Dos remos, el superior con # 195795.000 y el inferior con # 218250.000.

Fuente propia.

Estos dos remos también lucen ceremoniales porque sus mangos están completamente esculpidos con aves marinas, lo que los harían incómodos para su uso diario. Tienen un largo total superior a los dos metros y sus paletas son menos de la mitad del largo total. Por descuido mío no registre las medidas exactas, pero se observa en la fotografía un ligero desgaste en la paleta de uno de ellos.



Figura 15. Detalle del mango de remo catalogado con # 195795.000.

Fuente propia.

En esta figura se aprecia el ave marina comiendo representada en el mango del remo catalogado con el # 195795.000. Debemos recalcar que, en las partes esculpidas de la mayor parte de los instrumentos observados, se notan vestigios de pintura en rojo, azul o negro. Sería de pensar que las guaras y remos de uso cotidiano no tendrían esos niveles de sofisticación, por ser imprácticos e innecesarios para maniobrar adecuadamente las balsas precolombinas.

En la visita al CRC vimos algunas otras piezas de madera de la zona de Ica, algunas no tenían ninguna indicación de que hubieran sido elementos en las balsas oceánicas, otras

en cambio podrían ser guaras muy desgastadas y sin decoraciones, que seguramente fueron encontradas en basurales arqueológicos y no en contextos funerarios. Es verdad que algunas de esas piezas de madera, muy desgastada con el uso, y mucho más cortas que las hermosas guaras registradas en páginas anteriores, pudieran haber sido instrumentos de uso agrícola como sugiere la hipótesis de Peter Kvietok en un análisis realizado por él de estos elementos de madera de la región de Ica en 1987.⁸

Durante nuestra estadía en Washington y luego de la visita que hiciéramos a los almacenes del CRC en Suitland, David Rosenthal del Museo Nacional de Historia Natural nos indicó que en los almacenes de ese museo, que igualmente pertenece al Instituto Smithsonian, también hay piezas de madera provenientes de la zona de Ica en Perú, sin embargo, a pesar de su buena disposición para mostrarlos, no pudimos verlos porque tuvimos que regresar al Ecuador antes de la cita pactada.

Debemos indicar que las piezas observadas en el CRC no han sido estudiadas científicamente, ni están datadas, ni confirmado la especie de madera con que han sido construidas, o si existen indicios de haber estado en contacto con el mar. Un proyecto de esta naturaleza reafirmaría con certeza que estas piezas fueran utilizadas por los antiguos balseros de la costa del Pacífico de América. Sería de mucho valor si el Centro de Investigaciones Culturales del Museo Nacional del Indio Americano emprendiera la investigación de esta magnífica colección.

Visita a museos de Perú

En septiembre del 2016, viajamos a Lima para visitar el Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia (MNAAH), y otros museos en la región de Ica, en donde pudimos ver las piezas de madera que Kvietok analizó en 1987. Debemos agradecer a Roque Chavez, concuñado peruano, quien nos acompañó a este propósito. Un lunes en la mañana visitamos a Iván Ghezzi Solís, director del MNAAH, explicándole nuestro interés por ver piezas de madera de la zona de Ica que pudieran ser antiguos elementos de navegación oceánica. Muy amablemente el director del museo dispuso a Luis López, director de registros y manejo de colecciones, que buscará si había piezas como las que

⁸ Peter Kvietok, "Digging sticks or Daggerboards? A Functional Analysis of Wooden Boards from the Ica Region". *Andean Past*, Volume I, 1987. Pág. 260.

estábamos buscando. Regresamos en la tarde, y luego de adquirir el derecho para fotografiar las piezas, lo pudimos hacer y analizar contando con la ayuda de Ana Murga, Milano Trejo y del atento director de colecciones. Aunque nos indicaron que no conocían si existían registros de las piezas que observamos, que reproduciremos en párrafos siguientes, la licenciada Ana Murga se interesó en el tema y nos ofreció buscar alguna información sobre la procedencia de estas piezas.

El día siguiente visitamos el Museo Nacional de Paracas, que está ubicado cerca del lugar de las tumbas de esa antigua civilización, lleva el nombre de don Julio Tello, el arqueólogo peruano que trabajó la necrópolis en la segunda década del siglo XX. En el museo recrean las antiguas tumbas y exhiben hermosos textiles con los que formaban los fardos funerarios, y cráneos deformados característicos de la antigua cultura Paracas. No se exhiben piezas de madera relacionadas con navegación, hablamos con el joven director y nos confirmó que tampoco existe ninguna en sus almacenes.

El miércoles 21 de septiembre viajando de Ica hacia Nasca, recorrimos las bodegas de Pisco de Ocucaje donde antes del terremoto que sacudió la zona funcionaba un hotel en las centenarias instalaciones del predio. Menciono esto porque tuvimos la oportunidad de ver arboles de huarango, e incluso dos inmensos troncos de esa especie relacionada con el algarrobo, que adornan el patio de la antigua casa de hacienda. El guía nos indicó que esas maderas incorruptibles estaban ahí hace decenas de años ya que constan en antiguas fotografías.



Fig. 16 Fotografía del autor delante de antiguo tronco de huarango.

Fuente propia.

Presumiblemente esa madera muy dura y duradera, que en el norte del Perú la llaman con nombre de origen chimú de “faique”, servía para fabricar guaras. En la región de Ica aún quedan bosques de esos árboles, y los locales dicen que algunos ejemplares viven más de mil años. En los bosques secos de la costa de Ecuador también existe esa especie de algarrobo, en el sur de Manabí lo conocen como guarango, y seguramente es la razón por la que a los grandes tablones utilizados para navegar en balsas se los llamaba “guaras”.

Luego de sobrevolar las famosas líneas de Nazca, visitamos el Museo Arqueológico Antonini en esa ciudad; un pequeño, pero bien documentado museo sobre las culturas de la región. Tiene explicación sobre geoglifos, objetos de cerámica, textiles, hueso concha y fibras vegetales, también reproducciones de técnicas constructivas y una exhibición externa sobre los canales de riego que se utilizaban en esta zona casi desértica. Se exhiben unas piezas de madera dura, probablemente de huarango, la especie de algarrobo que como

hemos dicho abundaba en la zona, y que ahora vemos escasos pero hermosos ejemplares, sin embargo, por su relativamente pequeño tamaño y forma, pudieron ser implementos agrícolas, o quizá piezas desgastadas de navegación oceánica.



Fig. 17 Piezas de madera en exhibición en Museo Antonini de Nazca.

Fuente propia.

En la fotografía de la figura 17, vemos cinco piezas de madera dura, exhibidas en el Museo Arqueológico Antonini de Nazca. La mayoría de las piezas de este museo son regionales; es una zona árida y pedregosa donde los antiguos pobladores tuvieron que cavar pozos y construir canales para proveer de agua a sus cultivos; adicionalmente son famosas las Líneas de Nazca que se observan con claridad desde el aire y fueron construidas a través de centenas de años para alguna forma de ritual que propiciara agua para sus cultivos; por eso creemos que esas piezas pudieran haber sido utilizadas como instrumentos agrícolas, o herramientas para la construcción de las figuras y líneas de la pampa de Nazca. La inclusión de estas piezas por parte de Peter Kvietok, en el análisis que hizo en 1987 sobre los instrumentos de madera de la región de Ica, lo indujo a la plantear la equivocada hipótesis de que todas las piezas de madera eran instrumentos de excavación.⁹

⁹ Ídem, pág. 268.

Al día siguiente, visitamos el Museo Regional de Ica y conversamos con su directora, la licenciada Susana Arce Torres sobre nuestro interés. Doña Susana nos indicó que una guara estaba en exhibición en el museo pero que en los almacenes había varias piezas de madera que serían remos o timones de embarcaciones. Ella revisó sus archivos y nos mostró los registros de más de trece de estas. Porque no habíamos anunciado nuestra visita con tiempo y ella estaba en vísperas de salir de viaje no pudimos ver las que están almacenadas, sin embargo, pudimos revisar y fotografiar algunas fichas de los registros y conversar con ella sobre el origen de esas piezas.

A continuación, revisaremos algunas de las piezas que se encuentran en el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia de Perú y en el Museo Regional de Ica. La calidad de las fotografías es deficiente porque confiamos equivocadamente en la cámara del teléfono celular en vez de utilizar una profesional.

Piezas de navegación en el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú

Aunque por la conversación que tuvimos con funcionarios del registro y manejo de colecciones del principal museo de Perú, existirían otras piezas de madera cuyo uso hubiera sido para navegación costera u oceánica, incluso provenientes de la costa norte del Perú, tuvimos acceso de ver y fotografiar cuatro ejemplares. No pudimos ver registros de estas piezas, pero la licenciada Ana Murga, quien trabaja en esa dirección, ofreció investigar si existía información sobre cuándo y cómo llegaron esas piezas al museo, y el origen de las mismas; sin embargo, la opinión de ella y otros antiguos funcionarios conocedores de las piezas almacenadas en la sección de orgánicos, es que estos instrumentos provienen del departamento de Ica. A continuación la descripción de las piezas que tuvimos oportunidad de analizar:

Guara con código MO8472.- Esta es una hermosa pieza, con las mismas características que la observada en los almacenes del Museo Nacional del Indio Americano que tiene un largo total de un metro sesenta y siete centímetros (1,67m).



Figura 18. Guara con código MO8472.

Fuente propia.

El largo de esta guara, sin contar con el mango es de 1,52m, tiene un ancho que varía poco en la longitud de la pieza y es de 22 centímetros. Al igual que las guaras almacenadas en el MNAI del Instituto Smithsonian, el espesor de esta varía a lo largo del tablero, mide dos centímetros (2cm.) cerca del mango y medio centímetro (0,5cm) en el extremo inferior del instrumento. Asimismo, da la impresión que hay una diferencia, aunque muy pequeña, en el espesor del tablero entre un lado y otro de este.



Figura 19. Detalle de mango en guara MO8472.

Fuente propia.

Los detalles del mango son muy interesantes pues vemos figuras humanas en la parte superior: seis hombres con sombreros (una figura tiene roto del torso hacia arriba) cogidos de las manos. En la parte central del mango hay un diseño de cinco figuras que parecen ser de hombres en faenas de pesca o navegación. La base del mango y la franja que divide a los dos conjuntos de figuras están pintadas de rojo.

Remo con código MO3709.- Un remo muy largo, con un total de dos metros y veintinueve centímetros (2,29m). La parte de la paleta mide 87,5 centímetros de largo y tiene 20 centímetros de ancho.



Figura 20. Remo-Timón Cod. MO3709.

Fuente propia.

La paleta del remo tiene un espesor variable de una manera diferente que la de las guaras observadas, en el centro y a lo largo mide dos centímetros (2cm.), y ese espesor disminuye en los dos costados, llegando apenas a ocho milímetros (0,8cm.) en los costados. Esa peculiaridad debe ser analizada más profundamente, en general, si bien el instrumento puede ser utilizado simplemente como remo, funcionaría muy bien para timonear la balsa desde la popa, para lo que la variación del espesor de la paleta sería importante.



Figura 21. Detalle del mango del remo-timón MO3709.

Propia fuente.

Este mango está finamente esculpido, con tres secciones separadas por planchas lisas. En la superior, cinco figuras humanas, distintas unas de otras, como en representación de personajes particulares, con diferentes sombreros y cortes de cabello, están cogidas de las manos, pero las de los extremos están cogiendo algo que parecen tablillas contra el pecho en las manos libres. La sección central tiene cinco recuadros cada uno con un dibujo geométrico sobre un ave. La sección inferior tiene cuatro figuras geométricas.



Figura 22, Detalle de figuras en palo y extremo superior de la pala en MO3709.

Fuente propia.

Como apreciamos en la figura 22, en el palo, desde la paleta hasta el mango, también hay esculpidas unas interesantes figuras que, siendo geométricas y repetitivas a todo lo largo, pudieran representar personas y aves. También exhibe cuatro figuras humanas en la parte superior de la pala del remo. Con tanta decoración sofisticada, definitivamente este remo-timón tendría un uso ceremonial.

Remo con código MO8744.- Un remo tan elaborado como el MO3709, analizado en párrafos anteriores, pero está roto, tanto la paleta como el mango. El largo total de lo que queda del mango con el palo es de un metro y dos centímetros (1,02m), y de la pala quedan apenas 25 centímetros.



Figura 23. Remo cod. MO8744, quebrado en mango y paleta.

Fuente propia.

Seguramente este remo tenía originalmente las mismas características que el MO3709, aunque las figuras que se aprecian son distintas e igualmente interesantes. En el extremo superior de la paleta hay cinco figuras de animales, que parecen monos.



Figura 24. Detalle del palo y remanente del mango de remo cod. MO8744.

Fuente propia.

En el palo del remo se notan claramente una serie de aves marinas en la parte superior del lado esculpido, y en la sección central hay unas figuras geométricas que semejan aves pequeñas repetidas.

Guaras con códigos MO10435 y MO10436.- Estas dos piezas de madera son similares, son tablones con asas que, aunque cortos, el uno aproximadamente un metro diez centímetros (1,10m) y el otro solo noventa centímetros (0,90m), bien pueden haber sido utilizados como guaras muchos años, por lo que sus tamaños se han reducido ante el desgaste y reutilización.



Figura 25. Guaras MO10435 y MO10436.

Fuente propia.

Como vemos en la figura 25, estas piezas no tienen ningún tipo de adorno. Ni están esculpidas ni han sido pintadas, pero tienen las características de guaras y su mango o asa, tiene un mayor espesor que los tablones para impedir que estos atraviesen a los troncos de balsa. El ancho de los tablones es de veinte centímetros (20cm,) como el de la guarua ceremonial MO8472. Como se observa en la fotografía el espesor de los tablones va disminuyendo a medida que se alejan del asa, característica que facilita la introducción de las guaras entre los troncos.

Piezas de navegación en Museo Regional de Ica

En este museo existen al menos trece piezas de madera similares a las cinco que analizamos del Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú que sin duda serían antiguos instrumentos de navegación como los que sirven para gobernar las balsas manteño-huancavilcas. No pudimos ver sino una guarua, parecida a la MO8472 del MNAAH, que está en la exhibición del museo, pero pudimos conversar con la directora, la arqueóloga Susana Arce, sobre la colección. Y ver algunos registros.

De las trece piezas, cinco provienen de una colección llamada Picasso Peratta, por la familia que las donó al museo, y las otras ocho fueron donadas en 1998 por Próspero Belli Morón, nieto de don Carlos Belli Core, arqueólogo aficionado que formó una gran colección arqueológica en Ica a comienzos del siglo XX. Este italiano se radicó en esa

ciudad en 1879 dedicándose a la industria vitivinícola, se interesó en la cerámica de la cultura nazca y empezó a realizar excavaciones desde 1909. Por su interés en la arqueología presentó una teoría sobre el origen de la civilización nazca que su hijo Próspero L. Belli publicó en 1960. Empezó a coleccionar piezas arqueológicas que compraba a huaqueros o rescataba en excavaciones formando una considerable colección arqueológica que exhibía en su domicilio en Ica. Falleció en 1926 y sus descendientes mantuvieron la casa que se había convertido en museo durante algunos años, pero sus nietos, entre ellos el poeta Carlos Germán Belli, decidieron donar la colección al Museo Regional de Ica.

En la época que Carlos Belli adquirió las guaras y remos de la colección, a comienzos del siglo pasado, el huaquerismo en la costa de Ica estuvo en apogeo, pues coincide con los años en que George Heye adquirió en París las guaras y remos que están en el NMAI, ahora parte del Instituto Smithsonian. En los registros de Heye se indica que provienen de Ica y que fueron encontrados en tumbas de la región.

El remo de la figura 26 no está bellamente tallado como los del NMAI o del MNAAH que hemos visto, pero es perfectamente funcional para el uso de remo-timón en la popa de las antiguas embarcaciones oceánicas de balsa. Tiene un largo de 157,5 cm y una paleta, un ancho de 19,6 cm.

En general, revisando las fichas de registros del archivo del Museo Regional de Ica, la mayoría de las cuales incluyen fotografías, podemos apreciar que las piezas de la colección que reposa en ese museo están menos labradas que los de las colecciones de los museos de Washington y Lima, aunque estimamos que hay mayor cantidad de piezas de madera relacionadas con la navegación oceánica.



Figura 26. Remo con código MR07706-05.

Fuente propia.

No tenemos fotografías de todas las fichas de registro de piezas de madera con probable uso en navegación oceánica del museo, pero elaboramos un listado de las trece piezas indicadas por la licenciada Arce como las más importantes de la extensa colección que guardan en almacenes.

Aunque en los registros del museo no se menciona la palabra “guara”, sino que todas las piezas están clasificadas como remos, nos hemos tomado la libertad de llamar como tales a las piezas que tienen características de los antiguos tablones utilizados para maniobrar las balsas de vela oceánicas.



Figura 27. Guara (registrada como remo) con código MR0707-05.¹⁰

Fuente propia.

Un ejemplo de esto es la figura 27, que se exhibe en el Museo Regional de Ica; para nosotros está es una típica guara, poco ornamentada pero con claras señas de desgaste, sin embargo en la ficha está registrada como remo.

Siendo la colección de piezas de navegación de Ica la más numerosa y menos sofisticada, está sería adecuada para estudiar con profundidad estos artefactos: datándolas, analizando el tipo de madera del que están hechos y confirmando su aplicación marina. Los museos, institutos y ministerios de cultura son generalmente reacios a realizar este tipo de trabajo de investigación, porque las piezas pueden ser levemente afectadas. Este tipo de investigación es necesario para confirmar análisis como este.

¹⁰ Esta guara tiene un mango tallado, un largo de 90 cm. y un ancho de 18 cm. Esta registrado como parte de la colección Belli.

Listado de piezas en Museo Regional de Ica					
MR07714-05	Remo	1,69m de largo	22cm. de ancho	c. Belli	
MR07715-05	Remo	1,49m de largo	15,5cm de ancho	c. Belli	
MR07713-05	Remo	1,27m de largo		c. Belli	
MR07699-05	Remo(guara)	1,072m de largo	17,2cm de ancho	c. Belli	tallado
MR04551-05	Remo(guara)	no se registra tamaño		c. Belli	tallado
MR04552-05	Remo	1,74m de largo	18cm de ancho	c. Belli	
MR07706-05	Remo	1, 575m de largo	19,6cm de ancho	c. Belli	
MR07707-05	Remo(guara)	90cm de largo	18cm de ancho	c. Belli	
MR07702-05	Remo(guara)	71,4cm de largo	17,3cm de ancho	c. Picasso	Peratta
MR04552-05	Remo	no se registran datos		c. PP	tallado
MR04551-05	Remo	no se registran datos		c. PP	tallado
MR49898	Parte de guara no se registran datos			c. PP	astillado
s/n	Guara sin asa	1,235 m de largo		c. PP	

Conclusiones

De la observación de las piezas de madera antiguas encontradas en la región de Ica, que se encuentran almacenados en los museos Nacional del Indio Americano de Estados Unidos, Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú y Regional de Ica, podemos concluir que hay dos tipos de ejemplares que calzan como instrumentos necesarios para la navegación oceánica en las grandes balsas a vela de los pueblos manteño-huancavilcas, que fueron utilizadas hasta la década de los años treinta del siglo pasado por pescadores del norte de Perú.

Uno consiste de tablones, llamados en Ecuador “guaras” y en el norte de Perú “faiques”, y que eran introducidos entre los troncos de los palos de balsa para poder navegar contra el viento sin la deriva producida por falta de quilla. Estos elementos eran indispensables para direccionar las balsas, de hecho, el científico noruego Thor Heyerdahl, quien no conocía estos instrumentos cuando hizo su aventurado viaje en el Kon-Tiki en 1948, encalló en Polinesia porque no podía maniobrar la embarcación adecuadamente. Entre 1952 y 1954 Heyerdahl estudió sobre las guaras en los relatos del marino español Jorge Juan, experimentó su uso con el ecuatoriano Emilio Estrada, y escribió sendos trabajos publicados en el boletín académico antropológico de la Universidad de Nueva México.

El segundo tipo de instrumento es el remo, o remo-timón, con varios usos: el de remo para impulsar la balsa cuando hay poco viento, usada desde babor y estribor; y el de remo-timón para ayudar a direccionar la embarcación cuando hay viento, utilizado desde la popa. Cuando le pregunté a don Agustín Pazos, uno de los últimos navegantes en las antiguas balsas a quien entrevisté varias ocasiones entre 2012 y 2014, si no tenían problemas de encallamiento cuando había poco viento y la corriente dirigía las balsas contra costas rocosas, me contestó que no, que en esos casos les tocaba remar a todos los tripulantes (entre cinco y ocho) con todo lo que tuvieran a mano, remos y faiques, para direccionarla a costas con playa, y anclarla o vararla fuera de peligro hasta que las condiciones de navegación fueran favorables. Los remos eran indispensables para la seguridad de estas embarcaciones, así como para dirigir las en la ruta deseada.

De las piezas observadas, guaras y remos, hay dos clases: unas que por su pintura y decoración con hermosos y delicados tallados de figuras geométricas, humanas y animales, deben haber sido utilizadas como objetos ceremoniales, y otras que siendo sencillas habrían tenido un uso exclusivamente utilitario. Las piezas que existen en los museos son principalmente las decoradas y existen pocas sencillas, esto se puede explicar porque las utilitarias se habrían desgastado y usado hasta que se reducían al punto de servir como leña, o formar parte de basurales.

Otra conclusión de la investigación realizada es que ni en Perú ni en Estados Unidos, los museos que custodian las valiosas piezas de madera originarias de Ica han investigado el tipo de madera, o probadas para fechar su fabricación, o si estuvieron en entorno marino.

Para realizar este tipo de investigación es necesario tomar decisiones de alto nivel, debe existir un proyecto bien planteado para lograr que autoridades encargadas de la custodia decidan hacerlo, puesto que se necesitaría tomar muestras de madera de las piezas. Mayor interés por realizar estas investigaciones podría existir en el Perú, sería parte del homenaje a la antropóloga e historiadora peruana María Rostworowski, recientemente fallecida, quien escribió en varios libros y revistas académicas, peruanas e internacionales, sobre el cacicazgo de Chíncha y el rol de este pueblo en el comercio del *Spondylus* en tiempos incaicos, desde Manabí, que era el centro de recolección de la apreciada concha, a Cuzco, capital del Imperio, por vías marítimas y terrestres.

Es posible sin embargo, y es un trabajo de investigación pendiente, que el *Museum für Volkerkunde*, de Berlín, hubiera realizado un fechado de las piezas que ahí se guardan, puesto que Seán McGrail, en el libro sobre los botes del mundo, dice que tableros de dos metros de largo han sido excavados en sitios de tumbas costeras en Ica, y que los fechados más tempranos son del 300 AC.¹¹ Él muestra una fotografía de tres guaras, que está en la figura 1 del trabajo, e indica que se encuentran en el museo alemán. Al confirmar ese dato, pudiéramos afirmar que las grandes balsas manteño-huancavilcas llegaban hasta las costas del sur de Perú desde tiempos tan lejanos.

Benjamín Rosales Valenzuela

3 de octubre 2016

¹¹ Seán McGrail. "Boats of the World, From Stone Age to Medieval Times" Oxford University Press, New York. 2001. P. 402.

Notas bibliográficas

- Antonio de Ulloa, “Viaje a la América Meridional”. Edición de Andrés Saumell. Madrid, (2002). Pág. 243-244
- Benjamín Rosales Valenzuela, “Las Antigüedades de Manabí, Ecuador. Un Informe Preliminar”. Traducción y estudio de la obra escrita por Marshall Saville y publicada en 1907 en Nueva York. Ministerio de Cultura (MAAC). Ecuador, (2010).
- Edmond Paris, capitaine de corvette, “Essai sur la Construction Navale des Peuples.Extra-Europeens”. Arthus Bertrand, Libraire. Paris. 1843. p.148-149 (descripción de la balsa en esas páginas, la ilustración presentada ha sido difundida en los trabajos de algunos investigadores).
- Peter Kvietok, “Digging sticks or Daggerboards? A Functional Analysis of Wooden Boards from the Ica Region”. Andean Past, Volume I, 1987. Pág. 260.
- Seán McGrail, “Boats of the World, From Stone Age to Medieval Times” Oxford University Press. New York, (2001). Pág. 402.
- Thor Heyerdahl, “Balsa Raft in Aboriginal Navigation off Peru and Ecuador”. Southwestern Journal of Anthropology. Volume 11. 1955. p. 251-262. y “Guara Navigation: Indigenous Sailing off the Andean Coast”. Southwestern Journal of Anthropology. Volume 13, (1957). Pág. 134-143.

Anexo 6

INFORME DEL VIAJE A LA ISLA PUNÁ

11 DE MAYO DE 2012

Realizamos este viaje, en busca de adultos mayores de la isla Puná que hubieren visto grandes balsas oceánicas sesenta o setenta años atrás, acompañados por Julio Guzmán, Javier García, capitán de la embarcación rentada, y su esposa, la guía Pilar Quinde, nativa de Puná.

1. Inicio del viaje, recorrido marítimo y descripción de Puná. El viernes 11 de mayo del 2012 a las ocho de la mañana salimos de Guayaquil a Posorja. Llegamos a ese puerto alrededor de las 9:30 am., nos encontramos con Pilar Quinde, su marido e hijo y nos embarcamos en una lancha de fibra, tamaño y tipo Tiburón, con destino a Puná. Durante el recorrido Puná se ven varias islas pequeñas e islotes, como la llamada Isla de los Pájaros, es un espacio geográfico conformado en una mixtura ambiental paisajística Golfo– Estuario, igual a la costa de la Provincia de El Oro más al sur, en el Golfo de Guayaquil. Llegamos al pueblo de Puná Nueva, que tiene un buen muelle y calles recientemente adoquinadas. El agua que rodea sus orillas es completamente salina la mayor parte del año, y salobre solo en los inviernos fuertes. En el pueblo existe una capitanía de Puerto que tiene comunicación electrónica mediante acceso de radares y tecnología telefónica con el puerto de Guayaquil. Alrededor de 14 sitios con categorías de recinto comprenden la división administrativa de toda la Isla y otras más pequeñas a su alrededor. Aproximadamente la mitad de la población habita en la cabecera parroquial Puná Nueva.

2. Ruta de la Expedición y Descripción de Recorridos. Dejamos Posorja en la embarcación del marido de Pilar Quinde. Navegamos por la costa norte de la isla, después de atravesar el canal que la separa de Posorja, hasta Puná Nueva por más de una hora. Desembarcamos y recorrimos la ciudad hacia el este, hasta la Capitanía e iglesia principal. Encontramos dos personas mayores, viejos pescadores y entrevistamos a Félix Santos. Regresamos al sitio del muelle y atravesamos el puente del canal que está en la mitad de la alargada población, para encontrarnos con Luis Alberto Delgado, uno de los habitantes más

ancianos de la población, que había sido localizado con anterioridad por Pilar Quinde, a quien también entrevistamos.

Luego de estas entrevistas y visita a la población, nos embarcamos para regresar costearo hasta el sitio de Bellavista en la orilla occidental de la isla. Durante el recorrido pudimos avistar dos sitios pocamente habitados: Chojón y Limbo. Luego de más de 40 minutos llegamos a la población de Bellavista. Tiene un puente peatonal que atraviesa un brazo de estero, luego nos embarcamos en una camioneta que nos esperaba; viajamos poco menos de media hora, atravesando la isla hasta la zona de manglares frente al Canal de Jambelí hasta la población de Campoalegre, donde almorzamos. Hay una casa – museo que está por inaugurarse, entendimos que es del Ministerio de Turismo. Es un pueblo que se afecta por las mareas altas y no tiene delineación de calles pues solo recientemente se ha construido la carretera y se puede llegar en vehículos con ruedas. Esta se construyó, según nos dijeron, por la explotación petrolera que se iba a realizar cerca del pueblo. Luego visitamos otro sitio del mismo ministerio, al que le están poniendo una infraestructura de madera, donde suponen es el lugar en donde estuvo una pieza de piedra en forma de lagarto o cocodrilo llamado “de los sacrificios”, que se encuentra en el Museo de la Municipalidad de Guayaquil. El sitio no ha sido arqueológicamente trabajado y es una pena que se instale infraestructura turística antes de que eso ocurra. No conocimos más detalles del proyecto turístico.

Posteriormente regresamos a la costa oeste de la isla y visitamos Cauchiche y Estero de Boca, poblaciones cercanas entre sí, luego viajamos por una extensa playa a media marea hasta Subida Alta. Un sitio elevado con hermosa vista que vale la pena visitar. Para llegar allá se pasa por extensas playas. Regresamos luego a Bellavista para embarcarnos y regresar a Posorja.



Retorno de **Subida Alta** a **Bellavista** en camioneta. Se ve la embarcación que se usó para ir y regresar a **Posorja**.



Llegada a **Bellavista** desde donde hay una vía hasta **Campoalegre** que recorrimos en camioneta.



Vista del puente peatonal de **Bellavista** que cruza un estero para acceder al carretero que va hasta **Campoalegre**.



Monumento al **Cacique Tomalá** en el parque central de **Puná Nueva**.
Benjamín Rosales y Julio Guzmán



Placa conmemorativa del **Monumento al Cacique Tomalá** de **Puná Nueva**, con el Escudo de Armas que recibió del Rey **Felipe II de España** el **23 de diciembre de 1560**, por su colaboración con la Monarquía y el comercio regional.



Dialogo entre Benjamín Rosales y el Vicario de la población al pie del puente que conecta los dos tramos urbanos de **Puná Nueva**. Esta entrevista sirvió para localizar a longevos que recuerden el uso de la balsa.



Calle Principal de **Puná Nueva**. En la imagen se aprecian viviendas y personas en sus actividades habituales.



Vista parcial del yacimiento arqueológico llamado **Lagarto de Piedra**, que el Ministerio de Turismo quiere convertir en atractivo turístico.



Pequeña colina del poblado Subida **Alta** desde donde conseguimos buena vista del perfil costanero del lado este de **Puná**.



Moradores de la isla con sacos de **Barbasco**, fruto utilizado para adormecer a peces y facilitar su pesca. Sirve también para limpiar de peces depredadores en las piscinas de camarón. Se comercializa dentro de la isla y su uso no contamina las piscinas de camarón. Un grupo de moradores de **Subida Alta** lo muestran.

3.1 Información sobre la producción ancestral de Puná. Según datos recogidos, los principales ingresos provenían de: pesca, algodón, extracción de carbón, lana de ceibo, maderos como el algarrobo y guayacán, chirimoya y otros frutos.

3.2 Información sobre la Producción Actual. Hoy en día la pesca constituye el 70% de la ocupación de los habitantes. Pobladores utilizan los manglares para extraer cangrejos. Existen grandes camaroneras en el lado sur de la isla y algunas medianas en el norte; dan ocupación a habitantes de la isla y también a otros ecuatorianos que habitan en las camaroneras de manera temporal. También se cosecha chirimoyas al comienzo del verano de arboles muy antiguos dispersos en la isla.

4. Entrevistas a pescadores sobre el uso ancestral de embarcaciones de balsa.



Entrevista al **Sr. Félix Antonio Santos Santos** en **Puná la Nueva**, quien utilizó embarcaciones de balsa muchos años.

4.1 ENTREVISTA NUMERO 1.

Nombre: Félix Antonio **Apellidos:** Santos Santos

Tipo de Identificación – Código Numeral de Identificación: Ninguna

Perfil racial, especificando el aspecto físico de sus ascendientes: mestizo de aspecto físico hispanico de pigmentación oscura y cobriza.

Fecha de Nacimiento: 12 de Febrero de 1921.

Lugar de Origen: Desconocido

Lugar de Domicilio o residencia actual: Puná Nueva

Notas y Comentarios sobre la Balsa:

El oyó hablar que hace una centuria desde Paita (Perú) hasta Puná y también desde Posorja venían balsas que trasladaban pescados de todo tipo hasta Guayaquil, al el sitio llamado Balsa Amarilla, en el área del antiguo Mercado Sur. Desde Puná las balsas trasladaban también frutos como la chirimoya. En aquel tiempo las embarcaciones se construían con troncos de madera de balsa, se formaban al unirse con amarres de cabuya. También se utilizaban canoas a remo y balandras, que eran más grandes y llevaban mayor cantidad de mercaderías hasta Guayaquil y otros sitios costeros. Comentó, asimismo, que el despoblamiento de la **Isla Puná** era muchas veces temporal, cuando no existían suficientes lluvias en inviernos secos, y en el verano no habían productos agrícolas. El pescado se salaba para conservarlo y la sal era extraída de yacimientos que había en la isla. Además, nos dio referencias sobre las canoas con vela, dirigidas con remos, y de balandras estilo castellano que se divisaban navegando por los alrededores la Isla Puná hasta hace pocas décadas.

4.2 Entrevista Numero 2.



Entrevista al **Sr. Luis Alberto Delgado Castro** en **Puná Nueva**, una de las personas más longevas de la población, quien habló sobre pesca y balsas.

Nombre: Luis Alberto Delgado Castro

Tipo de Identificación – Código Numeral de Identificación: 0902177872

Perfil Racial, especificando el aspecto físico de sus ascendientes: mestizo de aspecto físico hispánico con pigmentación oscura y cobriza, que le llaman tez amorenada en el ámbito étnico montubio.

Fecha de Nacimiento: 21 de marzo de 1909.

Lugar de Origen: Guayaquil

Lugar de Domicilio o residencia actual: Puná Nueva

Notas y Comentarios sobre la Balsa:

Se radicó definitivamente en Puná Nueva cuando ya existían lanchas a motor. Trajinaba llevando mercancías compradas en Guayaquil. Afirmó que alcanzó a ver las grandes balsas que venían desde el puerto de Paita hasta Puná, que allí hacían descanso y luego se dirigían a comerciar en **Guayaquil**. Desde sus inicios trabajó con sus padres quienes también eran de origen guayaquileño dedicándose a la pesca, de cuya actividad se extraía la lonja de albacora y el tollo que es otro nombre del *tiburón*. Sobre este tipo de pesca, iban a “cazarlo” en bote de vela, lo describió como arisco y bravío. Para pescarlo se colocaba como carnada al pescado que llaman Cachuda o Tintorera para que mordiera el Tiburón al anzuelo y mediante la red elaborada de cabuya se lo trepaba con fuerza hasta la embarcación. Arriba le clavaban un arpón para matarlo y luego faenarlo. Nos afirmó: *“Solíase hacer la caza de algunos animales nativos como el zaíno y el venado, para la ingesta, y de su parte al puma para extraerle la piel.”*

4.3. Otras entrevistas.

En la población de Puná Vieja o Campoalegre oímos que había una especie de cementerio de indios y centros ceremoniales que fueron destruidos por un empresario para hacer criaderos de camarón. Además, se nos dijo que hubo rastros físicos de construcciones coloniales que fueron vivienda principal del poblado donde residían los antiguos moradores españoles e indios que arrendaban o heredaron la encomienda de Puná en sumisión al **Corregimiento de Guayaquil**. Según se dijo, alrededor de la isla solía encontrarse reliquias de cerámicas indígenas y rastros físicos de embarcaciones españolas naufragadas en una distancia común a los 200 metros aproximadamente, en la cual se han extraído objetos de gran valor, que siguen encontrándose y vendiendo a coleccionistas. Son

especialmente monedas de acuñación regia llamadas doblones y otros objetos de orfebrería que según los pescadores hay en el muelle de Puná Nueva y se encuentran cada cierto tiempo en las profundidades que rodean los espacios inhabitados de la isla.

4.4 Comentarios adicionales en las entrevistas.

A.- El conflicto bélico entre el Ecuador y Perú de 1942 afectó el trajín marítimo comercial Guayaquil-Puná-Túmbes-Paita y viceversa. Los moradores de Puná y Tumbes eran emparentados, así como otros en las costas del Golfo de Guayaquil, y se vieron afectados por la causa bélica.

B.- Se deduce que Túmbes y Paita dilataron mucho más el uso de la balsa a diferencia de Puná y Guayaquil porque el principal puerto ecuatoriano tuvo un desarrollo anticipado al norte de Perú.

5. Breves Comentarios Generales.

I.- La mayoría de las viviendas son del tipo tradicional de la costa ecuatoriana, en base a caña, madera, teja o paja. Las rurales son sobre elevadas para evitar inundaciones y culebras. Fachadas antiguas que quedan en Puná Nueva son similares a los de otras ciudades de la costa.

II.- En la población actual se consumen alimentos comunes al resto de la costa, son a base de plátano, maíz, arroz y mucho pescado y marisco. Se consume pocas carnes rojas, pero tienen puercos, algún ganado vacuno y aves de corral; también venado y zaíno que cazan habitualmente. Las frutas más mencionadas son la sandía, el melón, la chirimoya y la papaya.

III.- Sigue actual la costumbre de hacer la siesta al medio día.

IV.- El Barbasco se usa habitualmente para pescar y purgar las camaroneras de pescados.

V.- Las especies marinas más comunes son: camarón, cachima o cáchima, bagre, plumero, cangrejo, ostras, almejas, concha y jaiba.

VI.- En Cauchiche abundan palmas de coco, para consumo interno y externo. Lo llevan a Playas y otros balnearios cercanos a la Isla.

6.- Conclusiones acerca de los últimos usos de la Balsa Huancavilca en Puná.

En Puná se conoce como Balsa a las embarcaciones que se hacían con palo de balsa, al igual que en Playas, Salinas, la costa de Manabí y como veremos posteriormente en la costa del norte del Perú. En la parte media y alta de la cuenca del río Guayas se denomina Boya a la madera de balsa mientras que en los pueblos más cercanos al mar le dicen Palo de Balsa. Este contraste lingüístico puede deberse al diferente origen étnico de los pueblos: huancavilcas y chonos, o bien son diferencias idiomáticas derivadas durante el periodo colonial. Es necesario investigar este contraste con mayor profundidad para extraer conclusiones válidas.

7.- BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA. - Doña Pilar nos prestó, durante la travesía un ejemplar del libro:

Gonzales S., Víctor A. **El Cacique Tomalá Nacionalidad y Soberanía. Primera Edición – Universidad de Guayaquil – 1981. Segunda Edición corregida y aumentada – Universidad de Guayaquil – 1990.**

.

Anexo 7

VIAJE A TUMBES - PERÚ 17-18 MAYO 2012

17 mayo

17:00 Con Julio Guzmán y Luis León salimos de Guayaquil a Machala y nos alojamos en la casa de Sr. Manuel Ávila.

18 mayo



09:00 Iniciamos el viaje hacia Tumbes con don Manuel Ávila y el historiador machaleño don Vicente Poma, pero primero pasaríamos recogiendo al Prof. Vicente Guillen en Chacras. En ese pueblo visitamos una supuesta casa de Manuela Saenz), pero arqueólogo local no pudo acompañarnos al Perú.

Llegamos al medio día a Tumbes, y seguimos a un lugar llamado Cabeza de Vaca, para visitar el museo de sitio de la fortaleza incaica. Fuimos muy bien recibidos por la directora Carolina Vílchez Carrasco, quien nos enseñó el museo y nos acompañó a ver el sitio arqueológico. A pesar que una parte estaba cubierta para protegerlo del sol y la lluvia, este se lucía algo abandonado y no estaba acondicionado para recorrerlo con facilidad. Sin embargo, los tamaños de los vestigios dejan ver la importancia de esta fortaleza incaica, desde la que Huayna Capac pretendió dominar a chonos, manteños y huancavilcas.

Como los amigos orenses con quienes visitamos Tumbéz en esta ocasión habían avisado a algunas relaciones locales, seguramente sorprendidos por la visita de ecuatorianos, luego de la visita del sitio arqueológico fuimos entrevistados por un reportero de un diario tumbesino, el joven Paulo Dávila Balcázar (pdavila@epensa.com.pe, telf. 955688981 – 964090587), sobre la impresión que habíamos tenido, y la importancia del sitio.



Por la tarde nos dirigimos a la playa “La Chepa”, que es el sitio en el que supuestamente desembarcaron los españoles cuando invadieron Tumbéz desde Puná. Nos acompañó la Srta. Carolina Carrasco, con quien conversamos sobre nuestra intenciones de viajar, en una posterior ocasión, hacia el sur, Paíta y Talara en busca de antiguos balseros y para ver si aún se utilizaban estas embarcaciones para pescar. Quedó establecida relación con alguien que nos podría ayudar posteriormente a realizar nuestro propósito. Desafortunadamente no pudimos llegar a “La Chepa” porque había un vehículo de carga atravesado en el camino.

16:45 Retomamos rumbo a Ecuador, dejamos a la Srta. Carrasco en el museo, el Profesor se quedó en Tumbes, y antes de salir del Perú pasamos por Puerto Pizarro. Este es un sitio al pie del manglar, unos kilómetros al norte de Tumbes, donde hay muchas embarcaciones de pesca a motor, parecido, por su

entorno y actividad, a Puerto Jeli y Puerto Hualtaco, en Ecuador. Al cruzar Huaquillas nos dividimos en los vehículos de tal manera que Manuel Ávila y Vicente Poma fueran directamente a Machala, y nosotros a Guayaquil, ciudad a la llegamos a las 21:00.

Museo de Sitio Cabeza de Vaca “Gran Chilimasa”



Tipo: Museo de Sitio

Colección: Arqueológica

Región: Tumbes

Provincia: Tumbes

Distrito: Corrales

Dirección: Pasaje el Museo 117
Cabeza de Vaca - Norte - Corrales

Teléfono: (00)(51)(72) 521936-
525319(DRCTumbes)

Email: tumbes@mcultura.gob.pe

Administración: Dirección Regional de Cultura – Tumbes. Carolina Vílchez Carrasco caromvc@hotmail.com. (Directora Proyecto Integral Cabeza de Vaca - Programa Qhapaq Ñan)

Benjamín Rosales Valenzuela

Anexo 8

Viaje al norte del Perú: de Tumbes a Sechura

20 al 23 de junio, 2012

Miércoles 20. Salimos, Julio Guzmán y yo, a las 8:20 de Guayaquil y llegamos a la 13h00 a Cabeza de Baca, siete kilómetros al sur de Tumbes. Nos esperaba Carolina Vilches, directora del sitio arqueológico y museo de sitio, a quien ya habíamos conocido en el viaje anterior. Ella nos presentó al Dr. Jerry Moore, Doctor en Arqueología que trabaja en la California State University, Dominguez Hills. Su correo electrónico es jmoore@csudh.edu. El profesor Moore tiene 65 años y ha trabajado en el sur de México durante diez años, y lleva cerca de veinte en Perú, de los cuales, en los últimos diez ha concentrado sus ; investigaciones arqueológicas en la zona de Tumbes; estudiando la zona de Zarumilla desde el año 2003. La secuencia más temprana la encontró en el sitio pre-cerámico “El Porvenir”, que trabajó entre 2006 y 2007, y que ha sido datado entre 4700 y 4500 a.C. Unos kilómetros más hacia la frontera con Ecuador se encuentran “Loma Saavedra” y “Uña de Gato”, ahí es donde hallaron elementos de Valdivia 3 y otros rasgos parecidos a los de la cultura Chaullabamba. En la temporada del 2007, Moore trabajó en el sitio “Santa Rosa”, en la cuenca del río Tumbes, el cual es relativamente navegable unos veinte kilómetros aguas arriba de su desembocadura. En estos sitios se ha encontrado *Spondylus* y chaquiras trabajadas, así como piezas de obsidiana, las que seguramente provenían de la región de Quito. El Dr. Moore sostiene que luego de años trabajando en la zona, le sorprende cómo a pesar de intercambio entre culturas, éstas mantienen sus diversas particularidades.



Los arqueólogos Jerry Moore y Carolina Vilches con el autor de este trabajo

El Dr. Moore nos entregó una copia de su trabajo publicado en *Latin American Antiquity*, titulado “Architecture, Settlement, and Formative Developments in the Equatorial Andes: New Discoveries in the Department of Tumbes, Peru.” Cuando el Dr. Moore indicó la gran similitud entre los hallazgos arqueológicos en los dos lados de la frontera Ecuador–Perú, y la región del golfo en su conjunto, Carolina Vilches comentó que las semejanzas entre las cerámicas de Tumbes (Tumbes en Perú) y el sur de Ecuador son extraordinarias; ella había viajado dos años atrás a la costa sur de Ecuador, y le sorprendieron, no solo el parecido de las piezas de cerámica que se exhiben en museos de Guayaquil, con las de Tumbes, sino también el parecido entre rasgos físicos y culturales de los tumbesinos, con los de la gente ecuatoriana, especialmente aquella de los pueblos de pescadores de la provincia de El Oro y de la península de Santa Elena, que ella había visitado.

Después de almorzar en un restaurante de la ciudad de Tumbes, dejamos en el Museo Cabeza de Baca a Carolina y Jerry, porque no podían acompañarnos al viaje que quedaba pendiente. La previsiva y amable directora del Museo, había planificado nuestros próximos desplazamientos a las localidades a visitar, y nos contactó con los guías necesarios para tener éxito en todo el recorrido programado. A las playas de Tumbes, fuimos con Fernando, joven arqueólogo que conocía la zona, primero hasta un sitio al pie de los manglares llamado Chepe donde hay una placa que dice que el cacique Chilimasa enfrentó a los españoles. Luego fuimos a Playa Hermosa, supuestamente desembarco de Pizarro en su conquista a la zona. En esa playa estaban unos jóvenes arrimados sobre unos palos de balsa, no es madera que se da en esas playas, pero ellos dijeron que era común que llegaran flotando. Ciertamente, en el estuario de Guayaquil los palos de balsa flotan desde los ríos de la cuenca del Guayas. Seguimos el viaje al sur y llegamos a Máncora cerca de la siete de la noche, ahí nos alojamos en el hotel Las Olas. En la noche fuimos al sector de Pocitas y cenamos en un hotel boutique llamado D.C.O. Máncora tiene tal crecimiento de turismo que se está pareciendo a Montañita en el Ecuador.

Jueves 21. A las 8 y 15 de la mañana salimos de Máncora, aprovechando las primeras horas para al menos hacer 45 minutos de ejercicio en el refrescante océano, que tenía buenas pero pequeñas olas para surfear. En menos de una hora llegamos a la plaza central de Talara, donde recogimos a Larissa Colán (0051969 539636) y a Amancio Yamunyaque (0051969 107126), quienes serían nuestros acompañantes a los sitios en la costa al sur de este puerto petrolero. Primero recorrimos Talara hacia Cabo Blanco al norte y luego enrumbamos al sur hacia Punta Fariñas. Pasamos por otra población de origen petrolero, más chica que Talara, como Ancón en Santa Elena, llamada Negritos. Junto a esa población hay una caleta llamada San Pablo. Ahí vimos algunas balsas de pesca en la playa, construidas con cinco palos medianos, de unos seis metros de largo, y juntas en total, un poco más de un metro de ancho. Un pescador nos indicó que la madera la traían de Tumbes y Guayaquil. Estuvimos buscando a un lugareño de 94 años, que, habiendo sido pescador balsero, nos podría dar importante información, pero lamentablemente no lo

encontramos. Acordamos visitarlo al sábado siguiente, de regreso a Guayaquil. Fuimos luego a un sitio que dicen que es el punto más saliente de América del Sur en el Pacífico, llamado Punta Balcones, pero en el mapa está como Punta Fariñas. Curiosamente, tiene un cerro seco muy parecido al de la Puntilla de Salinas en la Península de Santa Elena, estas dos puntas, teóricamente marcan el norte y sur del Golfo de Guayaquil. Luego de visitar esos sitios al sur de Talara, regresamos a ese puerto y tomamos el camino a Sullana.

Desde ahí seguimos en una vía que conduce al valle del río Chira, hasta el sitio costero de San Lucas de Colán, una caleta mencionada en antiguas crónicas que se ha convertido en el principal balneario de Piura. Ahí entrevistamos a un viejo pescador, mayor de 80 años, quien nos explicó el uso de la balsa para la pesca. De hecho, tenía en su casa una embarcación de recambio en proceso de secado. Dijo que luego de seis meses de secado la pone en uso, y alterna con la que actualmente usa para que la otra seque bien.



Pescador de Colán explicando cómo maniobra en el mar, su balsa de pesca

De Colán seguimos a Paita, recorrimos el antiguo puerto, y visitamos la casa donde se dice habitó y murió, después de su autoexilio, la ecuatoriana Manuela Sáenz. Tiene una placa conmemorativa, pero Amancio y Larissa sostienen que la casa que verdaderamente perteneció a ella debió estar ubicada más adelante, porque Manuela en algún escrito habría dicho que desde su balcón observaba los barcos ingresar al puerto. Eso ahora no es posible en la casa señalada, quizá en ese entonces no existían las construcciones que obstaculizan la vista del mar. Piura está comunicada con Paita por una buena carretera, por lo que en menos de una hora se llega a esta ciudad, en la que evidentemente hay un auge empresarial y los hoteles tienen una gran demanda. Tomó trabajo conseguir alojamiento pero lo hicimos en un hotel llamado Río Verde que queda en un barrio residencial, junto al mejor restaurante de la región.



Busto de Manuelita Sáenz en Paita, donde supuestamente estuvo su vivienda

Viernes 22. En la mañana llegó al hotel Rio Verde la mamá de Paulit Morán, historiadora piurana que pude contactar previamente, por mis estudios en la UPO en Sevilla; ella no podía reunirse con nosotros porque estaba en Lima, pero nos envió copias de escritos que refieren la balsa oceánica y su utilización en las costas o ríos de Piura durante el periodo histórico. De ahí, fuimos al Archivo Regional de Piura donde nos presentamos con la directora, la Sra. Nelly Chunga. Conocimos al Sr. Reynaldo Castillo, asistente técnico del archivo, quien nos enseñó documentos de contratos y testamentos de 1749, los que revisamos durante más de una hora. También nos indicó nombres de libros publicados por CIPCA, algunos escritos por Susana Aldana: “Balsillas Piajenas y Algodón” y “El Comercio entre el norte de Perú y el sur de Ecuador”. Los busqué en una librería del centro de Piura antes del final del día, pero no los encontré. El teléfono del archivo es (73)326634 y el correo de Castillo reynaldocastilloroman@hotmail.com. Le encargamos buscar algún documento relacionado con nuestra investigación para que nos lo envíen por correo electrónico.

Al regresar al hotel nos esperaba Amancio, Larissa tuvo que excusarse porque tenía compromisos laborales y no podía acompañarnos en la larga jornada programada. Después

de las 10 y 30 de la mañana salimos con Amancio y Julio para hacer el recorrido al sur de Piura. Pasamos por la población de Catacaos, donde fabrican sombreros de paja toquilla como en Cuenca y Jipijapa, y seguimos a Narihuelá, a ver una gran e interesante pirámide ceremonial, probablemente de la cultura Sicán, construida más de mil años atrás. Hicimos un corto recorrido del sitio con un guía muy acomedido, quien fungía de guardián del lugar.



Fotografía parcial de pirámide de Narihuelá, con iglesia colonial en la cima

Seguimos a Sechura, una población como del tamaño de La Libertad en la costa de Ecuador, y que es también como aquella, centro comercial de su región. Conocimos que esta capital tiene a la pesca como principal sustento, está alejada del mar, más que Santa Elena en Ecuador, porque en épocas coloniales un maremoto habría afectado a los pobladores del sitio costero donde estuvo asentada. Después de almorzar, seguimos a dos caletas cercanas, una más grande, Parachique, y otra menor, Constante. En ambas localizamos pequeñas balsas, de cinco o seis palos medianos. Nos dijeron que la madera de balsa viene del norte, Tumbes y Ecuador, y que la compraban en Sechura, donde venden también cañas de Guayaquil. Uno de ellos dijo que eventualmente, con condiciones adecuadas, todavía usaban las balsas para salir a pescar. En Constante vimos como desembarcaban la pesca, de los botes pesqueros más grandes que ahora utilizan para su faena, a sendas embarcaciones de balsa que maniobraban con remos y canaletes.

Llegó una comerciante de pescados y mariscos a comprarles las conchas y caracoles. Cuando supo que éramos ecuatorianos, conversó con nosotros y nos indicó que ella viajaba al Ecuador a comerciar mariscos, conocía La Libertad, y dijo que le había deslumbrado el mercado de mariscos de ese puerto ecuatoriano, así como el tamaño de los peces, como el mero, el robalo y otros.

A eso de las cuatro y treinta de la tarde emprendimos el regreso a Piura. Llegamos antes de las seis y treinta, con tiempo para pasar por un supermercado y comprar olivas, espárragos y salsas de ajíes, y una librería para ver si encontrábamos algo interesante. En la noche comimos en un restaurante llamado L'Áncora, excelente, como lo es en la mayoría de los lugares para comer de la costa del Perú, sean estos sofisticados, o muy sencillos.

Sábado 23. Salimos poco después de las diez del hotel y nos dirigimos a la caleta San Pablo, situada junto a Negritos, centro petrolero ubicado alrededor de 25 km. al sur de Talara. Ya no necesitamos a don Amancio como guía, pues ahí nos esperaba el personaje que queríamos entrevistar. Don Agustín Pazos Querevalú, nacido el 28 agosto de 1919, era un experimentado pescador del sitio, y habíamos concertado con su familia esta reunión desde el jueves que pasamos por ahí, cuando no lo encontramos porque estaba fuera de su hogar.

Don Agustín, de 95 años de edad, está muy lúcido y nos contó sus experiencias como pescador y usuario de grandes balsas. Su padre había ido a ese sitio desde Sechura cuando él tenía tres años y tenía el oficio de pescador para lo cual utilizaba balsillas (4, 5, 6 y hasta siete palos de balsa medianos unidos con sogas, que utilizaba una pequeña vela de algodón. Los pescadores de la caleta y otros de la región, desde Paita y Sechura, en grupos de ocho a diez personas armaban al menos un viaje al año Guayaquil por razones comerciales. El viaje de ida lo hacían en balsas oceánicas viejas cargadas de pescado seco que llevaban a vender. Las embarcaciones tenían hasta tres velas grandes de algodón y cuatro tabloncillos grandes que hundían o sacaban para maniobrar la embarcación además de un remo grande que entendí lo manejaban como timón desde la popa. El viaje lo hacían entre diciembre y enero, aprovechando el verano (llamado invierno en Guayaquil), ya que eso facilitaría el retorno durante los meses que la corriente del Niño ayuda la navegación acortándose el viaje, al menos en la primera parte del regreso. Aún así, la ida les tomaba hasta cerca de quince días, siendo el regreso más demorado. Solo hasta Paita, el viaje de regreso duraba cerca de treinta días, porque al salir del golfo de Guayaquil ya no se sentía la influencia de la corriente cálida que va al sur en esos meses, y había que bordear según el viento, y además viajar contra la corriente de Humboldt cuya influencia es notoria durante casi todo el año al sur de Punta Balcones. Él relató: *“En la madrugada cambia el viento y salían mar afuera, desde el mediodía el viento entraba a la costa. Cuando no había viento la corriente de Humboldt los echaba al norte, no les permitía avanzar, entonces orillaban y fondeaban.”* Había embarcaciones que iban hasta Sechura, algunas millas al sur de Paita, como la de ellos pues de allá se originaba su familia.

Para viajar a Guayaquil, el patrón del barco tenía que ser un buen práctico porque el río presenta muchos bancos de arena. Se refirió a lo grande que eran las mareas y como estas cambian con la luna llena. El viaje de los pescadores a Guayaquil era importante porque regresaban con nuevas balsas. Desechaban los troncos viejos y armaban las nuevas balsas con hasta cuatro pisos de troncos nuevos, llevando de regreso muchas balsillas y caña de Guayaquil que les regalaban. También regresaban con ropa, arroz, frutas y otros productos, lo hacían recargados. En las balsas cocinaban sobre una lata con leña en unas ollas. No solo comían pescado, pues cuando caleteaban compraban “gallinas de corral” que llevaban vivas y mataban cuando las iban a cocinar. El pescado no era problema porque era abundante.

Nos relató el señor Pazos que en los años 40 disminuyó el uso de las balsas grandes por el incremento 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 a Guayaquil, de donde traían comida, ropa, cañas y balsas. A partir de los años 50 las balsas de transporte dejaron de usarse por el auge de embarcaciones a motor, por lo que decayó la demanda de esos palos. Ahora los palos de balsa que se usan para hacer las pocas balsillas que se usan para pescar, o desembarcar barcos más grandes, llegan por carretera desde Ecuador, junto a la “caña de Guayaquil”, que aún conserva su demanda en el norte de Perú. Nuestro interlocutor estuvo muy amable y dispuesto a dar información, incluso hizo un dibujo de las tres velas que usaban las grandes balsas que viajaban a Guayaquil, al menos hasta inicios de los años 40.

Continuamos nuestro viaje hasta Punta Sal donde almorzamos. Después de cruzar la frontera, teniendo el vehículo poco combustible, nos percatamos que las estaciones de servicio estaban cerradas desde las cinco o seis de la tarde. Orden improcedente, con el objeto de impedir el contrabando de combustible del Ecuador al Perú. Casi con el tanque vacío, llegamos hasta Santa Rosa donde logramos conseguir un par de galones en un lugar clandestino, que nos permitió llegar hasta cerca de Machala donde las gasolineras estaban abiertas. El día había sido largo y cansado por lo que decidimos descansar para seguir a Guayaquil al siguiente día domingo.

Aunque tomamos algunas fotografías y grabamos alguna entrevista, el encuentro con el antiguo balsero no quedó bien documentado por lo que decidimos repetir la entrevista.

Benjamín Rosales Valenzuela

Anexo 9

Report of visit to the Cultural Research Center of the National Museum of the American Indian on July 18th, 2014

I had suspected that in the Cultural Research Center of the National Museum of the American Indian as well as in the National Museum of Natural History depository, also in Suitland, Maryland, there might be large ancient wooden boards from the Peruvian coast, that look like “guaras” (balsa-log sailing rafts’s centerboards), as those shown in pictures from the Museum fur Volkerkunde, Berlin, and described as variable leeboards of c. 300 BC from graves at Ica, Peru (McGrail, 2001, p.402), I tried to visit those collections during the time of my Summer Fellowship in Dumbarton Oaks.

I had the opportunity to meet Emily Kaplan, Conservator of the CRC of the NMAI, after the presentation of Martin Berger, a Summer Fellow from Dumbarton Oaks. I told her of my interest in seeing large ancient wooden pieces from the Peruvian coast. She was very cooperative, a few days after I met her, she send me, via dropbox, a catalogue of 807 pages with over 1000 wooden parts from Peru and Chile’s coast, that are stored at the CRC. I selected over dozen of the larger wooden pieces, those that look as oars, paddles and centerboards (actually sideboards), as the ones used on the balsa-log sailing vessels, and requested Emily an appointment to see them.

The visit was readily arranged by her for Friday, July the 18th at 9:30 am. I had great expectations from this visit. Some of the boards in the CRC catalog looked just like the ones in pictures from the Berlin’s museum. Colin McEwan and Sophie Desrossiers from Dumbarton Oaks came along with me. When we arrived to the CRC, we had the opportunity to greet Ramiro Matos, who had just arrived from Peru and is busy preparing an exhibition on the Inca roads at the NMAI. I had met Ramiro six years ago when I was doing the translation of Marshall Saville’s first volume of “The Antiquities of Manabi, Ecuador” and came to the CRC to see the archaeological collection that Saville brought from his expedition there, to provide George Heye’s Museum of the American Indian in New York. Ramiro was very interested in our current research, and wish us well.

During the visit of July 18th, we were able to examine some eight or nine of the larger wooden pieces. Emily Kaplan, was accompanied by L. Antonio Curet, a curator of this Smithsonian Institution, and they both were very helpful in allowing us to see the boards, paddles and wooden pieces from different angles. I was able to take several pictures of various artifacts, but I will focus this short report in only a few of them: five different elements.

The first is registered with catalog number 163781.000 as “Large wooden slab with carved human figures, red blue and yellow painted decoration”. It is reported being from Ica, in coastal Peru, and was purchased by George Heye in Paris. It entered the collection in 1929. In the pictures below, the “guara” looking board is shown next to an paddle which is stored in the same box.



Figure 1: Picture taken by author at the CRC of the NMAI. (board cat. # 163781.000 and paddle cat. # 217947.000)

One important characteristic of this plank is that it is tapered, being thicker nearer the handle and thinner as it gets to the part of the board that is in contact with water.



Figure 2: Detail of lower end of board cat. # 163781.000. Taken by author at the CRC.

As it can be seen in the picture, the lower tip of the board, the one that would be in contact with the water, is also the most worn. When we get close to it, some white spots are seen. They could very well be marine salts remains in the hard wood; if this is the case, that could indicate prolonged contact with salt water. This board, without the handle, measures over 1,50 mt. long. In a balsa raft of 30 cm. diameter logs, considering 20 cm. besides the handle, being on or above the raft, will still leave one meter of board under water. Probably enough to help the steering of a medium size ocean going balsa raft.



Figure 3: In this picture, Emily Kaplan, Sophie Desrossiers, Colin McEwan and myself examining the board cat. # 163781.000. Taken at the CRC of the NMAI on 07/18/14.

The following pictures correspond to the board with Catalog Number 163475.000, it was registered as “Wooden steering oar, end carved to represent birds, red painted decoration”, also from Ica, Peru, and purchased by Heye in Paris. This is the longest of the collection, measuring 1, 81 mt long from below the handle to the lower tip. It has width that varies around 20 cm. The curved shape of the board is appreciated from the picture taken from above. It seems to me, as I compared this board with the removable centerboards used in modern small sailboats, that the upper side of the board (in picture) is the one that would be towards the front of the sailing raft. The “blade-like” side of the board would be where the draft of the passing water would meet.



Figure 4: Picture of board, cat. # 163475.000. Taken by author at the CRC.

In the detail of the handle that it is shown below, we can clearly see five seabirds, suggesting the oceanic usage of the board. In other iconographies on different elaborated wooden pieces sawn on the July, 18th visit, similar seabirds were represented eating fish.



Figure 5: Details in handle of board, cat. 163475.000. Taken by author at the CRC.

The tapering of this board is clearly shown in the next picture. We must indicate that “guaras” are stuck between two balsa logs that are strongly tied together. As the balsa wood is not only very light but also rather a soft material, the hard wood boards are pushed in between, the blade end of the boards goes in easily, but they should go only so far down so that the boards are not lost in the water. That is why the boards must be tapered, the thicker the board gets, the greater resistance it has to keep it from going down too much, with risk of losing the very hard wooden plank.



Figure 6: Tapered detail in board cat. # 163475.000. Taken by author at the CRC.

Another characteristic seen in this and the other “guara” looking boards at the CRC is the wear shown on the lower tip of them. Because of the softness of the balsa logs there are rather few striations on the surface of the sides of the hard wooden boards, this is so because the characteristics of the very hard wood utilized. According to anthropological accounts, the boards that were used to navigate the large sailing balsa rafts were manufactured with a wood called “faique” in northern Peru. This is the same wood known as “guarango” (*Prosopis juliflora*) or “espino” (*Acacia macracantha*) on the dry coastal region of southern Ecuador. There is rather little wear in the sides of the boards, because of the strength of the wood which they were made, but there is a more noticeable wear at the tip of the boards. They have a darker color, and shown white spots. Probable signs of marine water contact.



Figure 7: Wear at tip of board, cat. # 163475.000. Picture taken by author.

In the thinner, blade like end of the board there are breakage signs, we will see that type of wear more clearly in the next artifact.

The third “guara” looking wooden board that we would emphasize in this report is the shorter one. The board with catalog number 163780.000 measures only 1,39 mt. in length from the handle to the lower end. The handle measures 12 additional centimeters and has figures of three birds eating and other suggestive motives.



Figure 8: Handle of board cat. # 163780.000. Picture taken by author at the CRC.

This board was also “Purchased in Paris by George g. Heye”, as the other two. It is described as “Large wooden slab with carved bird figures, red, blue and yellow painted decoration”. The catalog card shows, as also do others: “Acquisition Source: Heye, Thea; Lothrop, Samuel Kirkland”; indicating that the renowned archaeologist was involved in the purchasing of some of these boards.



Figure 9: Shortest board (total 1,52 mt.) Cat. # 163780.000. Picture taken by autor.

The wear at the lower tip of this board is more evident than in the others, it looks as if the tip has been broken, a kind of damage that often occurs in the centerboards of Sunfish or other small sailing vessels with removable keels. The damage happens when sailboats get out of the sea directly into sandy beaches and the centerboards are not completely raised. That is clumsy, but it occurs. I had a personal experience with this type of wear when I used a small sailboat at the beach of Salinas over forty summer seasons ago.



Figure 10: Wear at lower end of board, cat. # 163780.000. Picture taken by author.

If that type of landing incidents also happen in log balsa rafts, the “guaras” or daggerboards could be damaged or broken, and their length would be shortened. This could be the case of this board, that looks disproportionately short if compared with the other two. As the hardwood from which these boards were made was singular, the boards were reused, with a shorter length, and maybe used in smaller balsa rafts. As my friend Agustin Pazos from Caleta San Pablo told me in one of the interviews I did to him, the “faiques”, the way he calls the boards used to direct the sailing vessels, last from generation to generation. Balsa logs would hardly last more than a few years, even in very dry climates, but the “guaras” would survive many balsa rafts and last several decades, even though their length would be shorter as time wears the tip out.

Here, I must make a comment on Peter Kvietok’s work: “Digging Sticks or Daggerboards? A Functional Analysis of Wooden Boards from the Ica Region”, published in 1987 in the *Andean Past*, which I read after the visit. Based in the length that Edwards reported for the Sechura rafts, Juan and Ulloa description of the sailing boards, and Heyerdahl

experience in the Kon Tiki, Kvietok hypothesize a minimal size of 150 cm., he observed: *"The study collection of 104 boards has 75 boards whose length falls below this minimum (69%). Furthermore, many boards appear to have been reworked or resharpened, which substantially diminishes the length of the blade."* (Kvietok, Andean Past, vol 1, p .253). This is one of the reasons why this author considers that the Ica boards could not have been utilized as navigational aids, for being too short in average.

Quite the contrary, I believe that the shortening of the planks, as they were worn out, is a proof of their use as sailing boards. They were probably originally manufactured with lengths over 170 cms., but with its lengthy usage, their size was reduced. The larger boards that exist in American and European museums, as mentioned by Kvietok, were probably found in from burial sites, utilized in that context to bury important seamen, thus they were not fully worn out. Some of the shorter ones, as those shown by Kvietok as types 2C, 2D, 3C and 4 (Kvietok, Andean Past, vol 1, p. 269-270), were probably found in other context, as in middens, as referred by Kvietok, and were planks that had been reutilized many times as sailing boards, down to the smaller balsa log fishing rafts. That would clearly explain why some of this artifacts are so small that would be useless as navigational tools. I would not go any further on other Kvietok's opinions that lead him to believe that the Ica boards were used as digging sticks rather than centerboards (actually sideboards), as this is not the purpose of this report.

I would rather analyze the pictures of two very interesting paddles, that may have been used as steering paddles at the rear of the balsa log sailing rafts. The first one has the catalog number 218259.000 and is designated as "Ceremonial oar decorated with black and red paint and copper bands". Its total length is 2,06 mts and the paddle section has 79 cm.



Figure 11: Ceremonial oar, catalog # 218259.000. Picture taken by author.

Seeing the amount and fine decorations in all but one of the large wooden pieces examined at the CRC, and their little wear, they must have been used in special ceremonial occasions. The preservation of them is also due to the Ica-Paracas-Chincha region weather conditions and the fact that they were interred at burial sites.



Figure 12: Upper handle (left) and paddle section (right), both with seabirds decorations. Cat. # 218259.000 listed as ceremonial oar. Pictures taken by author.

The seabird decoration on this type of wooden artifact is a further indication of their use as an element of a maritime vessel, such as the large balsa log sailing rafts. Their finding in a region as far south as Ica is an indication the balsa log rafts would have been used there. This in fact, would corroborate Maria Rostworoski's work on the Chincha Spondylus traders.

The last wooden artifact that we will focus this report is the one with catalog number 195795.000, listed as "Wooden paddle with bird figures in relief", as from Pisco, Peru, and also purchased in Paris by Mr. Heye. This is shown in picture below stored together with another paddle that has catalog number 218260.000



Figure 13: Two paddles, the above one with cat. # 195795.000 and the one below with cat. # 218260.000



Figure 14: Seabirds eating fish. Detail of paddle cat. # 195795.000.

As it is clearly shown, the paddles have beautiful carved seabird figures, in the handle tip of the one listed with # 195795.000 the bird is eating what might be seafood. The marine figures in the wooden pieces from the central southern coast of Peru indicate the use of this and other artifacts as paddles in sea crafts rather than digging sticks of some sort.

The day had been exciting, we had yet much to see, there were various beautiful wooden pieces, some painted, carved, and/or decorated with metal, marine iconographies. But we were tired and had other things to do that day yet, so we had to say Emily and Antonio good bye.

Almost a month has passed since we were able to see the wonderful wooden artifacts from the Ica-Pisco region in coastal Peru that are stored at the CRC, I have since learned about archaeological findings on the guano islands of that region. I see clear indications of ancient utilization, probably in specific pre-historical periods, of large ocean going balsa log sailing rafts, in the central southern coast of Peru. Further research needs to be done to prove or deny this hypothesis.

1. A complete inventory of “guaras”, hard wood planks that may have been used as sailboards in ancient balsa log rafts, in Peruvian and international museums is necessary. Peter Kvietok’s above mentioned work would be a good start as he examined 104 wooden implements from two Peruvian museums: the National in Lima and the Regional of Ica; three from the United States: the Lowie of Berkeley, the NMAI and the Museum of Natural History, also of the Smithsonian Institution, and the British Museum (Kvietok, *Andean Past*, vol 1, p .248). Those found may

not be all, there might be several others in Peru, both in burial and midden contexts. As we already mentioned, there are those of the Museum für Volkerkunde in Berlin, there may be more in other American and European anthropological museums and private collections.

2. It is necessary to examine the boards in depth. Not only, time estimations, but analysis of wood species utilized to manufacture them, are needed. Emily Kaplan offered us to do a non-invasive analysis of salts content in the white spots of the lower ends of the boards that we saw at the CRC a month ago. She explained that further analysis of these magnificent boards may require the approval of Smithsonian Institution higher authorities.
3. It is necessary to study more the sites and context in which these type of boards and paddles have been found. Most of the ones in museums are rather sophisticated to be considered ordinary working navigational tools, there might rather be ceremonial navigational artifacts. In the Pisco-Ica area there might be more deteriorated wooden boards that should be analyzed with care.

David Rosenthal of the National Museum of Natural History has given us an appointment to see the boards stored in their place at Suitland. As I am already back home, our friend Harry Iceland would represent us there, and I maybe Emily, Colin and other pre-Columbian specialists would be interested in seeing them. I wished that I could be in Suitland on August the 21st, it is not possible. I am sure that Harry would take good pictures of the maritime artifacts at that museum.

I am looking forward to arrange a trip to the Pisco-Ica region of Peru, to learn more about the context in which these wooden artifacts were found, to see the seaports that the ancient balsa log sailing vessels might have used, and other related matters about maritime navigation in the region. Maybe I could do this during the first quarter of next year.

Benjamín A. Rosales

Nota: Este reporte fue redactado en inglés y presentado al Dr. Colin McEwan, director de estudios precolombinos de Dumbarton Oaks Research Library and Collections, después de realizar en esa institución una pasantía de estudios en junio y julio de 2014. Parte de esta información esta presentada en español en el Anexo 5.

Anexo 10

Visita a museos arqueológicos de región de Chiclayo, Lambayeque, Piura y Guayaquil con Athol Anderson, Helena Martinsson y Karen Stother, entre el 15 y 26 de septiembre de 2014

El Dr. Athol Anderson es un reconocido académico neozelandés, profesor de importantes universidades de Nueva Zelanda y Australia, y uno de los más destacados especialistas del mundo sobre el proceso de poblamiento y la arqueología de la Polinesia en el Océano Pacífico, así como en las islas del Índico. Su visita a Guayaquil y el norte del Perú se realizó para ver iconografías y objetos que se parezcan a algunos encontrados en Polinesia Oriental, y así poder indicar algún contacto precolombino entre Sudamérica y esas islas. Posiblemente en un periodo tardío, ya que el poblamiento de las islas del Pacífico Oriental no habría ocurrido si no recién alrededor de los años 1100 y 1200 de nuestra era. Esta investigación del doctor Anderson se debe, a la confirmación hace apenas un año atrás, de que una variedad de Camote (Sweet Potatoe) que existe en algunas islas de la Polinesia Oriental es una especie americana, originaria de Sudamérica, principalmente en la costa de Ecuador.

La Dra. Helene Martinsson proviene de la isla sueca de Gotland. Trabajó en Perú con Thor Heyerdahl, cuando el explorador noruego realizó investigaciones en el sitio arqueológico de Túcume, de la cultura Lambayeque-Chimú, cerca de Chiclayo, en la década de 1960. Ella es especialista en población y arqueología de islas del Pacífico y de otros mares, incluyendo el Báltico, donde vive. Ha presentado trabajos junto al Dr. Anderson y la Dra. Stother.

La arqueóloga Karen Stother, quien trabaja gran parte del año en Cautivo, provincia de Santa Elena, clasificando, estudiando material, y escribiendo sobre su conocimiento del desarrollo de los pueblos de la costa de Ecuador, especialmente de los manteño-huancavilca y sus antepasados, es amiga de los dos arqueólogos visitantes, quienes buscan indicios iconográficos en la costa norte de Perú y la del Ecuador, que pudieran relacionarse con elementos que existen en ciertas islas de la Polinesia, como observamos anteriormente. Por pedido de nuestra amiga Karen, quien fue la anfitriona de los renombrados arqueólogos internacionales en su visita a Guayaquil y la región de

cultura balseira que la rodea, ofrecimos acompañarlos, facilitándoles el transporte con nuestro vehículo.

A continuación, redacto unos comentarios sobre la magnífica experiencia de ese viaje al norte de Perú. En el cual entendí detalles sobre el desarrollo de la cultura Lambayeque-Sicán, que se dio en ese departamento del norte de Perú, en un periodo intermedio entre el declive de la cultura Mochica y el auge de la Chimú, a partir de fines del primer milenio y comienzos del segundo de la era cristiana.

Lunes, 15 de septiembre de 2014

Salimos temprano de Guayaquil, antes de las 8:30. En el camino a la frontera estuvimos conversando sobre la experiencia de los dos arqueólogos visitantes. Recién cruzamos la frontera a las 12:30, debido al tráfico pesado, pues solo hay dos carriles en la mayor parte del camino. Hicimos casi cuatro horas en un viaje de menos de trescientos kilómetros. De cualquier manera, hicimos una corta visita al museo Cabeza de Vaca, ubicado al sur de Tumbes.

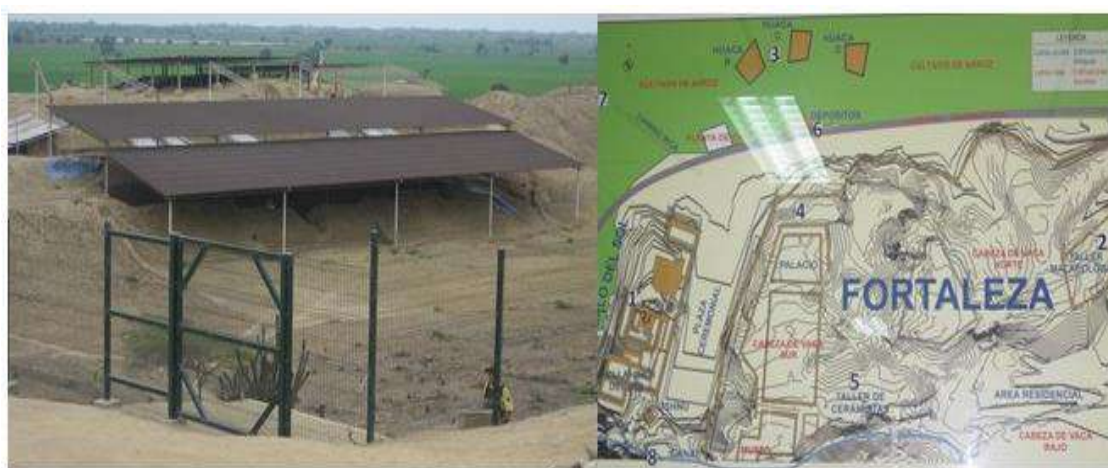


Los doctores Karen Stothert, Athol Anderson y Helena Martinsson con el autor en el museo Cabeza de Vaca en Tumbes.

El museo Cabeza de Vaca ha sido mejorado y está mejor presentado que en la primera visita, casi tres años atrás. Carolina Vilches, la entonces directora que nos ayudo en las investigaciones sobre los antiguos balseiros, no estaba, pero fuimos bien recibidos y

podimos recorrer el museo de sitio de la antigua fortaleza incaica. En el museo tienen ahora una representación de una balsa oceánica, parecida a las que vemos en los museos de la costa ecuatoriana. Esta es un símbolo del desarrollo pesquero y marítimo de los antiguos tumbesinos, quienes estaban cercanamente relacionados con los manteño-huancavilcas que habitaban las costas del golfo y estuario de Guayaquil, y las del norte hasta Manabí.

El museo de sitio no está suficientemente trabajado, de hecho, solo la huaca principal ha tenido alguna intervención. Sin embargo, el sitio de la fortaleza ha sido recientemente protegido con un techo para prevenir los daños que podría causar una fuerte temporada lluviosa. En los alrededores, según nos dijeron, existen vestigios de ocupación incaica y preincaica del antiguo Tumbes. Estos están en el cerro, debajo de muchas casas habitadas, y no se han hecho mayores prospecciones.



Museo de sitio Cabeza de Vaca. Foto y plano de Fortaleza incaica

Luego de la visita avanzamos hasta Máncora, donde almorzamos. Seguimos viaje al sur a las cuatro de la tarde. El viaje se había programado intenso porque los arqueólogos visitantes tenían poco tiempo, y ese primer día tuvimos que hacer un larg recorrido hasta Chiclayo. Llegamos al Hotel Los Portales casi a las diez de la noche.

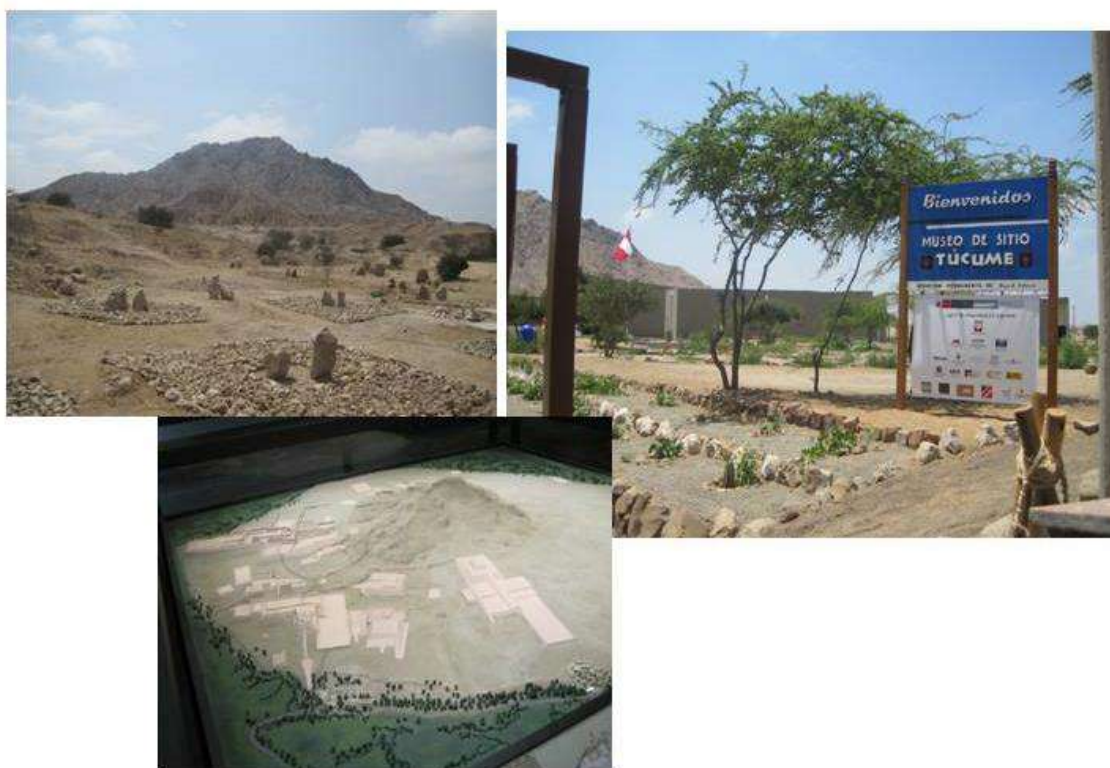
Martes, 16 de septiembre de 2014

En la mañana temprano salimos al Museo de sitio Túcume. Este es un inmenso complejo arquitectónico, el área tiene 221 hectáreas y comprende varias huacas cercanas. El sitio es el mayor de Lambayeque y tiene que ver con esa cultura, que sobresalió desde el siglo X d.C., y continuó luego de la conquista e influencia Chimú en la región.

Los administradores del sitio, encabezados por el Sr. José Manuel Escudero, nos recibieron muy bien, la doctora Stothert había hecho contacto previo y esperaban la visita

de los arqueólogos extranjeros. Conversamos sobre ese gran sitio que contiene varias huacas, es realmente un gran complejo arqueológico, quizá el más representativo de la cultura primero conocida como Lambayeque y ahora como Sicán.

En fotografía y maquetas pudimos observar la extensión de este recinto que conserva importantes vestigios del pasado. Aquí trabajaron Thor Heyerdahl en los años setenta, y luego Izumi Shimada, quien investigó el desarrollo metalúrgico del pueblo Sicán, encontrando incluso minas y hornos de fundición utilizados para producir metales de los minerales de la región.



Fotografía, esquema y entrada al museo de sitio Túcume

No pudimos conversar con los arqueólogos que aún trabajan ahí, pero los guías que nos asignaron explicaron muy bien todo, nos facilitaron la entrada y acompañaron hasta la Huaca Las Balsas, que ha sido trabajada desde el 2008. Ésta era de nuestro especial interés pues es donde han encontrado interesantes escenas de balsas, tanto de totora, como las de balsa con vela, así como representaciones de ave marinas y las conchas *Spondylus*. La escena de embarcaciones de totora se repite en varios sitios de la huaca, con ciertos cambios, pero es constante la simbología de aves, redes, hombres y peces. Hoy en día, aún se ven esas aparentemente rusticas embarcaciones pesqueras de

totorá, en Huanchaco, en la costa del departamento Libertad, y en Pimentel y Santa Rosa, en la costa de Lambayeque.

Resalta, entre las diferentes escenas, o dibujos, que se encuentran en este sitio, la representación de una balsa con vela, donde se ven buzos, tripulantes, sogas y *Spondylus*. Esta escena, que sería también repetida en otros sitios de la Huaca, sugiere, según Alfredo Narváez y Bernarda Delgado, autores del colorido libro “Huaca Las Balsas de Túcume”, una relación de los lambayeque con los manteño-huancavilcas. (Narvaéz y Delgado, p.117).



Balsa en Huaca Las Balsas. Reproducción de fotografía de Fig. 75 en pág. 105 de “Huaca Las Balsas de Túcume: Arte Mural Lambayeque” editado por el Museo de Sitio Túcume, Lima, 2011



**Dibujos de balsa que se repiten en diferentes lugares de Huaca “Las Balsas”, en Túcume
(fotografías tomadas por autor)**

La antigua relación entre estos pueblos se hace evidente, puesto que las embarcaciones de grandes balsas a vela eran usuales más al norte, en los alrededores del golfo de Guayaquil, y porque la concha *Spondylus* se encuentra en aguas más cálidas que la de Lambayeque, desde el golfo al norte, en costas habitadas por manteño-huancavilcas. El mural que vemos a continuación es un hermoso bajo-relieve, que originalmente habría tenido vistosos colores.



Fig. 89: Relieve completo de la deidad y recolectores de *Spondylus*.

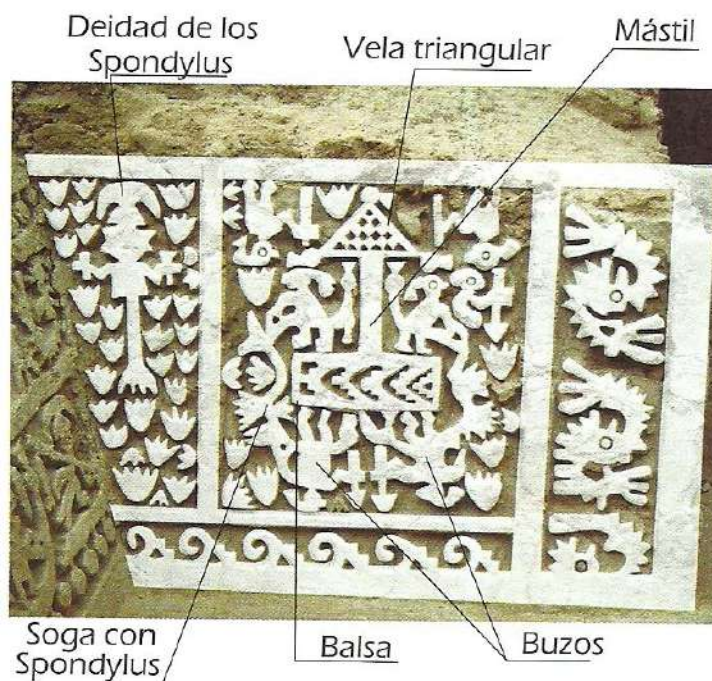


Fig. 89 a: Muro de los Spondylus. Dibujo sobre la fotografía.

Reproducción de fotografías en pág. 117 de publicación “Huaca Las Balsas de Túcume” editado por Narváez y Delgado del Museo de Sitio Túcume, Lima, 2011

En la parte inferior (Fig. 89 a) de la fotografía que antecede podemos ver con claridad la escena de balsa, buzos y pesca de *Spondylus*. Se distinguen bien las figuras gracias al resaltado hecho por los autores y editores del libro del Museo de Sitio Túcume.



Fotografía de balsa con vela tomada por autor en Huaca “Las Balsas”



Explicación didáctica: “Los navegantes y la recolección de Spondylus” dispuesta en recorrido de Huaca “Las Balsas”

El nombre de esta Huaca cae por su propio peso. Hay representaciones de balsas que se repiten en varios lugares y que debieron estar pintados, como se ve en otras pirámides de la época. Los curadores del sitio dicen que la figura anterior “representa una balsa de madera con vela, acompañada por buceadores recolectando conchas de *Spondylus*, conectados con dos navegantes ubicados a ambos lados del mástil.” Menciona que los buzos tienen instrumentos para extraer las conchas.

Como Helena trabajó a inicios de los 70 con el equipo de Thor Heyerdahl en este sitio, al salir del museo, visitamos en el pueblo del mismo nombre de Túcume, las ruinas de la casa Kon Tiki, en la que el noruego vivió casi diez años mientras realizaba trabajos en el sitio arqueológico. Él fue el gestor del primer museo que hubo en el sitio. El museo actual ha sido reinaugurado recientemente, luego de los trabajos en Huaca Las Balsas; es excelente y muy descriptivo de este inmenso sitio que existió desde fines del primer milenio con el inicio de la cultura Lambayeque, luego denominada Sicán, y continuó funcionando cuando los Chimú dominaron el sitio. Posiblemente hasta la conquista incaica de este imperio costero del norte de Perú.

Karen había hecho cita con el arqueólogo Carlos Wester La Torre, director del Museo Brunning, a las 2 pm. Debíamos regresar a Chiclayo, para de ahí seguir a Lambayeque donde queda ese Museo. Es notoria y desagradable la suciedad que se observa en los alrededores de todas las carreteras de esta provincia. Parece que estas ciudades no tienen botaderos modernos de basura, y la tiran a los lados de los caminos. Las dos ciudades: Chiclayo y Lambayeque quedan bastante cerca, por lo que alcanzamos a asistir a un famoso restaurante de esta última ciudad, en donde almorzamos antes de la cita.

La reunión con Wester fue muy interesante. El Museo Brunning ha estado, desde el 2006, trabajando en el complejo Chotuna-Chornancap, sitio cercano a la costa, también de la cultura Lambayeque, que está relacionado con el inicio de esta y la leyenda de Naimlap, jefe de una dinastía que supuestamente llegó en grandes balsas a esas costas a comienzos del segundo milenio de nuestra era.



Athol Anderson, Helena Martinsson, el autor, Karen Stothert y Carlos Wester, director del Museo Brunning

La cultura Lambayeque era una sociedad estatal compleja, altamente descentralizada, cuyo gobierno estaba formado por algunas familias reales, según dice Wester en su libro sobre la sacerdotisa de Chornancap ("Misterio e Historia de la Cultura Lambayeque", p. 11). Los recientes trabajos arqueológicos, llegaron a su pico en 2011, cuando debajo de una excavación de un entierro más vale sencillo, encontraron una tumba muy importante de una señora con muchos objetos lujosos de metal: plata, oro y cobre, así como de otros de buena cerámica, restos de piezas en madera y pedazos de textiles.



Foto del sitio funerario de la Sacerdotisa de Chornancap, en Museo Brunning de Lambayeque

Este hallazgo es el más importante y lujoso en la zona desde el encuentro del famoso “Señor de Sipán”, de la cultura Moche. Se exponen en el Museo Brunning algunos sofisticados pectorales que llevan centenares de chaquiras de conchas *Spondylus* y *Strombus*, algunos habrían representado formas imposibles de recuperar.

Wester dice que el hecho de que el importante personaje encontrado sea mujer, y la relevancia del contexto funerario en que fue encontrado, permiten visualizar el posible rol ceremonial que jugó y su relación con la población.



Mural del desembarco de Naimlap, representación de la leyenda en Museo Brunning

Wester considera fundamentales los vínculos que habría creado esta región, y mantenido con lugares distantes como Cajamarca, La Libertad y especialmente Ecuador. ("Misterio...", p.58). Inesperadamente, debajo de ese entierro fue encontrado otro, de un hombre, seguramente antepasado de la sacerdotisa de Chornancap, en la que había algunos *Spondylus* enteros, así como numerosas chaquiras de esa y otras conchas. Dentro de la sofisticada iconografía en objetos metálicos y cerámica de Chotuna y Chornancap, se distinguen caballitos de totora y otras embarcaciones que parecen ser de palos de balsa, así como concha *Spondylus*. La visita a la exhibición del Museo Brunning, que tiene hallazgos de esta relativamente reciente excavación, devela la importancia de este sitio Chotuna- Chornancap, uno de los más antiguos de la cultura Lambayeque, que también se denomina Sicán.

El director Wester nos facilitó la visita a las cuantiosas reservas, en donde pudimos observar cientos de piezas de cerámica que representan *Spondylus*, peces y otras conchas marinas. Tenían también unas piezas de madera, parecen remos, aunque no tienen registrada el tiempo en que pudieron haberse fabricado o utilizado.



Curadora del Museo Brunning mostrando al autor remo de madera y foto parcial de la inmensa reserva.

Después de esta visita, regresamos a Chiclayo pero tuvimos tiempo para recorrer la costa, fuimos a Pimentel, y luego a Santa Rosa. En el primer sitio vimos los caballitos de totora. Conversamos con un señor Sánchez, quien nos explicó que, en efecto, como veíamos estas embarcaciones, al menos en estos sitios se las hacía ahora con un “foam” en una estructura de caña abierta, revestido luego con totora. Dijo que era más barato y fácil fabricar, y que duraban más. Esa práctica, es un cambio tecnológico introducido hace poco más de diez años, y se está dispersando hacia el sur, donde también hay caballitos de totora, aunque sea como en Pimentel, tan solo como atractivo turístico.



El autor observando los caballitos de totora con Athol Anderson en Pimentel



Embarcaciones (caballitos) de totora en un atardecer en Pimentel

Llegamos al hotel pasadas las siete y media de la noche, agotados nuevamente por los largos recorridos. No pudimos ni hacer el resumen del día por el cansancio.

Nuestro asistente Luis León nos acompañó hasta la mañana siguiente, porque sintiéndose enfermo, regresó a Guayaquil. Su viaje no fue en vano, manejó en parte de los recorridos, especialmente los nocturnos cuando el cansancio y estrés nos abrumaba. Él hizo dos importantes grabaciones: una interesante entrevista a Athol, Helene y Karen, realizada en la segunda tarde mientras tomábamos un café en frente a la playa de Santa Rosa, y otra al Dr. Elera al día siguiente, que guardamos en archivo.

Miércoles, 17 de setiembre de 2014

Salimos temprano del hotel para la cita a las 10:00 en el Museo de Sicán con el Dr. Carlos Elera Arévalo, rector del museo, y quien ha trabajado en este importante grupo de sitios arqueológicos desde poco después del inicio de las investigaciones del Dr. Izumi Shimada, en la década de 1970. Las instalaciones del museo son excelentes, el Dr. Elera nos dio una presentación, luego recorrimos los depósitos donde vimos una increíble

cantidad de conchas *Spondylus*, además de chaquiras de ese material. La exhibición pública es excelente, sin embargo, nos faltó tiempo para ir a alguno de los sitios cercanos al museo.



Athol Anderson, Helena Martinsson, el autor, Carlos Elera, director del Museo de Sicán, y Karen Stothert

La presentación del Dr. Elera fue muy interesante. Durante la conversación, se refirió al artículo “Mito y Migración Mixe” de Carmela López, publicado en “Migración y Cultura Popular”, el año 2012, en México. El mito mexicano se refiere a un pueblo que hubiera migrado de la región Chimú en Perú para asentarse en un sector de Oaxaca en 1294 de la era cristiana. El Dr. Elera también nos indicó que un Sr. Salazar habría publicado en un medio de comunicación en la década de 1960 detalles de una embarcación de madera de balsa que usaba velas, y que había sido encontrada en la Isla “Lobos de Tierra” por tal señor. Supuestamente tuvo intenciones de llevarla a un museo en Lima, pero los vestigios se habrían quedado en algún lugar del camino. El Dr. Elera nos ofreció enviarnos copia de tal publicación, y datos del Sr. Salazar para contactarlo. Le

enviaremos un correo a la dirección electrónica de la tarjeta que nos entregó, recordándole su ofrecimiento. El Dr. Elera nos dijo que las tres características sobresalientes de la gente Sicán (también conocidos como Lambayeque) fueron:

1. El dominio de un sistema de riego que les permitió buenas producciones agrícolas y crecimiento poblacional,

2. Desarrollo minero en base a los yacimientos de Batán Grande y otros adyacentes. Alrededor de este y otros sitios se encontraban numerosos talleres de fundición. El proceso está muy bien indicado en este y otros museos de la región, y

3. La interacción de los Sicán con otros pueblos, incluso lejanos como los de la costa de Ecuador y del Occidente de México. La distribución de las hachas monedas y otros objetos del cobre arsenical que explotaban los Sicán, es la principal prueba de esta interacción.



Fotografías de *Spondylus* y de armarios de piezas de cerámica en reserva del Museo de Sicán

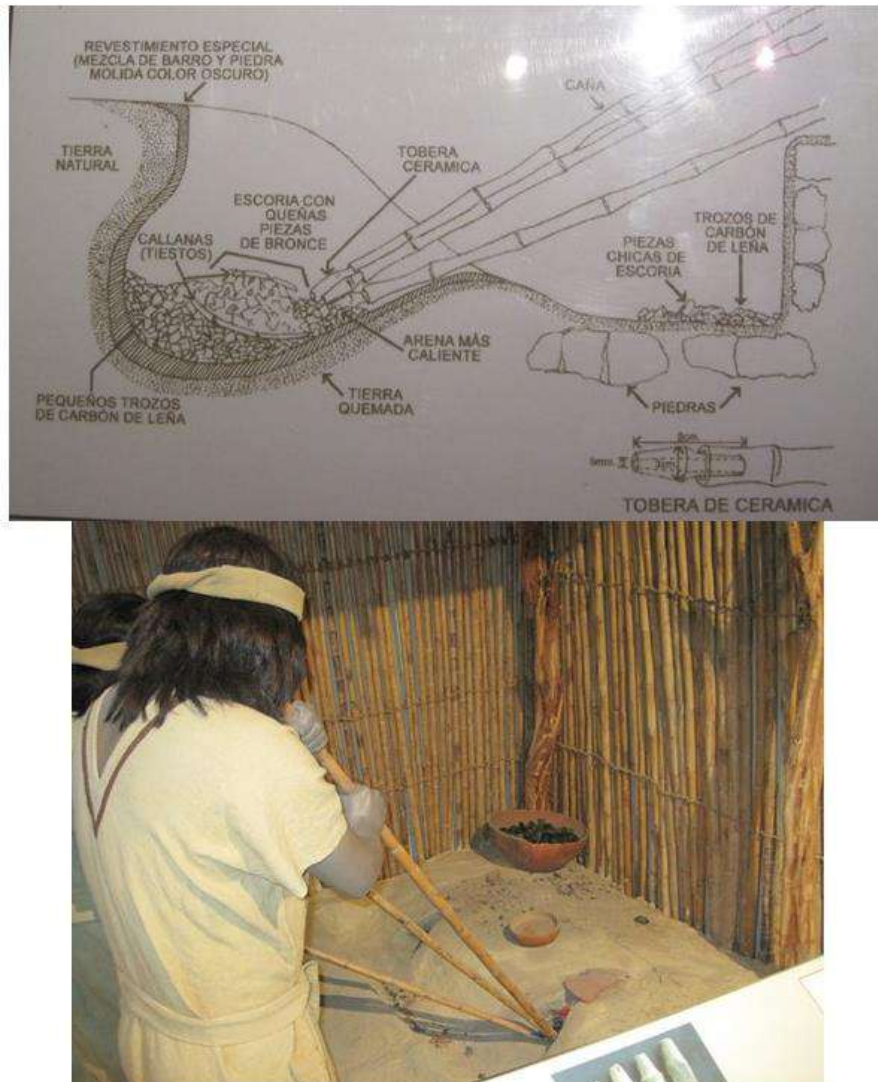


Imagen y fotografía de representación de un horno para fundir metales de la cultura Sicán

En la tienda del museo adquirí “Cultura Sicán” editado por Shimada y publicado por el Congreso de Perú en el 2014; interesante lectura que tenemos pendiente.

Del Museo de Sicán fuimos a almorzar en Lambayeque, y de ahí, visitamos el famoso museo “Las Tumbas Reales de Sipán”. Este es un museo muy vistoso, inaugurado en el 2002. Es un edificio peculiar porque asemeja una pirámide Moche, pero el contenido es extraordinario, comparable con el tesoro de la tumba egipcia de Tutankamon. Sipán es un sitio Moche, del primer milenio de esta era. En 1987 algunos pobladores huaquearon el sitio, y al ponerse en el mercado fabulosas piezas de metal, las autoridades se percataron del descubrimiento y actuaron para protegerlo, iniciando trabajos arqueológicos. En el libro “Sipán, Descubrimiento e Investigación”, el arqueólogo peruano Walter Alva, describe el entorno y los elementos encontrados en el entierro del

Señor de Sipán y otros dos importantes personajes de la época Moche. Sin duda, al visitar este museo podemos contemplar la grandeza de esa civilización que floreció en la costa norte de Perú durante varios siglos en el primer milenio.

Salimos de Lambayeque pasadas las cuatro de la tarde, y en el camino a Piura, entramos a la población de Morrope, donde se encuentra una de las primeras iglesias cristianas del Perú. Lo curioso es que está construida sobre un antiguo cementerio Chimú. Muy interesante, al costado de esta iglesia se encuentra una mucho más grande construida en el siglo XVII.



Vista interior y fachada de antigua Iglesia de Morrope, en el departamento de Lambayeque.

Como salimos de Morrope antes de las seis de la tarde, pudimos observar el magnífico paisaje del desierto de Sechura al atardecer. Llegamos al Hotel Los Portales, en la Plaza de Armas de Piura, pasadas las ocho de la noche.

Jueves, 18 de septiembre de 2014

Después del desayuno visitamos el Museo Municipal de Piura “Vicús”. Habíamos anunciado la visita de los importantes arqueólogos a primera hora de la mañana, por lo que fuimos muy bien recibidos por la autoridad del museo. Sin embargo, no pudimos ver las bodegas porque debíamos haber hecho solicitud con anterioridad. El Museo, está en un edificio redondo de varios pisos, y es regional de la provincia de Piura. Las principales exhibiciones son del sitio Vicús, cuyo origen se remonta al 500 A.C, y se encuentra a 50 km al este de Piura. Según Genaro Maza, en el pequeño libro sobre esa cultura que obtuvimos en el Museo, “para el arqueólogo Iván Amaro, el origen de la cultura Vicús hay que encontrarlo en las culturas vecinas ecuatorianas” (La cultura Vicús, p. 15). Con el estudio de la cerámica y su iconografía, se percibe un nexo de identidad casi total entre Vicús y Chorrera, según Amaro. La colección del Museo tiene una importante cantidad de objetos de oro, plata, cobre y otras aleaciones metálicas. La cultura Vicús habría tenido un periodo de influencia Moche, por eso se explicaría la abundancia de objetos metálicos. El museo presenta también colecciones de otros sitios y explica la forma de producción de cerámica y de orfebrería. Nos sorprendió la poca mención que se le da en este museo al sitio de Narihuala, una interesante pirámide al sur oeste de Piura, que visitamos anteriormente. Sin duda, los sitios arqueológicos de esta región no han sido tan estudiados como los de los departamentos de Libertad y Lambayeque. El museo exhibe cosas que se han salvado de huaqueros. Es un buen esfuerzo municipal para resaltar la riqueza arqueológica de una región que no ha sido estudiada en su totalidad.

En el camino a Guayaquil nos detuvimos para almorzar en Máncora, y llegamos al puerto ecuatoriano pasadas las ocho de la noche. Un viaje de más de ocho horas.

Los arqueólogos Anderson y Martinsson visitaron también la colección del MAAC acompañados por Karen, que yo había visto semanas atrás. Helena viajó de regreso a su país el día viernes, nosotros acompañamos a Athol al Museo de la Casa de la Cultura de Guayaquil, cuyas piezas están embodegadas. Muy interesante, aunque no pudimos ver todas las bodegas porque algunas habían sido fumigadas. También fuimos al Museo Presley Norton, que tiene una magnífica colección de cerámica. El viernes lo llevamos a ver una colección privada, de nuestros amigos Zeller, en la que Athol encontró una imagen

de un hombre en posición igual a la del hombre pájaro que existe en algunas islas de Polinesia Oriental. Le tomó algunas fotos y pidió autorización para usarlas.

Antes de terminar esta recolección del viaje a estos interesantes museos de Guayaquil y del norte de Perú, debo referirme, aunque sea, en resumen, sobre algunos interesantes comentarios de los arqueólogos visitantes sobre el proceso de población de Polinesia y el origen de su gente.

Es completamente aceptado que habitantes de la China actual poblaron Formosa (Taiwan) cerca de 5000 años atrás, Filipinas un par de milenios después, y sucesivamente las islas de la polinesia occidental. Las islas más al oriente, incluyendo Nueva Zelanda, Pascua y Hawai, solo fueron habitadas mil años atrás. Según el Dr. Anderson la idea de que polinesios hayan llegado a costas de Chile y sean antepasados de algunos pueblos del sur del Continente está descartada. Habría dificultad en esas travesías por corrientes marinas.

Lo que se estaría explorando, es la idea de que pueblos sudamericanos hubieran llegado, ocasionalmente, a islas del Pacífico Oriental. Cuando Thor Heyerdahl propuso la teoría de una migración en esa dirección a mediados del siglo pasado, en base a mitos que oyó en Polinesia: un tal Tiki habría llegado en balsas del Perú, él realizó después una intrépida expedición, y dedicó años de su vida sustentando esa tesis. Pocos ahora sostienen esa idea, pero una hipótesis similar ha tomado fuerza a raíz de que se comprobó, hace un par de años, que un tipo de camote (sweet potatoe) en algunas islas de Polinesia Oriental es de origen ecuatoriano. Esto pudiera indicar que navegantes sudamericanos, extraviados por algún percance, en viajes marítimos entre la costa de Ecuador, y Mesoamérica o el Perú, o por un simple afán de aventura hayan querido explorar el inmenso mar, llegando a islas polinesias con semillas de ese alimento. Hay que encontrar más indicios para sustentar esa tesis, y en ese es uno de los proyectos en el que trabaja Athol Anderson.

Benjamín Rosales Valenzuela

Guayaquil, septiembre del 2014