

# BALANGHAI I: un barco de 1.600 años que ha surgido del pasado

Por  
Carlos A. LE MAY Délano  
Vicealmirante (R)  
Armada de Chile



ODA UNA historia folklórica se ha levantado en torno a este barco de cuyo nombre ha sido deri-

vado el término correspondiente a la unidad del Gobierno filipino. El balanghai o baranggay es uno de los grandes veleros utilizados antiguamente por los primeros colonizadores del Sudeste Asiático\* Los historiadores han intentado explicar la población del archipiélago filipino mediante olas de migración a bordo de estos barcos grandes provenientes de otras partes del Sudeste Asiático. Se supone que cada balanghai era una comunidad que retenía su carácter organizado y su liderazgo aun cuando era trasplantado a tierra. En ciertos lugares de Visayas la palabra "balanghai" todavía se utiliza al referirse a un pueblo.

Todos estos datos pertenecientes al pasado de Filipinas no han pasado inadvertidos por el régimen actual, el que decidió denominar la unidad básica del gobierno "baranggay", reemplazando así el término de origen español "barrio".

Algunas de las primeras crónicas españolas mencionan estos barcos. Pigafetta, navegando con Magallanes en aguas filipinas en 1521, describe uno de tales barcos encallado en la costa de Limasawa. Alcina, escribiendo en 1668 sobre los diversos tipos de barcos que navegaban las aguas de Visayas, describe en detalle las diferentes etapas en la construcción de naves en aquel entonces utilizadas. El "Manuscrito Alcina", como es conocido hoy día, es la fuente de información más antigua sobre el balanghai

El balanghai es básicamente un barco de tablas, el que es formado al unir dichas tablas mediante cabillas. En el interior del barco las tablas están provistas, a intervalos regulares, de porros rectangulares salientes a través de los cuales son perforados diagonalmente agujeros desde los costados hasta la superficie. Estructuras de madera, que se asemejan a costillas, son entonces enlazadas contra estos porros con el objeto de obtener un mamparo flexible que refuerce y una el buque.

El casco, que mide aproximadamente 15 metros de largo, es por regla general semicircular desde el punto de vista transversal, sin nin -

guna quilla marcada, y en su parte más ancha mide alrededor de cuatro metros. Posee una superestructura compleja con una serie de cubiertas. Provisto con batangas enormes, el barco es propulsado por una vela o mediante remos.

Un dato de interés es que dichos buques tienen hasta seis filas de remeros, debido a que, aparte de los remeros usuales montados en el casco principal, cuatro más están colocados sobre plataformas que recorren el largo del casco por encima de las batangas a ambos lados del barco. La vela es sujeta por un trípode desmontable formado por el mástil principal, que gira en su base y es sostenido por dos soportes también desmontables.

Durante los años de la Colonia y en especial a partir de la introducción de las máquinas a vapor, estos barcos grandes, incluyendo el gigante "birey" o "binerey", cayeron en desuso. No obstante, en los mares de Sulú, embarcaciones parecidas al balanghai aún navegan entre las islas del área, tales como los barcos-viviendas de Sama-Badjaos llamados lepa-lepa. Aunque de dimensiones inferiores, estos barcos son construidos en forma similar al balanghai. Por ejemplo, tienen un casco hecho de tablas unidas mediante cabillas. Naves semejantes han sido vistas por todo el Sudeste Asiático.

Se ha sostenido que el desarrollo de la tecnología naviera comienza en el período neolítico, cuando el hombre empezó a cultivar plantas y domesticar animales para su subsistencia. Movimientos de poblaciones a través de las islas del Sudeste Asiático y del Pacífico habrían sido posibles gracias a embarcaciones marítimas. En realidad nadie puede determinar de qué época data el balanghai; sólo se sabe que existía antes de la llegada de los españoles a Filipinas y se cree que era usado para el comercio en la región del Sudeste Asiático a partir del siglo X.

En noviembre de 1976, durante la búsqueda de artefactos de cerámica de la época Yueh en los terrenos aluviales de la ciudad de Butuan en el noreste de Mindanao, los restos de un casco fueron descubiertos. Proceso González, de la Oficina de Ingeniería de Butuan, informó sobre el hallazgo al Museo Nacional de Filipinas en cuanto percibió la posible importancia del descubrimiento, y tomó medidas para evitar que el barco se deteriorara aún más. Los restos del casco estaban de 60 cm. a 1 metro bajo tierra. Sólo quedaban cuatro tablas; una a

cada lado de la tabla del centro, que hacía función de quilla, y dos al otro lado.

Cuando fue inspeccionado por primera vez por los arqueólogos del Musco Nacional, la punta que miraba hacia el norte aún no estaba excavada. Resultó ser una circunstancia afortunada, ya que permitió efectuar un cálculo de la edad del buque, usándose como referencia el basural que quedaba justo por encima de él, a unos 60 cms. por debajo de la superficie. Indicando una comunidad cuyas viviendas se alzaban sobre aguas poco profundas, el basural contenía diversos elementos de alfarería, cerámica, metales, madera, hueso, etc.

Los pedazos de cerámica eran de especial interés debido a que entre los cientos de fragmentos descubiertos no se encontró ni uno de porcelana azul y blanca. El mogate, la forma y el diseño de la cerámica encontrada en dicho basural eran característicos de los artículos Yueh, que datan de los siglos X y XI.

El determinar con casi plena certeza que el barco pertenecía a una época anterior podía hacerse tan sólo si se comprobaba que el buque estaba realmente por debajo de este basural y no lo había simplemente traspasado. Una delicada excavación de la parte del barco aún enterrada indicó, sin lugar a dudas, que el basural estaba intacto y que la nave databa desde antes de los siglos X y XI.

La arqueología del barco ha presentado una serie de problemas de interpretación, ya que a 16 metros al este y a aproximadamente la misma profundidad, se encontraron ataúdes de madera que contenían, entre otras cosas, porcelana azul y blanca. Otro descubrimiento que contradecía la fecha estimada del barco era el de calaveras deformes, normalmente asociadas con prácticas de los siglos XIV y XV.

Una inspección minuciosa indicó que el buque descansaba en realidad sobre el fondo de un viejo río, cerca de la antigua orilla. Asimismo, se comprobó que las ataúdes habían sido enterrados en la orilla de dicho río; por lo tanto, no existía una relación estratigráfica entre los entierros de los siglos XIV y XV y la nave perteneciente a una época anterior a los siglos X y XI.

Los restos completamente expuestos del buque dieron oportunidad para calcular cuáles eran sus dimensiones originales. Faltaba aproximadamente un tercio de una punta del barco, pero este habría medido por lo menos 15 me-

tros de largo y de tres a cuatro metros en su parte más ancha. Las tablas estaban estaquilladas y entre ellas tenían calafateo fibroso. Aunque clavos de hierro fueron encontrados en la parte superior de la punta del barco, el resto de la embarcación estaba unido enteramente mediante cabillas de madera. Los costados interiores de las tablas tenían los porros rectangulares salientes con agujeros perforados a través de los costados y el lado superior. En estos agujeros fueron encontrados aun en excelentes condiciones trozos de cuerda "cabo negro".

Aquí estaba el Manuscrito Alcina hecho realidad, ya que los restos del barco se ajustaban en forma increíble a las especificaciones del velero tipo balanghai descrito en 1668. Al cabo de cientos de años, por fin había surgido del pasado el balanghai de leyenda.

El casco del buque fue levantado de la tierra y el agua donde había descansado desde que fue abandonado por antiguos marineros. Sobre una plataforma improvisada se le mantuvo húmedo hasta que medidas de emergencia fueron tomadas para conservarlo. Mientras tanto, otros dos barcos fueron descubiertos. Balanghai II era un buque aún más grande y tenía un mayor número de tablas intacto. El tercero era mucho más pequeño y consistía tan sólo de tres tablas. Pero todas las características del Balanghai descritas por Alcina eran evidentes. A esas fechas el método de "polyethylene glycol" para conservar el tipo y la calidad de madera particulares del balanghai había sido perfeccionado por

el Departamento de Antropología del Museo Nacional. Balanghai II fue completamente conservado utilizando este método. Subsecuentemente fue embarcado a Manila para formar parte del Museo de Historia del Batasang Pambansa. Balanghai I se quedó en la ciudad de Butuan para constituir el museo arqueológico a ser levantado en el mismo sitio donde fue encontrado.

Muestras de madera de las naves y del basal fueron enviadas, por medio de la Embajada de Japón, a la Universidad de Gakushuin para análisis C-14 en noviembre de 1978. Obtuvieron especial atención del Profesor Kagoshi, quien junto con el Gobierno japonés estaba consciente de la importancia del barco dentro de la prehistoria filipina. El procesamiento de las muestras fue considerado de primera prioridad y a mediados de diciembre se informó a Filipinas sobre las fechas determinadas.

A la madera del Balanghai I le fue dada una fecha calendaría de aproximadamente 320 DC ó 1630, más o menos 100 años. Esto excedía hasta las especulaciones más optimistas de los arqueólogos. Al Balanghai II se le asignó la fecha calendaría de 1250 DC, o 700-90 años.

Una deducción importante de estos resultados es que la tecnología de la construcción y de este tipo de barcos en aquella época estaba ya bien desarrollada y que, en consecuencia, se puede concluir que existía una sociedad filipina que efectuaba intercambios sociales y materiales con otros pueblos del Sudeste Asiático.

