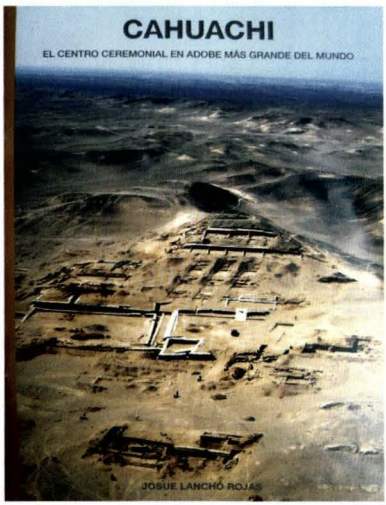
# Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

**Lancho Rojas, Josué**
***Cahuachi: El centro ceremonial en adobe más grande del mundo***
**Nasca, Casa Andina Classic, 2008**
**16 pp., fotos, retratos**




Dice Hermann Buse en su tomo de la *Historia Marítima: Época prehispánica*, que "cuando llegaron los españoles al promediar la primera mitad del siglo XVI, florecían o habían florecido magníficas culturas en la costa", y el mar había favorecido el florecimiento de estos pueblos marítimos "de milenaria estirpe que en los valles y quebradas, en las tierras ganadas al desierto, a lo largo de las playas o al pie de los promontorios, ora habitante de villorrios, ora de urbes inmensas, sencillo en sus etapas aurorales y refinado y lujoso en los periodos clásicos, había levantado un edificio cultural que aún asombra a la humanidad". Es el caso de la cultura Nasca. Los restos de su centro ceremonial en Cahuachi, son evidencia del gran influjo que ejerció entre los pueblos del sur del Perú.

Cahuachi, centro ceremonial nasqueño de profunda significación en la región costera del sur del Perú, aparece en los años 300 a 400 a. de C. con una connotación de santuario en una pequeña sociedad que pasa a ser dominada por la clase sacerdotal. A lo largo del tiempo va adquiriendo una predominancia que se evidencia en su arquitectura monumental en la que

dominaba el Templo del Escalonado, construido de adobes cónicos. Más adelante, alrededor de los 300 a 400 años d. C., la construcción de la Gran Pirámide y el Gran Templo manifiestan que Cahuachi había alcanzado la categoría de capital teocrática. La decadencia traumática de Cahuachi, alrededor de los años 300 a 400 d. C., y su posterior destrucción entre los 450 a 500 años d. C., constituían un profundo misterio.

El doctor Giuseppe Orefici, a cargo del Proyecto Nasca desde el año 1997, respaldado por las 145 excavaciones realizadas en los veintidós conjuntos templares, da una interpretación de las razones de la decadencia y destrucción de Cahuachi. Señala que su destrucción fue debida a dos catástrofes acaecidas entre los años 350 y 400 d.C.: un terremoto seguido de un gigantesco aluvión, debieron tener un terrible impacto psicológico en la gente del lugar, devotos de las divinidades de Cahuachi. Frente al desolador panorama de los destruidos templos en honor de sus dioses, en el imaginario colectivo responsabilizaron a los seres divinos. Para aplacar la ira divina habrían ejecutado masivos sacrificios humanos, y finalmente procedieron a la destrucción del centro incendiándolo en feroz reproche a los cielos. Dice Orefici que, finalmente, en un hecho que es inexplicable en nuestros días, pero coherente con el cosmocentrismo americano, los escombros fueron cubiertos y sellados con una gruesa capa de arcilla. Cahuachi quedó convertido en necrópolis perenne.

Cahuachi se encuentra en las cercanías de la Pampa de Jumana, sitio de las Líneas de Nasca, considerada como centro ceremonial abierto, respecto del cual Josué Lancho no duda en atribuir una relación lógica y vinculante con el santuario de Cahuachi.

Esta publicación de Josué Lancho Rojas, historiador nasqueño, presenta los trabajos desarrollados por el Centro de Investigaciones Arqueológicas Precolombinas presididas por Giuseppe Orefici en la zona de Cahuachi, provincia de Nasca, que han permitido establecer la presencia del antiguo hombre en la región desde el Periodo Pre-cerámico (4 282 años a. C), hasta su abandono como Centro Ceremonial, el año 400 d. C. Incluye información sobre la arquitectura del centro ceremonial, describiendo la Gran Pirámide y el Templo del Escalonado. El Proyecto de Orefici incluye también excavaciones en Estaquería, importante centro ceremonial ubicado a 4 km al oeste de Cahuachi. Está constituido por un conjunto de 240 estacas de guarango, de allí su nombre. Diversas hipótesis intentan explicar su función y finalidad, y de acuerdo con ellas se le define como Gran Reloj Solar, anfiteatro anatómico, y también observatorio astronómico.

En fin, esta fina publicación bellamente ilustrada con bellas fotos del lugar, no hace sino acrecentar el profundo interés mundial que suscita la enigmática tierra de Nasca.

**González de Canales y López Obrero, Fernando**
***Catálogo de pinturas del Museo Naval t. IV: Pintura de historia marítima y de batallas navales y combates navales en la Jurisdicción Central de Marina.***
**Madrid, Ministerio de Defensa, Armada Española, 2001.**
**436 pp. ilus., retratos**



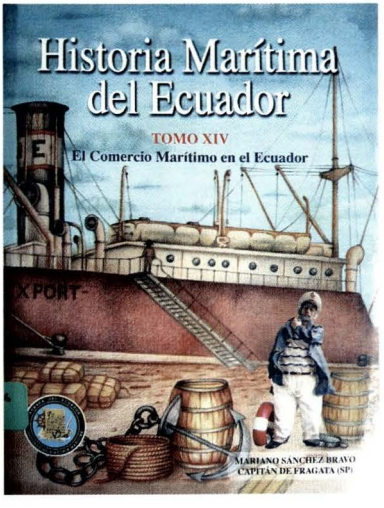

El tomo IV de la Colección Catálogo de pinturas del Museo Naval recopila la rica colección iconográfica del Museo Naval de España. Para una mejor apreciación de las obras, el volumen comprende dos secciones: "Pintura de Historia Marítima" y "Batallas y combates navales"; en cada obra se ha recogido una síntesis de los aspectos más característicos del motivo representado, ya fuere un hecho histórico o un combate naval. La Sección I, Pintura de Historia Marítima, comprende los hechos históricos no relacionados directamente con la mar, la acción española en el Nuevo Mundo, hechos históricos navales, temporales y naufragios, actividades a bordo de los buques, uniformes, estandartes y escudos del pasado. En la Sección II, Batallas y combates navales, comprende: Buques más sobresalientes que se citan con sus características y síntesis histórica. Incluye además una interesante bibliografía, las notas biográficas de los pintores y, finalmente, cuatro índices: alfabético por autores y sus obras, de retratos por número de Catálogo, alfabético de los cuadros, onomástico y toponímico.

En todos los casos se registran los datos del pintor, técnica con que está realizada la obra y su descripción física, así como una breve síntesis de la historia del cuadro, desde su realización hasta la llegada al Museo Naval.

Algunas de las pinturas de esta colección son de especial de interés para los peruanos, pues corresponden a las naves que participaron en la contienda de 1866 entre la corona española y las repúblicas aliadas de Perú, Chile y Ecuador, por la cual se decidiera por última vez la separación de las colonias de España. Por ejemplo, tenemos el óleo que representa la escuadra de Casto Méndez Núñez en Santiago de Cuba el año 1867, un año después de los combates de Abtao y el Callao. Una acuarela y un óleo que representan la fragata de hélice Berenguela pasando por el Canal de Suez el 20 de noviembre de 1869), con motivo de su inauguración. La fragata Resolución en la Isla de los Leones, en

las Malvinas, y el teniente de navío de la fragata Resolución D. Cecilio de Lora llegando al puerto Stanley después de la campaña en el Pacífico de 1866; el combate del río Tumbes entre la corbeta Castor y la fragata inglesa Enrique (2 de octubre de 1800); ataque dado en el Callao por la escuadra del almirante Lord Cochrane a la española del brigadier Vácaro (28 de febrero de 1819), 2 óleos; Combate de Abtao. Fragatas Villa de Madrid y Blanca, 7 de febrero de 1866, 2 óleos; Combate del Callao (2 de mayo de 1866), 2 óleos; Momento en el que cae herido el brigadier Casto Méndez Núñez en el puente de la fragata Numancia frente a los fuertes del Callao (2 de mayo de 1866).

**Sánchez Bravo, Mariano**
***Historia marítima del Ecuador: El comercio marítimo del Ecuador.***
**¿Guayaquil?, Armada del Ecuador, Instituto de Historia Marítima "Contralmirante Carlos Monteverde Granados",**
**412 pp. ilus.**




Siguiendo el plan de la colección *Historia Marítima del Ecuador,* aparece el tomo XIV, sobre *El comercio marítimo en el Ecuador*. En los dos primeros capítulos: La navegación aborigen en el Ecuador y El puerto colonial de Guayaquil, se encuentra un tema de mucho interés en la navegación de la costa americana del Océano Pacífico Suroriental, como es el de las balsas, tratado con esmero por el autor y que da muchos detalles sobre ese antiguo arte de navegación de los balseros y los tipos de naves y rutas que transitaron. Los españoles al llegar a estas tierras encontraron que existía una intensa navegación, que implicaba también un tráfico mercantil regular entre las costas del Ecuador y el sur de México, y por el sur, con todo el norte del Perú. Los balseros eran expertos marinos con conocimientos de corrientes, vientos y temporales en que se daban los cambios en la mar para ir y venir de distancias lejanas. Se trataba de balsas que usaban velas -único caso documentado para la América precolombina-, y con timones múltiples. El segundo capítulo, sobre el puerto colonial de Guayaquil, nos da una idea de su importancia en la conquista española y a lo largo del virreinato, cuando Guayaquil se constituyó en el puerto más importante y primer astillero de la costa del Pacífico,

sustento de la escuadra virreinal del Perú.

Este tomo comprende además los siguientes capítulos: El comercio marítimo en el siglo XX; Puertos de la República e introducción a las empresas navieras; La Pacific Steam Navigation Company; Compañía Real Holandesa de Vapores; Grace Line, su servicio marítimo al Ecuador; Flota petrolera de la Anglo Ecuadorian Oilfields Limited; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Flota Bananera Ecuatoriana S.A., Transportes navieros ecuatorianos (TRANSNAVE); Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC); La flota mercante nacional en 1991 y Transportes Marítimos Bolivarianos S.A.; La autoridad marítima, la Escuela Náutica, el practicaje y la Cámara Marítima.