

Octubre 2006. N° 22

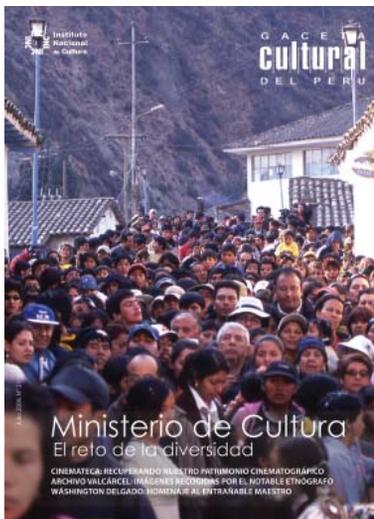
La navegación en el Perú una historia por contar

ICONOGRAFÍA MOCHE: LA ESCRITURA DE LOS DIOSES

DIQUE A FLOTE: EXPLORACIÓN SUBMARINA RESCATA ESTRUCTURA HUNDIDA EN 1866

SAN LORENZO: PROYECTO ARQUEOLÓGICO EN LA ISLA

ISABEL BARRETO: PRIMERA ALMIRANTE DE LA MAR OCEANO



Gaceta N° 21, julio de 2006.
Fotografía: Carlos Díaz

Editorial

**Dirección Nacional
del Instituto Nacional de Cultura**
Cecilia Bákula

**Dirección General
de Promoción y Difusión Cultural**
Carina Moreno

Edición
Enrique Hulerig

Redacción
Enrique Hulerig
Carina Moreno
Evelyn Núñez
Andrea Bettocchi

Diseño y diagramación
Carolina Fung

Fotografía
Walter Hupiu
Carlos Díaz
Heinz Plenge

Ilustraciones
Fredy Vivar

Agradecimientos
Dirección de Intereses Marítimos
de la Marina de Guerra del Perú
Capitán de navío Francisco Yábar
Capitán de fragata John Rodríguez Asti
Archivo Histórico de la Marina
de Guerra del Perú
Museo Naval
Contralmirante Fernando Cassaretto
Casa Grau
Doctor Jorge Ortiz Sotelo
Lic. Lorena Toledo
Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo
Alberto de Asin Romero
Fundación Proyecto Yavari
Teodoro Hampe Martínez
José Antonio Hudtwalker
Red Nacional de Librerías

Impresión: Gráfica Técnica S.R.L.
Depósito Legal: 2004-1045

DESARROLLAR UN REGISTRO pormenorizado de nuestro patrimonio cultural, tanto material como inmaterial, así como reorientar el Instituto Nacional de Cultura hacia estándares internacionales de eficiencia en la gestión, son apenas dos de las tareas que entendemos como parte de nuestro compromiso como miembros de la nueva administración.

Con la reciente recuperación del tocado moche se ha puesto sobre el tapete la imperiosa necesidad de establecer un registro del patrimonio cultural de la Nación, no solo como una forma de conocer la herencia que tenemos, sino como una eficaz estrategia de protección de las piezas, lo que probablemente ayude a impedir su comercialización en el mercado negro. Hace poco se comentaba que luego del tráfico de armas, es el tráfico de bienes culturales el que mueve mayor cantidad de dinero a nivel mundial.

Pero el tema de modernizar nuestra institución no solo debe ser visto como el paso necesario para concretar una administración eficiente, sino como el vehículo que propiciará la mejora de las comunicaciones tanto internas como con todos los gestores y actores de la cultura en el Perú, así como, lo más importante, entre la sede central del INC con todas y cada una de sus sedes regionales, en una búsqueda permanente por optimizar el trabajo de la nueva gestión.

Como sabemos, el INC es una megainstitución que debe justificar su existencia en tanto se muestre eficaz y rápida al momento de resolver situaciones con los diferentes sectores del Estado. Temas como vivienda, industria, salud, transporte, educación, le atañen directamente a nuestra institución, y debemos tener capacidad no solo para cooperar sino también coordinar acciones multidisciplinarias con todos los ámbitos del Ejecutivo, de cara, por supuesto, al desarrollo futuro del país.

Otra de las tareas urgentes de la nueva gestión es el cambio en la legislación, de manera que esta permita que la empresa privada pueda descontar impuestos directos a través del apoyo económico que brinde a las instituciones que promueven la cultura, así como también deducir tributos cuando efectúen donaciones a instituciones del Estado.

La tarea emprendida no es sencilla, pero un nuevo equipo de trabajo con ánimo de servicio y compromiso con el país, está decidido a hacerla realidad.

sumario



El nuevo rumbo del INC

En exclusiva, la Directora Nacional Cecilia Bákula Budge ofrece alcances sobre los próximos proyectos del INC, tras haber concretado varios acuerdos en Europa.

6

Iconografía moche: el mar como paso al más allá

Las pistas más antiguas para reconstruir la historia de nuestra navegación se encuentran en los ceramios moche, plenos de iconografía ceremonial. Arqueólogo Krystof Makowski arroja luces sobre esta peculiar narrativa.

10

Embarcaciones prehispánicas

A través de los siglos nuestras costas han visto navegar una amplia gama de embarcaciones, desde artesanales hasta sofisticadas, y sus técnicas de construcción se mantienen vigentes hasta hoy, como es el caso de los caballitos de totora.

12

Dique flotante a la vista

Importante hallazgo permite rescatar de las profundidades marinas la estructura naval más famosa del Mar de Grau y de la cual ya habíamos dado noticia en el número 20 de la Gaceta: el dique flotante hundido en 1866 en presencia de Ramón Castilla.

18

Piratas en el Callao

Novedosa perspectiva historiográfica revela que las incursiones en el Callao de los corsarios holandeses más famosos, Spilbergen y L'Hermitte, no fueron hechos aislados sino parte de la guerra de España contra diversas potencias europeas.

22

La primera mujer en cruzar el océano fue peruana

Si hay una figura de necesario rescate en nuestra historia marítima esa es doña Isabel Barreto, quien se hizo cargo de la expedición a las Islas Marquesas al morir el capitán Álvaro de Mendaña, su esposo.

25

El archivo del mar

Reportaje al Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú, uno de los recintos de mayor interés para la reconstrucción de nuestra historia naval.

26

Los modelos de la historia

Una visita al taller del modelista naval J.A. Bedoya, experto reconstructor de las embarcaciones de la Guerra del Pacífico, quien analiza al detalle planos de las naves y las reconstruye con precisión asombrosa.

30

Bodega y Quadra en Vancouver

El navegante más famoso de la historia colonial peruana fue el criollo Bodega y Quadra, habitual oficial en los viajes de descubrimiento más importantes de la navegación española del siglo XVIII.

32



especial:

Navegación en la Historia del Perú

DIRECTORA NACIONAL HABLÓ CON PERIODISTAS



Sebastián Catañeda

Doctora Cecilia Bákula presentó su programa al frente del INC en dinámico diálogo con la prensa.

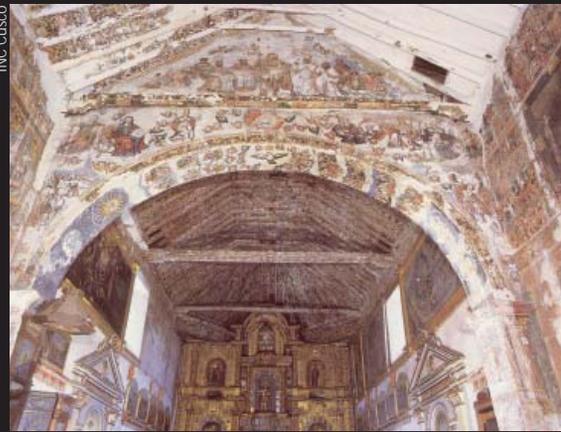
En medio de gran expectativa, el viernes 29 de setiembre último se realizó, en el Gran Salón Temporal del Museo de la Nación, el esperado desayuno de trabajo en que la Directora Nacional del INC, Cecilia Bákula Budge, se presentó ante periodistas de diversos medios de la capital. En dicha reunión, la doctora Bákula reseñó, en primer lugar, los lineamientos en política cultural que seguirá durante su gestión al frente del INC, en tanto descartó iniciar un juicio contra la Universidad de Yale por la posesión de las piezas que Hiram Bingham se llevó del Perú entre 1911 y 1916. Por otro lado, se mostró a favor de la creación de un Ministerio de Cultura. “No es un aumento de burocracia; el INC sería la entidad base del Ministerio”, afirmó. Durante el encuentro estuvo presente el Director del Museo de la Nación, Álvaro Roca Rey, quien, entre otros temas, explicó la situación de los elencos artísticos del INC.

ARTE DE HUARO AVANZA

El templo San Juan Bautista, ubicado en el distrito de Huaru, provincia de Quispicanchis, Cusco, luce renovado. A dos años de haberse iniciado el muy comentado Proyecto de Conservación y Restauración de las Obras de Arte, el INC puede por fin informar que se han logrado recuperar, íntegramente, 1.371 metros cuadrados de pintura mural, además de nueve retablos. Asimismo, se encuentran en proceso

de conservación 56 esculturas (25 concluidas) y 42 lienzos (29 concluidos). Este singular esfuerzo se debe a un convenio firmado entre el INC y la World Monuments Fund, acuerdo que finalizará el próximo año y que tiene por objetivo rescatar las obras del interior del templo, todas pertenecientes a los siglos XVII a XIX. El templo de Huaru fue declarado monumento histórico por el INC el 28 de diciembre de 1972.

INC Cusco



Espléndida pintura mural en bóveda del templo cusqueño.

HUACA LAS VENTANAS SE ALISTA PARA EL VERANO



Trabajos de canalización en huaca Las Ventanas a fin de retirar el agua que se acumula en el verano.

Museo Nacional Sicán

La búsqueda del turismo rural y la puesta en valor de los sitios arqueológicos motivaron una serie de acciones para proteger las estructuras de adobe y pinturas murales de la huaca Las Ventanas, en Ferreñafe, Lambayeque. De allí que el INC supervise los estudios de arquitectura, arqueología y topografía que se realizan en el lugar, con el objetivo de canalizar el agua que se acumula en los meses de verano. Estos trabajos se llevan a cabo gracias a la firma de un convenio entre cuatro instituciones: el INC, la municipalidad provincial de Ferreñafe, el Inreña y el Plan Copesco Nacional. Cabe destacar, por otro lado, que se trata de una tarea integral que pondrá en valor no solo Las Ventanas sino el Santuario Histórico Bosque de Pómac, uno de los lugares arqueológicos más importantes del núcleo Sicán, sostuvo el arqueólogo Carlos Elera, encargado del proyecto Las Ventanas.

TREN AL SUR

Luego de la exitosa Temporada Primavera 2006, el Ballet Nacional se va de gira por el sur. Desde el 4 de noviembre, durante una semana, el Ballet se presentará en los varios auditorios de la empresa Southern Perú, vale decir

en Toquepala, Cuajone e Ilo. Similares presentaciones se realizarán en el Teatro Municipal de la ciudad de Tacna. El programa se ha dividido en dos partes, que incluyen La Noche de Walpurgis, Raymonda,

Quitasueños, Bailando con George, Esclavo de Oro, Aguas Primaverales y Fractures. Paralelamente, el elenco se viene preparando para la esperada Temporada Final de Año, que rompe fuegos el 9 de diciembre.

Ballet Nacional



Elenco interpretando La noche de Walpurgis.



SIGUE BÚSQUEDA DE PIEZAS DE TEMPLO DE MACA

Si bien el pasado 5 de octubre la Policía Nacional encontró el 80% de las piezas robadas en el templo Santa Ana (Maca, Arequipa), aún falta recuperar cinco objetos. Ante ello, el INC invoca a la población y a las autoridades a que se sumen a la búsqueda de este invaluable patrimonio, el cual consta en el inventario que hizo la

Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI). Las piezas que aún siguen en manos de los traficantes son dos pinturas de caballete, una de Santo Tomás de Aquino y otra de la Virgen Dolorosa, ambas del siglo XVIII, también un badajo de bronce fundido del siglo XIX, una Biblia del año 1826, y una bolsa de corporales del siglo XVIII.

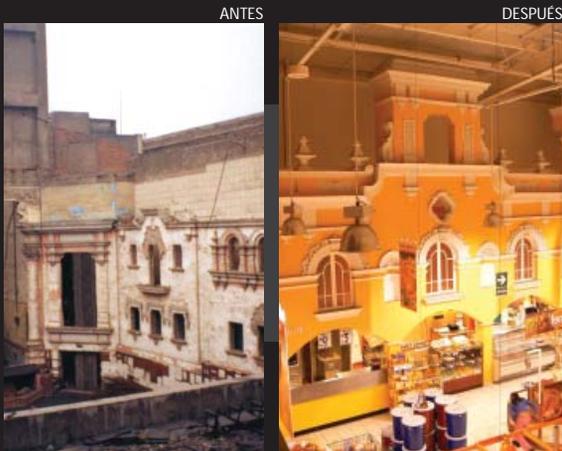
Momento en que autoridades y prensa realizan inventario de piezas recuperadas.

TOCADO MOCHE: EL MÁS VISITADO

Recuperado recientemente, el tocado Moche se lució en la exposición Tesoros Rescatados. La muestra permitió a los asistentes conocer esta singular máscara funeraria, con motivo de deidad felínica, que, según el arqueólogo Walter Alva, habría pertenecido a un alto gobernante moche. La pieza fue recuperada en agosto, en Londres, gracias a un trabajo coordinado entre INTERPOL, Cancillería y el INC.



RESTAURAN INMUEBLES CON AYUDA DE EMPRESA PRIVADA



Ex cine Perricholi del Rímac convertido en flamante tienda Wong.

No más edificaciones abandonadas que generen inseguridad en los antiguos distritos de Lima. El INC, en convenio con E. Wong e Hipermercados Metro, ejecuta la restauración de seis recintos que tienen la condición de monumento y otros que pertenecen a un Ambiente Urbano Monumental. Estos son el ex Mercado de Barranco, el ex cine Perricholi (Rímac), el ex cine Balta (Barranco), la Bajada Balta-Diagonal (Miraflores), el edificio Ex Tacna-

Colmena (Cercado de Lima) y la Plaza Unión (Cercado de Lima), espacios que, en algunos casos, se habían convertido en peligrosas guaridas de ladrones. El objetivo del acuerdo es recuperar estos lugares a través, si es preciso, de un uso comercial, condición que implica la mejora del entorno, recuperando las pistas, las fachadas de las viviendas aledañas, incrementando la iluminación e instalando señales de tránsito.

MOMIAS EN LA URBE

Dos muestras impactaron a los asistentes del Museo de la Nación durante los meses de setiembre y principios de octubre. Se trata de la exposición De vuelta a las raíces de la artista ítaloamericana Sharon Kopriva,

y Urbe & Arte, organizada por la Fundación Wiese. La tanática muestra de Kopriva dejó ver a Santo Toribio de Mogrovejo y a Santa Rosa de Lima convertidos en sendas momias. Por el contrario, la propuesta de Urbe & Arte fue

exhibir la transformación de Lima a través de la pintura, la escultura, el video, la fotografía, la arquitectura y la música, desde el año 1980 hasta el 2005. Dos importantes muestras que congregaron a concurrentes de distintas edades.

Muestra de la artista norteamericana Sharon Kopriva nos ofreció polémicas piezas de enorme valor.



Museo de la Nación

CECILIA BÁKULA, DIRECTORA GENERAL DEL INC:

“EL INC participa en casi todos los sectores del Estado”

► Carina Moreno Baca

Directora del Museo del BCR por más de veinte años, la historiadora Cecilia Bákula es, desde agosto, la nueva directora nacional del INC. A solo dos meses de iniciadas sus labores, establece balances y nos habla de los logros y expectativas de la nueva gestión.



*Pensé que me iba a enfrentar a la necesidad de poner en tela de juicio si el INC, como estaba, podía seguir existiendo. Y creo que sí puede seguir existiendo, aunque debe pasar por un nivel de modernización y racionalización; sostiene directora Bákula.

A casi dos meses de asumir el cargo, ¿qué diagnóstico ha establecido sobre la situación del INC?

Que no es solo una entidad vinculada a aspectos arqueológicos o artísticos sino que tiene participación en la gestión de casi todos los sectores del Estado. El INC es una megainstitución destinada a hacer cosas mucho más amplias en la gestión del patrimonio cultural. Pero para que sea una institución competitiva frente a la sociedad peruana y a sus pares en el mundo debe entrar a una etapa de modernidad en la gestión. Además de su sede central, el INC tiene una dependencia en cada región y, en todos los casos, la comunicación es complicada porque el INC aún no entra al siglo XXI de las comunicaciones. Hay que reforzar nuestra Web, tener una Intranet ágil, la posibilidad de usar el correo electró-

nico como forma de comunicación permanente a nivel nacional.

A partir de ello, ¿qué lineamientos tendrá su gestión?

No he cambiado mi compromiso respecto al registro del patrimonio cultural. Si no somos capaces de generar pautas para elaborarlo, daremos solo manotazos de ahogado en la defensa del patrimonio. Hay que resaltar que como firmantes en la UNESCO de la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial del 2003 tenemos un compromiso respecto a generar un registro que le permita a la población saber cuál es su expresión.

¿Hay un marco legal apropiado?

Debemos formular una propuesta legislativa mucho más moderna. La ley que tenemos es pésima y el reglamento

no la mejora. La modernización legislativa, desde mi punto de vista, pasa por promover una ley del mecenazgo que, de manera formal y transparente, nos permita, al INC, Iglesia, Museo de Arte, o los centros culturales, captar recursos y a la vez permitir que quien done no solo descargue un pequeño porcentaje de gastos sino que pueda descontar sus impuestos directos. Hablar de reducción de impuestos en el Perú es casi un pecado, pero tenemos que hacer que el legislador entienda que, aportando en cultura, se recupera eso que el Estado deja de tener en caja.

¿Qué percepción tenía del INC? ¿La ha cambiado?

Lo que he cambiado es mi sensación de que el Instituto no tenía norte. Pensé que me iba a enfrentar a la necesidad de poner en tela de juicio si el INC,

como estaba, podía seguir existiendo. Y creo que sí puede seguir existiendo, aunque debe pasar por un nivel de modernización y racionalización. El INC es una entidad fundamental, pero debe merecer ese calificativo. ¿Cómo? Con eficiencia, transparencia, rapidez.

¿Ya se puede hablar de logros en esta gestión?

Sí. Hemos reforzado la Dirección de Defensa del Patrimonio, a la vez de consolidar nuestra presencia en el Aeropuerto con gente nueva, más capacitada, a la que se le está dotando de identificación e indumentaria especial. Es importante que la gente que va a intervenir a nombre del Estado tenga una capacidad formal externa, además del conocimiento y el sustento para hacerlo. Por otro lado, se han relanzado las relaciones de Lima con las regiones.

¿Cómo encuentra la OSN?

La OSN era una dependencia que no quería sentirse parte del Instituto. Por ello hemos buscado una persona dedicada a tiempo completo a la orquesta: la directora Mina Maggiolo. Junto a Álvaro Roca-Rey, director de Fomento de las Artes, hemos logrado un entendimiento para que los músicos no nos vean como enemigos sino como parte de un todo del que ellos son parte fundamental; y han cambiado su actitud: se sienten identificados con el hecho de que yo asista a los conciertos, que el auditorio esté repleto, ya participan en eventos fuera del Instituto. También está avanzando el tema de la orquesta de cámara.

Ha tenido recientemente viajes al extranjero en busca de acuerdos. ¿A cuáles logró arribar?

Con Canadá, por ejemplo, hay dos cosas importantes, una es la voluntad de trabajar en archivos nacionales y la otra el deseo del gobierno canadiense de implementar con nosotros la oficina de registros, utilizando un software creado por ellos, 'Colecciones virtuales', que aquí en Perú utiliza el BCR. En Europa logré tres cosas: una es la presencia del INC en el Foro de Biarritz, que busca estrechar lazos culturales entre Europa y Latinoamérica, y en donde tomé contacto con Enrique

García, de la CAF, quien ha ofrecido apoyo para la orquesta juvenil, y Enrique Iglesias, que acaba de dejar el BID para asumir en Madrid el cargo de la secretaría general iberoamericana, y que también ha ofrecido su apoyo.

¿Qué otros acuerdos se consiguieron?

Un convenio firmado con el Ministerio de Bienes y Actividades Culturales de Italia para la asesoría en la creación del Ministerio de Cultura, porque Italia, que es una sociedad parecida al Perú en el tema de las regiones, ha creado este ministerio con muchísima eficiencia; ellos están dispuestos a conocer la realidad del Instituto y hacer un diagnóstico de cómo transformar el INC en un ministerio que involucre a la Biblioteca Nacional, al Conservatorio, al Archivo de la Nación. La propuesta es crear una entidad política con presencia en el Ejecutivo.

¿Se vio el tema de la gestión de sitios arqueológicos y el de la restauración y rehabilitación de bienes?

Hay el compromiso de una asesoría formal para el desarrollo de los planes de gestión de los sitios del patrimonio mundial. Tenemos que hacer planes urgentes en Chavín, Nasca y Chan Chan. Pero hay también el compromiso de Italia para facilitar que el INC pueda usar algo más de siete millones de euros para crear el Instituto Regional de Conservación y Restauración de Patrimonio Inmueble de América Latina, a través del canje de deuda por inversión. En el INC tenemos un área de restauración, pero atiende solo nuestras necesidades. La idea es generar un centro regional que pueda

dar servicios de capacitación, trabajo y asesoría al área andina. Necesitamos que Italia nos ayude a hacer la propuesta adecuada, además de construir la infraestructura. La contraparte nuestra será el aporte de los técnicos. Tuve, además, en Italia, una reunión del más alto nivel con la policía especializada en patrimonio cultural. Ellos están dispuestos a instruir al gobierno en la creación de un cuerpo policial vinculado al patrimonio cultural. Y es que no está dentro de las funciones del INC la custodia policial de los sitios.

¿Se vio otros temas?

Uno referido al cine. Si bien existe el CONACINE, el Estado debe tener más presencia en la producción. Los italianos se han comprometido a propiciar la creación de la Casa del Cine. También fui al Conservatorio Nacional de Santa Cecilia, donde se han comprometido a buscar el apoyo de un director que quiera evaluar la OSN. Me dio mucho orgullo explicarles que nuestros músicos son muy buenos, victoriosos en su lucha por el día a día, que pueden tocar desde música andina hasta al más exigente compositor extranjero.

El tema del patrimonio inmaterial recobra vigencia con CRESPIAL.

Vamos a hacer el lanzamiento formal el 22 de noviembre como parte del cumplimiento del Perú a este compromiso de promover las formas inmateriales de cultura. ¿Una máscara es material o inmaterial? Es material, pero es inmaterial su contenido. Revalorar el Perú significa no solo promoverlo sino volver a las fuentes. Cómo nacen las danzas, cómo nacen los mitos. ▲

"Hemos firmado un convenio con el Ministerio de Bienes y Actividades Culturales de Italia para la asesoría en la creación del Ministerio de Cultura", señala la historiadora.



Walter Hupliu

El mar como primera frontera

Tras pasar el estrecho de Gibraltar supuso para el mundo clásico lo que para el mundo contemporáneo que Colón haya puesto pie en costas americanas. La proeza, atribuida al ímpetu mercantil de las embarcaciones fenicias, aproximadamente en el año 650 a.C., destaca, más que por sus posibilidades astronómicas o navales, por el atrevimiento psicológico que para esos antiguos navegantes representaba superar, por vez primera, la tina mediterránea, esta vez hacia un Atlántico enorme que los teólogos medievales pronto convertirían en plano, por siglos.

Similares desafíos se vivían en las costas americanas, aún no descubiertas por Occidente, más precisamente en las peruanas, donde habitantes de los territorios costeros, aunque también aquellos del litoral del Títicaca y las riberas amazónicas, emprenden la construcción de diversos tipos de embarcaciones, cada una acorde a su medio, con el fin de hacerse a travesías rituales, primero, y comerciales, después, de las que no tenemos ninguna evidencia material, pero sí muchísima a nivel iconográfico, como sucede con los moche, también mucha a nivel cerámico, como muestran Lambayeque, Sicán, Chimú e Ichma, o mucha, asimismo, a nivel funerario, tal como evidencian las ofrendas encontradas en los entierros chiribayas, en el sur peruano.

En su reaparición, la Gaceta Cultural presenta, en su número correspondiente al mes de octubre, un especial monográfico diferente, la navegación en la historia del Perú, sin duda uno de los temas menos frecuentados por nuestra historiografía, posiblemente más atenta a cuestiones de tierra firme que oceánicas. Huelga decir, al respecto, que no pretendemos con este especial convertir la Gaceta en mensual histórico; de hecho continúa siendo la misma revista de difusión, promoción y defensa de los temas de nuestro patrimonio cultural, tanto material, inmaterial como también tecnológico, acervo este último que, al menos en este número tan pleno de navíos y embarcaciones, encuentra amplio registro. Cabe reconocer, sin embargo, que la fronteras entre la historia de la navegación y los temas de patrimonio cultural marítimo y naval son, en muchos casos, bastante difusas.

Realizar este especial fue complejo en cuanto a la elección de temas que enmarquen la idea de fondo, vale decir, el mar como agente socializador y globalizador, a la vez que espacio de comunicación e interacción de las civilizaciones



La historia de la navegación en el Perú tiene como hilo conductor continuo al caballito de totora, en plena vigencia en la costa norte del país y en el lago Títicaca.

andinas con el mundo. Menos complicada, en cambio, fue la convocatoria de colaboradores, ya que los especialistas en esta materia no pasan de cuatro o cinco, varios de ellos vinculados a la Marina de Guerra, institución que nos prestó valiosa colaboración y asesoría.

El especial busca cubrir un abanico temático y temporal relativamente amplio, que va desde los viajes rituales moche en la costa norte o las incursiones pesqueras chiribayas en la costa sur, hasta las venturas y desventuras de algunas embarcaciones peruanas del siglo XIX y XX, tal es el caso del viaje de circunnavegación de la fragata Amazonas, o el traslado pieza por pieza a través del altiplano de los buques gemelos Yavarí y Yapurá, uno de ellos hoy museo flotante.

Pero hay un detalle a resaltar en el presente número de la Gaceta Cultural y es que todos y cada uno de los temas del especial tienen vinculación con el criterio de sociedad global, el cual, creemos, corresponde de una u otra forma a todas las civilizaciones costeras que se hayan asentado en territorio andino, ya sean prehispánicas, coloniales o republicanas. Se da vuelta, incluso, al tema de los corsarios holandeses en el Callao, el cual se ve por primera vez bajo otra perspectiva: la del Perú como un escenario más de las guerras europeas, en este caso de la guerra hispano-holandesa.

Tres temas más de la Gaceta apuntalan la naturaleza globalizada de nuestra identidad: uno de ellos la travesía, en 1595, de la almiranta doña Isabel Barreto, importante no solo por su ejemplo de arrojo y liderazgo, sino por su capacidad para aplacar motines, resistir ataques nativos, vencer temporales, evadir enfermedades, y, aún así, devolver su nave al Callao desde las Filipinas; los otros grandes temas son el avistamiento de costas australianas efectuado por una nave zarpada del Callao en 1603, y el del descubrimiento de la isla de Vancouver por el navegante criollo Bodega y Quadra.

Líneas aparte merece el tema, ahora más real que legendario, de los viajes a la Polinesia de la flota del joven heredero al trono inca, Túpac Yupanqui, compuesta, se dice, por más de 150 balsas de palo y de totora, y que llega hasta las islas siguiendo la ruta de la Corriente Peruana, también llamada de Humboldt. El historiador José Antonio del Busto, haciendo un rastreo de las crónicas de Sarmiento de Gamboa y Cabello Valboa, establece, por primera vez, referencias concretas de estos viajes, verdadero punto de partida para reflexionar no solo sobre la real condición tecnológica y naval de los antiguos peruanos, sino la vocación misma del hombre prehispánico por abrir el océano y encontrar nuevas lógicas culturales y comerciales allende el mar; detalle de mentalidad distinto, sin duda, al que se nos plantea desde la escuela al reflexionar sobre nosotros mismos, es decir, el de las sociedades internistas, ideológicamente endogámicas.



Pescador chancay aventurándose al mar en embarcación artesanal.

Ciertas palabras de origen quechua, cuestión que corrobora el lingüista Rodolfo Cerrón Palomino, nos confirman el contacto de los integrantes de la flota inca con los pobladores de la Polinesia y es que, en efecto, algunos vocablos andinos han sobrevivido en aquellas islas: 'tupa' (señor) y 'kipona' (kipu, registro) parecen ser las principales. En resumen, una sociedad que comprendió las enormes posibilidades de ultramar a través de diferentes motivaciones, religiosas, culturales, rituales, comerciales, o de pesca. Iremos velas y navegaremos pues por las páginas de la Gaceta Cultural del Perú, detalles poco conocidos de nuestra historia nos esperan. **(Enrique Hulerig).** ▲

Las guerras hispano holandesas se prolongan en 1615 y 1624 a costas peruanas. Mapa de Lucas de Quirós, efectuado en 1624.



Orígenes rituales de la navegación en el Perú

Krzysztof Makowski
Arqueólogo
Pontificia Universidad Católica del Perú

La iconografía desplegada en los ceramios de las antiguas culturas de la Costa Norte ha demostrado que la tecnología de navegación alcanzó picos enormes de desarrollo. El siguiente texto plantea un novedoso acercamiento al registro iconográfico moche, revelando detalles poco conocidos de las civilizaciones del norte peruano.

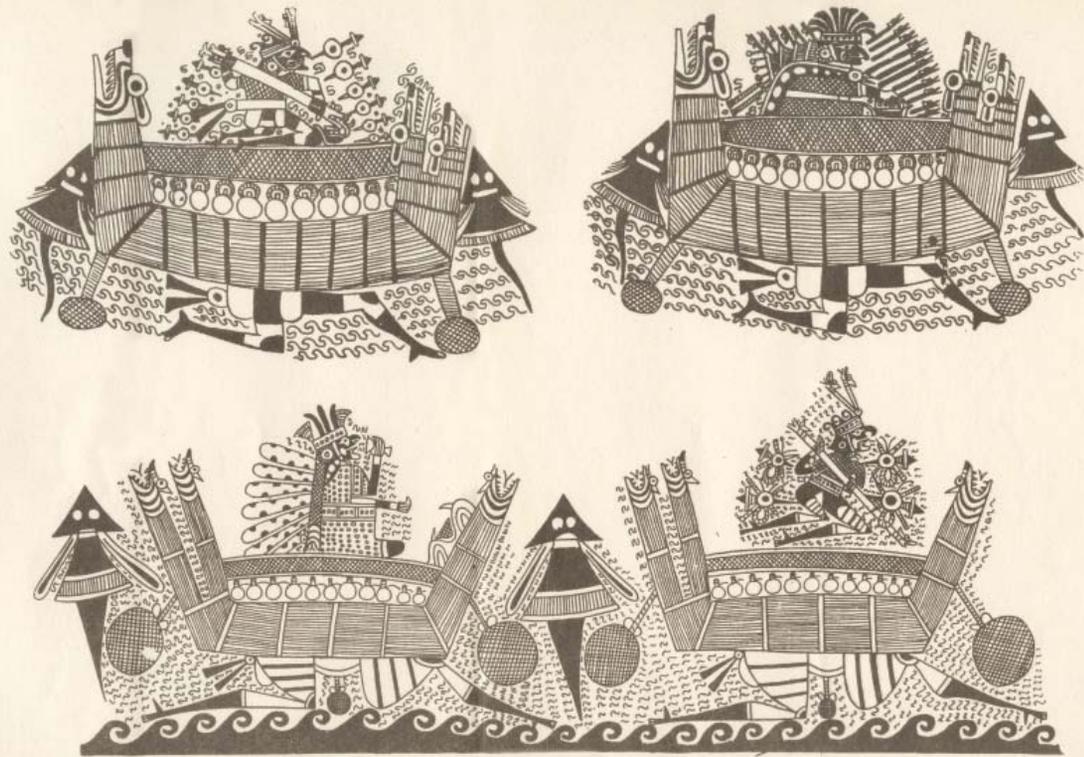
Poca duda cabe que la subsistencia y el desarrollo cultural en la costa del Perú fueron condicionados en buena parte por la explotación de abundantes recursos alimenticios marinos desde los inicios mismos del poblamiento del área centroandina. Para comprobarlo basta revisar las evidencias arqueológicas disponibles tanto en el norte (vg. Paijanense) como en el extremo sur del litoral. El análisis de los otolitos y de otras partes diagnósticas de esqueleto de peces, los que se conservaron en los contextos domésticos, demuestra, de manera inequívoca, que las técnicas de pesca con anzuelo en altamar, y el marisqueo de especies de moluscos que viven en aguas profundas, avanzan progresivamente desde el Periodo Arcaico. Este avance se da con el ritmo parecido a la domesticación de plantas de los camélidos.

No menos significativa es la llegada de las primeras importaciones de conchas de *Spondylus princeps* provenientes de las profundidades del mar tropical durante el tercer milenio a.C. En este contexto podría parecer inevitable que a lo largo de milenios de convivencia con el medio marino se forme un pueblo de temerarios navegantes, capaces de competir en cuanto a destreza con los de la Polinesia, o, por lo menos, con los hábiles constructores de balsas de la costa ecuatoriana.

En efecto, varios investigadores postularon la existencia de la navegación a larga distancia en los tiempos prehispánicos. La hipótesis mejor fundamentada y más conocida concierne al curacazgo de Chincha, uno de los señoríos de la costa que tuvo mayor relevancia política en el Tahuantinsuyu, debido a su excepcional riqueza. Esta hipótesis, respaldada por la autoridad de María Rostworowski, tiene su origen en un breve documento colonial que parece mencionar a los mercaderes navegantes indígenas. Debido a que las excavaciones desarrolladas durante varios años en los centros administrativos chincha no han proporcionado evidencias contundentes que respalden esta interpretación, en la última década se ha desatado una nutrida pero amistosa polémica entre historiadores del siglo XVI.

En la iconografía moche los caballos de totora poseen piernas y cabezas de dragones.





La iconografía moche revela la enorme fuerza sobrenatural del mar, plena de riquezas pero al mismo tiempo hostil, una frontera entre el mundo de los vivos y el más allá.

Susan Ramírez puso en duda la existencia del término 'mercader' en la fuente. Marco Curatola sugirió que la riqueza del señorío se debió en realidad a la explotación del guano en las cercanas islas del litoral chinchano. Anne Marie Hocquenghem ha puesto énfasis en las dificultades técnicas de navegación sobre balsas entre Perú y Ecuador. Debido a las bien conocidas características de las corrientes marinas, una embarcación debe contar con la vela latina y con una quilla móvil para poder avanzar contracorriente, si pretende no solo llegar a costas ecuatorianas sino también volver a Chíncha. Por ende, Hocquenghem sugirió que todo intercambio de conchas tropicales y, posteriormente, de cobre y bronce arsenical se había realizado por el camino de la costa que empalmaba en el alto Piura con otro, cuyo trazo recorría a través de la sierra de Ecuador.

Al margen de esta polémica cabe enfatizar que no se han registrado nunca representaciones ni tampoco vestigios de balsas de altamar en la costa peruana. Hay una razón para ello desde nuestro punto de vista. Las fuentes de la madera balsa estuvieron fuera de los límites políticos de los reinos y señoríos del Perú antes de la expansión inca, y como sabemos, las escasas especies arbóreas que crecen en la desértica costa no sirven para construir botes o balsas de altamar. Las representaciones de medios de transporte acuático en la iconografía moche y chimú se limitan a frágiles embarcaciones: caballitos de totora y, más raramente, pequeñas balsas unipersonales propulsadas por varios nadadores.

En contados casos, durante el Periodo Moche Tardío (fases IV y V), las imágenes pintadas en línea fina representaban embarcaciones de totora con cubierta lo suficientemente amplia, como para albergar a varias filas de cautivos, listos para sacrificio, y/o de cántaros preparados para llenarlos de sangre, y quizás de chicha. Hay una clara incongruencia entre la capacidad de bodega de las embarcaciones y el hecho que las propulsa solo un remero. Hay que poner en claro que las escenas se desarrollan en la dimensión del mito y

no registran, como podría parecer, escenas de la vida diaria. Los ocupantes sobre la cubierta tienen aspecto sobrenatural. Hay entre ellos una deidad femenina de la Luna, un dios del Mar rodeado de aves antropomorfas y un felino. Los caballitos de totora poseen piernas y cabezas de dragones.

Gracias al carácter narrativo de la iconografía moche se vislumbra la razón de la travesía: los guerreros vencidos en un combate ritual son conducidos en bote para sacrificarlos en las islas y ofrecer su sangre a los dioses. Los murciélagos, las arañas, los jaguares se encargan del sacrificio, mientras que los ocupantes divinos de las embarcaciones levantan a la boca una copa con la sangre, producto del sacrificio. Las armas arrebatadas a los vencidos en combate se almacenan en palacios-templos en el litoral. Los dioses satisfechos por la ofrenda permitían pescar y cazar lobos marinos en sus dominios. Lo deducimos de la frecuente asociación entre la escena de travesía ceremonial y la de la pesca o de la caza de lobos marinos. A juzgar por su decoración, que comprende escenas de combate, sacrificio, baile de sacerdotes y travesía nocturna del mar, así como imágenes de arañas-sacrificadoras, el templo de Cao (El Brujo) se convertía periódicamente, según toda probabilidad, en el escenario de estos ritos.

A pesar de que la leyenda dinástica de Lambayeque narra la llegada del cortejo de Naylamp en grandes balsas, no hay evidencias iconográficas ni materiales que prueben la construcción y el uso de tales embarcaciones en el Perú prehistórico. Como en el caso moche, el mar está presente en la decoración de espacios ceremoniales, de vestidos y de recipientes utilizados en el culto. En los periodos tardíos temas de pesca y paisajes marinos adornan las paredes de palacios convertidos en templos de culto funerario después de la muerte del gobernante. En resumen, las fuentes iconográficas de la Costa Norte dejan en claro que el mar fue considerado una fuerza sobrenatural poderosa y llena de riquezas pero hostil, una frontera entre el mundo de los vivos y el más allá. ▽



Naves nativas y españolas se mezclan en Paita. Nótese el uso de vela latina en la balsa peruana, prueba de que la navegación estaba alcanzando un alto grado de desarrollo al momento de la llegada de los españoles.

LAS EMBARCACIONES ANDINAS EN LA HISTORIA

Tecnología de exportación

En el Perú la elaboración de embarcaciones es una actividad tan antigua como la aparición del hombre mismo, con un desarrollo que puede jactarse, además, de una evidente autonomía tecnológica que hasta hoy se mantiene en muchas localidades de nuestras costas, como de hecho lo comprueban los caballos de totora en el norte y en el Titicaca.

► Jorge Ortiz Sotelo
Historiador

Balsa de totora en el Titicaca según grabado de la época. Obsérvese el puente de balsas de totora.



A fines de 1526 o principios del siguiente año el bergantín de Bartolomé Ruiz se topó con una embarcación aborígen del tamaño de su propia nave frente a una punta que denominó Galera. Era una balsa de palos que portaba al menos dos mástiles con aparejo latino y velas de algodón, en la que iban unas veinte personas. La balsa tenía una superestructura y llevaba una cantidad considerable de mullu y otras mercancías. Se trataba de la embarcación más compleja del continente americano.

¿Cómo se había llegado a desarrollar esa tecnología en el área andina? Tal como sucedió en otros espacios las embarcaciones andinas debieron tener su génesis en elementos que ayudaban a flotar para cruzar cursos de agua, como los hatos de calabaza, que continuaron siendo utilizados para cruzar el río Santa al menos hasta el siglo XVIII. El siguiente paso en la evolución de las embarcaciones debió producirse, de manera separada, en los ríos amazónicos y en el litoral del Pacífico. En los primeros, donde había abundancia de madera, debieron emplearse tempranamente la balsa de palo y eventualmente el bote. En la costa la situación fue distinta.

El área andina tiene dos ámbitos costeros diferenciados: la parte tropical, que se extiende de Tumbes al norte; y la parte árida, que va desde Piura hasta los inicios del valle central chileno. La costa árida es relativamente baja hasta Ica, a partir de donde hay más presencia de acantilados. Esta configuración marcó la relación del hombre andino con el mar, generándole retos particulares que fueron resueltos con materiales disponibles localmente. Fue así que surgieron tres tipos de respuesta: las balsas de totora, a lo

largo de la costa árida; la balsa de piel de lobos, en la parte sur de la misma; y la balsa de palos, en la costa tropical y de manera limitada en la zona árida. Estas respuestas no fueron simultáneas y todo parece indicar que evolucionaron de manera separada. Veamos pues cada una de ellas.

La información más antigua sobre balsas de cuero corresponde a reportes del siglo XVI, evidenciando un uso relativamente extendido por parte de los pescadores. Continuó en uso entre Ica y Valparaíso hasta el siglo XX, siendo los últimos en emplearla algunos pescadores de Coquimbo. Estaba formada por dos flotadores hechos con cuero de lobo, cosida con los intestinos del mismo animal y sellada con su grasa. Ambos flotadores eran amarrados entre sí y se colocaba encima una pequeña plataforma sobre la cual iban uno o dos pescadores que se impulsaban con paletas.

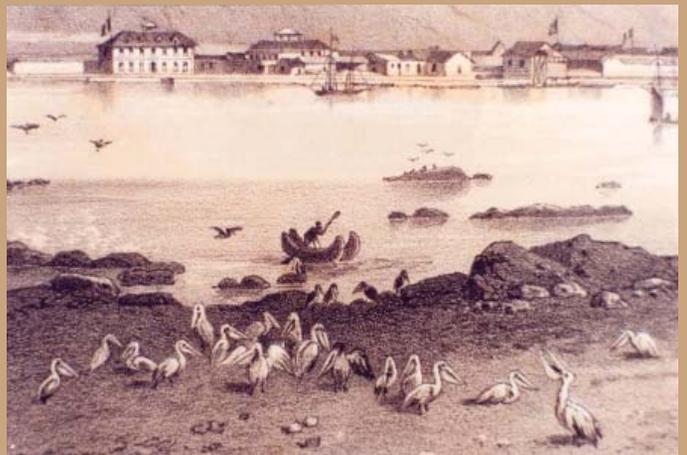
La balsa de totora también debió surgir en aguas interiores, posiblemente en lagos o lagunas, habiendo sobrevivido en el lago Titicaca, donde llegó a tener un porte relativamente significativo y a portar una vela elaborada también de totora. En la costa, los moche (s. I al VII d.C.) nos han dejado testimonios de balsas relativamente grandes, con una especie de cubierta o unión entre sus extremos, debajo de la cual van prisioneros y carga. Tales embarcaciones tenían siglos de evolución desde formas más elementales; sin embargo, al arribo europeo ya habían desaparecido, y solo subsistían las pequeñas balsas de totora empleadas para faenas de pesca aún en nuestros días. ¿Qué había sucedido?

La única respuesta posible es que ese tipo de embarcación había sido reemplazada por otra más eficaz, la balsa de palo proveniente de la costa tropical. La balsa de palos que encontraron los españoles a su arribo a estas tierras, estaba formada por varios grandes troncos de palo balsa, unidos fuertemente mediante fibras vegetales, con uno o dos mástiles con arboladura latina, que, eventualmente, cambiaron a uno con vela cuadrada. Durante el periodo colonial se reportaron balsas capaces de transportar más de sesenta toneladas, navegando entre Panamá y Chíncha. La vela era una importante innovación tecnológica, pero mucho mayor fue su sistema de gobierno, formado por pares de planchas que se sumergían entre los troncos, permitiéndole controlar la deriva y dar bordadas para aprovechar mejor el viento. Ello explica la presencia de restos cerámicos moche y chíncha en las islas guaneras del litoral peruano, y de algunas culturas del litoral norandino en las islas Galápagos, siendo la única embarcación capaz de hacer viable el viaje ultramarino emprendido por Túpac Yupanqui. Este sistema de gobierno fue observado por los marinos de la expedición de Speilbergen (1615), adaptándolo a las barcas holandesas para dar origen a la orza o quilla variable, empleada actualmente como elemento contribuyente a la estabilidad en los veleros deportivos.

La balsa de palos continuó siendo empleada por los pescadores en el litoral norte hasta principios del siglo XX. Si bien su utilización en cabotaje cesó a mediados del siglo XIX, subsistió en algunos puertos para facilitar la descarga de los buques que arribaban. Hoy en día se sigue empleando, en una versión más pequeña, en algunas caletas del norte peruano. ▽



Caballitos de totora en Pimentel, Lambayeque.



Balsa de piel de lobo cerca de la playa frente al puerto de Iquique en su periodo peruano, según grabado de Paz Soldán.

Impresionante fotografía del alemán Brüning de una balsa de palo en el norte peruano, donde puede contrastarse la diferencia de tamaño entre el velamen y el pescador.



Chiribayas: navegantes del sur andino

Muchos de los entierros chiribayas revelan una alta cultura en una diversidad de materias, entre ellas su muy particular relación con el mar, su mayor espacio económico. En Ilo, el Centro Mallqui nos muestra el perfil marítimo de esta aún poco estudiada cultura de nuestra costa sur.



Balsa chiribaya simple, con cierta curvatura para facilitar su deslizamiento. Notese que el palo central es más largo que los laterales y todos van amarrados por hendiduras en la madera.

Si bien la costa norte peruana fue escenario del desarrollo de algunas grandes culturas, en la zona sur se asentaron varios grupos fuertemente vinculados a las actividades marítimas, empleando para ello, esencialmente, la balsa de cuero. Uno de estos grupos fue la cultura Chiribaya, desarrollada en la zona de Ilo entre los siglos XI y XV. El Centro Mallqui, ubicado en dicha zona, ha logrado reunir una importante colección de objetos chiribayas, entre los cuales destacan 121 ofrendas de enterramiento representando 119 embarcaciones, remos de doble pala y elementos de pesca y de caza de grandes animales marinos, así como fragmentos de redes e incluso anclas de piedra. Al analizar estos objetos encontramos que se estaba produciendo un interesante proceso tecnológico: la transformación de balsas a botes.

Balsa compleja. Los palos laterales forman una sección curva; y presentan hendiduras en las que se insertan planchas de madera que elevan los costados de la embarcación, así como la parte delantera y posterior de la balsa.



De los 119 modelos de embarcaciones, 88 representan balsas de palo, todas ellas de tres troncos, pudiendo ser divididos en dos tipos básicos: a) simples y b) complejos. En el primer caso, los troncos han sido trabajados de modo de presentar una sección transversal esencialmente cuadrada, dándole cierta curvatura a la parte inferior. Longitudinalmente también se les ha curvado para facilitar su deslizamiento tanto por la arena como en el agua. El palo central es más largo que los laterales y todos van amarrados con tiras de cuero que pasan por hendiduras labradas en la madera. La superficie de la balsa tiene varias franjas rojas que han sido pintadas luego de unir los palos que la forman.

En las balsas complejas, por otro lado, los palos laterales sufren una modificación en su sección, de modo que se va alejando de la forma rectangular para inclinarse hacia el palo central para finalmente formar una sección general que tiende a hacerse curva. El conjunto de los tres palos básicos tiene otra variación, pues la curvatura longitudinal se generaliza elevando la parte delantera de la balsa. Los palos laterales presentan hendiduras longitudinales en las cuales se insertan planchas de madera que elevan los costados de la embarcación. En la parte delantera y posterior del cuerpo de la balsa —antes que el tronco central



En los arpones chiribayas era común el uso de lanzaderas, como puede notarse en la parte final del mango.

se proyecte— van otras dos planchas de madera que se colocan en forma transversal, creando así una especie de caja en la cual iba el pescador y sus aparejos de pesca y/o caza. Ambas planchas tienen orificios que permiten que se amarren al cuerpo de la balsa y entre ellas.

Pero lo más significativo de la colección es un modelo de bote, de 48.5 cms. de largo, 18.4 de ancho y 8 de alto, labrado en una sola pieza de madera, mostrando claramente una ancha proa y una popa que sobresalen de la caja que forma el cuerpo del bote. La parte inferior presenta suaves curvaturas tanto transversales como longitudinales, dándole una adecuada forma hidrodinámica.

Sin duda, algo importante estaba sucediendo en Ilo en cuanto a la evolución de las embarcaciones al momento del arribo europeo. Y es que los chiribayas no solo fueron pescadores, sino también de cazadores de grandes animales marinos, como lo muestran los numerosos modelos de arpones encontrados. Se trataba, evidentemente, de un pueblo que encontró múltiples soluciones a los retos que se le presentaban. **(Jorge Ortiz Sotelo).** ▲



El peruano del Tangaroa

Sin timón, motor ni remos, aunque sí GPS, paneles solares e Internet, la Tangaroa, embarcación construida en el SIMA con madera balsa ecuatoriana y totora de Puno, llega a puertos polinesios tras haber seguido durante tres meses las corrientes. Con cuatro noruegos, un sueco y un peruano, la nave zarpa del Callao el 28 de abril y llega a Papeete, Tahití, el 30 de julio. Roberto Sala, teniente primero (r) de la Marina de Guerra, fue el único peruano a bordo de esta balsa.



Momento preciso en que la balsa zarpa en búsqueda de la corriente Peruana.

madera balsa insertas en el centro de la nave a modo de timón. Tuvimos que aprender a maniobrarlas, pues al principio se movía una y todo daba vueltas, la vela se iba contra el viento y terminábamos siguiendo un rumbo inverso al trazado.

¿Cuál era la rutina a bordo?

Cumplimos guardias de tres horas cada uno, mirando el compás y maniobrando las 'waras'. Luego jugábamos cartas, escribíamos, leíamos, pescábamos o conversábamos. También cocinamos por turnos: raviolos, carne de reno, chuño, que fue la sensación, pescado, sobre todo perico. Llevamos 79 bidones de agua dulce que felizmente sobró. Además, la caseta era de bambú y dentro se dormía sobre una estera de totora. Nos bañábamos en el mar, atados con una soga a la embarcación. Casi todos éramos ingenieros, si faltaba algo, ahí mismo se construía. Manteníamos enlace permanente con Noruega.

¿Qué es lo que más le impactó del escenario?

Que el mar es increíblemente azul y el cielo despejado apenas termina la corriente de Humboldt.

¿Cuál fue el momento de mayor impacto?

La llegada. Fue emocionante ver aparecer decenas de canoas para darnos la bienvenida. Al tocar tierra nos esperaba el vicepresidente y miles de personas con una gran pachamanca de tortuga.

¿Y el más peligroso?

Las tormentas con olas de seis a ocho metros que estremecían toda la estructura. También al llegar, cuando casi nos destrozamos contra unos arrecifes donde la corriente nos empujaba con fuerza.

¿Qué opinión le merecen los métodos de navegación de los antiguos peruanos?

Yo me encargué de la navegación por estrellas y a raíz de ello pensaba en el gran reto que tuvieron esos navegantes de antaño. ¿Cómo llegaron a la Polinesia? Probablemente alguien salió a pescar y la corriente hizo el resto. En ese marco, la expedición de Túpac Yupanqui, llevando agua y comida, habría sido posible, y demostraría que los antiguos peruanos aprendieron a navegar mucho antes que llegaron los españoles. (Lewis Mejía). ▲

¿Cómo se vincula al proyecto Tangaroa?

El historiador Francisco Yábar me invitó a participar en el proceso de selección del único tripulante peruano. Como estoy calificado en ingeniería naval y conozco de velerismo y supervivencia, no hubo inconveniente en incorporarme al equipo y trabajar desde la construcción de la embarcación.

¿Cuáles fueron las principales dificultades antes de zarpar?

Hallar materiales que hoy casi no existen, como sogas de fibra natural —ahora son de nylon—, o lamparines de parafina líquida. La vela fue hecha de algodón en un taller de réplicas vikingas. En contraparte, dispusimos de lo más moderno, como un navegador por GPS, teléfono e Internet satelital, paneles solares, generadores de viento, radiobalizas y unos novedosos trajes térmicos para sobrevivir en aguas heladas.

¿Qué técnicas de los antiguos navegantes peruanos se utilizó?

Para mí fue un descubrimiento el uso de las 'waras', que son unas tablas de

Antes de zarpar, teniente Sala muestra la Tangaroa.



La vuelta al mundo en 308 días

Rasgo fundamental de nuestra navegación son los viajes ultramarinos a grandes distancias. Entre ellos, el viaje de circunnavegación que entre 1856 y 1858 realizó la fragata Amazonas ha significado una de las páginas más dramáticas en la historia de las embarcaciones nacionales.

▶ Alicia Castañeda Martos
Historiadora



Oleo de la fragata Amazonas en el Museo Naval.

Construida en los astilleros de Money Wigram e hijos en Blackwall, Londres, la fragata Amazonas se incorpora a la escuadra peruana en enero de 1853. Según su diseño desplazaba 1.500 toneladas y contaba con 34 piezas de artillería. Su máquina, de 300 caballos, fue construida por la prestigiosa firma de William Penn e Hijos. Poco tiempo después, sin embargo, se presentaron problemas y tuvo que ser sometida a reparaciones provisionales. En 1856 se hizo necesario renovar su carena, además de un cambio de cobre del casco. Estos trabajos requerían de un dique, que no existía en este lado del Pacífico, por lo que se decidió enviarla a Cantón, China, quizá por el temor de que el casco no resistiese el cruce del Estrecho de Magallanes, de aguas difíciles.

La circunstancia de un viaje prolongado fue considerada una magnífica oportunidad para entrenar a los guardiamarinas en las prácticas propias de su profesión, por lo que se embarcaron 17 de ellos. El zarpe se produjo el 25 de octubre de 1856, al

mando del capitán de navío José Boterín Becerra, natural del Callao. El viaje hasta Hong Kong no presentó mayores inconvenientes, arribando a dicho puerto el 24 de diciembre de ese mismo año. Sin embargo, China se hallaba convulsionada: los chinos se habían rebelado contra la presencia extranjera, quemando Cantón y Wampoa, que era la isla donde los europeos habían construido una factoría de relativa importancia. Boterín tomó la decisión de partir hacia Calcuta, India, puerto al que arribaron en febrero de 1857.

Calcuta era un puerto importante con intenso tráfico comercial, pero su clima era húmedo y malsano debido a la proximidad de numerosos pantanos, por lo que las enfermedades, sobre todo cólera y peste bubónica, eran endémicas. De allí que 38 miembros de la dotación fallecieron, entre ellos el cirujano Juan Esquivel y el guardiamarina Heriberto de la Torre Ugarte. Al término de la carena, se recibieron instrucciones para completar las reparaciones en Londres. Por tal razón dejaron Calcuta el 28 de abril de 1857. Tomaron la ruta del Cabo de Buena Esperanza y recalaron en la isla de Santa Elena para hacer víveres y carbón.

Arribaron a Londres en agosto e iniciaron las reparaciones en su astillero de origen. Pero al igual que en el momento de su construcción, los problemas políticos en el Perú hicie-

ron que se apresuraran los trabajos y que finalmente quedarán inconclusos. La fragata Apurímac y otros buques de la escuadra se habían sublevado a favor de Vivanco, en contra de Castilla, y entonces Boterín es destituido, pues Castilla desconfiaba de su lealtad, siendo reemplazado por el segundo, el capitán de corbeta Francisco Sanz.

Ya bajo el mando de Sanz, la Amazonas zarpa de Londres el 16 de enero de 1858, arribando a Río de Janeiro el 7 de marzo. Cruzaron el Estrecho de Magallanes, tocaron en Talcahuano, Arica y arribaron al Callao el 28 de mayo de 1858.

El propósito del viaje se había cumplido cabalmente, habiéndose logrado las principales reparaciones, tanto en el casco como en la máquina, además de la invalorable escuela de mar de 42.000 millas en 308 días de navegación. Los problemas, empero, habían persistido a lo largo del periplo, ya que 67 miembros de la dotación habían fallecido, otros tantos quedaron enfermos y otros desertaron. Tales hechos no deben llamar a escándalo, ya que constituían los niveles usuales en navegaciones tan largas.

La memoria de esta fragata perduraría largos años después de su desaparición en las aguas del canal de Abtao, en 1866, especialmente en el recuerdo y la habilidad marinera de los que la dotaron en su prolongado y memorable viaje de circunnavegación. ▲



Uno de los pocos retratos del capitán de navío José Boterín, comandante de la fragata Amazonas.

Rutas en el mar

Cosmógrafos y expedicionarios han sido artífices de esas joyas cartográficas llamadas derroteros, es decir, registros de la costa vistos desde la embarcación, con información pormenorizada de caminos, poblaciones y distancias. Se conservan muchos de ellos en el Archivo histórico de la Marina y la Biblioteca Nacional.

Desde que los pilotos españoles comenzaron a navegar en el Pacífico sudamericano, llevaron a cabo diversas observaciones sobre la costa, corrientes y vientos, anotándolas en los libros de ruta, también denominados derroteros, que muchas veces incluían representaciones gráficas de las zonas descritas. Reuniendo ese tipo de información, los cosmógrafos mayores del Perú llevaron a cabo una importante labor de sistematización que se tradujo tanto en derroteros como en cartas de toda la costa oeste americana.

Así, hacia 1660 el cosmógrafo mayor Francisco Ruiz Lozano (1607-1677) había elaborado un derrotero desde el Cabo de Hornos hasta California, el cual sirvió de base a uno que se encuentra en el Museo Naval de Madrid. Otro derrotero peruano temprano fue el que piratas ingleses tomaron de la nave Rosario el 29 de julio de 1681, siendo traducido al inglés casi de inmediato, forma en la que se conserva en la Biblioteca Británica, bajo el nombre de William Hack.

Algo más de suerte tuvieron algunos mapas de Lucas de Quirós, el primer cosmógrafo mayor del Perú, que lograron sobrevivir al paso de los años en repositorios españoles. Entre ellos destaca la magnífica Descripción del Puerto del Callao de la Ciudad de



El famoso derrotero inglés de William Dampier, elaborado en 1703.

los Reyes de las provincias del Piru, donde se puede ver al Callao durante el bloqueo del almirante holandés Jacques Clerk L'Hermite, en 1624.

En nuestro país se conservan dos derroteros coloniales, uno en el Archivo Histórico de Marina y otro en la Biblioteca Nacional. El más antiguo perteneció a la expedición de William Dampier (1703-1704), que representa y describe, en inglés, en 58 fojas, las costas americanas desde Acapulco hasta el Río de la Plata. El otro derrotero fue elaborado en el Callao, en 1730, por el capitán Pedro Hurtado de Mendoza, en 147 folios, y representa y describe la costa desde California hasta el Estrecho de Magallanes.

A partir de 1792 el piloto Andrés Baleato, primer maestro de la recién establecida Academia Real de Náutica de Lima, llevó a cabo una importante labor cartográfica. Sus obras más conocidas constituyen la llamada serie de las intendencias, que incluyen dos Cartas Generales del Perú (1792 y 1796), así como seis mapas de las intendencias. Algunas de estas cartas se conservan en el Perú y varias han sido empleadas en la defensa de temas limítrofes.

Buena parte del rico patrimonio cartográfico colonial se perdió en 1834, cuando el Depósito Hidrográfico fue destruido en el marco de la guerra civil de enero de ese año. Por otro lado, el ámbito marítimo peruano, que había abarcado toda la Costa Oeste americana, se vio reducido drásticamente por las nuevas soberanías existentes. Lo que entonces había que explorar era la Amazonía, siendo fruto de ello un mapa de los ríos Huilcamayo y Ucayali elaborado en 1846 por el capitán de fragata Francisco Carrasco. Dos décadas más tarde, el teniente segundo Eduardo Raygada elaboró el primer derrotero fluvial de nuestra Amazonía, desde Nauta hasta el Mayro, el mismo que se conserva en el Museo Raymondí.

Por otro lado, en 1863, apareció el primer derrotero peruano impreso. Elaborado por el teniente primero Aurelio García y García, a diferencia de los documentos coloniales, incluía muy poca cartografía. En esa misma línea se mantuvieron los derroteros de Rosendo Melo (1906) y Germán Stiglich (1918), así como los que posteriormente continuó publicando la Armada Peruana. **(Jorge Ortíz Sotelo).** ▲

PROYECTO DE ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN LA ISLA SAN LORENZO ANUNCIA EXITOSO DESCUBRIMIENTO

El dique flotante asoma de nuevo

Las anémonas han cubierto las cuadernas del dique flotante, como constata uno de los miembros del equipo, quien lleva una regla para efectuar el registro.

▶ Rolín Acuña Zevallos
Buzo certificado CMAS

Al inicio de setiembre concluyeron los trabajos de campo del proyecto de arqueología subacuática en la Caleta Paraíso de la Isla San Lorenzo. En efecto, el pequeño equipo de profesionales, arqueólogos y buzos técnicos, encabezados por Vicente Cortez Billet, de la Dirección de Arqueología del INC, terminaron entusiasmados los trabajos de búsqueda del Dique Flotante que se hundiera en 1860, y cuya trágica historia fuera reseñada en el número 20 de la Gaceta Cultural del Perú.

Contando como siempre con el valioso apoyo logístico y técnico de la Marina de Guerra del Perú y del Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático - IDPCS, los trabajos se desarrollaron sin incidentes y, progresivamente, se llegó a un óptimo nivel. A decir del arqueólogo José Antonio Hudtwalcker, miembro del equipo, estos trabajos son una continuación del proyecto de arqueología terrestre en la Isla San Lorenzo, que desarrolla la Marina de Guerra del Perú desde 1995.

El primer paso en nuestro objetivo fue encontrar el *pecio*, es decir, la estructura hundida, teniendo como referencia diversas fuentes y archivos históricos, así como la ubicación real del antiguo muelle del siglo XIX. Luego se desarrolló la búsqueda por zonas y, finalmente, cuando se encontró el sitio específico del hundimiento del dique, se procedió a marcar las coordenadas con la ayuda del Siste-

ma de Posicionamiento Global (GPS), para posteriormente realizar el registro, vale decir, reconocer las medidas, características y formas de cada uno de los componentes del *pecio*. Ésta es la labor más importante de todo el proyecto. El registro, de hecho, permitió ubicar las máquinas, las cuadernas (verdaderas 'costillas' de la embarcación) y la enorme plataforma, diseñada para recibir barcos de gran calado, que se extendía por más de 90 metros en dirección Sureste-Noroeste, a 14-16 metros de profundidad.

La fuerte corriente (Sur-Norte) también causó dificultades, tanto para la aproximación en superficie como para el registro en sí, agotando

Director del proyecto realizando el registro del dique. Nótese la tabla de plástico donde realiza sus apuntes, especial para faenas de este tipo.



rápidamente a los buzos. Sin embargo, para el arqueólogo Piero Guarisco Canseco, miembro del equipo, lo peor fue la falta de visibilidad: “Había momentos en los que no se podía ver ni a centímetros de distancia; la mejor hora para la inmersión era alrededor de las 9 a.m., en donde todavía el limo del fondo no está levantado por la marea alta”.

Por otro lado, el estado del mar provocó demoras en el cronograma de actividades: durante casi todo mayo y junio, un excepcionalmente mal tiempo impidió realizar inmersiones, siendo dedicado este período a recabar más información histórica sobre el dique y a reconocer dos barcos hundidos ubicados en la misma orilla de la isla.

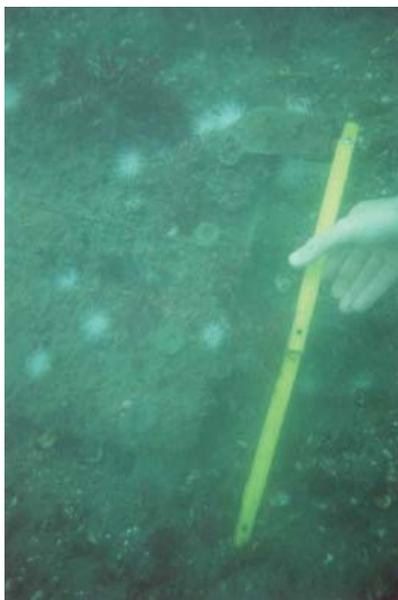
El último día de los trabajos el equipo realizó un sencillo pero significativo homenaje a los muertos del dique, dejando en el lugar del naufragio una pequeña guirnalda de flores y plantas de la isla; se guardó, además, un sentido minuto de silencio por su descanso eterno.

Para Cortez Billet la conclusión de esta primera etapa abre grandes perspectivas para el futuro de la arqueología subacuática en el Perú: “Hemos aprendido muchísimo, desde métodos de ubicación del *pecio*, hasta formas de registro, la lucha contra las mareas, formas más eficientes de organizar la logística, etcétera. Se trata de un trabajo complejo e interdisci-

plinario que esperamos poder desarrollar cada vez mejor.”

El equipo considera esta etapa apenas la primera de muchas a fin de poder desarrollar un registro e investigación no solo del dique de la Caleta Paraíso, sino de todos los barcos hundidos en la zona de la Isla San Lorenzo, formando una verdadera escuela de arqueología subacuática de manera seria, técnica y, sobretodo, académica.

Cabe señalar que con fecha 2 de junio del 2006 fue publicado en el Diario Oficial El Peruano, el Decreto Supremo N° 011-2006-ED, Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, que incluye todo un capítulo a regular el tema del Patrimonio Cultural Subacuático, estableciendo, entre otros, que cualquier modalidad de investigación relativa a patrimonio cultural subacuático deberá contar para su ejecución, sin excepción, con la autorización previa del INC (art. 73°). Asimismo, establece que el patrimonio cultural subacuático es de exclusiva propiedad del Estado, siendo punible su extracción, remoción y la intervención que no cuente con la autorización del INC (art. 72°). Esperemos que estas normas contribuyan a cimentar aún más esta fascinante actividad, a fin de preservar intacto nuestro patrimonio subacuático para admiración y orgullo de las futuras generaciones de peruanos. ▲



Avistamiento de la zona donde reposa el dique flotante.

Buzo registrando maquinaria del dique, probablemente parte del motor.

Arqueólogo Vicente Cortez, director del proyecto.

Arqueólogo Piero Guarisco, encargado de la exploración subacuática.



Arqueólogo José A. Hudtwalcker. Su labor como investigador histórico fue de gran ayuda.



PROYECTO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO CALETA PARAÍSO, ISLA SAN LORENZO- INC-IDPCS-MGP. Temporada 2006

Director:	Lic. Vicente Cortez Billet/INC-Buzo CMAS*.
Arqueólogos:	
Exploración subacuática:	Lic. Piero Guarisco Canseco/INC-Buzo CMAS*
Investigación histórica:	Lic. José Antonio Hudtwalcker Morán/MGP.
Buzos técnicos CMAS***	
Director Técnico:	Hugo Cussato/IDPCS
Exploración subacuática:	Rolin Acuña Zevallos/INC. Álvaro Chávez Tori/IDPCS.
Asesores científicos:	José Pinilla Blenke. Capitán de Fragata John Rodríguez Asti/MGP
Supervisor:	Lic. Carlos Ausejo Castillo/INC-Buzo CMAS*



Fragmento de tela encontrada por Uhle en Caleta de la Cruz, toma desde acantilado de Miraflores

Si bien la Marina de Guerra inicia las investigaciones arqueológicas e históricas de la isla en 1995, la prospección arqueológica solo se realiza a través de convenios como el suscrito con el Instituto Riva Agüero. En el 2003, la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina decide continuar con los trabajos pero con un equipo de investigadores propios, que realizan su labor con autorización del INC. Detalle al margen, el Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo incorpora este año su primer proyecto de arqueología subacuática en la isla.

▶ José A. Hudtwalcker Morán
José F. Pinilla Blenke
Arqueólogos

PROYECTO ARQUEOLÓGICO PROMOVIDO
POR LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

La historia cultural de la Isla San Lorenzo

A lo largo de la historia, la Isla San Lorenzo, ubicada frente al litoral de las bahías de Chorrillos y el Callao, se ha constituido en territorio de encuentros, donde confluyeron, en diferentes momentos, diversidad de poblaciones y asentamientos. La isla ha alcanzado, además, indudable protagonismo en la región debido a que es valiosa reserva natural, paisajista y cultural.

Max Uhle inicia las exploraciones arqueológicas de la Isla San Lorenzo entre 1906 y 1907, recuperando diversos objetos funerarios entre los cuales resalta un gran manto de algodón de más de ocho metros pintado con escenas míticas. La colección recuperada por Uhle se custodia en el Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú y, de hecho, su estudio integrado es uno de los objetivos del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo (PAISL).

Complejo Arqueológico de Caleta de La Cruz

La isla tuvo una notable importancia religiosa y económica durante la época prehispánica. Se han registrado evidencias de ocupación en diversas partes de la isla, concentrándose en Caleta de La Cruz, en el extremo sur. Allí, el complejo arqueológico está conformado por un cementerio y un poblado. Hay evidencia, asimismo, de poblados temporales dedicados a la extracción del bivalvo, también conocido como macha, a la pesca y a la recolección de guano.

Cronológicamente, las evidencias prehispánicas registradas pertenecen al final del Intermedio Tardío y el Horizonte Tardío, vale decir el periodo comprendido entre los siglos XV y XVI de nuestra era.

La isla durante la Colonia

Durante este periodo la isla fue usada, principalmente, como zona de presidios y trabajos forzados, en particular para las poblaciones negra e indígena. La extracción de piedras fue la principal actividad económica, la cual continuó hasta las primeras décadas del siglo XX. En la zona de Punta Galeras se observan las antiguas canteras coloniales.

Por otro lado, cabe señalar que la isla sirvió como puesto de avanzada de expediciones militares en su intento de bloquear el Callao, como sucedió con la expedición holandesa del almirante Jacques Clerk, mejor conocido como L'Hermitte. A consecuencia de una epidemia, fallece él y parte de su tripulación, siendo enterrados en la isla. Hasta la fecha, sin embargo, no se ha conseguido determinar la ubicación de los restos. Se ha comprobado, además, que las partes altas de la isla sirvieron como puestos de avistamiento y vigilancia. Posiblemente, durante este periodo se establecen los primeros depósitos de explosivos en la Caleta Paraíso.

Al presente, no se han registrado enterramientos de tiempos virreinales, pero es probable que algunas áreas de la isla contengan los restos de personas que no profesaban la religión católica, es decir, protestantes, judíos, los considerados herejes, entre otros.

Existe evidencia de casas de temporada o "ranchos de playa" en la zona de la quebrada del Panteón, que corresponderían a finales del siglo XVIII e inicios del XIX.

Tiempos republicanos. La Estación Sanitaria

Durante las guerras por la Independencia, la isla sirvió como puesto de avanzada de la expedición libertadora. De hecho, Lord Cochrane estableció sus depósitos de explosivos y municiones en Caleta Paraíso.

Pero, desde mediados del siglo XIX, la actividad económica se concentró, principalmente, en la extracción de guano (Caleta de La Cruz) y actividades de carácter industrial (Caleta Paraíso).

En Caleta Paraíso operó la fundición y factoría de Tadeo Terry. En este espacio destaca como hecho histórico el hundimiento del Dique flotante el mismo día de su inauguración (octubre 1860) y el saqueo posterior de la factoría por parte de los soldados españoles en su retirada. Luego del 2 de mayo de 1866, estos ocasionan enormes pérdidas al industrial Terry. En 1872, el coronel inglés Juan Josías Harris instaló la Fundición y Factoría Harris. La Guerra del Pacífico afectó las inversiones de Harris, funcionando hasta inicios del siglo XX. De este modo, la antigua casa Harris pasa a ser depósito de la Armada Peruana.

Durante la ocupación chilena, la isla, desafortunadamente, sirvió como puesto de avanzada de los invasores, usaron

las instalaciones de la Factoría para reparar sus embarcaciones de guerra, otras áreas se utilizaron para prisioneros.

En 1826, para prevenir la propagación de epidemias del extranjero, el Gobierno estableció en la isla un lazareto para establecer cuarentenas. La Estación de Cuarentena se dispuso en la Caleta Sanitaria. Al sur de esta, se encuentra la Caleta Panteón, donde funcionó un cementerio republicano con entierros de poblaciones de diversas partes del mundo, incluidos los primeros inmigrantes chinos. Detalle a resaltar es que la mayoría de estos corresponden con fallecidos durante cuarentenas. Pero también se ha documentado el caso de los individuos fallecidos en acción bélica durante el siglo XIX.

El complejo conformado por la Estación de Cuarentena y el cementerio asociado funcionó desde comienzos del siglo XIX hasta inicios del siglo XX. Luego, las instalaciones sanitarias se utilizaron como depósitos de explosivos de la Armada Peruana y el cementerio quedó en abandono.

Siglo XX. Presencia de la Marina de Guerra

A partir del siglo XX la actividad económica en la isla se concentró en la extracción del guano, particularmente en Caleta de La Cruz y en Punta Lobería. Los substitutos del guano ocasionaron la disminución de su importancia económica y, por ende, su extracción.

La Marina de Guerra del Perú intensificó su presencia hacia 1908, instalando depósitos de explosivos. En 1926 se inauguró la Base Naval San Lorenzo en la Caleta Paraíso. Exigencias propias de la Armada obligaron a implementar depósitos de explosivos adicionales e incluir otras áreas en uso en diversas caletas. Desde 1931 la isla en toda su extensión es territorio de la Marina de Guerra. Finalmente, en 1948, en reemplazo de la antigua Base, se estableció la Estación Naval San Lorenzo. ▲

1. Contexto Funerario Ichma (Entierro III, Caleta de La Cruz). 2. Columna conmemorativa trunca, correspondiente con la Época Republicana-siglo XIX, ubicada en la Caleta Panteón. 3. La arqueología colonial empieza a revelar cotidianas formas de vida. Tal es el caso de este juguete, un muñeco de palo perteneciente quizás a algún niño que pasó una temporada de playa en la isla. 4. Las familias que llegaban en las embarcaciones europeas pasaban cuarentena en la isla. Probablemente este bebé no resistió el periodo de prueba. 5. Piruro encontrado en el Entierro VIII. 6. También se encontró papel con el sello de Carlos IV.



A la época de los grandes descubrimientos, le siguió una etapa en la que la prolongada rivalidad de los Estados europeos del Atlántico fue llevada a escenarios marítimos alejados del viejo continente. Entre ellos las aguas del Mar del Sur, nombre que se le daba al Pacífico sudamericano. En estas luchas, el poder naval jugó un papel de vital importancia para el control de las rutas comerciales. Para el imperio español en América asegurar el transporte del oro y la plata hacia la Metrópoli fue asunto prioritario, dado que era una de las formas de financiar las operaciones militares hispanas en Europa.

Fueron entonces los ataques por vía marítima contra intereses españoles una manera de distraer recursos económicos en gastos defensivos. En ese contexto, entre los siglos XVI y XVII, se producen diversas expediciones contra los dominios hispanos, que, según la versión española, fueron efectuadas por piratas y corsarios. Se debe mencionar, sin embargo, que las expediciones holandesas de Spilbergen, de 1615, y en especial, la del almirante L'Hermite, de 1624, por su organización, modalidad, magnitud y características, no correspondieron a incursiones de ese tipo, sino, más bien, a acciones ofensivas enmarcadas en las guerras hispano-holandesas.

Antecedentes de las expediciones holandesas

Los Países Bajos (Bélgica y Holanda), que en el siglo XVI se hallaban bajo dominio hispano, se habían convertido en un imperio floreciente. De hecho, Amberes, en Bélgica, era el centro comercial del norte de Europa. Durante el reinado de Felipe II la política en los Países Bajos fue la de contrarrestar las doctrinas reformistas. En 1565 la corona española tenía a Margarita de Parma, hija natural de Carlos V, como gobernadora de los Países Bajos. En aquel año, la nobleza reunida en una liga, encabezada por Guillermo de Orange y los condes de Egmont y Hoom, elevó a la gobernadora un memorial de reclamaciones que fueron rechazadas.

Mientras, la propaganda calvinista y antiespañola se acentuaba, lo que se tradujo en asalto a catedrales y monasterios. En respuesta, Felipe II envió un nuevo gobernador, el Duque de Alba, acompañado de un ejército de 12.000 hombres, y, entre 1567 y 1573, encabeza una drástica represión. Entre sus medidas estuvo la creación del Consejo de los Tumultos (también conocido como Tribunal de la Sangre), que condena a muerte y confisca los bienes de miles de personas mediante juicios sumarísimos.

Los calvinistas huyeron a las provincias septentrionales y en 1568, en Bruselas, son ejecutados el conde de Egmont y el almirante Hoom. La política represiva, lejos de pacificar, hizo que los nobles católicos se unieran a los protestantes calvinistas, mientras los burgueses de Holanda se sublevaban, desatándose un estado de guerra general. A pesar de los esfuerzos de Felipe II por pactar con los sublevados, España perdería los territorios del norte, aunque reteniendo el control sobre Flandes.



EXPEDICIONES HOLANDEAS CONTRA EL VIRREINATO

Guerras europeas en el Callao y Cerro Azul

John Rodríguez Asti
Capitán de Fragata de la
Marina de Guerra del Perú
e Historiador



Spilbergen frente al Príncipe de Esquilache. El 7 de julio de 1615 se produce el combate diurno de Cerro Azul, donde naves holandesas hunden una embarcación española con 500 hombres a bordo. Grabado de Spilbergen.

Se ha querido ver en las incursiones de Spilbergen y L'Hermite al Callao dos ataques corsarios, aislados y desconectados del curso de la política internacional. Una revisión de la historia deja entrever que tales expediciones fueron parte de una guerra europea que se prolongó a nuestras costas.

Escena del combate nocturno entre la flota de Spilbergen y la flotilla española al mando del sobrino del virrey del Perú.



En enero de 1579 los calvinistas del norte, liderados por Guillermo de Orange, se integran en una federación conformada por las siete provincias septentrionales, Holanda, Zelanda, Utrecht, Geldern, Frisia, Groninga y Overijseel, o provincias unidas, que se independizan de España en 1581 con capital en La Haya, proclamando como gobernador general a Guillermo de Orange.

Los intentos de Felipe II por reconquistar la región fueron vanos, y aunque Guillermo fuera asesinado en 1584, la resistencia antihispánica continuó con su hijo y sucesor, Mauricio de Nassau. Pronto, los holandeses advirtieron que la mejor manera de combatir a España era llevar la guerra a sus colonias, distrayendo sus recursos. Dentro de esa estrategia se organizan, a partir de 1600, varias expediciones que, aparte de atacar al comercio marítimo español, buscaban obtener información de los mares, pasos y puertos americanos.

Principales expediciones holandesas contra el Perú

La primera fue la de Olivier Van Noort, que en 1600 incursona sin éxito sobre costas chilenas con cuatro naves. Luego, en 1615, el holandés Joris Van Spilbergen arriba a costas americanas con seis naves. El Virrey Príncipe de Esquilache envió a su sobrino con siete pequeños barcos a combatirlo, produciéndose un combate naval frente a Cerro Azul el 7 de julio de 1615, donde se hunde una nave española con 500 hombres, venciendo los holandeses. Sin embargo, Spilbergen no atacó el Callao sino que fue a Huarmey, saqueando dicho puerto, dirigiéndose después a Paita, donde no efectúa ataques. Finalmente parte con rumbo a Acapulco, Islas Molucas y Filipinas, donde sus naves son diezmadas por naves españolas.

La siguiente y quizás más recordada de las incursiones holandesas fue la expedición de 1624 del almirante Jacques Clerck L'Hermite, marino de origen francés al servicio de Holanda, quien con el aval del príncipe Mauricio de Nassau y de la Compañía de las Indias Orientales es puesto al mando de una flota expedicionaria conformada por once naves con un número cercano a las 300 piezas de artillería y 1.637 hombres, de los cuales 600 eran soldados de marina.

Esta expedición llegó al Perú con el objetivo de intentar conquistar el Virreinato del Perú, para lo que contaban con artillería y tropa suficiente para desembarcar en las inmediaciones del Callao. Pero la larga travesía, no contar con puntos de reabastecimiento, y las enfermedades, conllevaron a su fracaso. Tras haber sostenido un bloqueo al Callao entre el 9 de mayo y el 14 de agosto, que incluyó dos intentos fallidos de desembarco, la expedición fue finalmente rechazada por las defensas españolas.

Al retirarse, los holandeses dejaron enterrados en San Lorenzo a su almirante y a unos 60 hombres, en su mayoría muertos a causa del cólera. Así concluye uno de los episodios más importantes de las guerras que libra el Imperio español en sus posesiones de ultramar. ▽

Del Callao al Cabo de York

▶ Lorena Toledo Valdez
Historiadora

Rutas de Váez de Torres y Fernández de Quirós, desde el Callao, pasando por Vanuatu, Australia y Nueva Guinea, hasta las Filipinas.



En 1606, Terra Australis, territorio esquivo para los navegantes del siglo XVI, le revela sus costas a una nave que zarpa del Callao, la nao San Pedro, que avista la isla sin imaginar que se trataba de Australia.

A lo largo del siglo XVI el sueño de descubrir nuevas tierras y merecer honores y títulos de la corona española impulsó a un sinnúmero de navegantes y aventureros a lanzarse a las aguas del vasto y misterioso Océano Pacífico. La fortuna le sonreiría a algunos, pero le sería esquiva a los más de ellos.

Tal fue el caso de Pedro Fernández de Quirós, piloto que en 1595 acompañara a Álvaro de Mendaña y a su esposa Isabel Barreto en el frustrado intento de colonizar las Islas Salomón, que ya Mendaña había descubierto en 1567. Si bien la expedición jamás pudo llegar a destino, se topa en la travesía con islas hasta entonces desconocidas, como las del archipiélago que bautizaron como Marquesas de Mendoza, que hoy conocemos como Islas Marquesas.

Convencido Fernández de Quirós de la existencia de un gran continente austral —al igual que muchos desde siglos atrás—, se empeñó en llevar a cabo una nueva expedición. Tras largos años de gestiones, obtuvo la bendición del Papa y la venia del monarca hispano.

Del Callao a Terra Australis

El 21 de diciembre de 1605 partió del puerto del Callao con dos naos y un patache, sumando sus tripulaciones unos 160 hombres, naturales muchos de ellos del virreinato peruano. El pro-

pio Fernández de Quirós iba al mando de la nao capitana, nombrada San Pedro y San Pablo, mientras que en la nao San Pedro le acompañaba el capitán Luis Váez de Torres.

Tras más de dos meses de navegación, avistando numerosas islas en las que no hallaron surgidero, es decir, un lugar adecuado para que las naves puedan fondear, arribaron el 7 de abril a una isla grande y poblada que llamaron Nuestra Señora del Socorro, que hoy conserva su nombre nativo, Taumaco. Luego de recuperar fuerzas durante unos días se hicieron nuevamente a la mar, realizando varios avistamientos antes de fondear en otra gran isla el día 3 de mayo. Creyendo haber encontrado la Terra Australis Incógnita, Fernández de Quirós la bautizó como Austrialia del Espíritu Santo, en homenaje a la casa reinante española. Se trataba, en realidad, de la actual Vanuatu, en el archipiélago de las Nuevas Hébridas.

Lo que aconteció más tarde permanece envuelto en un velo de misterio. Lo cierto es que el 11 de junio de 1606 la nao de Pedro Fernández de Quirós se separó de la expedición mientras llevaban a cabo nuevos reconocimientos, poniendo rumbo a Nueva España, tal vez ansioso por informar a la corona de su supuesto hallazgo del continente austral.

Cruzando el Estrecho de Torres

Viéndose sin nuevas de la nao capitana durante dos semanas, Luis Váez de Torres tomó el mando de la expedición, decidido a continuar el viaje con rumbo al poniente, siguiendo las instrucciones que antes de partir del Callao había recibido del virrey Gaspar de Zúñiga, Conde de Monterrey. El 27 de junio zarparon de Austrialia del Espíritu Santo, constatando entonces que no era sino una isla, al igual que Nueva Guinea, cuya costa meridional descubrieron poco más tarde.

Sin saberlo, en su derrota, las naves atravesaron el estrecho que separa Nueva Guinea de Australia, y permanecieron entre el 2 y 3 de octubre a la vista del Cabo de York, el punto más septentrional del continente australiano, creyendo que se trataba de una isla más. Tomaron luego los expedicionarios rumbo a las Islas Molucas, para pasar finalmente a las Filipinas, arribando Váez de Torres a Manila el 22 de mayo de 1607, tras haber navegado más de mil leguas.

En el siglo XVIII marinos británicos reconocerían el temprano descubrimiento de Australia por la expedición salida del puerto peruano, bautizando como Estrecho de Torres al paso que separa Nueva Guinea y Australia. ▲

Almiranta de la Mar Océano

Nacida en Barrios Altos, Isabel Barreto casó con el navegante español Álvaro de Mendaña, quien la lleva en su expedición a las Islas Salomón. Fallecida media tripulación, no duda en tomar el mando.

► Lewis Mejía Prada
Periodista

La vida naval Isabel Barreto de Castro llega del brazo de su esposo, Álvaro de Mendaña. El descubridor de las Islas Salomón había logrado que Felipe II le otorgase el título de Adelantado del archipiélago, con derecho a fundar ciudades y repartir encomiendas en tal posesión. Con ese propósito se hizo a la mar con cuatro naves, desde el Callao, el 16 de junio de 1595, en un ambiente de fiesta, considerando la riqueza que, supuestamente, se iba a encontrar. A bordo de la nave capitana, San Jerónimo, iba el Adelantado y su esposa, seguido por la nave almiranta, Santa Isabel, la galeota San Felipe y la fragata Santa Catalina.

Un mes después encontraron unas islas, que no eran las Salomón sino unas desconocidas. El Adelantado y doña Isabel tomaron posesión, denominándolas Marquesas de Mendoza, sembrando allí un puñado de maíz del Perú. Prosiguió el viaje, pasaron las semanas y los tripulantes se inquietaron, mientras los capitanes parecían haber perdido el rumbo, hasta que encontraron una isla para

recuperar fuerzas. Menos don Álvaro, que empezó a sentirse enfermo.

Para conjurar un alzamiento, Mendaña dio muerte al cabecilla. Con el cuerpo hecho 'hueso y pellejo', apenas pudo dictar su testamento y falleció el 18 de octubre de 1595, dejando la gobernación de las islas a su esposa. Allí surge la figura de Isabel Barreto, que tuvo el temple de comandar la flota a mitad del océano desconocido.

Enfrentó los ataques de los naturales, ayudada por su hermano, hasta que este falleció por heridas en combate. Cuando uno de los buques desertó, ella ordenó embarcar en los tres restantes. Pero la mortandad se multiplicó y todos pedían regresar al Callao. Pero la Barreto quería llegar a Filipinas, rearmarse y volver a la conquista. Escapó otra nave, en tanto las restantes continuaron avanzando, pero la situación era crítica. La ración diaria era un jarro de agua hedionda y media libra de harina para preparar tortillas amasadas con agua salada.



En homenaje a la almiranta, la Marina fabricó el BAP Isabel Barreto.

Los enfermos, con enormes llagas, se multiplicaron, y faltaban manos para sacar el agua o parchar velas rotas.

Pese a todo, Isabel Barreto seguía al mando. Su férreo carácter la hizo controlar motines y superar la decepción que le causó la desertión de otra fragata. Sola, la San Jerónimo llegó a las Carolinas y luego continuó a las Marianas, saciando a duras penas el hambre y sed de la tripulación. Por fin, los vigías vieron tierra, pero en la noche se perdió el contacto, y la tripulación, enfurecida, pretendió matar a la Adelantada. Doña Isabel afrontó el destino con serenidad y se encerró en su camarote a prepararse para la muerte. Pero al amanecer, se enteraron que habían llegado a la isla de Cobos, en las Filipinas.

Trece días después, el 11 de febrero de 1596, la nave echó anclas en el puerto de Cavite, siendo recibida por el repicar de campanas, estruendosas salvas de artillería, y gran cantidad de gente reunida en las playas. La travesía había cobrado más de cincuenta vidas y dos barcos perdidos —el tercero llegó a Mindanao tiempo después en pésimo estado. Pero la noticia era que una mujer procedente del Perú estaba al mando de un buque y de sus famélicos marineros.

Isabel Barreto había recorrido el Mar del Sur, uniendo el Callao con Filipinas, como no se había conseguido antes. A su muerte, ocurrida en Castroville, Huancavelica, en 1612, también se descubrió que había sido la financista de la expedición, pues dos de las cuatro naves fueron adquiridas con su dote.

Derrota al oeste de Mendaña, rumbo al mar ignoto.



El arca de nuestra historia

Archivos hay muchos en el Perú pero pocos tan bien clasificados como el de la Marina. Ubicado en una moderna casa de la avenida Salaverry, el Archivo Histórico de la Marina alberga documentación trascendental sobre la historia de nuestra navegación.



Carlos Díaz

Comandante Yábar en pasadizos históricos.

► Andrea Bettocchi
Periodista INC

Considerando todo lo que el archivo histórico de la Marina de Guerra guarda dentro, uno pensaría que solo manos forradas en látex y altamente especializadas están permitidas de posarse sobre estos documentos, pero no, el archivo histórico es público y todos podemos acceder a él.

La documentación que se atesora en este espacio, especialmente climatizado, deshumedecido y catalogado al detalle, es original desde la época de la independencia. El ingreso de documentos es cuestión casi de rango: solo papeles con más de treinta años de antigüedad pueden formar parte de esta valiosa colección. Antes, la documentación permanece en el buque.

Cuando uno piensa en un archivo, se remite a arduas tareas estudiantiles o investigaciones tediosas. Sin embargo, como nos explica el capitán de navío Francisco Yábar, subdirector de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra, el archivo es mucho más que eso, “es el recuerdo de la realidad de un país, la herramienta necesaria para reconstruir la historia, es la fuente única, original, un pedazo de la realidad petrificada en el tiempo”.

Justamente, el archivo histórico guarda “pedazos” de realidad extraordinarios. Entre sus joyas figuran documentos relacionados al almirante Grau, como las cartas que, de puño y letra, le escribía a su esposa. En ellas

pregunta por la salud de sus hijos y cuenta las diferentes anécdotas que vive durante el tiempo que pasa alejado de ellos. Para comunes mortales como nosotros llega a ser conmovedor acercarse a espacios tan privados en la vida de una leyenda. Y es que el archivo logra eso, humanizar la historia, la cual, de no ser por estos documentos, sería una suma de fríos pasajes en algún compendio de Historia del Perú.

Los diarios de bitácoras, es decir, los cuadernos de registro de ocurrencias diarias en un buque, son igualmente impresionantes. Asimismo, en el archivo se guardan pedidos, informes, temas de artillería y logística, incluso detalles tan básicos como qué tipo de comidas se servía en cada viaje.

El derrotero inglés, otra de las joyas del archivo, describe la costa del Pacífico desde México hasta el final de América del Sur, en la Tierra del Fuego, con ilustraciones dibujadas y pintadas a mano, para facilitar la navegación en estas costas. Integran también esta colección mapas de la época, fotografías, grabados e ilustraciones de todo tipo, así como los legajos personales, con más de 150 años de antigüedad, de todos los miembros de nuestra Marina de Guerra. En resumen, miles de documentos ingresados en una base de datos digital que permite conocer, en segundos, la ubicación exacta de cada legajo.

Convenio con el INC

En un futuro cercano es muy posible que las actividades del archivo histórico se vean beneficiadas gracias al Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional que el INC y la Marina de Guerra suscribirían próximamente. El convenio, cabe resaltar, implicaría la colaboración entre ambas entidades en temas de patrimonio cultural, museografía, entre otros muchos.

Para el comandante Yábar este acuerdo representa un importante paso para el futuro del archivo. “Este intercambio permitirá la profesionalización de las personas que trabajan en nuestro archivo, así como enriquecerá nuestra colección, permitiéndonos el acceso a diferentes documentos propios del acervo patrimonial documental de la nación, por los cuales, de otra manera, tendríamos que pagar”.

Actualmente el archivo se halla en excelentes condiciones, pero a fin de preservar los documentos se necesita implementar un sistema de digitalización integral, lo que incluiría la adquisición de máquinas de escaneo y computadoras. Así, el investigador o el visitante podrían acceder a la documentación sin tocarla. Hasta que ello suceda, continuaremos teniendo el privilegio de ver y tocar documentos que datan del inicio de la República, de conocer, de primera mano, las incidencias de una parte de nuestra historia. ▀

El corazón del Titicaca

La motonave Yavará es parte de la historia del lago más alto del mundo. Actualmente es un museo flotante pronto a operar como nave de turismo gracias a la Asociación Yavará en el Perú y al Proyecto Yavará en Londres.



Imponente Yavará surcando aguas altiplánicas.

► Giselle Guldentops
Gerente del Proyecto Yavará

La motonave Yavará se encuentra acor-
derada en la ciudad de Puno, único
puerto peruano que ofrece acceso al
Lago Titicaca, el lago navegable más
alto del mundo, en el cual, actualmen-
te, en aguas peruanas, solo pequeños
botes de madera y fibra de vidrio son
los que ofrecen servicio al turista. Esta
nave es una entre apenas una docena
de embarcaciones de hierro todavía a
flote en el mundo, pero la más antigua
propulsada con una sola hélice.

La increíble historia de esta em-
barcación empieza en el año 1861,
cuando el gobierno peruano, presi-
dido por el Mariscal Ramón Castilla,
mandó construir dos naves idénticas,
llamadas Yavará y Yapurá, al astillero
James Watt & Co., en Inglaterra, con la
expresa condición de que las partes y
piezas no excedan los 170 kilogramos
cada una, que es la capacidad máxima
de carga de mulas y auquénidos.

Las cajas, conteniendo las 2.766
piezas, se embarcaron en junio de
1862 en el vapor Mayola, de bandera
inglesa, y fueron desembarcadas en
el entonces puerto peruano de Arica.
De allí se transportaron 60 Km. por
una de las más antiguas vías férreas
de América hasta Tacna, donde fue-
ron desmontadas y llevadas, una por
una, a lomo de bestias y con portea-
dores, a través de los Andes hasta el
Lago Titicaca. El traslado tomó nada
menos que seis años. Durante este
tiempo, y bajo la supervisión de ocho

ingenieros británicos, se construyó un
astillero y varadero en cuyas instalacio-
nes fueron reensambladas las piezas,
logrando realizar la botadura de la em-
barcación el 25 de diciembre de 1870.

Las calderas de la Yavará fueron
alimentadas con excremento seco de
llama, ya que en el altiplano no se
conseguía carbón. En 1914 se cambió el
sistema de propulsión por un motor
diesel de cuatro cilindros marca Bo-
linder con encendido por medio de
vulvas calientes. Este motor aún se
encuentra instalado a bordo, totalmente
operativo, siendo el más grande y más
antiguo de su tipo en el mundo.

Habiendo navegado en el lago de
1870 a 1950 bajo la dirección de diver-
sas empresas e instituciones, la Yavará
quedó en abandono por un largo tiem-
po, hasta que en 1987, la Asociación
Yavará adquirió la embarcación. Esta
asociación, sin fines de lucro, tiene
por objetivo restaurar completamente
la embarcación dándole un ambiente
de confort, manteniendo, además, su
valor histórico, conservando su estilo
victoriano original.

Proyección turística

El propósito es convertir la embar-
cación en un crucero para realizar trave-
sías diurnas, con áreas de esparcimien-
to, salón de comedor, biblioteca y todo
tipo de facilidades, con cubiertas con
suficiente espacio para disfrutar de la
experiencia única de navegar en el Titi-

caca. Actualmente no se ofrece ningún
servicio de estas características y la mo-
tonave Yavará pretende llenar este es-
pacio, brindando un servicio histórico-
cultural y ecoturístico, pues permitirá
a los pasajeros tener contacto directo
con las diferentes culturas, ambientes y
naturaleza, además de navegar en una
verdadera reliquia histórica: un barco
victoriano del siglo XIX.

El reacondicionamiento de la
motonave como nave de pasajeros se
debe realizar manteniendo el casco y
estructura originales, aplicando en el
desarrollo de los trabajos las normas
técnicas de la ingeniería naval. Asimis-
mo, se deberá tener en cuenta las nor-
mas vigentes de la Dirección General
de Capitanías y Guardacostas, el Con-
venio Internacional de Torremolinos
y las regulaciones del SOLAS (Safety
of Life at Sea). Actualmente, la em-
barcación recibe visitas a bordo, pues fue
inaugurada como museo en 1998. ▲

Meriel Larken, directora de la Asociación y del Proyecto
Yavará, en el puente de mando de la embarcación.





EL MUSEO NAVAL Y LA CASA GRAU

Memorias de guerra

La sala de temas republicanos alberga las armas de los primeros años del siglo XIX: torpedos, baterías antiáreas, etcétera.

Evelyn Núñez
Periodista INC

No se puede conocer la historia solo a través de los libros. Gracias a los hallazgos, donaciones y un buen planteamiento museográfico, la Marina de Guerra ha creado museos que explican el profundo vínculo de los peruanos con el mar. Pesca, navegación y combates navales se encuentran representados en dos de esos recintos. Descifremos los enigmas del Museo Naval y la Casa Museo Miguel Grau.

Unas mujeres de madera forman dos filas. Lucen hermosas, parecen sirenas de algún libro mitológico. Son los mascarones de proa, esas piezas que iban en la parte delantera de los buques y que en este caso corresponden a la época del virreinato. La que se muestra en la foto perteneció a la nave española Nuestra Señora del Triunfo, embarcación que ocupó las islas de Chincha como forma de pago al gobierno español, luego de la Independencia. Sin embargo, la tripulación no imaginó que un incendio hundiría la nave, cuando un mechero que portaba un soldado cayó a cubierta. De ese trágico episodio solo queda esta majestuosa pieza, que, según los especialistas, representa a la diosa Minerva, con el pecho lleno de escamas y los símbolos del triunfo en la mano derecha.

Este es uno de los diez ambientes del Museo Naval del Perú, recinto que evoca episodios de guerras, imágenes de héroes y desentierra historias increíbles. Una de ellas es la que habla del origen del nombre de la isla San Lorenzo. Según los relatos, los españoles observaron que tenía la forma de un hombre tendido de espaldas y la relacionaron con Lorenzo, un santo que fue quemado sobre las brasas, en esa posición, y que en España, tiene consagrado un monasterio a su nombre. A partir de ese momento, la isla dejó de tener nombre quechua y pasó a ser, simplemente, San Lorenzo.

Más allá de hechos anecdóticos, el Museo Naval, fundado en 1958, cuenta una historia poco difundida sobre la relación de los antiguos peruanos y la navegación.

En la sala prehispánica, una gruesa cortina en el ingreso y otra en la salida encierra este recinto en oscuridad y misterio. En el techo aparecen iluminadas las constelaciones,

El arte de los mascarones alcanzó vitalidad en el armado de naves en el Perú.



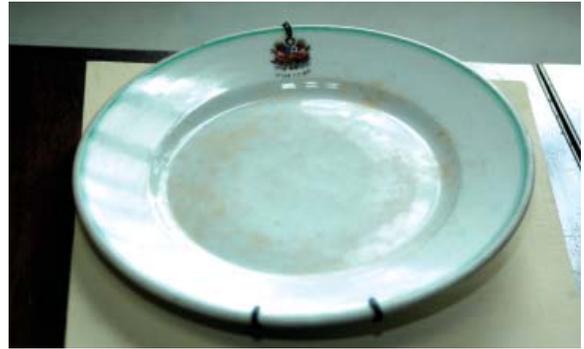
haciendo referencia a la importancia que tenía la lectura del cielo para precisar el buen tiempo en la pesca y en la navegación. Además, la habitación guarda representaciones de los botes que se usaron antes de la llegada de los españoles. Allí está la balsa de calabazas secas, que era empleada para cruzar los ríos de la costa; la balsa de cuero, que según el cronista Bernabé Cobo, tenía que ser llenada con aire para ser usada; la balsa de almadía, hecha de troncos amarrados con sogas. Y bueno, no faltan las más conocidas: el caballito de totora, la canoa, la balsa del Titicaca o Yampu y aquella otra hecha de cañas.

Con ellas queda claro que el conocimiento de las corrientes, los vientos y los recursos animales no fueron ajenos al antiguo peruano. Al contrario, el mar se convirtió en el espacio preferido para las rutas de comercio. Solo por mencionar un caso, se dice que los pobladores del señorío de Chincha recorrían nuestras costas desde Chile hasta Ecuador e incluso parte de Centroamérica, con el fin de afianzar sus redes de intercambio. Pero si hablamos de la pesca, las mayores evidencias se encuentran en Ancón, al norte de Lima. Grupos de pescadores dejaron anzuelos de concha, redes e hilos de pescar, como prueba de que esta actividad era un arte que tenían dominado.

Hallazgos del Pacífico

“Esta es la pintura más importante que tenemos”, dice el contralmirante Fernando Casaretto, director del Museo Naval. Su mano apunta un óleo de Miguel Grau, restaurado hace poco, y pintado el mismo año de la guerra, 1879. Sin embargo, hay una fotografía que acaba de recordar. En ella aparece Grau sonriendo con su primer hijo en brazos. “Yo encontré esa foto, mientras investigaba en casa de Óscar Grau Astete, nieto del almirante”, dice. Era 1978 y descubrió ese retrato cuando buscaba datos para el libro que escribía sobre el Caballero de los Mares.

Pero esta sala guarda otros valiosos materiales, como los objetos que fueron rescatados del monitor Huáscar. Un plato de loza, un pabellón de uno de los botes, una insignia, un re-



Entre los recuerdos que quedaron del Huáscar, despierta la sensibilidad de los visitantes este plato procedente del comedor de oficiales.

Los ambientes de la Casa Museo Grau lucen como si el tiempo se hubiera detenido. La Casa se inauguró en 1984.



Entrada a la memoria. Diariamente, el museo recibe decenas de personas, muchos de ellos jóvenes, tan solo por 3 soles.

Minerva. Los mascarones de proa representando diosas y ninfas fueron comunes entre los siglos XVI y XVIII.



loj, e incluso un trozo de madera quemada que, según dicen, perteneció a la cubierta de la emblemática nave. “Respetos que no comparto”, dice elegantemente Casaretto, pues, a diferencia de los otros objetos, no existe ninguna evidencia de que la pieza corresponda a dicha embarcación.

Más allá del debate entre lo verdadero y lo probable, el Museo Naval destaca por su propuesta museográfica: los objetos brindan la ilusión de estar en el momento y lugar adecuados para entender lo que sucedió. Pero si lo que se busca es algo familiar, la Casa Museo Grau presenta un planteamiento impecable en cuanto a ambientación. Luce bien conservada, con muebles de mediados del XIX. En ella están las fotos de nueve de los hermanos de Grau, la de sus padres, el retrato del sacerdote que lo confesó tres meses antes de morir y la imagen de Santa Rosa de Lima, con huellas de sangre. Se dice que la estampa lo acompañó hasta en los últimos días. En general, un juego de escenografías que no apelan a la añoranza del suceso, porque no estuvimos allí, pero sí contribuyen al conocimiento y a la cultura. ▲

Dice que su primera nave la hizo a los seis años, pero un gesto cómplice parece delatar que exagera. José Antonio Bedoya no es marino, pero sabe de buques. Tampoco es matemático, pero tiene una extraña obsesión por la exactitud. Es un modelista que ha decidido anclar en la construcción de barcos de nuestra historia, sobretudo la bélica. Investiga, dibuja planos, afina sus herramientas, y les va creando un cuerpo y un carácter, todo a base de metal y madera.

Bedoya ha acumulado una vasta experiencia en modelar la flota de la escuadra peruana de la Guerra del Pacífico. Ha hecho la corbeta Unión, el monitor Manco Cápac, la cañonera Pilcomayo, el monitor Huáscar y la fragata Independencia, aunque antes de acoderar en la orilla patriótica, estuvo sumergido en una etapa que él denomina 'oscura', en que fabricaba naves extranjeras. "Hice La Pinta, el galeón Roter Lowe y una carraca Atlántica", y señala las tres embarcaciones, que tiene en un mueble de la sala de su casa. "Hasta que me di cuenta que un español, un alemán o un portugués nunca iban a hacer un barco peruano", afirma. Con esta reflexión, el infatigable modelista se zambulle en su primera odisea por archivos marítimos, en busca de la historia del Huáscar.

Bedoya recuerda que su primer modelo a escala del Huáscar lo inicia en 1974, cuando rehace los planos del monitor. En esa travesía estuvo durante seis meses. Comparó, estudió y sacó conclusiones sobre el modelo correcto que tuvo el monitor. El resto de la información la consiguió a través de favores de sus amigos: cuando visitaban Chile, les pedía que fotografíen la nave desde diferentes ángulos. Fue así que el modelista consiguió una representación única de la embarcación. Ahora, con satisfacción, cuenta que al monitor lo construyó en varias versiones: una reposa en la Sala Grau de Palacio de Gobierno, la segunda en la sala del mismo nombre, en el Congreso de la República, y la tercera en casa de un coleccionista. Esta última tiene el aparejo completo, con velas que parecen tener el efecto de bailar por el viento.

Caminar desde su sala hasta el taller supone transcurrir quince años que separan al modelista principiante del perfeccionista.



MODELISTA NAVAL JOSÉ ANTONIO BEDOYA

Los modelos

Evelyn Núñez
Periodista INC

Las naves de la flota peruana en la Guerra del Pacífico surcan nuevamente las aguas del Mar de Grau. José Antonio Bedoya, modelista naval de amplia experiencia, es quien, con empeño, rigor, y una poca de magia, ha logrado el milagro. Dentro de sus urnas, sus modelos a escala lucen victoriosos e invictos en muchos de los salones de nuestras instituciones emblemáticas: el Congreso, Palacio de Gobierno, además de las más importantes colecciones privadas de arte a escala.

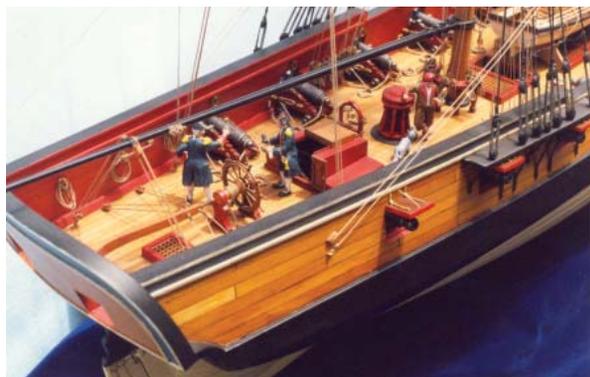
Representación del combate del 24 de mayo de 1880, entre la lancha peruana Independencia y la torpedera chilena Janequeo.





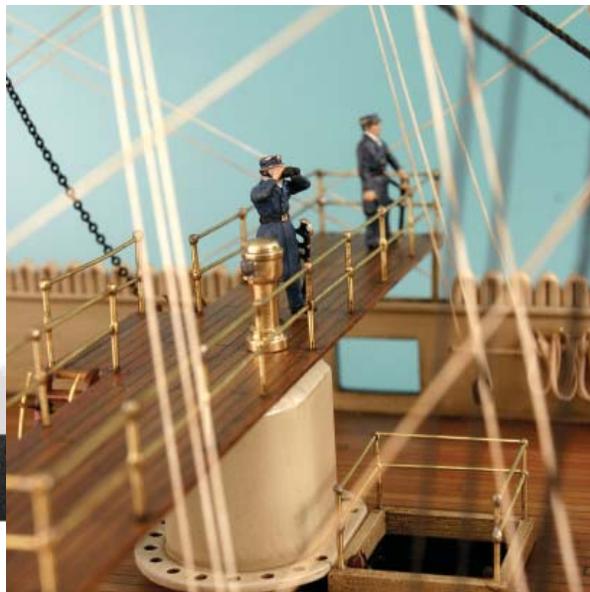
de la historia

Cual Poseidón emergiendo de las aguas, modelista Bedoya incursiona en la fragata Independencia, su última creación.



Modelo a escala del bergantín Peruano. Junto a su gemelo, el Limeño. Arribó al Callao en 1795 para desempeñarse como guardacostas.

Puente de mando de la fragata Independencia.



Esculpiendo barcos

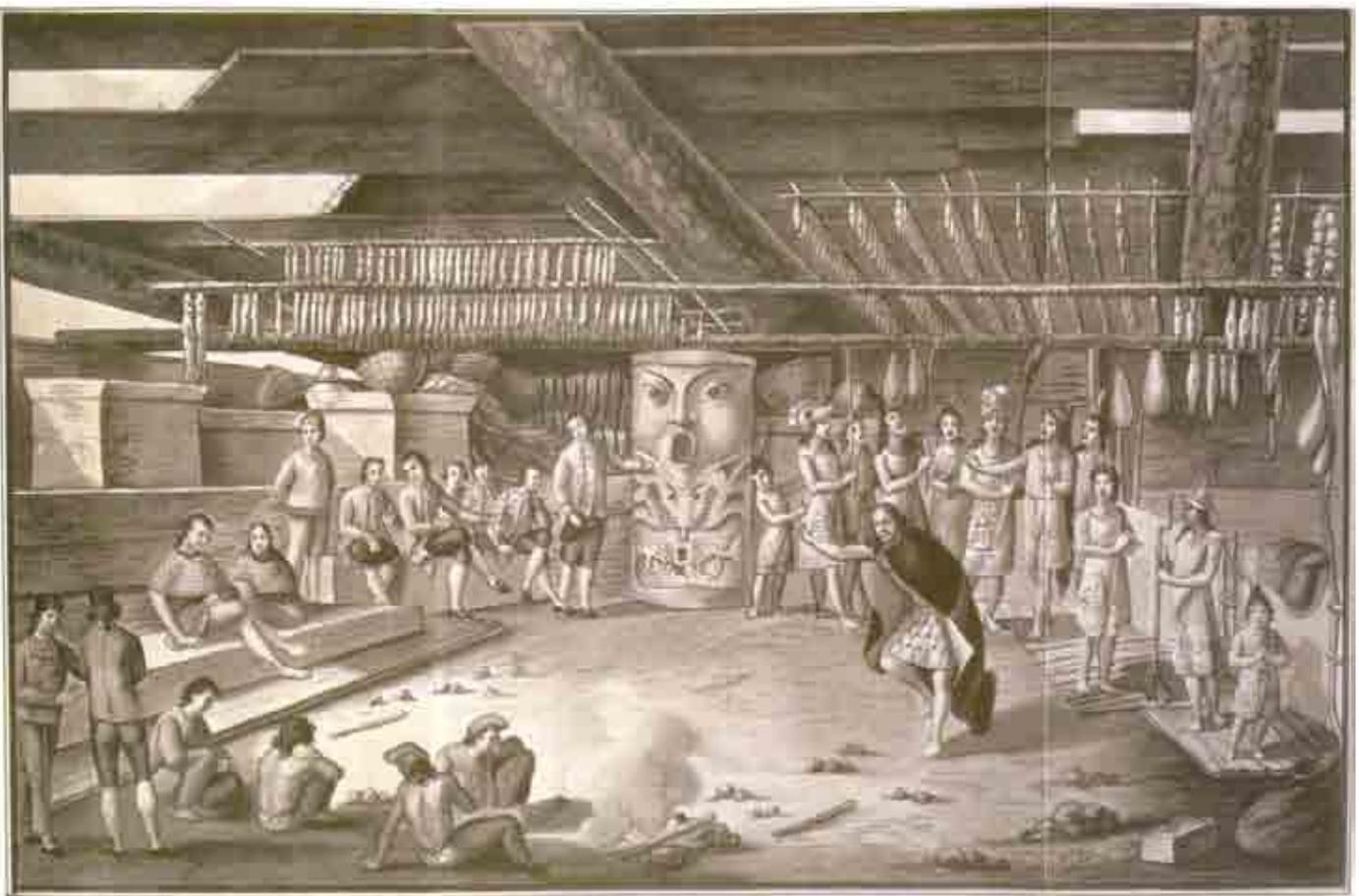
Caminar desde su sala hasta el taller supone transcurrir quince años que separan al modelista principiante del perfeccionista. En su mesa de trabajo aparece la fragata Independencia, soberbia, con olor a pintura fresca, aún no terminada. Bedoya empezó a trabajar en ella hace cuatro meses y ahora afina sus detalles, dedicándole ocho horas al día: "Trato que la pieza sea lo más exacta al original, tanto que si le tomo una foto al modelado, parezca real".

La fragata Independencia llegó al Callao en 1866, dos años después que se iniciara su construcción en Inglaterra. Cuando se declaró la Guerra del Pacífico en 1879 pasó a las filas de la Primera División Naval. El 20 de mayo de ese año, en el escenario del Combate Naval de Iquique, a la fragata le dieron por misión atacar a los buques chilenos La Esmeralda y La Covadonga, en cuya persecución encalló. Hoy su réplica apenas mide 98 centímetros y descansa en el taller de Bedoya.

Cabe añadir un detalle. En estas simulaciones aparecen unos hombrucitos uniformados, todos realizando diferentes acciones. El modelista muestra la foto de la corbeta Unión, donde está representado el dueño de la nave y el propio Bedoya. Son unas miniaturas con ropa naval, que comparten roles a bordo. Pero la anécdota de la Unión no termina aquí. Bedoya cuenta que necesitó de seis personas para sacar el armatoste del taller. Hay que decir que la fascinación del hacedor por su obra lo ha obligado a entregar cada nave en una urna de vidrio, elemento que él mismo se encarga de construir luego de supervisar un buen corte de lunas en una vidriería común. Y tal vez esta dedicación empieza en él cuando, en el pasado, algunos modelos no respondieron del todo a sus expectativas; de allí que ahora cada vez que termina uno de sus modelos, los preserve en urnas. Sin embargo, Bedoya guarda cada modelo fallido en su taller, cumpliendo una antigua regla personal: "Cuando una nave está fea, no se bota, se guarda". Por eso las que guarda en urnas de vidrio son garantía de que su obra quedará intacta y, sobretodo, expuesta.▲

Mascarón de proa del Independencia.





En un grabado realizado por el dibujante de la expedición, Maquinna, el jefe indio de Nutka, danza en honor de Bodega y Quadra y Vancouver.

BODEGA Y QUADRA, DESCUBRIDOR DE LA ISLA DE VANCOUVER

Presencia peruana en la historia del Canadá

Teodoro Hampe Martínez
Historiador

Se le tiene por español pero era, como se dice, limeño de pura cepa. Con los siglos, un velo de desconocimiento histórico ha caído sobre la figura de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, el marino peruano que en 1775 descubriera la isla de Vancouver.

Fue un oficial naval criollo nacido en Lima, en el seno de una acomodada familia de origen vasco. Bautizado el 3 de junio de 1743 en la parroquia del Sagrario de la Catedral, era uno de los ocho hijos habidos en el matrimonio de don Tomás de la Bodega y Quadra, comerciante, y doña Francisca de Mollinedo y Losada. Después de haber estudiado con los jesuitas en el Real Colegio de San Martín, adscrito a la Universidad de San Marcos de Lima, Juan Francisco de la Bodega y Quadra viajó a España para realizar su formación en la Academia de Guardiamarinas de Cádiz, desde los 19 años de edad.

En 1775, bajo el mando del teniente Bruno Heceta, realizó una expedición a la costa noroeste de América. La expedición estaba formada por dos barcos: el Santiago, dirigido por Heceta, y la goleta Sonora, dirigida por Bodega y Quadra. Ambos jefes tenían órdenes de explorar la costa y desembarcar de forma que los nuevos territorios fueran reconocidos como españoles; también debían identificar los asentamientos rusos. El 14 de julio de 1775 alcanzaron las cercanías de Point Grenville, en el actual Estado de Washington. Los indios habían sido amistosos hasta este punto, por lo que algunos marineros fueron enviados a tierra para recoger

agua cuando, de repente, fueron masacrados por unos 300 nativos que los atacaban desde los bosques.

Afectado por ese desastre, Heceta decidió volver a México, pero Bodega rechazó realizar esta maniobra sin haber completado el punto principal de la misión, que era la localización de los asentamientos rusos. Bodega continuó hacia el norte a bordo de la Sonora y llegó hasta las proximidades de la actual Sitka, en Alaska (59° Norte), en agosto de 1775, recorriendo la costa de forma rigurosa. Al no encontrar asentamientos con bandera de Rusia, decidieron volver hacia el sur. En el viaje de vuelta se aseguraron de tomar tierra en

una ocasión para reclamar el territorio para la corona hispánica. Esta expedición hizo ver a los españoles que los rusos no tenían una gran presencia en la costa americana del Pacífico.

El 11 de febrero de 1779 las fragatas Princesa y Favorita, bajo el mando del teniente Ignacio de Arteaga, partieron del puerto de San Blas. Con la excusa de su mayor antigüedad se le otorgó el mando a Arteaga, a pesar de los indudables méritos de Bodega, seguramente por la predisposición en la marina española a confiar la mayor responsabilidad a oficiales peninsulares. Su misión era explorar la costa noroeste, sin interferir con los navegantes ingleses que asumían habría en la zona. Se cartografió cada bahía y ensenada hasta llegar a los 58° 30' Norte, antes de volver debido al mal tiempo. Este viaje completó el proceso de reclamación del Pacífico noroeste para la corona de España.

En la isla de Nutka

En 1780 se le entregó a Bodega el mando de la base naval de San Blas (hoy en el estado de Nayarit, México), como recompensa a sus logros. San Blas era un lugar bastante insalubre y los expertos reconocían que la base estaba mal emplazada. Poco después de un año, Bodega fue relevado del mando —posiblemente por problemas de salud— y pasó el tiempo siguiente entre el Perú, Cuba y la península ibérica.

Se le encargó volver a comandar el puesto naval de San Blas en 1789. Luego, con el objetivo de negociar la soberanía de las costas en el Pacífico noroeste, y sobre la base del tratado firmado en El Escorial (por el cual se prohibía a los ingleses navegar y



Desembarco de Bodega y Cuadra, en la bahía de Nutka, en 1792, cuando se reúne con Vancouver para discutir el destino de la isla.

pescar a menos de 10 leguas de tierras españolas y establecerse en ellas), Bodega y Quadra se reunió con el capitán británico George Vancouver en la isla de Nutka, en agosto de 1792. Aunque ambos mantuvieron buenas relaciones, fueron incapaces de llegar a un acuerdo sobre los detalles cubiertos por el tratado. Bodega estaba en contra de las directrices llegadas desde la Corte, que le indicaban que debía ceder la isla, pues defendía que la presencia española allí era anterior. Ambos comisionados estuvieron de acuerdo en remitir los puntos en disputa a sus respectivos gobiernos.

La Isla de Quadra y Vancouver

Durante las reuniones Bodega pidió a su interlocutor bautizar algún puerto o isla con el nombre de ambos. Vancouver le respondió que el lugar de sus encuentros podría llevar el nombre de "Isla de Quadra y Vancouver", con el cual se introdujo en las cartas de navegación del siglo XVIII. Este

nombre pronto fue acortado a Isla de Vancouver, y algunos historiadores afirman que esto se hizo deliberadamente por los cartógrafos de la Compañía de la Bahía de Hudson a fin de borrar cualquier evidencia de que los británicos no habían sido la potencia preeminente en esa región.

De regreso en San Blas, Bodega y Quadra enfermó gravemente. El 29 de marzo de 1794, a los 50 años de edad, moría en Ciudad de México. El nombre de este marino criollo, de procedencia limeña, está definitivamente ligado a las grandes hazañas de navegación en el Océano Pacífico. ▲

Busto de Bodega y Quadra, en el Museo Naval de Madrid.



Referencias bibliográficas

Bodega y Quadra, Juan Francisco de la. *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*. Edición, introd. y notas de Salvador Bernabeu Albert (Madrid, Alianza Editorial, 1990).

Palau, Mercedes, Freeman Tovell, Pamela Spratz y Robin Inglis. *Nutka 1792. Viaje a la Costa Noroeste de la América Septentrional por Juan Francisco de la Bodega y Quadra* (Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores de España, 1998).

Poupeney-Hart, Catherine. "Peregrinación por los mares del Norte, o la vindicación del criollo Juan Francisco de la Bodega y Quadra, 1775". *Colonial Latin American Review*, vol. 11 (New York, 2002), p. 109-122.

Tovell, Freeman. *Bodega y Quadra returns to the Americas* (Burnaby, Simon Fraser University, 1990).

ILUSTRE MARINO LIMEÑO DEL SIGLO XVIII

La casa de Bodega y Quadra

Teodoro Hampe Martínez
Historiador

Declarada monumento histórico por el INC, la casa donde nació y creció el descubridor de la isla de Vancouver, el célebre marino Bodega y Quadra, ha sido protagonista de odiseas burocráticas que están lejos de terminar.

Los recientes trabajos de conservación y puesta en valor emprendidos por la Municipalidad Metropolitana de Lima en la antigua calle limeña del Rastro de San Francisco, hoy segunda cuadra del Jirón Ancash, han permitido rescatar del olvido al viejo “rastros” o establecimiento para la venta de carne, leche y otras menudencias que allí funcionó hasta mediados del siglo XIX. En esta calle, contigua a la margen derecha del río Rímac, se ubica la casa que albergó a la familia del ilustre marino criollo Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1743-1794).

Se trata de la vivienda de más exigua fachada pero de mayor originalidad histórica en aquella manzana, pues data de los años 1750 (aproximadamente) y conserva elementos tradicionales de la arquitectura colonial, como el zaguán, el patio interior y el traspatio. En la planta baja observamos tres grandes puertas rectangulares, de factura simple, que vienen a identificarse en el moderno catastro como Jr. Ancash N° 209, 213 y 217. La casa posee dos pisos en su porción delantera y una larga prolongación en galerías sub-

terráneas sobre el lecho del río. En la planta alta luce tres ventanas de hoja con portañuela y balastrada de madera, una sobre cada una de las puertas.

Podemos referir con bastante detalle los fundamentos históricos de este inmueble. Según Cristina Ana Mazzeo (*El comercio libre en el Perú*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994, p. 75), los grupos vascongados llegaron a América colonial en oleadas sucesivas, desde el siglo XVI, atraídos por la gran actividad mercantil y las franquicias que obtenían, especialmente en una ciudad como Lima, por ser cabeza de virreinato. Los vascos funcionaban como un grupo homogéneo y fueron llegando por la convocatoria de paisanos que habían logrado cierto bienestar. En el siglo XVIII llegaron a ser los principales dirigentes del Consulado limeño y los que tenían en sus manos el comercio mayorista; también fueron armadores y mineros.

Uno de tales personajes fue don Tomás de la Bodega y Quadra (1701-1773), oriundo de San Julián de Musques en el señorío de Vizcaya, quien llegó al Perú en compañía



Vista interior de los trabajos en la casona.





En la segunda cuadra del Jirón Ancash, camino al convento de San Francisco, podemos ver la antigua casa de la familia Bodega y Quadra. (la primera de la izquierda).

de su primo Simón de Lavalle alrededor de 1730. Su exitoso desempeño en las redes de negocio marítimo, durante los años previos al otorgamiento del comercio libre entre España y América, le permitió enriquecerse al punto de adquirir un solar en inmejorable ubicación, virtualmente a las espaldas de la Casa de Gobierno de Lima.

Don Tomás fue dueño de un par de navíos mercantes y desempeñó el cargo máximo de prior en el tribunal del Consulado de Lima por varios periodos. En una descripción testamentaria sobre su casa ubicada en el Rastro de San Francisco, dice que gastó unos 20.000 pesos en levantar esta morada y que la dotó, exprofesamente, de bodegas para almacenar productos de su establecimiento de comercio. Con fecha 19 de septiembre de 1748 había comprado el solar de 1.443 varas cuadradas a una nieta del original propietario, Manuel Pedro de la Cueva.

Bodega y Quadra tuvo en su matrimonio con la dama criolla Francisca de Mollinedo y Losada por lo menos ocho hijos, entre los cuales destacan: Alberto, continuador de los

negocios de la familia; Tomás Aniceto, prebendado de la Iglesia Metropolitana de Lima; Manuel Antonio, graduado en la Universidad de Alcalá de Henares; y Juan Francisco, el famoso navegante y explorador de las costas septentrionales del Pacífico, principalmente en la ruta de México a Alaska, donde tuvo oportunidad de descubrir la isla de Vancouver.

Por sucesión de varias generaciones, la casa pasó después de la guerra de la Independencia a manos de don Mariano de la Bodega y Quadra, un nieto del fundador del linaje, fallecido en 1845 en Madrid. Al morir este sin descendientes directos, la casa del Rastro de San Francisco —ya deteriorada por el uso y algunos movimientos sísmicos— perduró solo como un recuerdo de la prosperidad de aquel linaje de mercaderes de origen vasco. En 1864 don Toribio Sanz compró la finca por remate al precio de 37.000 pesos. El documento respectivo hace constar, sin embargo, que la propiedad estaba gravada con varias “manos muertas” o rentas de carácter eclesiástico, por más de 13.000 pesos, que servían para el sustento de las monjas de los conventos del Carmen y de San José.

Finalmente la casa quedaría abandonada y en completo descuido, con motivo del establecimiento de la familia Sanz de Izcue en París, donde sus miembros vivirían con la comodidad que le brindaban diversos ingresos y lejos de los problemas de la invasión chilena en la guerra del Pacífico. La mira del Concejo Provincial de Lima estuvo puesta en esta casa desde por lo menos los años cuarenta del siglo XX. Pero no fue sino en mayo de 1957 que se llevó a cabo la expropiación de la finca, comprada a los señores Suttor Sanz y Suttor Arrarte por el monto de 1.600.000 soles. Se practicó entonces una mensura y tasación legal del inmueble, que resultó con una superficie de 1,271.60 metros cuadrados.

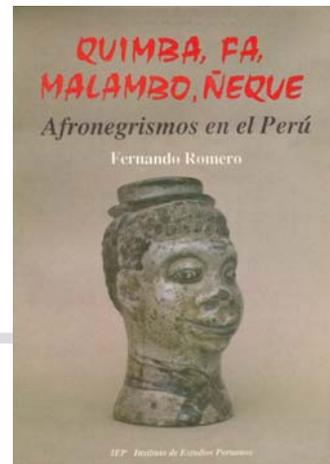
Se dijo aquella vez que la intención del Municipio era demoler la histórica casona de Bodega y Quadra para ayudar a levantar el Malecón Rímac. Por fortuna no se efectuó nunca esa demolición, anunciada casi cincuenta años atrás. Hoy entendemos como un deber cívico y moral del Gobierno Metropolitano preservar este recinto de tan notable trayectoria, luego de haber obtenido su reconocimiento como monumento histórico de parte del Instituto Nacional de Cultura. Así se garantizará la intangibilidad de un edificio singular, cuna del gran navegante criollo Juan Francisco de la Bodega y Quadra, ubicado en los contornos del viejo mercado de abastos de Lima. ▲

Diversos objetos hallados dentro de la propiedad de la familia Bodega dan una referencia sobre el tipo de vida que se tenía en los años de la Colonia. En las siguientes fotografías podemos apreciar una botella de arcilla, dos medidas de peso comúnmente llamada kilo, fragmentos de vajilla con decoración típicamente colonial, grupo de enseres domésticos y juegos de mesa.





DON FERNANDO ROMERO, ESCRITOR DE PESO



Quimba, Fa, Malambo, Ñeque. Afronegrismos en el Perú. (Lima, 1988)

Su dedicación al estudio de la cultura negra es esencial para entender este grupo humano, de enorme influencia en la formación de la identidad de la costa peruana. En la foto durante uno de sus viajes a Europa en los años sesenta.

Viaje a la semilla

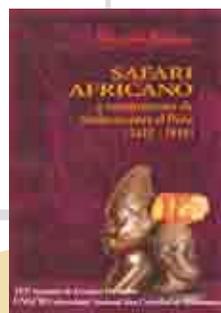
Autor fundamental pero poco conocido, Fernando Romero ha escrito relatos que bien le valen su ingreso a nuestra tradición. De *Mar y playa* (1959), uno de sus libros de cuentos más importantes, extrajimos el relato 'Los amigos'.

Considerado casi un renacentista en el sentido de su dedicación a múltiples disciplinas, don Fernando Romero Pintado (1905-1996) es, sin duda, uno de los intelectuales de formación más integral que haya habido en el Perú. Marino, historiador, escritor, educador, etnógrafo, folclorista, explorador (sirvió en la Marina Fluvial en el Amazonas), propulsor de la educación técnica, bibliógrafo, lingüista, los oficios de Romero tienen una vastedad enorme pero intermitente, lo que a la larga le ha significado una cierta marginalidad de todo círculo, ya que no integró ningún grupo disciplinario en particular.

Pese a ello, no han sido pocas las veces que se le ha distinguido con honrosas nominaciones y lauros, no solo en el Perú sino en distintos países de América. De hecho, don Fernando ha llegado a ser miembro correspondiente de la Sección de Historia Marítima del Centro de Estudios de la Marina de Portugal, así como miembro de la Academia Panameña de la Historia, en tanto en Cuba es considerado, hasta hoy, todo un gurú de los estudios afroamericanos. En nuestro país ha sido miembro de la Academia Peruana de la Lengua y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, habiendo recibido el Premio Nacional de Cultura en 1963.

Fernando Romero contaba que el interés por la cultura negra le venía del agradecimiento que sentía por su ama de leche, Heradia, una 'negra de raza' como la solía llamar, quien lo amamantó y cuidó cuando niño como si se tratase de su propio hijo, quien, de hecho, existía, siendo como un hermanito para Romero.

Harta conocida su faceta como historiador, etnógrafo y sociólogo, hay un lado oculto en Romero, el del escritor, cuya pluma, traviesa y letal, lanza finos dardos y cargas de ironía social en sus cuentos, los que se suele dividir, esencialmente, en cuentos de la selva, de gente de mar y narraciones costumbristas. 'Maritierra' y 'Los amigos', dos de sus cuentos más conocidos, proceden precisamente del grupo de relatos relacionados a temas marinos. Hay pues una deuda pendiente con este investigador y escritor fundamental, retratista cabal, hiperrealista, de nuestra sociedad, probablemente más conocido en Cuba y otros países del Caribe y Centroamérica por su incesante trabajo como impulsor de los estudios sobre afrodescendientes, que en su propio país. Su cuento 'Los amigos', nos muestra un escenario poco común en nuestra literatura: las islas guaneras. ▲



Safari africano y compra venta de esclavos en el Perú, 1412-1818. (Lima, 1994).



Iquitos y la fuerza naval de la amazonia, 1830-1933.

Los amigos

Badulaque lo motejaban en el puerto porque queriendo ser libre anduvo siempre destrabado de la vida, sin trabajo ni residencia fija. A veces estibando carga en las bodegas panzonas de los vapores; raimando aceitunas en el valle cuando le vino en gana; en persecución de las albacoras altamarinas si esto le convenía, pero siempre, eso sí, espiritualmente lo más lejos posible de los hombres. La perra infancia huérfana y sus dolores le habían dejado una desconfianza grande por sus semejantes.

De los animales sí era buen amigo. Ahora, por ejemplo, mantenía estrechas y cordiales relaciones con los buitres. Los ligaba un mutuo reconocimiento y una estrecha colaboración en el trabajo. Gracias a ellos Badulaque descubrió las loberías de Tankona, y a cambio de tal favor, el macizo porteño se había convertido en algo así como el proveedor de carroña de los rapaces. ¿No les dejaba acaso, en cada cacería, veinte o treinta cadáveres para la merienda? Hasta sin piel y abierta la panza se los entregaba. Por eso ahora, al distinguir la primera bandada, correspondió al saludo que volando le hacían, con dura expresión de su fabla cruda de vagabundo

Con paso firme se había ya comido una gran extensión del arenal. Punta Coles se quedó atrás y los veinte kilómetros desolados de Pampa del Palo se le metieron a los ojos. Unos quince metros por debajo de la meseta estaba la playa donde la arena menudita rodeaba las rocas. Entre éstas se hallaban los chungugos ágiles, burladores contumaces de las focas; las lagartijas vivaces; los canchales patones. Badulaque llegó al hueco que en la meseta habían dejado quienes sacaron salitres para la salmuera de las aceitunas, y merced a él se orientó. Así pudo encontrar la senda para descender a la playa desde el barranco cortado a pico.

El negocio no tenía complicaciones. Había que matar lobos de mar. Nada más. Desollarlos luego y llevar las pieles al puerto, donde las compraban para sabe Dios qué cosa. A él no le importaba. Los adquirentes le habían dicho que la matanza de focas era permitida.

— Hay un decreto del Ministerio de Marina, declarándola libre, ¿sabes? Esos tipos se tragan las anchovetas que son el alimento de los guanayes.

— ¿Y eso, jefe?

— Pues resta comida a las aves guaneras. Por eso el Gobierno quiere que terminemos con tales niños...

— Ah! 'ta güeno, pues.

Esta es la mejor época para la caza: la de parición. Por eso cuando Badulaque se acerca al primer corral, encuentra en él centenas de lobos. Sobre la tierra ferruginosa, húmeda y maloliente, descansan machos, hembras y maltones. Dormitan los primeros, ellas frotan cariñosamente a los pequeñuelos, los

últimos se hallan en interminable jugueteo. Lanza todos al aire salino de la playa los gritos breves de su laringe: cornetas de boquilla desafinada.

Reptando tras las rocas Badulaque avanza, listo el grueso palo. Ducho para el trabajo, no lo advierten por un rato. Pero la masa animal comienza de pronto a inquietarse, avisada por su fino instinto. No puede esperar más. Sale decidido el hombre y se coloca entre el corral y el océano. Hay entonces un revuelo de pieles leonadas, bigotes y colmillos. Despavoridos, veloces, los lobos se mueven como matronas embarazadas. Se desgarran contra las rocas, tiran al agua desde la altura, doblan su cuerpo laxo hasta formar con él casi una circunferencia; resoplan. Y mientras pasan junto al hombre, el palo cae pesadamente sobre las cabezas y va tumbando a los maltones. ¡Buenas pieles éstas!— sobre la tierra. Los animales heridos arrojan sangre por la boca que huele a pescado.

— Toma, bigotudo, toma mientras... Uno. Dos. Tres. Cuatro...

Cinco han quedado tendidos en la playa, entre los huesos de cadáveres calcinados por el sol, plumas de guanayes, restos de peeces, detritos, yuyos secos, algas y barro. Ahora Badulaque tiene que operar. Desnuda el cuchillo de carnicero y separa primero los bigotes y las orejas — ¡tan buenas para el dolor de muelas y el susto!— Luego corta sobre el abdomen, de arriba abajo, hasta vaciar los intestinos, y hurga entre las tripas en busca de algo: pronto encuentra las piedras que le indican la edad del animal. Las extrae, desuella los cuerpos, separa una piel dañada por los mordiscos que entre sí y con los chungugos se dan los lobos para conquistar a sus focas, y se aleja hacia otro corral.

Antes mira al cielo. Allí los machos de golilla blanca y las hembras de cabeza negra esperan impacientes, dando vueltas elegantes que manchan de negro el celeste diáfano del firmamento. Lejos, entre las rocas, atisban los cuellirojos gallinazos. Señala los cadáveres y les dice, amigable:

— Ahura traguen, reculeaos...

La tarde no está buena para él. Mucho trabajo y pocas pieles. Ahora entra al cuarto corral, a ver si tiene más suerte, aunque éste es el más difícil pues aquí los lobos están en las rocas, muchas de ellas altas, y no es tan fácil matarlos.

Trepa a un grupo de peñascos donde ha visto tres maltones y una hembra vieja, alza el palo y lo descarga sobre uno de los lobos jóvenes. La foca, rabiosa, se vuelve hacia él. Un instante se miden animal y hombre. Badulaque, presintiendo el salto, levanta el garrote. Pero ella le gana la partida. Resopla y se tira contra el cazador, dándole feroz cabezada que le hace perder el equilibrio y lo derriba hacia abajo, de bote en bote, sobre los peñascos agudos y duros...

Cuando vuelve en sí está solo, tendido cerca de la orilla, cara al cielo. En las piernas hay algo que le duele mucho. Se sienta y mira. El pie izquierdo se ha vuelto hacia adentro, como el del Cojo Gómez; tiene

la pierna derecha acodada en dos en su punto medio; y por un ancho desgarro de la piel aparece un hueso dentado. Sale sangre de la herida, mucha sangre.

Friamente, con esa resolución del hombre que ha vivido entre peligros y sin consejos, piensa en su estado. Deben de ser las tres de la tarde. Está en la playa baja, es decir, en un lugar por donde nadie transita. No puede esperar ayuda extraña.

— Aquí nadie baja, pues. Pero arriba pasan a veces camiones.

Los de la salmuera, pues. Tengo que subir pa que me lleven al puerto uno de esos. Andando, Badulaque. Aunque revientes de dolor. ¡Up! ¡Up!

Trata de ponerse de pie. Imposible. Aquellas punzadas horribles son más fuertes que la voluntad más férrea.

Arrastrándose como animal ha ganado dos corrales en busca de la senda que permite subir a la pampa sin gran esfuerzo. Pero ya no puede más. El hueso que aparece por la herida dolorosa, está negro de lodo, polvo, escorias. El desgarrón mismo, sus bordes y toda la cara interna de la pierna, han quedado cubiertos por la misma barrosa papilla, mezcla de sangre y tierra. Del foco escapa un líquido negruzco. Y las fuerzas se van. Se van con el sudor frío, con el pulso y con la respiración. Hasta las ideas se están ya marchando del cerebro, quemadas por la hoguera que arde dentro del organismo.

Otra vez va a caer la noche, la noche fría y silenciosa frente al mar indiferente, entre los lobos que no le huyen como si le supieran ya vencido, cobarde. A él, a Badulaque, tan fuerte, tan animoso antes. Porque ahora tiene miedo, miedo a la soledad y la negrura. Por eso, cuando la fiebre no le hace dormir, grita desesperadamente, aunque siente la evidencia de que es inútil:

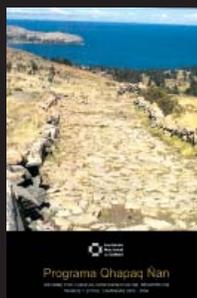
— Ayyyyyy!... Aaaaaaa!... Ayyyyy!

Ha amanecido. Se levantó ya el sol hasta el cenit y quema la tierra; pero su calor no llega a Badulaque. Tirita. Sólo sus llagas parecen florecer en negro al beso de los rayos solares. Buitres y gallinazos — ¡los amigos!— vuelan sobre él, como en espera de su ración diaria de carroña.

Cae nuevamente en coma. Pero vuelve en sí por la intensidad de un dolor terrible que, partiendo de un ojo, le trepana el cerebro. Sólo puede mirar un instante. Sobre su cara se abate algo extraño: dos puntos pequeños que relampaguean, un pico curvo, una golilla blanca. De nuevo experimenta la atroz punzada. Y todo se hace rojo, rojo sangre, luego negro, muy negro. Lanza un grito de muerte y mientras a sus oídos llega el aletear de los buitres, lleva las manos a la cara y encuentra que de las cuencas vacías de sus ojos sale un líquido denso, tibio.

Tirita, como tembleque al viento. Y, en tanto que el próximo batir de alas pone pavor en su alma, dos lobos se echan a sus costados como deseosos de abrirla.

Programa Qhapaq Ñan. Informe por cuencas hidrográficas del registro de tramos y sitios. Campañas 2003-2004
Lima, Fondo editorial del INC, Julio 2006
272 págs. + Mapas



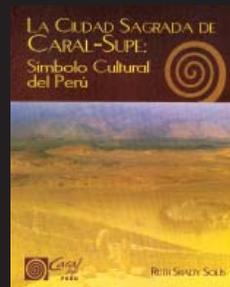
Ingresa el ambicioso Proyecto Qhapaq Ñan en nuevos territorios: las cuencas hidrográficas y la cultura que albergan. El proyecto consigue establecer, de este modo, un registro pormenorizado de las rutas y caminos de los antiguos pobladores prehispánicos en las cuencas del Pampas, Apurímac, Mantaro, Marañón, entre otros grandes ríos del país, incluyendo también la cuenca del Títicaca. El informe extiende la investigación a la costa peruana, teniendo como centro el valle del Chíncha, y de allí proyectándose por el sur a Tacna y por el norte a Tumbes. La idea es describir y restaurar los caminos longitudinales y transversales, sin dejar de lado las rutas interandinas, los tramos intervalles, los caminos desplegados en las cabeceras y los cientos de vías de penetración.

Poesía soñada
Xavier Abril
Lima, Fondo Editorial de la Universidad Mayor de San Marcos, Academia Peruana de la Lengua, 1ra edición, Julio 2006
353 págs.



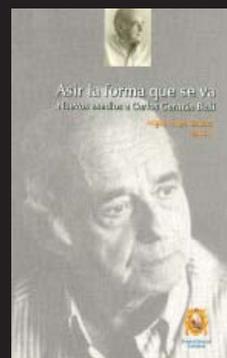
Amigo personal de algunos poetas que integraron la pléyade surrealista francesa, Xavier Abril supo mantener en equilibrada tensión las voces de la vanguardia y la tradición, aportando a la lírica peruana una poética plena de intensidades que se ha mantenido, hasta hoy, vigente en su narración de la historia y los sucesos de la vida cotidiana. Abril, sin embargo, jamás se mostró condescendiente con las modas ni los tópicos clásicos del siglo XX. En sus versos —construcciones de sumo rigor intelectual—, se reconoce el influjo de Manrique, Góngora, Mallarmé, Vallejo y Eguren. Por ello, un volumen como este, que busca reunir su obra conjunta, es un acontecimiento literario que debe recibirse con expectativa. Incluye orientador prólogo de Marco Martos.

La ciudad sagrada de Caral-Supe: símbolo cultural del Perú
Ruth Shady Solís
Supe, Proyecto Especial Arqueológico Caral Supe/ INC, 2006
61 págs.

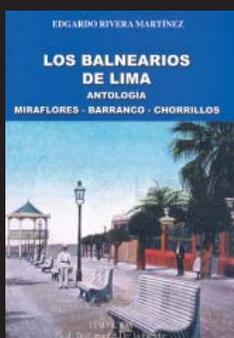


Publicación ilustrativa y didáctica que da a conocer, a la luz de las últimas investigaciones dirigidas por Ruth Shady, los patrones de asentamiento y arquitectura, organización social, política y económica de los habitantes de Caral (Supe, Barranca), la primera civilización de América —según refieren los estudios comandados por la mencionada arqueóloga. Asimismo, el volumen hace un recorrido, a manera de visita guiada, por los principales monumentos que alberga el complejo. También exhibe, mediante fotografías, infografías e ilustraciones, objetos, técnicas y costumbres utilizadas por los pobladores de Caral. Sin duda, una exposición de esta categoría, significa un paso adelante en la comprensión de nuestro pasado y en el refuerzo de nuestra identidad.

Asir la forma que se va. Nuevos asedios a Carlos Germán Belli
Miguel Ángel Zapata, editor
Lima, Fondo Editorial de la Universidad Mayor de San Marcos, 1ra edición, Julio 2006
214 págs.



Representativa de la Generación del 50, la obra poética de Belli empieza a convocar, de manera continua, estudios críticos de interés. José Miguel Oviedo, David Sobrevilla, Ricardo González Vigil, Rose Shapiro, Jorge Cornejo Polar, Pedro López-Adorno, Marcelo Pellegrini, Óscar Hahn, Eduardo Espina, Richard Cacchione, además del propio Zapata, contribuyen, en este volumen, con una muy valiosa aproximación a la obra del poeta vivo más importante de nuestras letras. Lanzado al ruedo literario con su libro Poemas (1958), Belli lleva, a la fecha, más de 20 libros publicados, configurando un universo enormemente personal, pleno de elocuencias, donde coexisten con espontánea intensidad lo antiguo con lo moderno, la jerga y el cultismo, lo sublime y lo chabacano, las hadas y los bolos alimenticios.



Los balnearios de Lima. Miraflores, Barranco, Chorrillos
Edgardo Rivera Martínez
Lima, Fundación Manuel J. Bustamante de la Fuente, 2006
291 págs.

Una de nuestras mayores plumas, Edgardo Rivera Martínez, elige cuidadosamente una serie de textos, descriptivos unos, evocativos otros, referentes a la época en la que los distritos de nuestro litoral limeño aún podían ser calificados de balnearios. Desfilan en las páginas de esta antología historiadores, escritores y viajeros que sitúan al lector en tradicionales puntos de retiro del siglo XIX e inicios del XX, ubicados en Miraflores, Barranco y Chorrillos, y teniendo como fundamento conductor el rigor literario e histórico. Acierto de la Fundación Manuel J. Bustamante, que ya ha editado antologías de los departamentos de Arequipa, Cusco, Ayacucho y La Libertad.

El zorro que quería ir al cielo

Ilustración: Fredy Vivar

Los relatos andinos no solo se caracterizan por su desenlace inesperado, sino también por su carga moral. En esta narración, recogida en Puno, el zorro, habitual castigado en la tradición oral, asiste a nuevas desventuras.

Dicen los achachilas que cierta vez el zorro se encontraba al lado de un río y melancólicamente observaba las imágenes que reflejaban sus aguas. Se veía gente bailando, bebiendo y riendo. ¿Qué pasaba? Las aguas del río no hacían más que reflejar la algarabía que allá arriba se vivía: en el cielo estaban de fiesta. El zorro, que andaba pensativo, no se dio cuenta que un cóndor había bajado a tomar agua. Al verlo, se le ocurrió una gran idea.

—¿Qué pasa amigo tiwula?— preguntó el cóndor.

—Es que quiero ir a la fiesta que hay arriba en el cielo y solo no puedo. ¿Por qué no me llevas tata condori?— dijo el zorro.

El cóndor aceptó el pedido del zorro y le dijo que montara en su espalda. Volando a las alturas llegaron al cielo y se unieron a la fiesta. Comieron bastante, bebieron y se divirtieron. Al rato el cóndor buscó al zorro que andaba perdido entre tanta gente alegre y le dijo que ya era hora de volver. El zorro, entusiasmado con el festín, no quiso regresar y se quedó allá arriba. Cansado, el cóndor retornó sin su compañero a tierra.

Acabada la fiesta, el zorro, que se había quedado solo, se fue de visita a la casa de una estrella. Como todavía tenía hambre, la estrella le alcanzó una olla de barro y le dio un granito de cañihua para que se hiciera una mazamorra. El zorro miró el grano con desconcierto y pensando que eso no iba a ser suficiente, le dijo a la estrella:

—Pero, ¿cómo va a alcanzar un solo grano de cañihua para los dos? Eso no alcanza ni para mí.

Y sin que la estrella se diera cuenta rápidamente aumentó diez granos más a la olla. Así comenzó a remover su mazamorra de cañihua mientras se le hacía agua la boca. De pronto la olla comenzó a rebalsar y la mazamorra chorreando fue a dar al suelo. Como el zorro andaba muerto de hambre se puso a lamer lo que caía de la olla y sin descansar trataba de comérselo todo. Pero la alegría pronto se convirtió en angustia pues la olla seguía rebalsándose y la habitación se iba llenando de cañihua sin que el zorro pudiera

hacer nada. La estrella, al ver su casa llena de mazamorra, se puso muy enojada y a gritos le dijo al zorro:

—¿Zonzo nomás siempre habías sido, tiwula! ¿Por qué has aumentado más cañihua? ¿Acaso no te había dado suficiente? ¡Ahora todito te lo vas a tener que comer!

El zorro, arrepentido y triste por su desgracia, pensó que lo único que le quedaba era regresar a la tierra. Entonces se ató a una soga y fue donde la estrella a suplicarle que le ayudara a bajar. La estrella aceptó y sujetó la soga para que el zorro pudiera bajar. Camino a tierra, cuando solo le faltaban diez metros, el zorro vio a un loro que volaba frente a él y, liso como era, sin más ni más, lo insultó:

—¡Loro lengua de papa! ¡Loro lengua de chuño! ¡Yo te puedo matar!

El loro lleno de furia comenzó a picotear la soga por la que este descendía. Al ver que la soga se rompía, el zorro comenzó a gritar, diciendo:

—¡Extiendan una frazada suave! ¡Extiendan una frazada rosada! ¡Miren que vengo del cielo!

Los gritos del zorro fueron vanos. Nadie escuchó. A gran velocidad cayó en medio de duras rocas y su panza repleta de mazamorra se reventó, y la cañihua se esparció por todas partes. Cuentan los achachilas y awichas que fue así como apareció este alimento en el altiplano.

RECUPERADO

El tocado moche

Se dice que en 1988 la tumba de un gobernante moche fue destruida y sus objetos de valor vendidos por todo el mundo. Pero desde Londres llegó en agosto la noticia de que se recuperó parte del ajuar funerario de este personaje, tan importante para nuestra historia como el Señor de Sipán o la Dama de Cao. Con nosotros nuevamente, el tocado. No deje de visitarlo.



Museo de la Nación

De martes a domingo de 9 a.m. a 6 p.m.

Av. Javier Prado Este 2465 San Borja

