



Investigatio
ISSN: 1390 - 6399 • ISSN-e: 2602 - 8336
Universidad Espíritu Santo – UEES

Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balsero

The Last Oceanic Balsaraft Navigators: testimony of a Raftsman

Benjamín Alfredo Rosales Valenzuela¹ 

¹Profesional independiente

Cita: Rosales Valenzuela, B. (2022). *Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balsero*. *INVESTIGATIO*, (18). 143 - 166. <https://doi.org/10.31095/investigatio.2022.18.8>

Fechas · Dates	Correspondencia · Corresponding Author
Recibido: 19.08.2021	Benjamín Rosales
Aceptado: 19.01.2022	Profesional independiente
Publicado: 15.03.2022	brosales777@gmail.com

Resumen

Al iniciar una investigación histórica sobre las balsas oceánicas a vela que utilizaban indígenas de costas ecuatorianas y peruanas desde antes de la conquista hispánica, notamos que éstas se habrían utilizado hasta la primera mitad del siglo XX, y decidimos buscar el testimonio de alguien que hubiese realizado esas travesías para conocer su experiencia: ¿cómo eran hechas esas balsas, su gobierno, ruta y propósito de viajes? Tuvimos éxito al conocer un peruano de 94 años, de origen sechurano, que había participado de joven en travesías a Guayaquil. Aquí sintetizamos horas de grabaciones a este y otros balseros, dibujos y explicaciones dadas por don Agustín Pazos, que nos dan luces sobre la ancestral navegación oceánica en grandes balsas.

Nos referimos en este artículo a viajeros e investigadores que han escrito sobre pescadores balseros sechuranos desde el siglo XIX, y otras crónicas y relatos de la utilización de balsas.

Palabras clave: navegación oceánica; balsas a vela; guaras o tablones; pescadores sechuranos; caleta San Pablo; Guayaquil.

Abstract

At the beginning of a historical research about oceanic sailing balsarafts used by indigenous people of Ecuadorian and Peruvian coasts since before the Hispanic conquest, we noticed that would have been used until the first half of the XX century, so we decide to search for a testimony of someone who had made those journeys to learn their experiences: how were these balsarafts made? How were they governed? What were their routes and trip purposes? We were successful when we met a 94 years old Peruvian, of Sechurian origin, that when young, participated in journeys to Guayaquil. Here we summarized hours of recording to this and other raftsmen, drawings and explanations given by mister Augustin Pazos, that give us lights about the ancestral oceanic navigation on great balsarafts.

We referred in this article to travelers and researchers who have written about Sechurian fishermen in balsarafts since the XIX century, and other chronicles and narrations of balsarafts usage.

Keywords: navegación oceánica; balsas a vela; guaras o tablones; pescadores sechuranos; caleta San Pablo; Guayaquil.

Introducción

Este artículo de investigación se origina en nuestro afán de conocer hasta cuando fueron utilizadas, que características y componentes principales tuvieron las grandes balsas indígenas empleadas en la costa de Ecuador y norte de Perú desde épocas precolombinas.¹ Estas balsas oceánicas, grandes y pequeñas, sirvieron para la pesca en un extenso litoral costero, transferir tecnologías y transportar personas y mercaderías entre pobladores del Océano Pacífico durante decenas de siglos.² Evidencias históricas y antropológicas las ubican entre las costas de Manabí en Ecuador, y Lambayeque, en el norte de Perú³, sin embargo, estudios arqueológicos y biológicos demostrarían que los pobladores de estas regiones realizaron viajes de larga distancia, tanto al sur de Perú (Rostworowski, 1977: 286) como al Occidente de México (Hosler, 1994: 89-122). Para realizar una profunda investigación de las legendarias balsas, resolvimos ingresar en 2012 al Programa de Masterado/Doctorado de la Universidad Pablo de Olavide.

¹ Un estudio sobre estas balsas presenta Clinton Edwards en su investigación “Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America”, 1965, en el capítulo VI: “Log Rafts”. Jenny Estrada presentó en 1988 “La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana”, libro editado por el Instituto de Historia Marítima, en el que señala referencias históricas a la balsa de Guayaquil.

² Por “balsas oceánicas”, nos referimos a las construidas con Ochroma pyramidale, boya, o al palo de balsa: madera particularmente liviana originaria de América tropical, con la que los habitantes de la región costera, centrada en el golfo de Guayaquil, construyeron diversos tipos de embarcaciones para navegar ríos y océano. Grandes balsas indígenas de navegación oceánicas fueron reportadas en la Relación Sámano Jerez del primer viaje de Bartolomé Ruiz a costas ecuatorianas y del norte del Perú. Historiadores ecuatorianos se refieren a estas como “manteño-huancavilcas”, peruanos como “tumbesinas o sechuranas”, y algunos antiguos cronistas como balsas “incas”. En la tesis doctoral “Balsa Huancavilca: de medio de comunicación prehispánica en el Pacífico americano a factor de desarrollo del Ecuador y el norte del Perú”, (Rosales, 2022) concluimos que la tecnología de esta embarcación aborigen fue durante el período tardío de la cultura agrícola alfarera Valdivia, que se desarrolló en la península de Santa Elena, hacía 1500 años a. C.

³ El que refiere más claramente los sitios en los que europeos vieron balsas oceánicas es el cronista Pedro Cieza de León, en “Descubrimiento y Conquista del Perú”, escrito a mediados del siglo XVI.

Luego de la primera temporada de estudios en Sevilla, al regresar a Guayaquil a mediados de año, pensamos que quizá sería posible encontrar personas que hubiesen utilizado esas grandes balsas. Estas naves llamaron la atención a Bartolomé Ruiz, piloto de Pizarro, quien las vio por primera vez en un encuentro reportado por su relevancia al Emperador Carlos V, en la Relación conocida como Sámano-Jerez (Porras, 1967:63).

En la costa de Ecuador, balsas a vela se utilizaron para pescar hasta la segunda mitad del siglo pasado. El arqueólogo ecuatoriano Emilio Estrada lo constató en 1953, publicó luego estudios de una balsa de 16 pies de largo y cuatro de ancho, conformada por dos troncos más gruesos en los lados y dos más delgados en el centro, que usaban una vela triangular de unos doce pies por lado (Estrada, 1979: 52). Él explicó el funcionamiento de las guaras, piezas fundamentales para gobernar la embarcación cuando navega contra el viento (Estrada, 1955: 147). Balsas como aquella sobreviven en Playas (Ecuador) como atractivo turístico, aunque los pescadores artesanales utilizan lanchas a motor para sus faenas. Las balsas descritas y dibujadas por Jorge Juan, Francisco Requena y Alexander Humboldt en el siglo XVIII eran embarcaciones grandes, que transportaban carga y pasajeros en el río y golfo de Guayaquil.

Los objetivos específicos de este trabajo se han planteado para responder: ¿Hasta cuándo se utilizaron grandes balsas de transporte entre puertos oceánicos y Guayaquil? ¿Qué productos trasladaban? ¿Cómo eran estas embarcaciones? ¿Cuáles eran los elementos principales para su construcción y de donde estos provenían? ¿Qué tan maniobrables y seguras eran estas naves? Para contestar estas preguntas debíamos encontrar actores que recordaran haber participado en esos viajes, empresa difícil de lograr si estas travesías hubiesen terminado antes de los años treinta del siglo pasado.

Para registrar la investigación efectuada hemos conservado un archivo fílmico con más de ochenta y seis minutos de grabación de conversaciones con don Agustín Pazos y otros balseiros, así como una edición de este material para promover la difusión de este conocimiento ancestral y resguardar su memoria histórica.

Materiales y Métodos

La presente investigación es de carácter descriptivo, la cual ha procurado referir las características o particularidades de las balsas oceánicas a vela que utilizaban indígenas de costas ecuatorianas y peruanas desde antes de la conquista hispánica. Así de esta forma, se ha representado, reproducido y transferido, durante el desarrollo del artículo, las tradiciones, actividades y/o experiencias directas de las comunidades observadas, en tiempo y espacio.

Las técnicas de investigación empleadas han sido, principalmente: entrevistas, observación “in situ” o de campo y una exhaustiva revisión documental, en varios idiomas, de distintos autores, unos especializados en disciplinas académicas, y otros, cronistas o viajeros que han relatado sus observaciones. Algunas de las fuentes

bibliográficas citadas son de fuente primaria, es decir, de autoría y descripción intelectual propia de los investigadores, que relataron acontecimientos y aportes durante el período investigado. La narración principal de “Los últimos navegantes en balsas oceánicas”, se ha desarrollado con solvencia documental, con la inclusión de aspectos etnográficos y empleando una observación participante estructurada, respaldada con grabaciones, filmaciones y diarios de campo.

Sobre los últimos navegantes en balsas oceánicas, las referencias de su existencia a comienzos del siglo XX, son del norte de Perú. Nuestra investigación confirma la información presentada por James Sabella (Sabella, 1974)⁴ en 1974 sobre balseros en la caleta San Pablo hasta mediados del siglo XX. En el trabajo etnográfico realizado se ha recabado además valiosos datos sobre componentes, materiales y accesorios con los que se constituían las grandes balsas oceánicas. No obstante, en las descripciones de las balsas hechas durante cuatro siglos, desde que fueron observadas por europeos, algunos de estos no han sido siquiera mencionados.

Investigaciones en Puná y Túmbez

Ubicada entre el golfo de Guayaquil y la cuenca del Guayas, a estratégica isla Puná se considera como un lugar propicio para encontrar habitantes que hubiesen utilizado o, al menos visto grandes balsas oceánicas.

En Puná Vieja, el mayor poblado de la isla, se entrevistó a personas de avanzada edad, pero ninguno había navegado en balsas; lo que si afirmaron es que, a comienzos del siglo XX, el uso de lanchas a motor o goletas a vela para viajar a la ciudad era común. Sin embargo, don Luis Delgado, miembro de esta comunidad precisó que antes de la guerra entre Ecuador y Perú (1941), solían pasar grandes balsas desde el norte de Perú rumbo a Guayaquil. En estas se trasladaba pescado seco y regresaban con nuevas balsas, otras maderas y diversos productos a sus caletas en el norte de Perú.⁵

La inexistencia de antiguos pobladores que recordaran el uso de balsas con fines comerciales, en la isla o en pueblos pesqueros de la península de Santa Elena, conllevó la búsqueda exhaustiva de estos, en el norte de Perú. Para esta investigación “in-situ”, se visitó al museo de sitio Cabeza de Vaca⁶, en Túmbez, lugar donde se encuentran vestigios de la antigua población y fortaleza incaica construida por Guaynacapa a finales del imperio (Cieza de León, 1984: 234-236). La directora de este centro arqueológico, Carolina Vilches, recomendó sitios más al sur en la costa, incluso hasta Sechura, para entrevistar antiguos pescadores que utilizaron balsas oceánicas. Asimismo, señaló con antelación, que aspectos físicos y culturales de los

⁴ James Sabella presentó “The Fishermen of Caleta San Pablo” como tesis doctoral en Cornell University en 1974.

⁵ Benjamín Rosales Valenzuela. “Viaje a isla Puná: 11 de mayo de 2012.” Anexo # 1 de tesis doctoral. Inédito.

⁶ Zona Arqueológica Monumental Cabeza de Vaca. Ministerio de Cultura de Perú. Programa Qhapaq Ñan.

pobladores del norte de Perú son similares a los de la península de Santa Elena, estando dentro del área de influencia del golfo de Guayaquil, observación compartida por otros investigadores.⁷

Ahora bien, en la costa de Tumbes, se mantienen el uso de pequeñas embarcaciones hechas con palos de balsa, a las que denominan balsillas. En Puerto Pizarro, caleta ubicada en un brazo de mar abundan embarcaciones a motor para pescar y hacer recorridos turísticos, existiendo aún pequeñas balsas usadas como plataformas de apoyo para desembarcar la pesca.⁸

Pueblos del norte de Perú: San Pablo, Colán y Sechura

En el siguiente viaje, se interactuó con el Dr. Jerry Moore, arqueólogo estadounidense que ha trabajado veinte años en el norte de Perú, quien afirma que en el sitio “El Porvenir” había encontrado evidencias pre-cerámicas datadas entre 4700 y 4500 años a. C, y que en “Loma Saavedra” y “Uña de Gato” elementos de Valdivia III, lo que indica la muy antigua conexión entre los pueblos del norte y sur del golfo de Guayaquil. (Moore, 2014: 184-197)

Desde Talara se recorrió la costa al norte hasta Cabo Blanco, y al sur hasta la caleta San Pablo. En esta región todavía existen “balsillas” de pesca de cinco o seis “palillos” de balsa de entre tres y cuatro metros de largo. La pequeña embarcación apenas tiene más de un metro de ancho, la manejan con remos y en ocasiones le instalan mástil y vela. Estos palos de balsa provenían de Guayaquil y los adquirían en Tumbes.

Figura 1.

Balsillas en caleta San Pablo, provincia de Talara, Perú.



Es preciso indicar que las puntas Fariñas y Balcones, al sur de San Pablo, son los sitios más occidentales de Sudamérica. Los pobladores de Colán, en la desembocadura del río Chira, son mencionados en crónicas coloniales como proveedores de agua y productos agrícolas, usando grandes balsas, al puerto de

⁷ Benjamín Rosales Valenzuela. “Notas de viaje a Tumbes, Perú: 17-18 de mayo de 2012.” Anexo # 2 de tesis doctoral. Inédito.

⁸ Benjamín Rosales Valenzuela. “Notas de viaje a Tumbes, Perú: 17-18 de mayo de 2012”. Anexo # 2 de tesis doctoral. Inédito.

Paita (Ulloa, 1953: 28). Todavía se observa pescadores que usan balsas a vela, sin embargo, la mayoría emplea embarcaciones a motor. Juan Ruperto Cañote, mayor de ochenta años, explicó como hacen las faenas de pesca con sus balsillas, y afirmó que los usuarios tienen al menos dos de ellas: que alternan cada seis meses para que pasen por una etapa de secado. Cañote relató que en su niñez, su padre y otros vecinos de Colán llevaban y traían productos a Paita en balsas a vela, y que grandes balsas viajaban anualmente a Guayaquil.⁹

Figura 2.

Don Juan Ruperto Cañote explica el manejo de la balsilla que se seca en casa.



En el Archivo Regional de Piura se revisó documentos con referencias a la utilización de balsas en época colonial. En el camino a la costa de Sechura se encuentra Catacaos, cercano al sitio arqueológico de Narihuala, ancestral centro administrativo-religioso tallán. En el perfil costanero sobresalen caletas en las que aún se usan balsas, en Parachique y Constante, puertos pesqueros artesanales numerosas balsillas son empleadas para desembarcar pesca de embarcaciones a motor. Una comerciante de pescado y mariscos que negociaba conchas y caracoles transportados en balsas corroboró la relación comercial con Ecuador, viajando hasta el reconocido mercado de La Libertad (Santa Elena). Los balseiros compraban “palillos” en la ciudad de Sechura, en establecimientos que abastecen también caña de “Guayaquil” para la construcción de viviendas, estos con origen ecuatoriano.

No se halló alguien con suficiente edad para recordar el uso de grandes balsas en travesías oceánicas. Al mismo tiempo, se evidenció que en esta región hay una gran actividad pesquera, artesanal e industrial, y que se siguen utilizando balsillas, construidas con “palo de balsa”, para transportar productos marinos entre embarcaciones y muelles o playas, e inclusive, para realizar faenas de pesca. Sin duda, esto es una tradición

⁹ Benjamín Rosales Valenzuela. “Notas de viaje al norte de Perú: de Tumbes a Sechura, 20 al 23 de junio de 2012.” Anexo # 3 de tesis doctoral. Inédita. La entrevista a don Juan Ruperto Cañote Chuna el jueves 21 de junio de 2012 está filmada y archivada.

que se resiste a sucumbir, dado que en las caletas de Sechura abundan embarcaciones modernas y eficientes, como sus similares de Ecuador.

Navegante en grandes balsas: don Agustín Pazos Querebalú,

Agustín Pazos Querebalú nació el 28 de agosto de 1919, y murió pocos meses antes de cumplir cien años. Su fortaleza física y lucidez mental se evidenciaron enseguida con el entusiasmo que mostró al relatarnos sus experiencias, en la visita realizada en su casa en la caleta San Pablo.

Hijo de pescador, su familia migró de Sechura a esa comunidad, cuando él tenía apenas tres años. Dentro de sus relatos, sostuvo que: hace ya algunas décadas, para pescar se utilizaban exclusivamente “balsillas”, pequeñas plataformas que tienen entre cuatro y siete palos de balsa unidos con travesaños y sogas, donde instalan un mástil con vela de algodón; los pescadores de la caleta, y otros de la región, entre Sechura y Paita, armaban grandes balsas para realizar viajes comerciales a Guayaquil.

Estas travesías anuales las hacían entre diciembre y marzo, para aprovechar el verano¹⁰, eso facilitaba el retorno a sus caletas, pues durante esa temporada la corriente del Niño facilita la navegación hacia el sur. De cualquier manera, el viaje de ida a Guayaquil duraba cerca de quince días, pero el regreso era mucho más demorado, podía alargarse, según las condiciones de corrientes y vientos, más de treinta días. Al bordear Cabo Blanco se perdía la influencia favorable de la corriente cálida y había que navegar contra la corriente fría peruana, llamada Humboldt.

Pazos Querebalú reafirmó la dificultad de esta navegación dependiente del viento y corrientes marinas exclusivamente:

“En la madrugada cambia el viento y salíamos mar afuera, desde el mediodía el viento entraba a la costa. Cuando no había viento, la corriente nos echaba al norte, no nos permitía avanzar, entonces orillábamos y fondeábamos.”¹¹

En el viaje de ida iban en balsas viejas cargadas de pescado seco que transportaban para vender en Guayaquil. En ese trayecto utilizaban una vela grande de algodón, pero al regresar, con balsas nuevas, más grandes y sobrecargadas se valían de hasta tres velas. Las embarcaciones tenían cuatro tabloncillos grandes que hundían o sacaban para maniobrar la nave (que en Ecuador conocemos como “guaras”), además de un remo

¹⁰ Estación que en la costa ecuatoriana llamamos invierno porque es la temporada lluviosa, aunque la más calurosa.

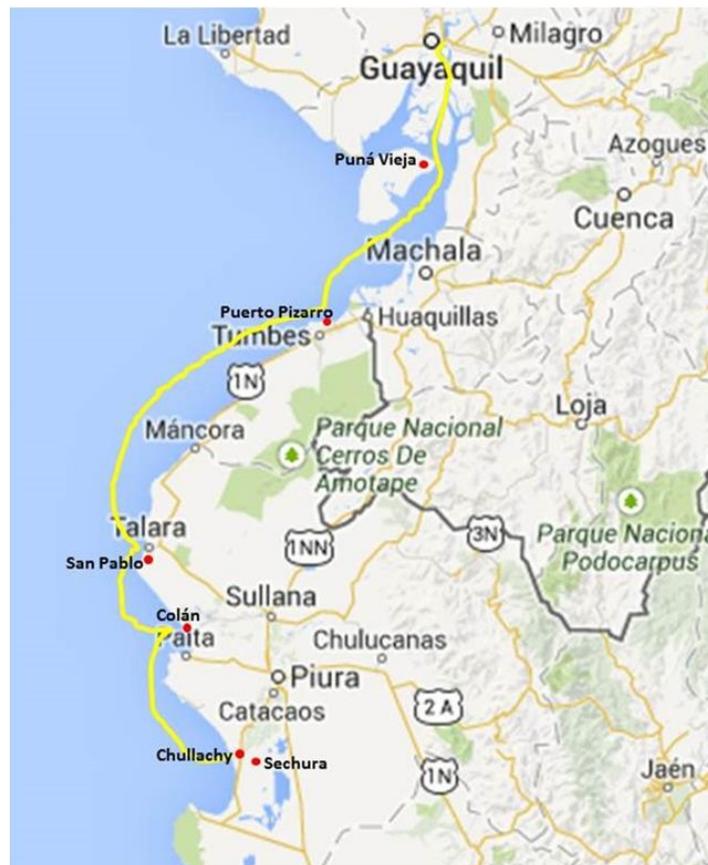
¹¹ Benjamín Rosales Valenzuela. “Notas de viaje al norte de Perú: de Tumbes a Sechura, 20 al 23 de junio de 2012.” Anexo # 3 de tesis doctoral. Inédito.

grande que lo manejaban desde la popa, a modo de timón.¹² En estos largos viajes, las balsas llevaban entre ocho a diez tripulantes, que eran necesarios para remar y maniobrar la nave cuando no venteaba.

Además, reiteró que la entrada a Guayaquil era difícil, debían llevar un buen práctico para sortear los bancos de arena del río, les llamaba la atención lo grande de las mareas y las marcadas variaciones que estas tenían con las fases lunares.

Figura 3.

Mapa de la costa norte de Perú y sur de Ecuador con recorrido de balsas entre puertos peruanos y Guayaquil, según don Agustín Pazos.



El viaje a Guayaquil era una importante empresa comercial, no solo tenía un gran beneficio la venta de pescado seco, que desde el puerto principal se distribuía a ciudades de la sierra de Ecuador, sino que, con ese importe, renovaban sus balsas, y adquirirían diferentes productos para su uso familiar o venderlos. La nueva embarcación tenía una plataforma de troncos grandes, y otros “pisos” de palos más pequeños, o balsillas, caña

¹² En posteriores entrevistas, don Agustín nos dijo que eran seis tablones o quilas (dos hacia la proa, dos en el centro y dos hacia la popa) y dos remos (igual que las quillas, una a babor y otra a estribor).

guadúa, entera y abierta, y otras maderas. En el centro estaba el área cubierta donde descansaban y llevaban mercadería diversa: desde ropa comprada en el mercado de la ciudad, hasta plátano y otras frutas adquiridas en las riberas del río. Cocinaban en ollas colocadas sobre una lata con leña encima, comían bastante pescado fresco, que era abundante, pero también “*gallinas de corral*” que compraban cuando caleteaban por falta de viento.

En la cuarta década del siglo pasado, se redujo el uso de las grandes balsas comerciales, incrementándose la utilización de balandras, también a vela, que cargaban 400 o 500 toneladas. Estas iban hasta Trujillo y Guayaquil, desde donde traían a la costa norte del Perú, comida, ropa, caña y balsas. Según don Agustín, el uso de las grandes embarcaciones de balsa, lentas pero seguras, desapareció totalmente en años posteriores por el incremento de embarcaciones a motor.

Actualmente, los palos para las balsillas de pesca llegan por carretera. El señor Pazos fue muy amable y estuvo dispuesto a darnos información, incluso dibujó como eran las velas que usaban las balsas.

Ciertamente este viaje fue exitoso: vimos muchas balsas pequeñas que aún se usan en la costa norte de Perú, y se entabló contacto con un experimentado pescador que había utilizado las grandes balsas oceánicas y viajado en ellas a Guayaquil.

Entrevista en el cementerio de Negritos

Un 1 de noviembre, víspera de la conmemoración del día de difuntos se realizó una nueva visita a Pazos Querebalú. La tradición y memoria de esa localidad peruana se conservaba, a tal punto, que él y todos sus familiares estaban en el cementerio haciendo vigilia por la muerte de su esposa, ocurrida varios años atrás. Sutilmente se observó que la costumbre local de reunirse en mausoleos, o en carpas alrededor de tumbas de queridos deudos, y velarlos desde la tarde del 1 hasta la madrugada del 2 de noviembre, persistía y era generalizada. Había mucha actividad en el cementerio, entraban y salían vehículos a dejar o recoger personas que visitan tumbas al aproximarse el día de muertos. Al indagar por el “barrio del camposanto” donde se entierran los de la caleta San Pablo, se dio con el paradero del Sr. Pazos. Aceptada la intromisión por el experimentado balsero, en una noche fresca en la que soplaba el viento con fuerza, se procedió a documentar el fiel testimonio de sus viajes a Guayaquil en balsas oceánicas.

Figura 4.

Entrevista a don Agustín Pazos, noche del 1 de noviembre de 2012.



Don Agustín reiteró que su padre y tíos eran pescadores que utilizaban las balsillas para sus faenas. En las caletas de Sechura, de donde eran, había abundante pesca de Cachema¹³, por la que en Perú pagaban muy poco. Los seis hermanos Pazos salían a pescar a las tres de la madrugada y al regresar antes de las diez traían media, o una tonelada de pescado, lo salaban y guardaban para “*hacer la carga para ir a Guayaquil*”. Este viaje era anual, don Agustín afirmó que lo hizo varias veces, estimando que la primera vez fue en 1935, a los 16 años, y observó que estos recorridos a Guayaquil continuaron pocos años más, siendo interrumpidos a partir de la guerra entre Ecuador y Perú, en 1941.

El viaje se hacía costeanado, según don Agustín: “*Ahí se navega a la voz del viento, como se le podía decir. Cuando había bastante viento la balsa avanzaba y cuando había poco viento, poco se movía.*”¹⁴ Usaban varias piedras a modo de anclas cuando debían fondear por falta de vientos favorables, tenían algunas de repuesto porque a veces se perdían en el fondo. Iban por más seguridad, ocho personas, pues cuando había corriente en contra sin viento, tenían que remar fuerte para ir a un lugar seguro, ya que llevaban carga que pesaba entre 10 y 15 toneladas. Don Agustín explicó que a pesar de que el viaje a Guayaquil lo hacían en balsas

¹³ Especie de corvina de a costa sechurana.

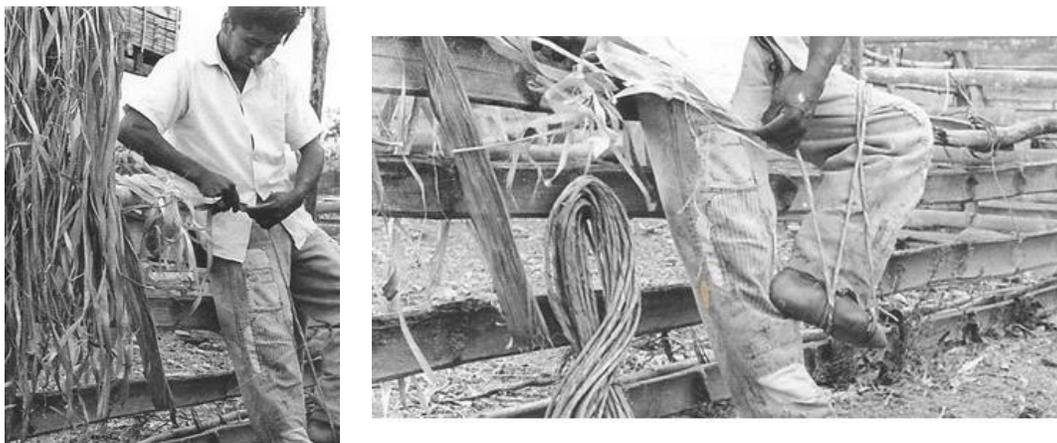
¹⁴ Benjamín Rosales Valenzuela. “Notas del viaje al norte de Perú del 1 al 2 de noviembre, 2012. Transcripción de entrevistas a don Agustín Pazos Querebalú en cementerio de Negritos, y a Rafael Querevalú Alvarado en la playa de Máncora.” Anexo # 4 de tesis doctoral. Inédito. Declaración filmada reposa en archivos usados para este artículo.

viejas, no se mojaban, puesto que, sobre la base de palos de balsa, tenían otro entablado: “*como decir segundo piso*”, y además un tercero, donde dormían y llevaban ropa y provisiones que debían mantenerse secas.

En la entrevista se abordó sobre la composición de los materiales con que se fabricaba la balsa, y salió a relucir un nombre relativamente desconocido: *pasaya*. Él supo diferenciarlo: “*¡como la cabuya, es cabo! es como una cáscara, se saca por cinta y después se tuerce, se tuerce y se corcha...se compraba por tonelada...más había en Ecuador*”¹⁵. Previamente, se conocía que las balsas se ataban con cabos de cabuya, y que se utilizaban también bejucos, por lo que al oír sobre este otro material, generó intriga. Se solicitó a Karen Stothert, antropóloga estadounidense, quien trabajó muchos años en la península de Santa Elena, que revise la grabación de la entrevista, no tuvo ninguna duda, ¡eso es el Jaile!, afirmó. Indicó que Olaf Holm describió esa corteza en un trabajo publicado en “*Lanzas Silbadoras*”. En efecto, el estudio se llama “*Jaile, Cordelería Rural en las Costas de Ecuador*” (Stothert, 2007:320-329). Holm conoció el uso de cortezas de árbol, especialmente el Jaile, y describió el proceso de torcedura que se aplica para convertirlas en cuerdas de gran resistencia y durabilidad. Su trabajo rescató el uso de este material que está por desaparecer. Meses después en la comuna de Sancán (Jipijapa) se observó el corte y torcedura de cortezas de tres tipos diferentes de árbol, utilizadas tradicionalmente en esa zona para fabricar cuerdas de “*sapán*”.¹⁶ Sin duda, estos fuertes cabos son del mismo material que don Agustín llama *pasaya*¹⁷, y que los balseros peruanos adquirían en Guayaquil y usaban para atar balsas, velas y mástiles.

Figura 5.

Cortezas de jaile y campesino “torciendo” cabos, en 1978. (Stothert 2007: 325)



¹⁵ Ídem.

¹⁶ Benjamín Rosales Valenzuela. “*Visitas a museos y sitios arqueológicos del norte de Perú y Guayaquil con Athol Anderson, Helena Martinsson y Karen Stothert, entre el 15 y 26 de sp*”. Anexo # 8 de tesis doctoral. Inédito.

¹⁷ “*Especies Forestales Bosque Seco Ecuador*” editado por el Ministerio del Ambiente en Quito en 2012. Dice que esta especie en Loja se llama Pasallo, el nombre científico es *eriotheca ruizii*, y registra los nombres de chirigua, pasayo y jaile como usados en Guayas y Manabí. p. 51

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

Las piezas usadas como quillas, que en Ecuador llamamos “guaras”, en el norte de Perú se conocen como tablones o timones. Según Pazos Querebalú, cuando amarraban las nuevas balsas para regresar de Guayaquil, dejaban una ranura para que entren los tablones, y que ponían seis, dos en la proa, dos en el centro y dos en la popa. Señaló que estos tenían como ocho varas de largo y unos sesenta centímetros de ancho. Mencionó que en la popa usaban también dos remos más pequeños que eran propiamente timones. Tablones y timones eran muy resistentes, no se rompían porque eran “faiques”, que duraban muchos años.¹⁸ Con esos tablones y remos, las balsas eran dirigidas con mucha seguridad, afirmó don Agustín. Él sonrió cuando le preguntamos si era posible que la corriente los pudiera lanzar contra alguna roca o arrecife. Nos dijo que los pescadores eran bien experimentados, que si percibían mal viento presagiando algún peligro, ellos lo prevenían y arriaban fondo en un lugar seguro. Para esto, se echaban al mar unas piedras amarradas con pasaya que aseguraban la balsa en el fondo. Se usaban tres o más de estas piedras, de acuerdo a la fuerza de la corriente, estas hacían las veces de anclas y evitaban encallar.

El trabajo de bajar y subir los tablones, llevar el timón de popa, y usar remos para bogar contra alguna corriente desfavorable era arduo y constante, debían hacer turnos y exponerse al mar que mojaba regularmente la plataforma. Con tanto trabajo duro se requería para maniobrar la balsa al menos ocho tripulantes en esos viajes anuales a Guayaquil.

Sobre la comida y su preparación, don Agustín explicó que colocaban los leños de algarrobo sobre unas latas donde ponían hasta tres ollas, para cocinar tres clases de alimento para el almuerzo, que era la principal comida de cada jornada. Preferían comer pescado, que había en abundancia y consumían fresco. Cuando les faltaba, se detenían en buenos sitios de pesca para aprovisionarse. Igualmente llevaban productos tratados de reserva. El agua la llevaban en pipas o barriles de madera, que cuando entraban a puertos, o cuando

¹⁸ En la vigésima segunda edición del Diccionario de la Lengua Española, p. 1032 aparece: faique. (Del Mochica faik) m. Ecuador y Perú. Árbol de la familia de las Mimosáceas. Según el libro “Especies Forestales Bosques Secos Ecuador” editado por el Ministerio del Ambiente en Quito el 2012. El nombre científico de esta especie es *acacia macracantha*. p. 31

llovía, llenaban. Recordó que esta nunca les faltaba, tenían dos o tres barriles grandes que cuidaban con esmero para evitar su desperdicio.

Reforzó lo difícil que era evitar los bancos de arena al entrar por la ría de Guayaquil: “*Uno va navegando de noche y de lejos se ve que arde el agua, ahí hay un banco, entonces usted cambia un poquito para el este... un poquito para el oeste*”. Como los bajos son de arena, si embancaban no les pasaba mayor cosa, pero se retrasaba el viaje. Según don Agustín, los viajes a Guayaquil eran buen negocio, aunque se sufría porque eran largos. La venta del pescado seco les producía una ganancia grande, y al regreso armaban balsas nuevas, traían al menos dos camas de esa madera y otros productos. Traían: “*ropa, casimir...todo.*” Abundante caña guadúa, grande, que en Perú llaman “*caña de Guayaquil*”, y que entonces se usaba en la construcción de viviendas en el norte de Perú. La caña tenía buena venta en las caletas que paraban durante el regreso, así como el plátano verde y otros comestibles que llevaban en el retorno. De manera que hacían buen negocio en la ida y en la vuelta.

De igual forma se logró divisar en Máncora a un pescador que hacía su faena desde una balsilla: Rafael Querebalú Alvarado, tenía setenta años, su padre había sido también pescador, de origen sechurano. Don Rafael demostró como se maniobra la balsilla al pescar, y afirmó que había aún muchos balseros como él, pero no había visto nunca grandes embarcaciones de balsa.

Dibujos de la balsa oceánica

Al finalizar el 2012, Rafael Pazos, hijo de don Agustín, confirmó que tenía dibujos que su padre había realizado con ayuda de una de sus nietas, los recibimos pocos días después. Observar estos bosquejos generó una gran impresión. No solo había dibujado una balsa de tres velas como la que describió, también había realizado esbozos de los tablones que se usan de timones, la vela principal, las velas foque y petifoque, y la piedra con amarras que usaban como ancla. Los dibujos indican dimensiones, y don Agustín también incluyó unas notas que describen elementos de la embarcación y detalles de los materiales. Estos dibujos pudieron haber servido a Heyerdahl¹⁹, Alzar²⁰ o Haslett²¹, exploradores modernos que organizaron sendas expediciones en grandes balsas a partir de 1947, demostrando su capacidad para navegar en el océano.

Según don Agustín la base de la balsa podía tener hasta 15 palillos de 20 metros de largo, e iban amarradas mediante varias trincas con pasaya, y como muestra el dibujo, tenía una segunda hilera de palos de balsa, para elevar el nivel donde construían la casa con cañas.

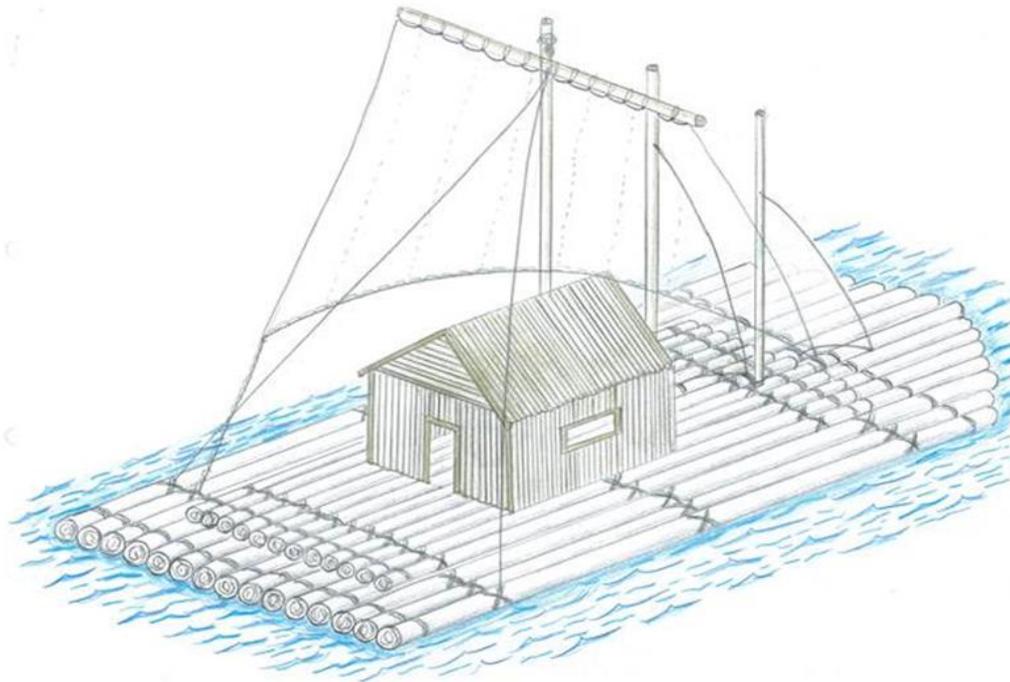
¹⁹ Heyerdahl, Thor. “La expedición de la “Kon –Tiki”. Versión española del general Armando Revorido. Ed. Juventud. Barcelona, 1951

²⁰ Alzar, Vital. “¿Por Qué Imposible?” Editorial Pomaire. Barcelona. 1976 y Estrada, Jenny. “La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana”. Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 1988. P-319-364.

²¹ Haslett, John. “Voyage of the Manteño: the education of a modern day xpeditioner”. St. Martin’s Press. New York, 2006

Figura 6.

Dibujo de la balsa de tres velas en la que regresaban de Guayaquil con carga.



Los travesaños para amarrar la balsa eran de mangle. Los tres mástiles tenían diez, ocho y seis metros de alto respectivamente, y eran de mangle negro. Detalla don Agustín que la segunda hilera de palos que iba encima de la primera plataforma tenía doce palos, un poco más delgados, los llevaban para construir las balsillas de pesca. La caseta tenía más de dos metros de alto, y servía para vivienda y llevar mercadería, dos puertas, una hacía la popa y otra a proa. En el dibujo de la vela mayor que recibimos, don Agustín escribió las características de esta.²²

²² En la parte superior izquierda de la figura 7, don Agustín Pazos escribió lo siguiente sobre la vela mayor:

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

Figura 7.

Dibujo de vela mayor, con detalle sus elementos y sus dimensiones.

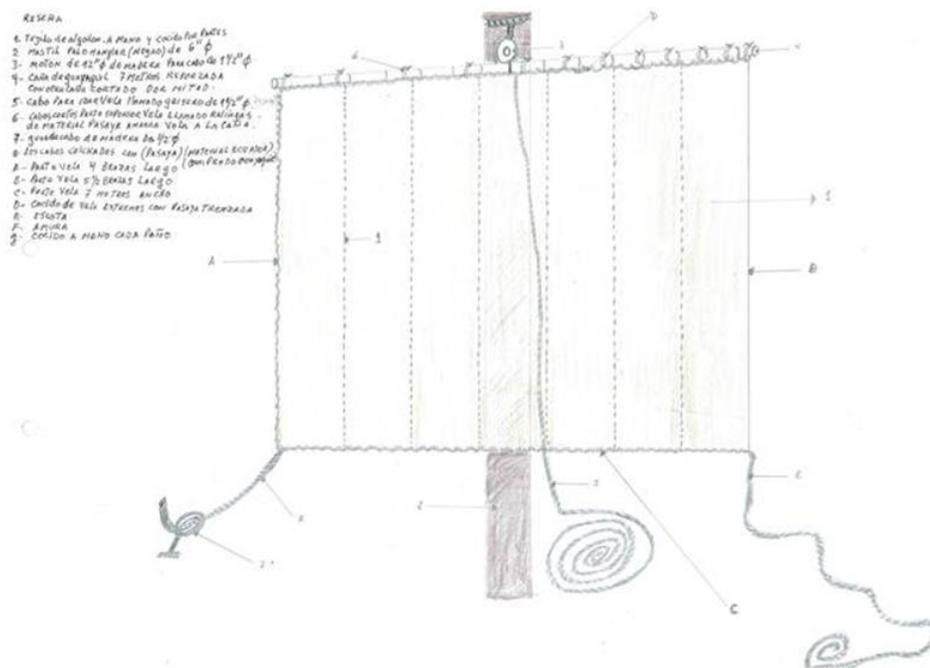
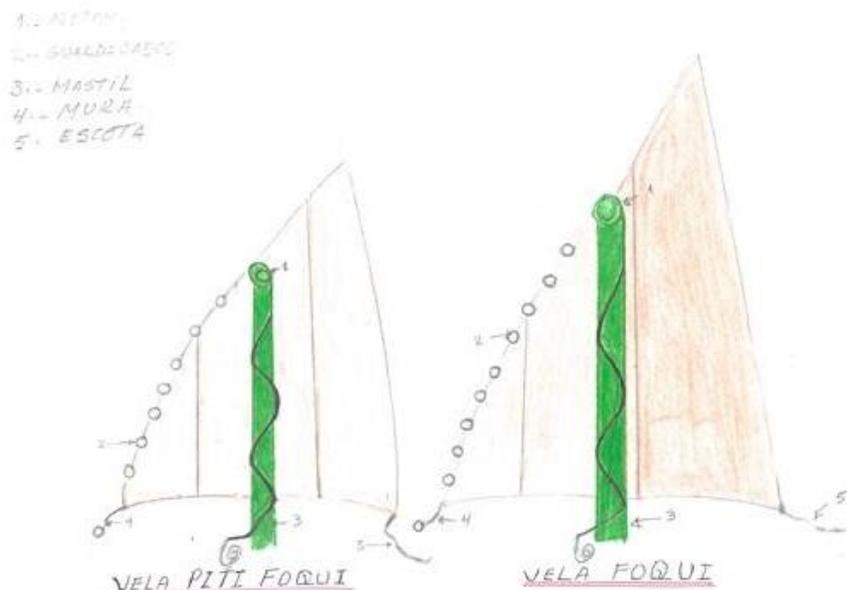


Figura 8.

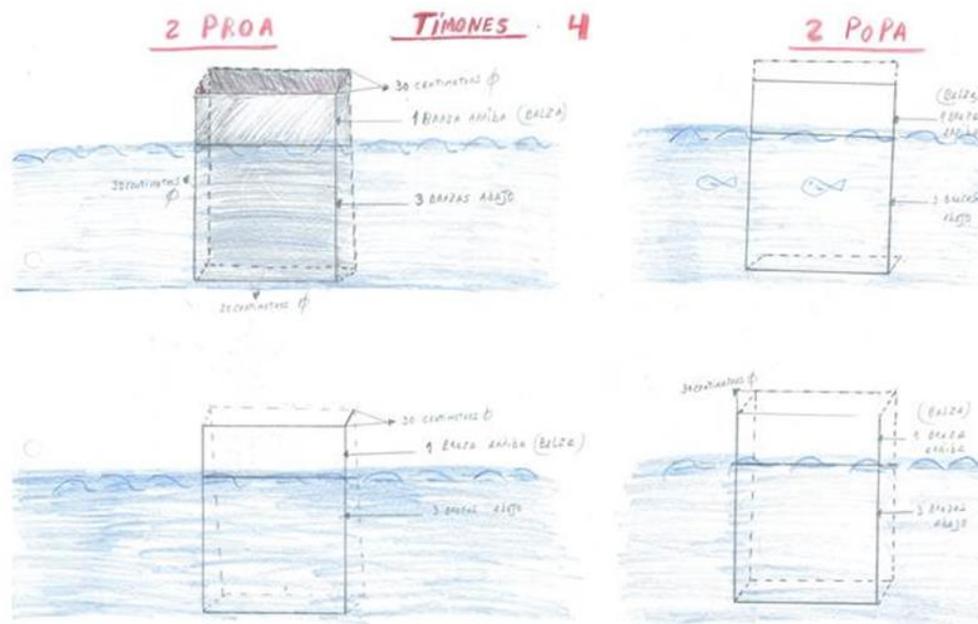
Dibujo de foque y petifoque de las balsas grandes en las que regresaban de Guayaquil.



Los bosquejos de la segunda y tercera vela, llamadas foque y petifoque son bien claros, sin embargo, no tiene una reseña con detalles como la del dibujo de la vela mayor. No obstante, se nota claramente que estas velas empleadas en la proa de las grandes balsas eran triangulares, mientras que la gran vela mayor es rectangular o cuadrada.

Figura 9.

Dibujo de timones, o tablones. Conocidos en Ecuador como Guaras.

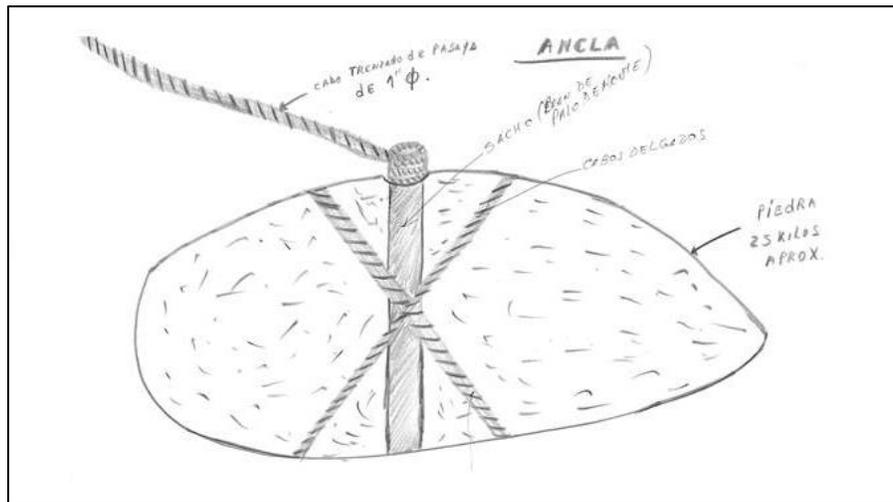


En los datos adjuntos por Rafael Pazos sobre los dibujos de su padre, consta que en la balsa había cuatro timones, a pesar de que, en una de las entrevistas, don Agustín nos indicó que eran seis. Presumimos que, en el viaje de ida a Guayaquil, con balsa más pequeña usaría solo cuatro guaras o tablones, y en el de regreso, con una balsa mayor, serían seis, como el experimentado marinero refirió. Resalta en la información enviada que esos tablones, que indistintamente llama también timones, eran de “faique labrado de 02” de grosor x 04 brazas²³ de largo”, indicando que tres 3 brazas estaban debajo del agua, y una arriba amarrada con cuatro cabos para que no se aflojen.

²³ Una braza tiene 1,852 metros. O sea que los timones tendrían más de siete metros de largo.

Figura 10.

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



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

Última visita a San Pablo

En abril de 2013, se concretó una nueva visita al sabio balsero Pazos Querebalú. Él murió en el 2019, a los 99 años. Algunos de los datos aportados en esta ocasión, fueron reiteraciones de entrevistas anteriores. Don Agustín respondió, al preguntarle cuántas balsas salían de Perú a Guayaquil anualmente, que desde la caleta Chullachy en Sechura salían cuatro balsas, pero no podía precisar cuántas zarpaban de otras caletas de Paita y Talara. Probablemente serían cerca de doce, es difícil determinarlo porque nunca existió un registro de las balsas que llegaban y salían de Guayaquil con mercadería, era una actividad informal que no está documentada. Don Agustín nos indicó que los palos de balsa para armar la nueva almadía eran baratos, por lo que regresaban llenos de estos para venderlos y hacer sus balsillas de pesca. En la casa central de la balsa había lugar para llevar productos como seda y casimir, adquiridos en Guayaquil y que no debían mojarse.

Pescadores sechuranos: otros testimonios de viajes a Guayaquil desde el norte de Perú

Unos meses después, conocimos la tesis doctoral presentada por James C. Sabella al Departamento de Antropología de la Universidad de Cornell en agosto de 1974.²⁴ Para realizar su investigación, Sabella vivió en la caleta San Pablo desde enero de 1972 hasta junio de 1973. Una época interesante, la pesca artesanal aún

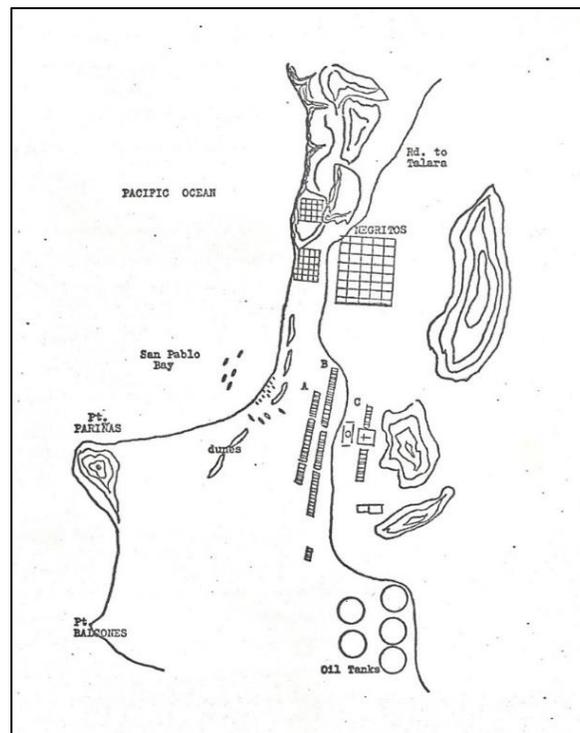
²⁴ Sabella, James Carmen. *The Fishermen of Caleta San Pablo*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy. August, 1974. p 39. Traducido por el autor de este artículo del inglés.

se realizaba principalmente en balsas y balandras, pero existía la tendencia a cambiar a lanchas con motor. En el norte de Perú había un auge en la pesca industrial, algunos pescadores trabajaban como tripulantes en grandes embarcaciones de pesca por semanas, y cuando regresaban a sus caletas, pescaban en balsas o balandras. Algunos adquirirían lanchas con motores. Esa circunstancia, registrada por Sabella, ocurrió también en otras caletas de pescadores de la costa de Perú y Ecuador. El investigador neoyorquino describe la población, ambiente, clima y organización social de los pescadores de San Pablo, y cuenta que esta se pobló a raíz del fenómeno de El Niño de 1925, muchos abandonaron Sechura para establecerse cerca de Negritos, importante campamento de la International Petroleum Company.

Coincidiendo con nuestra investigación, Sabella conversó en 1972 con Guadalupe Pazos Querebalú, hermano mayor de don Agustín, entonces de ochenta años, sobre la población. Según este, otro hermano, Jacinto, había dejado Sechura buscando un sitio más propicio para trabajar, puesto que: *“Las minas de sal fueron arrasadas y no se podía encontrar ni para cocinar. Esto afectaba nuestra pesca porque no podíamos salar el pescado para el mercado.”*²⁵ En San Pablo fue bien acogido, prosperando rápidamente, y en pocos meses migraron también su padre, hermanos, tíos y primos, con familia y aparejos de pesca.

Figura 11.

Dibujo de la Bahía San Pablo y su Caleta presentada por James Sabella en 1974²⁶



²⁵ Ídem. p.134.

²⁶ Sabella, James Carmen. *The Fishermen of Caleta San Pablo*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy. August, 1974. P.22.

Cuando Sabella hizo la investigación, ya no se utilizaban grandes balsas para transportar carga a Guayaquil, pero todavía se utilizaba de manera generalizada las ancestrales balsillas, y tecnología tradicional para pescar: el uso del chinchorro, espinel y atarraya.²⁷ Sin embargo, el conversó con algunos pobladores que recordaban los viajes anuales a Guayaquil: llevaban pescado seco y traían balsas nuevas. Estos se realizaban en el verano (estación lluviosa en la costa de Ecuador) para aprovechar los vientos del norte y la contracorriente ecuatorial que torna hacia el sur, evitando la fría corriente peruana y vientos del sur que se imponen en invierno y dificultan el regreso a Sechura desde Guayaquil.

Sabella documentó su trabajo con el testimonio de algunos pescadores, entre ellos, don Nataniel Q., nacido en 1906 en Sechura, quien dijo que hacía 1918 comenzaron a cambiar de balsas a balandras. Según esta declaración, las balsas grandes tenían cerca de 28 pies (8,53 metros) de largo y 15 (4,57 metros) de ancho, y eran hechas de troncos del árbol de balsa, que crece “*solo en Guayaquil*”. Para unir los palos de balsa se usaban tres corbatones de mangle, y cabos de pasaya. Sabella registra que la “pasalla”²⁸ eran cabos livianos, no se podrían, flotaban y costaban muy poco. Aunque este testigo no viajó hasta Guayaquil en balsa, recordaba haber navegado en ellas, tenían cinco quillas, de un metro de ancho y cinco de largo cada una, hechas de un tablón de roble, de tres pulgadas de espesor. Estas “guaras” eran tan pesadas que se necesitaban dos personas para colocarlas entre los troncos, y relató: “*Cada maniobra era trabajo duro; tomaba cuatro hombres izar o bajar la vela lo que se tenía que hacer cada vez que querían cambiar de rumbo. Una vez que se bajaba la vela teníamos que levantar la quilla, tornar la balsa con remos, entonces recolocar las quillas y levantar la vela.*”²⁹

Don Nataniel dice que cada año un grupo selecto de hombres debían navegar en sus balsas a Guayaquil, donde vendían lotes de pescado seco, armaban una balsa nueva, la cargaban con fruta y palillos para sus balsillas, y emprendían el viaje de regreso. Si tenían suerte, y corriente al sur podían llegar a Sechura en dos semanas, pero solían quedarse estancados, debiendo anclar por días esperando vientos y corrientes favorables. El viaje lo preparaban y hacían en equipo, un padre con sus hijos, o un grupo de hermanos: “*Solo hombres seleccionados, a los más fuertes y resistentes se les permitía ir a Guayaquil*”³⁰.

El trabajo de Sabella describe la construcción de balsas, velas, remos, anclas y técnicas de navegación y de pesca, incluyendo la entrada y salida del mar cuando había oleaje. Sabella encuentra que, con la introducción de otros veleros y botes a motor, hubo la tendencia a especializar faenas y a que cada tipo de embarcación se dedique a capturar diferentes especies. Estos cambios en prácticas pesqueras con sus diferencias, ocurrieron en otros pueblos de pescadores de la costa de Ecuador y norte de Perú. Estos

²⁷ Los nombres que se usa en Ecuador para esos aparejos de pesca son los mismos.

²⁸ Agustín Pazos escribe “Pasaya”.

²⁹ Sabella, James Carmen. *The Fishermen of Caleta San Pablo*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy. August, 1974. p. 135.

Traducción al español hecha por el autor de este artículo, del inglés en que está escrito el testimonio.

³⁰ Ídem. p.135.

compartieron durante siglos la misma cultura pesquera: embarcaciones e implementos, y han tenido similares procesos de modernización.

Existen otros registros realizados por viajeros y académicos que mencionan a balseiros peruanos y rutas de navegación oceánica hasta mediados del siglo pasado. Lorenzo Huertas, historiador peruano escribió sobre Sechura, resaltando los usos de las grandes balsas señala que en el siglo XIX, parte de la sal producida en la región era llevada en estas a las islas para salar grandes cantidades de pescado, que transportaban carbón vegetal a los barcos, y escribe: *“La pesca en las grandes balsas mantenía al pescador fuera de su casa varios días, semanas y a veces meses. Igual sucedía con los balseiros que se dedicaban al comercio, quienes jugando en las caletas llegaban a Guayaquil llevando sal, atún o albacora y otros frutos de la tierra, para hacer trueque o venderlos”* (Huertas, 1999: 47, 53, 123-124). Huertas dedica en su obra un capítulo entero para referir la historia de las grandes balsas veleras, el uso de balsillas en la pesca artesanal: sus elementos, construcción, y diferentes estilos de estas en distintas caletas (Huertas, 1999:159-179).

Clinton Edwards, publicó en 1965 un estudio sobre las embarcaciones aborígenes de la costa Pacífica de Sudamérica, en el que dedica un extenso capítulo a las balsas veleras oceánicas de Ecuador y Perú. Resalta las descripciones históricas de éstas, los diferentes diseños, y cambios que han experimentado mástiles y velas en Guayaquil y la costa norte de Perú a través del tiempo. Dice Edwards que, en 1958, cuando todavía se usaban para pescar grandes balsas a vela en la bahía de Sechura, navegó en ellas experimentando el uso de tableros centrales (guaras), el cual no difería con la descrita por Juan y Ulloa a mediados del siglo XVIII. En base a sus observaciones y estudios afirma que la navegación de balsas veleras con este sistema de gobierno ha tenido un uso continuado desde tiempos remotos (Edwards, 1965:66-82). Edwards refiere a trabajos de Basil Hall, David Porter, W.B. Stevenson Benjamin Morrell, George Coggeshall, W.S. Ruschenberger, C. Skogman y otros viajeros que vieron estas embarcaciones en el siglo XIX y reportaron que realizaban distantes viajes oceánicos, para confirmar el extendido uso de las balsas oceánicas a vela durante ese tiempo.

Conclusiones

De la investigación realizada llegamos a estas principales conclusiones:

1. Los últimos navegantes en grandes balsas a vela fueron pescadores del norte de Perú, quienes se movilizaban anualmente a Guayaquil: vendían pescado seco y compraban palos de balsa y otros productos, lo hicieron hasta la cuarta década del siglo XX, existiendo registros históricos de que estos viajes ocurrían, al menos, doscientos años antes.
2. Estos viajes se iniciaban a comienzos del verano austral, para aprovechar corrientes que favorecían el regreso a sus caletas. El viaje a Guayaquil duraba unos quince días, pero el retorno era más demorado.
3. Los comerciantes pescadores hacían buen negocio, con el dinero de la venta del pescado seco, adquirían nuevas balsas, palillos (de balsa para fabricar balsillas), cuerdas de “pasaya”, cañas guaduas y otras maderas disponibles en Guayaquil, necesarias para renovar sus embarcaciones: balsas y

balsillas, con las que hacían sus faenas; además vendían esos y otros productos excedentes en caletas en su viaje de retorno.

4. Los pescadores peruanos reutilizaban las guaras de “faique”, madera dura de gran dureza y duración, y las velas, que eran fabricadas por sus mujeres con algodón producido en el norte de Perú.
5. Si bien las grandes balsas a vela, y estos viajes comerciales oceánicos se dejaron de realizar hacia 1940, las balsillas de pesca, a vela y remo, aún eran comunes en el norte de Perú, al menos, hasta 1974. Aún se ven balsillas (2013) en caletas de esa región embarcando y desembarcando provisiones y productos pesqueros de embarcaciones a motor en playas o pequeños puertos, y algunas, manteniendo una tradición, todavía se usan para pescar.

Referencias

- Aguirre, Zhofre. 2012. *Especies forestales de los bosques secos del Ecuador*, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – Ministerio del Ambiente del Ecuador, Quito.
- Alsar, Vital. 1976. *¿Por qué imposible? Las Balsas*, Editorial Pomaire, Barcelona.
- Antonio de Ulloa, Juan. 1953. *Noticias Secretas de América*, Ediciones Mar Océano, Buenos Aires.
- Antonio De Ulloa, Juan. 1978. *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional*, Sabella, James, 1974. Fundación Universitaria Española, Madrid. *The Fishermen of Caleta San Pablo*, University Microfilms International, Ann Arbor.
- Ballesteros, Manuel. 1984. *Crónicas de América 4: Pedro de Cieza de León: La Crónica del Perú*, Historia 16 Información y Revistas S.A., Madrid.
- Ballesteros, Manuel. 1984. *Crónicas de América 5: Pedro de Cieza de León: El señorío de los incas*, Historia 16 Información y Revistas S.A., Madrid.
- Bernal, María del Pilar. 1979. *La Toma del Puerto de Guayaquil en 1687*, Escuela de Estudios Hispano – Americanos, Sevilla.
- Cieza de León, Pedro. 1984. *Descubrimiento y Conquista del Perú*, Zero – Jamkana, Buenos Aires.
- Clayton, Lawrence. 1978. *Los Astilleros de Guayaquil Colonial*, Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil.
- Coggeshall, George. 2009. *Coggeshall's Voyages: The recollections of an American Schooner Captain, volumen I*, Leonaur, Oakpast Ltd., United Kingdom.
- De Canilleros, Conde. 1964. *Tres testigos de la Conquista del Perú*, Colección Austral, Espasa – Calpe, Madrid.
- Edwards, Clinton. 1965. *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America*, University of California Press, Los Ángeles.
- Estrada, Emilio. 1955. *Balsa and Dugout Navigation in Ecuador*, The American Neptune, Salem.
- Estrada, Emilio. 1979. *Los Huancavilcas, Últimas Civilizaciones Pre-Históricas de la Costa del Guayas*. Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil.

- Estrada, Jenny. 1988. *La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil.
- Estrada, Julio. 1990. *El Puerto de Guayaquil, crónica portuaria*, Centro de Investigación y Cultura, Banco Central del Ecuador – Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil.
- Findlay, Alexander. 1851. *A Directory for the Navigation of the Pacific Ocean: with descriptions of its Coasts, Islands, etc*, Volume 1, Cambridge Library Collection, University Press, London.
- Gaspard, Mollien. 1824. *Travels in The Republic of Colombia: in the years 1822 and 1823*, Bibliolife, London.
- Hamerley, Michael. 1973. *Historia Social y Económica de la Antigua Provincia de Guayaquil: 1763 -1842*, Banco Central del Ecuador – Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil.
- Haslett, John. 2006. *Voyage of the Manteño: The Education of a Modern-Day Expeditioner*, St Martin's Press, New York.
- Heyerdahl, Thor. 1951. *La expedición de la "Kon -Tiki"*. Versión española del general Armando Revorido. Ed. Juventud, Barcelona.
- Hosler Dorothy., Heather, Lechtman., y Olaf, Holm. 1990. *Axes-Monies and their relatives. Studies in Pre-Columbian Art & Archaeology, Number Thirty*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C.
- Hosler, Dorothy. 1994. *The sounds and colors of power: the sacred metallurgical technology of ancient West Mexico*. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge-Massachusetts.
- Huertas, Lorenzo. 1999. *La Costa peruana vista a través de Sechura: espacio, arte y tecnología*, Instituto Nacional de Cultura – Prom Perú, Lima.
- Humboldt, Alexander Von. 2005. *Diarios de viaje en la Audiencia de Quito (1803)*, Colección Itinerarios de la Ciencia I. Occidental Exploration and Production Company, Quito.
- Lara, Darío. 1972. *Viajeros Franceses al Ecuador en el siglo XIX, volumen 1*, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito.
- Laviana, María Luisa. 1984. *Francisco Requena y su Descripción de Guayaquil*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla.
- Laviana, María Luisa. 1987. *Guayaquil en el siglo XVIII: recursos naturales y desarrollo económico*, Escuela de Estudios Hispano – Americanos, Sevilla.
- Le Riverend, Julio. 1946. *Crónicas de la Conquista del Perú: textos originales de Francisco de Jerez, Pedro de Cieza de León y Agustín de Zárate*, Editorial Nueva España, México.
- Lofstrom, William. 2002. *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832 – 1865*, Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura S.A.C. – Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Perú.
- Mellet, Julian. 1824. *Viajes por el interior de la América Meridional: 1808 – 1820*, Editorial del Pacífico S.A., Santiago de Chile.

- Morrell, Benjamin. 1832. *A Narrative of Four Voyages: The South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antartic Ocean from the year 1822 to 1831*, Kessinger Publishing, Whitefish, Montana, Estados Unidos.
- Ortiz, Jorge. 2005. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana – Instituto de Estudios Internacionales Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Pâris, Edmond. 1841. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens: ou, Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grande Océan et de l'Amérique Volume v. 1*, Arthus Bertrand, Paris.
- Porras, Raúl. 1967. *La Relación Sámano- Jerez. Las relaciones primitivas de la Conquista del Perú*, Inst. Raúl Porras Barrenechea-Escuela de Altos Estudios y de Investigaciones Peruanistas de la Universidad Mayor de San Marcos, Lima.
- Radicati Di Primeglio, Carlos. 2000. *La Historia del Mondo Nuovo por Girolamo Benzoni (Relatos de su viaje por el Ecuador 1547 – 1550)*, Museo Antropológico del Banco Central del Ecuador, Guayaquil.
- Real Academia Española, 2021. *Diccionario de la lengua española*, 23.^a ed., [versión 23.4 en línea].
- Rogers, Woodes. 2004. *A Cruising Voyage round the World: The adventures of an English Privateer*, The Narrative Press, Torrington – Wyoming.
- Rostworowski, María. 1977. *Pescadores, artesanos y mercaderes costeros en el Perú prehispánico. Costa Peruana Prehispánica*. IEP Instituto de Estudios Peruanos, Lima.
- Rostworowski, María. 1981. *Recursos Naturales Renovables y Pesca, siglo XVI y XVII*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima.
- Sandweiss, Daniel., y Jeffrey, Quilter. 2008. *El Niño, Catastrophism and Culture Change in Ancient America*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Harvard University Press, Washington DC.
- Schaedel, Richard. 1988. *La Etnografía Muchik en las fotografías de H. Brüning: 1886 – 1925*, Ediciones COFIDE, Lima.
- Stothert, Karen. 2007. *Lanzas Silbadoras y otras contribuciones de Olaf Holm al estudio del pasado del Ecuador*. Too I – II, Dirección Cultural - Banco Central del Ecuador, Guayaquil.
- Vilches, Carolina., y Fernando, Mackie. 2013. *Cabeza de Vaca: investigaciones arqueológicas*, Biblioteca Nacional del Perú – Proyecto Qhapaqñan, Ministerio de Cultura del Perú, Lima.
- Vivanco, Jorge. 1978. *Puerto Marítimo de Guayaquil: Raíces, presente y proyecciones*, Editorial Didáctica, Guayaquil.
- Waithman, William. 1834. *Three years in the Pacific; including notices of Brazil, Chile, Bolivia and Peru*. Bibliolife. Estados Unidos.
- Wolf, Theodor. 1879. *Viajes científicos por la República del Ecuador: verificados y publicados por orden del supremo gobierno de la misma República, por el Dr. T. Wolf*, Collection of the University of Michigan Library, Michigan.

Zúñiga, Neptalí. 1975. *Humboldt y el Americanismo, Manuscritos de Humboldt y la Ciencia Universal, volumen I – II*, Quito.

Zúñiga, Neptalí. 1983. *Diario Inédito del Viaje de Humboldt por la Provincia de Guayaquil*, Universidad Estatal de Guayaquil, Guayaquil.