



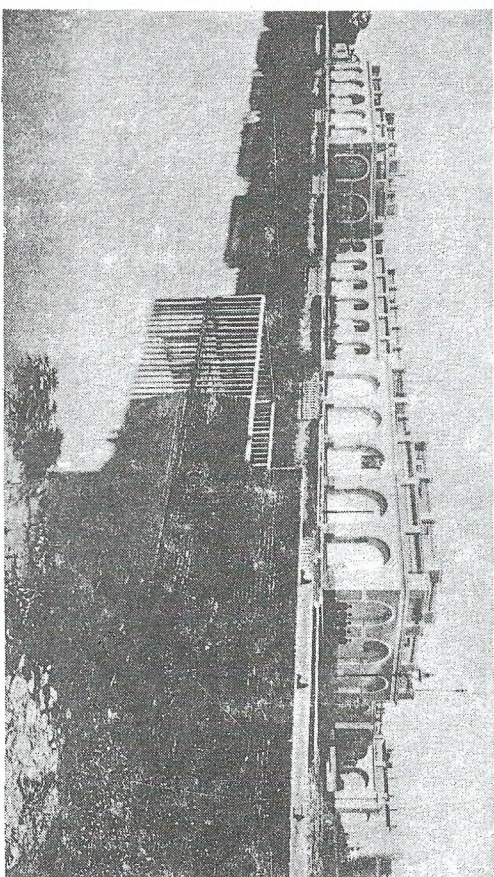
Historia

AÑO V - Nº 20

DICIEMBRE 1985-FEBRERO 1986

A 2,40

EL CASERÓN DE ROSAS EN PALERMO: Las excavaciones arqueológicas



La última
carta de
Lisandro
de la Torre



Microhistoria:
El galeón español
y el tesoro de Garibaldi



Los
reyes
del
mundo

APARECIO EL TOMO 5

Tenga la historia de

Historia

 Tomo I: A 40.-
 Tomo II: A 23.-
 Tomo III: A 23.-
 Tomo IV: A 23.-
 Tomo V: A 23.-

*En cinco tomos que agrupan
los veinte primeros números,
encuadernados en cuero azul
y dorados a fuego en el lomo*

(Más gastos de envío certificado: A 2.- por tomo)

Pídalos personalmente o por correo en Maipú 621, 4° C
(1006), Buenos Aires
con cheque a la orden de Armando Alonso Piñeiro.

AÑO V

DICIEMBRE 1985-FEBRERO 1986-A 2,40

TOMO 5 - N° 20

DIRIGIDA POR ARMANDO ALONSO PIÑEIRO

CONTENIDO

Notas

El caserón de Rosas en Palermo: las excavaciones arqueológicas, por Daniel Schávelzon	13
Los reyes del mundo, por Enrique de Gandía	34
Plinio y las barcas de cuero, por Axel Nielsen H.	52
Fascinación y simulaciones de una polémica colección documental, por Eduardo L. Colombres Mármol	59
Padraic Pearse, un ejemplo para Malvinas, por Laurio H. Destéfani	76
Aspectos económicos de la guerra con el Brasil, por Armando O. Chiappella	80
El año guemesiano, por Carlos G. Romero Sosa	112
La Batalla de Caseros ante la justicia histórica, por Juan José Cresto	119

Secciones

Presencias: Peligra la libertad de investigación histórica.....	30
Microhistoria: Entre el galeón español y el tesoro de Garibaldi.....	49
Mercurio: Cambios en Prellij Neumáticos.....	56
Documentos: La última carta de Lisandro de la Torre.....	73
Correo de Correos: Cirilo y Metodio.....	104
Vademécum de Historia.....	142

Miscelánea

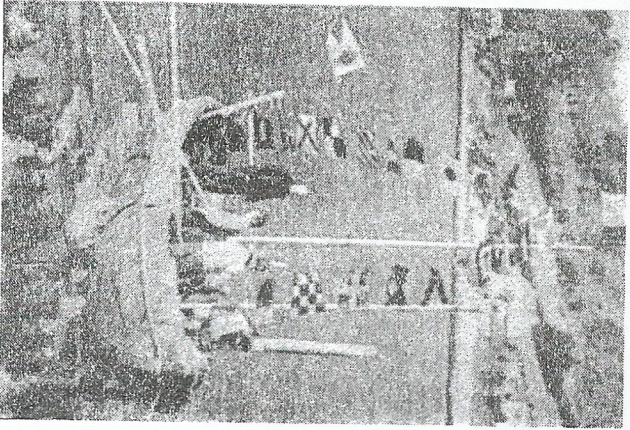
La muerte de Balcarce (29): El doctor Hicken era porteño (29); El desconocimiento de la historia argentina (33); La curiosa historia de una estatua (48); La ley 111 (55); La escritura más antigua del mundo (58); Belgrano y Juana Azurduy (72); Premios al Ejército (72); Los grandes inventos (79); La inflación en la Argentina (103); Un ymrey sepultado en la Argentina (118); El sucesor de David Jewett (118); Como nació el dulce de leche (118); Momias de oro (141).

COLABORADORES:

Bilbao (España): José Miguel Romaña. **Brasilia (Brasil):** P. José Carlos Brandt Aleixo. **Buenos Aires:** Alberto G. Allende Iriarte, Manuel Belgrano, Jorge Caldas Villar, Arnoldo Canciani, Eduardo L. Colombres Mármol, Juan José Cresto, Armando O. Chiappella, José Antonio Da Fonseca Figueira, Laurio H. Destéfani, Eduardo Dürnhöfer, Julia Elena Fonrouge de Baleña, Ezequiel Gallo, Haimar Edmund Gammasson, Enrique de Gandía, Isaias J. García Enciso, Fermín García Marcos, Vicente Gasualdo, Antonio Alberto Guerrino, Enrique González Lonzième, Alfredo G. Kohn Loncarica, Stanislas Lis de Kozłowski, Luis A. Leon Houssey, Boleslao Lewin, Horacio López de la Rosa, Jaime López Fermoselle, Bernardo P. Lozer Almazán, Jorge Carlos Mitre, Néstor Ortiz Odenigo, Javier A. Pérez, Mauricio de Picciotto, Natalio J. Pisano, Teodoro F. Puga, Carlos G. Romero Sosa, Daniel Schávelzon, Héctor José Tanzi, Mario Tesler, Jorge Reinoldo A. Varossi y Osiris Villegas. **Copenhague (Dinamarca):** Erik Kiersgaard. **Córdoba:** Efraín U. Bischoff, Emiliano S. Endrek, Edmundo A. Heredia, Axel Nielsen y Nereo Antonio Ruiz Díaz. **Massachussets (Estados Unidos):** Joseph T. Criscenti. **Rosario:** Alfredo Bruno Bologna. **San Juan de Puerto Rico:** Angel Quintero Ramos. **Santa Fe:** Leoncio Gianello y Oscar Luis Ensrink. **Virginia (Estados Unidos):** Christian García-Godoy.

Plinio y las barcas de cuero

Por Axel Nielsen H.,
Córdoba



UNA TRADICIÓN CASI EXTINGUIDA:
La construcción naval en Irlanda

El 17 de mayo de 1976 zarpó de Irlanda en dirección a América el "Brendan", embarcación de unos 10 metros de eslora por 2,5 de manga, construida en base a cuadermas y tiras de fiesno nativo de Irlanda y regalas de roble, afirmadas con ligaduras de correas de cuero; el revestimiento era de pieles curtidas en tanino de corteza de roble y untadas con grasa de oveja. Este bote, construido al más puro estilo medieval, llegó a su destino el 26 de junio de 1977 en Terranova, luego de diversas escalas en su marcha, particularmente en Islandia, a causa del rigor

del invierno en el Atlántico Norte, probando de esta manera que los mojes irlandeses, dirigidos por San Brendan pudieron llegar al continente, allá por el siglo VI, mucho antes que los vikingos, según relata la fuente medieval. (1)

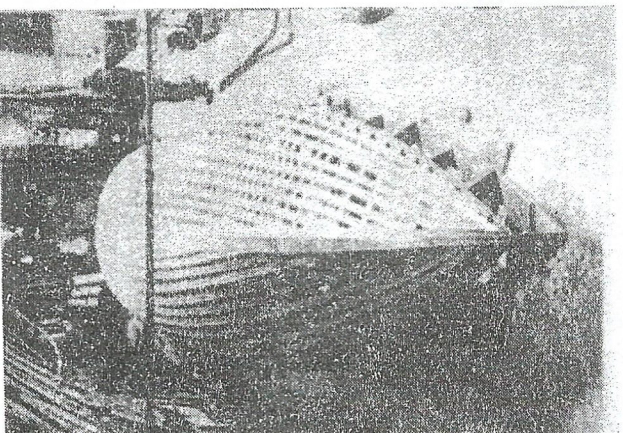
Este hecho, cuya trascendencia consiste en aportar nuevas pruebas a favor de antiguos viajes al continente nos hizo reflexionar acerca de la problemática etnográfica de las persistencias culturales y dentro de las mismas sobre las barcas de cuero en particular, ya que el "Brendan" no fue un modelo resucitado de antiguos y polvorientos archivos sino el resultado de una tradición ya casi extinguida de la construcción naval en Irlanda.

Las embarcaciones de cuero se han encontrado en zonas de cría de ganados, o sea, con materia prima abundante, o bien entre pueblos cuyas herramientas, demasiado primitivas, no les permitieron trabajar la madera. Actualmente continúa su utilización en regiones como Irak ("tirada"), entre los esquimales ("umiaks" y "kayaks") (2) y en Irlanda, donde se construye la "curragh", aunque el cuero se ha reemplazado por lona. (3).

También en Bretaña se emplea un bote más o menos similar a la "curragh" y en uno de pequeño tamaño Welshman Bernard Thomas cruzó el canal de la Mancha en 1974; una lona recubre el armazón (reemplazando al cuero). Las embarcaciones son usadas principalmente para la pesca. (4).

No podemos pasar por alto las referencias que encontramos en los textos clásicos acerca de barcas de este material: los datos que poseemos las ubican,

PLINIO Y LAS BARCAS DE CUERO



CASCO DEL "BRENDAN":
En forma de enrejado

geográficamente hablando, en la región europea (Galicia y Bretaña). Suponemos que el clima frío conservaría mejor el cuero, mientras que en las regiones mediterráneas la vida útil del mismo se vería considerablemente reducida. Debemos tener en cuenta, no obstante, las barcas redondas de los armenios, citadas por Heródoto (5) y las "tiradas", antes mencionadas, que se empleaban y aún subsisten en zonas cálidas.

Julio César en los "Comentarios de la Guerra de la Galia" hace mención a las barcas de las tribus nativas: Arviosto, jefe germano, luego de perder la batalla escapó cruzando el Rin en una barquilla, mientras que otros lo hacían por medio de canoas. Esta distinción se debería seguramente al tamaño de las mismas; posiblemente la barca estaría forrada de cuero mientras que las canoas serían troncos ahuecados. (6)

A excepción de las naves vanesas o

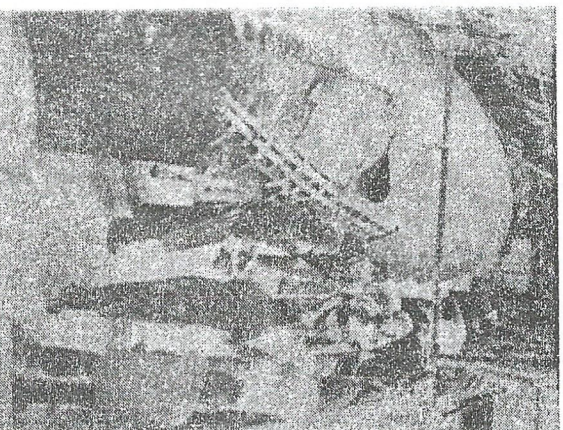
vénetas, no poseemos datos técnicos de importancia referentes al cuero y su uso naval. Es al referirse a las mismas que comenta que las velas estaban constituidas por pieles y badanas delgadas.

"...o por falta de lino o por ignorar su uso; o lo que parece más cierto, por juzgar que las velas no tendrían aguan-te contra las tempestades y la furia de los vientos en superficies de tanta carga." (7)

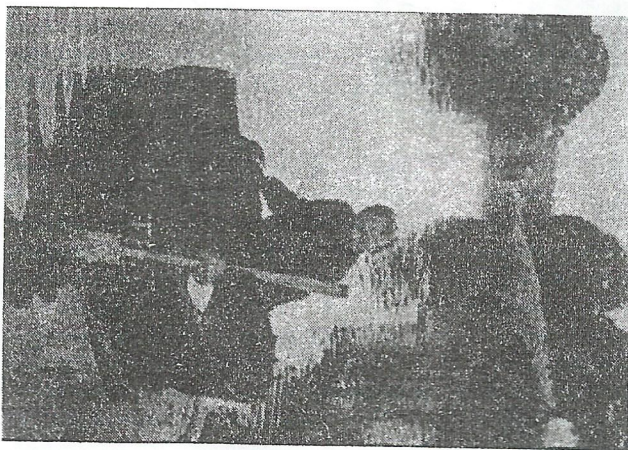
La ruta del estiano

No creemos que el uso del cuero en lugar de lino sea índice de atraso en la técnica náutica, antes bien, grandes navegantes como los vaneses mantuvieron en jaque a la flota romana en la batalla de Morbihan, según refiere la obra.

Plinio el Viejo, a quien situamos entre los años 23 y 79 de nuestra era, en su



DETALLE CURIOSO:
El revestimiento de cuero



EJEMPLO ACTUAL:
Pequeña embarcación céltica

“Historia natural” nos hace un comentario no obtenido por él de primera mano, sino observado por el historiador Timeo; y es el de la utilización de barcas de mimbre o junco revestidas de cuero, para el transporte del “plomo blanco”, estaño sin duda, desde la isla Micis hacia el continente (Breaña) del cual la misma dista seis días de navegación. (8)

Esas barcas cumplían la función de eslabón de una importante vía comercial de la antigüedad, la “ruta del estaño”; éste se extraía, entre otros lugares, de las islas Soyelles (al sur de Britania), Micis entre ellas, y por medio de las barcas de cuero era transportado a las factorías de la costa, donde era recogido por navas fenicias de mayor tamaño que lo trasladaban al Mediterráneo. Deducimos que la fuente nos hace referencia a barcas del continente, de los bretones, no de los isleños.

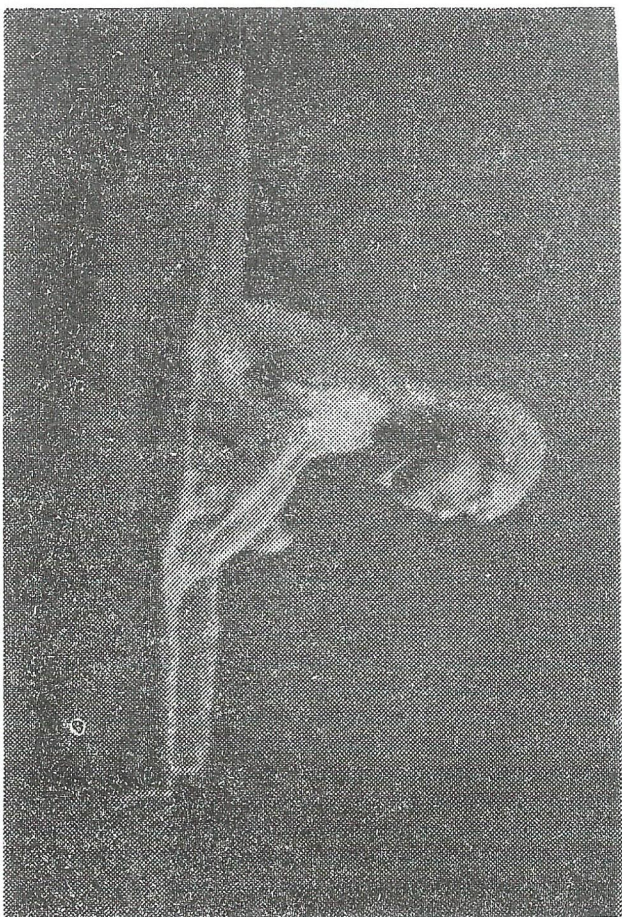
No poseemos datos acerca de sus características constructivas, pero pode-

mos suponer que tendrían unos 15 a 20 metros de eslora y un solo mástil con una vela cuadrada (¿de cuero?) según las tradiciones de la época.

Los ejemplos de persistencias culturales a través de los siglos nos llevan a preguntarnos acerca de las causas profundas que impulsan al hombre a apegar-se a las tradiciones, resistiendo a los avances de la ciencia y de la técnica, que presentan ante sus ojos, en este caso, embarcaciones confortables, seguras y modernas. Braudel nos habla indirectamente de este tema al referirse al empleo en el océano Índico de las mismas bauras árabes mencionadas por Vasco de Gama en su primer viaje a las Indias, dándole a estos hechos el carácter de “cenizas culturales”, que en su momento fueron parte integrante de todo un contexto, de una forma de vida y que ahora persisten en pequeños grupos humanos, generalmente de un bajo nivel cultural que se aferran a tradiciones ya casi muertas y aparentemente carentes de sentido en el ritmo avasallante en que marcha la actual civilización. (9)

También es válida la idea de que el tiempo es un valor durmiente, totalmente relativizado a los grupos étnicos que examinemos y a las circunstancias históricas que les tocó vivir, que imprimieron en los mismos su sello particular, determinando de esta manera un mayor o menor arraigo a tradiciones y costumbres a menudo milenarias.

Hemos observado una constante en todos los tipos de embarcación que respondan a las características antes referidas y que nos daría una explicación al hecho de que continúan vigentes; y es que todas poseen una cualidad o característica marina que las hacen muy aptas para el fin o en las circunstancias en que se las utilizan. Por ejemplo: las Gultas Iraquesas son muy estables en aguas tormentosas; las barcas de papiro de los lagos africanos, de gran capacidad de carga, construcción muy simple y de bajo costo o las mismas barcas de cuero irlandesas, muy marineras y aptas para la pesca.



MODELO ARQUEOLÓGICO:
Hecho de terracota

Estas “cenizas culturales” están sig-nadas a desaparecer, aventadas por el constante evolucionar del conocimiento humano, pero su eclipseamiento no será repentino, al contrario, muy gradual: los materiales tradicionales se reemplazarán por sucedáneos modernos aunque conservando las formas (reves-timiento de lona en vez de cuero) y finalmente, aún ésta se abandonará, en busca de diseños más modernos y prácticos. (9)

BIBLIOGRAFÍA

(1) Severin, Tim. *El viaje del Brendan*. Barcelona, Pomare, 1980. Cap. 2.

- (2) Gibson, Charles E. *Historia del barco*. Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1953, pp. 11-12.
- (3) Severin, Tim, Op. cit. cap. 2.
- (4) Severy, Merle. “The Celts”, *National Geographic Magazine*. Vol. 151, n° 5, may. 1977.
- (5) Heródoto, *Los nueve libros de la Historia*. I, 194.
- (6) César, Cayo Julio. *Comentarios de la guerra de las Galias*. I, 53.
- (7) César, Cayo Julio. Op. cit. III, 13.
- (8) Pline, *Histoire Naturelle*. Lib. IV, XXX, 3.
- (9) Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid, F.C.E., 1976. T. I pp. 320-321.

LA LEY 111

La ley 111, de Patentes y Marcas, sancionada, en octubre de 1964.

rige en la Argentina actual a 121 años de