

**Complutum**

ISSN: 1131-6993

<http://dx.doi.org/10.5209/CMPL.64508> EDICIONES
COMPLUTENSE

Marineras silenciosas. El rol náutico de las mujeres en las sociedades preestatales yámanas/kawésqar y massim

Julián Moyano Di Carlo¹

Recibido: 21 de octubre de 2018 / Aceptado: 07 de mayo de 2019.

Resumen. El papel de las mujeres en las actividades náuticas es una temática de estudio poco analizada en la literatura antropológica y arqueológica. Sin embargo, su análisis puede resultar fundamental para entender las dinámicas sociales que se configuraron alrededor de la tecnología naval. En este trabajo se propone que la restricción general de movilidad de las mujeres derivó en una menor presencia de las mismas en este tipo de actividades. Esta hipótesis se aborda a través del análisis etnográfico de dos sociedades en concreto: yámanas/kawésqar del extremo sur americano y massim de Papúa Nueva Guinea. Así también, se reflexiona en torno a las problemáticas y perspectivas arqueológicas de este fenómeno para su aplicación al ámbito de la prehistoria europea. Se concluye que la restricción de movilidad pudo estar vinculada a los procesos de gestación, parto y lactancia, sobre los cuales se crearon complejos procesos culturales que desvincularon a la mujer del mar desde un punto de vista simbólico. Pese a que estos resultados no pueden ser extrapolables consideramos que pueden servir para generar una reflexión teórica y metodológica que permita abordar el tema desde otra perspectiva en el futuro.

Palabras claves: mujeres, navegación, construcción naval, sociedades preestatales, prehistoria, etnografía.

[en] Silent sailors. The nautical role of women among Yámana/Kawésqar and Massim people

Abstract. The role of women in nautical activities is a topic largely unexplored in the anthropological and archaeological literature. However, this analysis can be crucial to understand the social dynamics among watercraft technology. This paper proposes that, because their mobility restriction, women had a lower presence in this type of activities. This hypothesis is addressed through the ethnographic analysis of two specific societies: Yámana/Kawésqar of Southern America and Massim of Papua New Guinea. Moreover, some thoughts are presented regarding the archaeological problems and perspectives of this phenomenon in the field of Prehistoric Europe. We concluded that the restriction of mobility could be linked to the processes of pregnancy, childbirth and breastfeeding, over which complex cultural processes were created disconnecting the symbolic value of women from the sea. Although these results cannot be extrapolated, we believe that they can be used to generate a future theoretical and methodological reflection.

Key words: women, seafaring, boatbuilding, pre-state societies, prehistory, ethnography.

Sumario: 1. Introducción y objetivos del estudio. 2. Metodología empleada. 3. El rol náutico de la mujer en bandas cazadoras-recolectoras: el caso de las comunidades yámanas y kawésqar del extremo sur americano. 4. El rol náutico de la mujer en aldeas con estructuras de tipo jefatura: el caso de las comunidades massim de las islas Trobriand. 5. Reproducción, movilidad y restricción náutica. 6. El tabú del mar y la institucionalización de los roles de género. 7. Discusión. 8. Conclusiones. 9. Agradecimientos. 10. Bibliografía.

Cómo citar: Moyano Di Carlo, J. (2019): Marineras silenciosas. El rol náutico de las mujeres en las sociedades preestatales yámanas/kawésqar y massim. *Complutum*, 30(1): 59-78.

¹ Universidad de Cádiz
jmoyanodicarlo@gmail.com

1. Introducción y objetivos del estudio

El mar es un mundo de hombres. Al menos así parece evidenciarlo la composición generalizada de las tripulaciones de los barcos a lo largo de la historia (Adams 2001; Westerdahl 2006). El número de mujeres en actividades náuticas no solo es escaso, sino que incluso su simple presencia en la cubierta de una embarcación ha sido considerada tradicionalmente sinónimo de mal augurio e infortunio. Tanto es así que en ocasiones el elemento femenino ha sido identificado con la tierra y convertido en tabú en el mar (Westerdahl 2006), aunque paradójicamente coexistan al mismo tiempo diversas entidades femeninas sobrenaturales relacionadas al mar y a la protección de los marineros: desde las nereidas griegas y Thetis hasta la Virgen del Carmen en la actualidad.

Es probable que esta idea del mar como espacio masculino haya producido una disociación entre el concepto mujer y los conceptos navegación y construcción naval, fruto quizás de la escasa existencia de estudios que hayan intentado profundizar en esta temática. No deberíamos descartar que esta percepción del mar, las embarcaciones y la navegación como “cosas de hombres” esté en parte condicionada por una cierta traslación de nuestros actuales valores normativos de género al pasado y a la cultura material de dicho pasado (Ransley 2005). Tampoco podemos descartar que la invisibilización de las mujeres en el discurso histórico-arqueológico sea fruto de las propias limitaciones de ciertas escuelas teóricas que, en su orientación positivista, pusieron el énfasis en el análisis de factores del pasado mayoritariamente realizados por hombres (Hernando 2007). Esto es particularmente relevante en el ámbito de la arqueología marítima debido a que, en su particular interés por aspectos técnicos y morfológicos de la construcción naval y la navegación, ha dejado de lado el estudio de los procesos socioeconómicos subyacentes, precisamente aquellos en donde las mujeres pudieron tener un papel relevante.

El objetivo de este trabajo es analizar las causas que expliquen este aparente papel secundario de las mujeres en las actividades náuticas, con el fin de poder repensar en el futuro los roles de género en el ámbito de la náutica prehistórica. Se parte de la idea de que las restricciones de movilidad propias del sector femenino dificultaron su presencia en ciertas actividades socioeconómicas de relevancia, entre

ellas la navegación y la construcción naval. Esta hipótesis se basa en una realidad etnográfica aparentemente generalizada (Wood y Eagly 2002; Hernando 2012), derivada quizás de un fenómeno evolutivo que produjo una diferencia significativa en la capacidad de movilidad entre hombres y mujeres (Lovejoy 1981).

2. Metodología empleada

Debido a la escasa o nula existencia de cultura material náutica de periodos prehistóricos, el estudio arqueológico de esta fenómeno resulta realmente complejo. Por esta razón, se ha optado por la utilización de fuentes etnográficas y etnohistóricas como principal herramienta metodológica. Como no existía la intención de generar analogías comparadas entre sociedades contemporáneas y sociedades prehistóricas europeas, aspecto que requeriría de un protocolo metodológico y teórico muy específico (Gándara 1990), el análisis etnográfico tenía por objetivo analizar el fenómeno en sociedades de las cuales disponemos de una mayor cantidad de información (etnográfica, etnohistórica y arqueológica) y, al mismo tiempo, generar hipótesis aplicables a las sociedades del pasado que permitieran evaluar y repensar la metodología arqueológica (Estévez y Vila 1995).

Esta estrategia no está exenta de problemáticas teóricas y epistemológicas. En primer lugar, el análisis etnográfico o etnoarqueológico nos obliga a modificar o evaluar nuestros esquemas mentales occidentales (Hernando 1995, Hamilakis 2016). De lo contrario, el discurso etnográfico puede en ocasiones reproducir las relaciones coloniales y la hegemonía del pensamiento occidental (White 2017), plasmando sus valores y categorías a sociedades que se rigen por normas y marcos culturales sensiblemente diferentes (Gosselain 2016). Esto se ha intentado revertir mediante la incorporación de conceptos teóricos provenientes de la antropología inversa (e.g. Kirsch 2006) o la *indigenous archaeology* (e.g. Brady y Kearney 2016). En segundo lugar, no debe pasarse por alto la posible falta de veracidad de ciertas fuentes etnohistóricas, creadas con intenciones y objetivos alejados de la investigación científica (Muñoz 2018). Por último, no podemos olvidar que las sociedades que analizamos etnográficamente tienen su propia historia y evolución (Ascher 1961; Gándara 1990), habiendo sufrido en ocasiones, como es

en el caso de los procesos coloniales, modificaciones sustanciales de sus bases sociales y económicas (Spriggs 2008; Muñoz 2018). Por lo tanto, con tal de poder restituir dicha evolución histórica, resulta necesario incorporar en la estrategia de investigación el análisis del registro arqueológico y su variación diacrónica (Spriggs 2008).

En el presente estudio se analizaron los roles de género en diversas actividades socioeconómicas de dos comunidades en particular: las comunidades yámanas/kawésqar del extremo sur americano y las comunidades massim de las Islas Trobriand en Papúa Nueva Guinea. La elección de dichas comunidades responde a la vital importancia que tuvo y tiene el mar, la navegación y la construcción naval en la articulación de su vida cotidiana. Por otro lado, son dos de los pocos ejemplos en los cuales contamos con amplios estudios etnográficos que prestaron cierta atención al campo de la navegación y la construcción naval. Aun así, pese a existir ciertos estudios de género tanto para las comunidades yámanas (e.g. Vila y Ruiz 2001; Butto y Fiore 2017) como massim (e.g. Weiner 1976; Brindley 1984), no contamos con estudios pormenorizados en torno a su vinculación con cuestiones náuticas. Las sociedades escogidas presentan estructuras socioculturales diferentes: bandas cazadoras-recolectoras en el caso yámana y kawésqar, y aldeas con estructuras tipo cacicazgo o jefatura en el caso trobriandés. Esto ayudará a indagar acerca del rol náutico de las mujeres en dos realidades económicas y sociales diferenciadas. En lo que respecta a la información arqueológica, se han incorporado algunos datos que nos indican indirectamente actividades de navegación. Sin embargo, a la escasez del registro arqueológico náutico se suma la imposibilidad generalizada de poder determinar el género de las personas que llevaron a cabo dichas actividades, por lo cual la información que podemos obtener de este tipo de registro es realmente escasa.

De estas fuentes se extrajo información relativa a las distintas actividades socioeconómicas realizadas por la comunidad, tanto náuticas como no náuticas, el género que predominantemente las realizaba y la distancia de desplazamiento que conllevaba su ejecución. Este tipo de estudios no solían poner demasiado interés en la recopilación de datos cuantitativos, por lo cual la obtención de información sobre distancias y tiempos de realización ha sido compleja. En términos generales, se optó

por aportar la media de las distintas distancias obtenidas y rangos horarios en lo que respecta al tiempo. Pese a la posible subjetividad de los datos y el reducido número de observaciones disponibles, se ha realizado un tratamiento estadístico de los mismos con el objetivo de aportar la mayor cantidad de elementos posibles para la reflexión posterior.

3. El rol náutico de la mujer en bandas cazadoras-recolectoras: el caso de las comunidades yámanas y kawésqar del extremo sur americano

Las comunidades yámanas y kawésqar se ubicaban en la zona más austral del continente americano, ocupando actuales territorios del sur de Chile y Argentina (Fig. 1). Eran bandas nómadas con una economía basada en la pesca, el marisqueo, la recolección de ciertos elementos vegetales y la caza. Solían vivir en la costa pegados al mar y sólo en raras ocasiones se trasladaban al interior (Gusinde 1951; 1986). El registro arqueológico de la zona muestra que la mayoría de las chozas yámanas se ubicaban a menos de 300 metros de la costa y por debajo de los 10 metros sobre el nivel del mar (Orquera y Piana 2009: 64). Debido a la gran similitud cultural existente entre ambas comunidades las analizaremos de forma conjunta. En la actualidad estas sociedades se encuentran virtualmente extintas, aunque ciertos descendientes yámanas aún viven en zonas de Isla Navarino (Chile), Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile) alejados totalmente de sus estilos de vida tradicionales.

En sus vidas cotidianas existía una importante división sexual del trabajo y las actividades sociales. Considerando que las actividades náuticas tienen que ser analizadas en el marco de todas las prácticas culturales de una sociedad determinada, se han analizado actividades socioeconómicas de diferente índole (Tabla 1), aunque se pondrá un especial énfasis en las de carácter náutico.

Entre las tareas que realizaban exclusivamente los hombres destacan la fabricación de armas y correas de cuero, el trueque con comunidades vecinas o las actividades cinegéticas. La caza de mamíferos marinos se realizaba en la costa y en ocasiones desde las canoas haciendo uso del arpón (Empereire 1963; Gusinde 1986; Legoupil y Lira 2017). También cazaban aves variadas, actividad en la cual las mujeres

solían participar transportando a su marido y las provisiones necesarias a los acantilados donde se llevaba a cabo la captura (Empeaire 1963; Gusinde 1986). Por otro lado, en el caso de las comunidades kawésqar los antiguos relatos ha-

blan de hombres que en ocasiones partían a la lejana isla Wellington en busca de huemules, lo que suponía desplazamientos de hasta 26 kilómetros y permanecer 2 o 3 días fuera del núcleo familiar (Empeaire 1963).

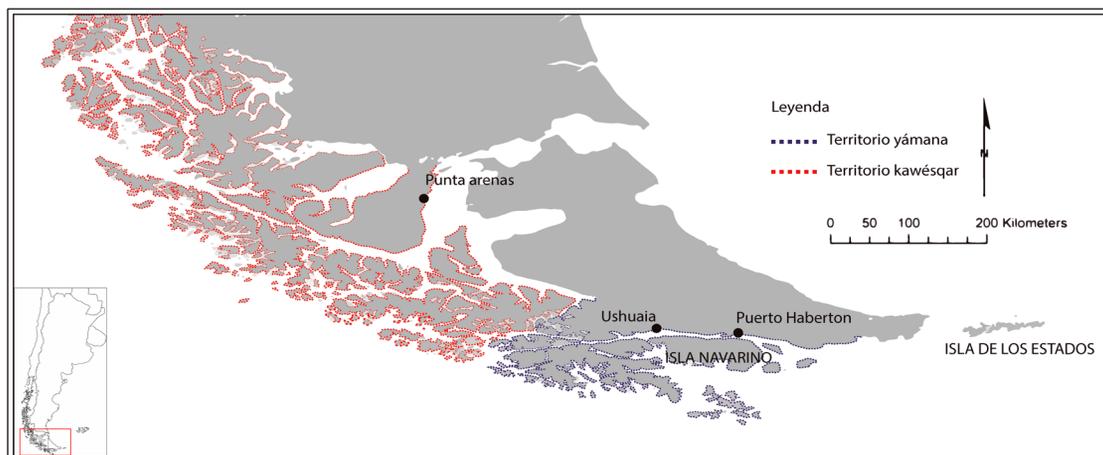


Fig. 1 Localización de las comunidades yámanas y kawésqar.

Entre las actividades femeninas más importantes pueden nombrarse el mantenimiento interno de las chozas, la preparación de alimentos, la búsqueda de agua potable, la costura, la cestería o la fabricación de adornos. Todo al tiempo que se encargaban del cuidado de sus hijos e hijas (Bridges 1952; Empeaire 1963; Gusinde 1986). La recolección de leña era otra de las tareas que mayoritariamente practicaban las mujeres con la ayuda de los/as¹ jóvenes (Empeaire 1963; Gusinde 1986). Solían recogerla en la propia costa o a pocos pasos dentro de los bosques después de desembarcar de la canoa (Empeaire 1963; Gusinde 1986). La recolección de vegetales y la caza de pequeños animales también corría a cargo de las mujeres y las niñas (Gusinde 1986).

Algunas tareas se realizaban de forma conjunta como la caza de ciertos mamíferos marinos, pingüinos y nutrias de mar, o la explotación de ballenas varadas o malheridas. En estas actividades se solía hacer uso de canoas, en donde la mujer remaba y el hombre operaba el arpón (Empeaire 1963; Gusinde 1986).

Entre las actividades marítimas o náuticas, la primera a destacar es la pesca y el marisqueo, actividades eminentemente femeninas. Los mejillones, cangrejos y erizos solían ser recolectados por las mujeres desde la canoa con “tenedores de madera”, aunque en ocasio-

nes las mujeres tenían que sumergirse para sacarlos a mano (Empeaire 1963). Entre los yámanas y los kawésqar solo las mujeres sabían nadar, conocimiento que transmitían a sus hijas desde pequeñas (Bridges 1952; Empeaire 1963; Gusinde 1986). Cuando las condiciones del mar no permitían usar la canoa recolectaban mejillones de menor tamaño en el intermareal en colaboración con las niñas (Gusinde 1986). La captura de peces se realizaba con artilugios con carnada o con seda y, si el cardumen era de tamaño adecuado, mediante el uso de cestas o corrales de pesca (Bridges 1952; Empeaire 1963). Al mismo tiempo los hombres intentaban cazar los peces más grandes que seguían al cardumen (Gusinde 1986). La importancia de los recursos acuáticos en el desarrollo económico de las comunidades yámanas ha sido ampliamente contrastada arqueológicamente y supone un ejemplo de referencia en esta temática (e.g. Estévez y Vila 1996).

En el resto de actividades náuticas encontramos una paridad bastante importante en el reparto de tareas entre sexos. No olvidemos que los desplazamientos siempre se realizaban por mar, a distancias aproximadas de entre 40 y 50 kilómetros (Hyades y Deniker 1891 *op. cit.* en Legoupil y Lira 2017: 88), y que la familia fueguina, que siempre se movía de forma conjunta, pasaba más de la mitad de los días del año

y buena parte de las horas del día en la canoa (Gusinde 1986). Estas canoas eran construidas a partir de la corteza del coigüe magallánico (*Nothofagus betuloides*). La construcción de las mismas, así como la confección de los remos, era tarea de los hombres y demoraba en torno a las 2 o 3 semanas de trabajo. Para construirlas, entre 1 y 3 hombres se adentraban aproximadamente 7 km en el bosque rastreando árboles que dispusieran de una corteza con las características necesarias para su empleo en la construcción naval (Despard *op. cit.* en Gusinde 1986: 424). Una vez construida, la mujer era quien se encargaba del calafateado, cosido y mantenimiento periódico de la misma (Gusinde 1986). Pese a que la construcción era una tarea masculina, la propiedad de la canoa pertenecía a la mujer y por desprendimiento a toda la familia (Gusinde 1986; Vairo 1995). Por desgracia no disponemos de restos arqueológicos de embarcaciones para periodos precoloniales pero algunas aproximaciones desde la arqueología experimental demuestran que pudieron ser confeccionadas con el instrumental recuperado arqueológicamente (e.g. Vairo 1995).

En lo que respecta a la navegación, estaba condicionada por las condiciones del viento y las olas que determinaban las rutas. Las distancias recorridas solían ser cortas y, excepto

por cuestiones de extrema necesidad, no se solía navegar de noche o sin vista de la costa (Gusinde 1986). El gobierno de las canoas era una tarea exclusivamente femenina, que era ayudada por el marido solo en caso de extrema necesidad (Gusinde 1951). El método de propulsión principal era el remo, aunque ciertos relatos hablan del uso ocasional de velas hechas de piel de foca (Emperaire 1963; Vairo 1995). Cuando llegaban a tierra firme era la mujer quien organizaba el desembarco y la que aseguraba el fondeo de la embarcación. En ocasiones debía dejarla amarrada entre algas que se encontraban incluso a 100 metros de la costa, a la cuales tenía que ir y volver nadando cada vez que era necesario (Bridges 1952; Gusinde 1986). La ocupación de la isla Navarino en ca. 6160 ± 110 BP (Orquera y Piana 2009) demuestra la gran antigüedad de las travesías marinas en la región.

Como se observa es difícil contar con datos cuantitativos sobre la distancia a la que se realizaban estas actividades socioeconómicas por la escasez de los mismos en las fuentes etnográficas y etnohistóricas disponibles. Aun así, podemos realizar una aproximación a partir de la información aportada y las estimaciones de García (2018) para yacimientos arqueológicos yámanas (Tabla 1).

Tabla 1. Distribución de actividades socioeconómicas por sexo entre las comunidades yámanas/kawésqar

Actividad	Distancia aproximada desde el núcleo habitacional (en km)	Tiempo empleado (en horas)	Sexo predominante	Referencia principal
Caza de huemul	26	>24	Hombres	Emperaire 1963
Obtención de corteza y construcción de canoa	8	>24	Hombres	Gusinde 1986
Marisqueo en intermareal	0,3	0-12	Mujeres	Gusinde 1986
Pesca y marisqueo desde canoa	3	0-12	Mujeres	Emperaire 1963
Construcción de la choza	0		Ambos	Gusinde 1986
Tareas domésticas	0		Mujeres	Gusinde 1986
Recolección de leña	0,3	0-12	Mujeres	Emperaire 1963
Caza de ballenas ¹	0,2	>24	Ambos	Gusinde 1986
Recolección de vegetales	3	0-12	Mujeres	Gusinde 1986
Recolección de huevos	3	0-12	Mujeres	Gusinde 1986
Navegación	45	>24	Ambos	Gusinde 1951

Caza menor	0,3	0-12	Mujeres	Gusinde 1986
Caza de nutria	3	0-12	Ambos	Gusinde 1986
Caza de delfines, focas y lobos marinos	3	0-12	Hombres	Gusinde 1986
Caza de cormorán	3	12-24	Hombres	Gusinde 1986
Caza de guanaco	12	12-24	Hombres	Gusinde 1986
Caza de pingüino	3	0-12	Ambos	Gusinde 1986
Búsqueda de agua potable	0,3	0-12	Mujeres	Gusinde 1986

1 La explotación de un cetáceo podía comportar para una familia un desplazamiento de más de 20 km hasta el lugar donde se hallaba varada (García 2018). Sin embargo, una vez en el lugar se instalaban campamentos comunales a escasa distancia de la ballena para facilitar la explotación (Gusinde 1986).

El análisis estadístico de estos datos aporta resultados interesantes. La comparación de las tres muestras recogidas en el conjunto de observaciones evidencia que no existe una diferencia estadísticamente significativa (Kruskal-Wallis test, p-value 0.05854) entre las distancias recorridas en actividades realizadas por hombres, mujeres o de forma conjunta. Aun así, se observa que las actividades con mayor desplazamiento puntual sin cambio residencial son realizadas por el sector

masculino (Fig. 2). Por otro lado, si observamos con detenimiento los tiempos empleados en las distintas actividades podremos observar que ninguna actividad que supone pasar más de 12 horas fuera del núcleo habitacional es realizada por mujeres. También podemos extraer de los datos que no existe una diferencia estadísticamente significativa entre la distancia recorrida en actividades náuticas y en aquellas que no lo son (Wilcoxon test, p-value 0.1567).

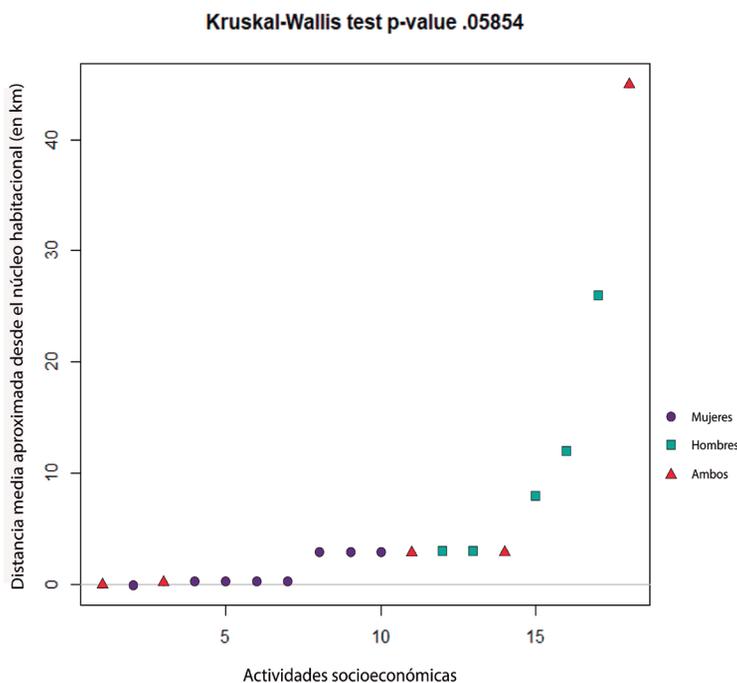


Fig. 2 Gráfico secuencial de las actividades socioeconómicas en comunidades yámanas/kawésqar.

4. El rol náutico de la mujer en aldeas con estructuras de tipo jefatura: el caso de las comunidades massim de las islas Trobriand

Las comunidades massim ocupan el extremo más oriental de la tierra firme de Papúa Nueva Guinea y el conjunto de islas desperdigadas que continúan en dirección sudeste hasta las islas Salomón (Fig. 3). Se diferencian de las comunidades papúes del extremo occidental y de los papuomelanesios occidentales ubicados en el continente por su localización geográfica y ciertos rasgos culturales (Malinowski 1986). Este trabajo se centra especialmente en las comunidades que ocupan las denominadas islas Trobriand, un archipiélago de atolones de coral que actualmente forman parte de la provincia de Milne Bay. El archipiélago se conforma de 4 islas principales: Kitava, Vakuta, Kaile'una y Kiriwina. Su estructura social se basa en asociaciones clánicas con filiación matrilineal que controlan la tierra y los recursos. Su economía

tradicional se basa en la agricultura y la pesca asociado al consumo ocasional de cerdo. Estas comunidades son también conocidas por la práctica del *kula*, un complejo sistema de intercambio marítimo que involucraba varias comunidades isleñas y miles de individuos (Malinowski 1986).

Las comunidades massim muestran una clara división sexual del trabajo, incluso más acentuada que lo observado en el apartado anterior (Tabla 2). Pocas son las actividades que se realizan de forma conjunta. Una de ellas es la construcción de la vivienda donde hombres y mujeres se reparten diferentes tareas (Malinowski 1975). El trabajo en los huertos es otra actividad comunal que suele consumir la mayor parte del tiempo de los habitantes de las islas Trobriand. Es un trabajo familiar y eminentemente colectivo en donde mujeres y hombres trabajan de forma conjunta, pero con una división interna de las labores (Brindley 1984; Malinowski 1986).



Fig. 3 Mapa del sector oeste de Papúa Nueva Guinea y detalle de las Islas Trobriand.

Entre las actividades exclusivamente femeninas se puede destacar el trabajo doméstico, la preparación de alimentos, el cuidado de los cerdos, la cestería, la fabricación de objetos pequeños o la alfarería (Malinowski 1975; 1986; Montague 1984). La alfarería en Papúa Nueva Guinea es un trabajo femenino, pero en las islas Trobriand los recipientes cerámicos son importados desde un centro especializado localizado en las islas Amphlett (Malinowski

1975), que a su vez importa la arcilla necesaria para la producción mayoritariamente de Yawawana, una cantera situada en la costa norte de la isla de Fergusson. Mientras que la producción de la cerámica es tarea de las mujeres, el aprovisionamiento de la arcilla a través del mar es trabajo exclusivo de hombres (Malinowski 1986). Por otro lado, las mujeres son las principales encargadas de recolectar la leña y del aprovisionamiento de agua potable (Se-

ligman 1910; Malinowski 1975; Senft y Senft 2018).

Entre las tareas masculinas destacan el cuidado de los cocoteros, arecas y árboles frutales, así como la confección de útiles líticos, herramientas varias y en general el trabajo de la madera (Malinowski 1986). En los hombres también recae el grueso de las actividades marítimas y náuticas de la comunidad. La primera es la pesca, una actividad que puede subdividirse en tres tipologías principales: la que se realiza en el espacio comprendido entre la costa y el margen del arrecife de coral, llevada a cabo de forma estacional por las comunidades costeras; la que se realiza en la laguna de Trobriand (*wadom*), donde existen cotos de pesca privados; y las expediciones a larga distancia para la pesca de tortugas y dugongos, como la que realizan los hombres de las islas Amphlett durante semanas en bancos de arena cercanos a las islas Trobriand, o para la pesca de tiburones o lisas en el mar abierto (*walum*) (Malinowski 1918; 1986). Las tareas de pesca se complementan con el marisqueo o pesca de arrecife (Malinowski 1975), que consiste en la recolección de marisco en zonas intermareales y la captura de pequeños peces en aguas someras. Es un trabajo que se lleva a cabo en función de las necesidades y que realizan las mujeres generalmente acompañada de niños/as (Chapman 1987; Poiner y Catterall 1988). Los estudios arqueológicos evidencian la existencia de estrategias productivas en torno a la pesca y la explotación de recursos acuáticos durante periodos prehistóricos en la región, incluso coincidiendo en ocasiones con las mismas técnicas de pesca observables en la actualidad y la explotación de las mismas especies (e.g. Swadling 1977; Butler 1994; Lambrides y Marshall 2016).

Otra de las actividades que es exclusividad de los hombres es el comercio. Pueden distinguirse dos tipos de comercio principales: el interno, es decir aquel que se realiza entre las comunidades que habitan las islas, y que en función de las aldeas participantes podía realizarse por vía terrestre, y el externo, aquel realizado con otras islas dentro del circuito *Kula*. Por ejemplo, los habitantes de Bwoyotalu intercambiaban sus platos de madera tallados por cocos o ñames en la aldea de Oburaku o en las aldeas del centro del distrito de Kiriwina (Malinowski 1921). Otros trayectos como

el que separa a Kiriwina de Sinaketa no son cómodos para realizarlos a pie por lo cual suelen hacerse navegando (Powell 1957). El contacto con el resto de islas del archipiélago está claramente condicionado por las condiciones marinas, siendo fácil navegar hasta Kaile'una la mayor parte del año, pero difícil en el caso de querer ir a Kitava, viaje que en ocasiones requiere dar toda la vuelta a la isla de Kiriwina (Powell 1957). En el caso del circuito *Kula* cada comunidad tiene unas pautas marcadas que establecen con quién debe y con quien no realizar un intercambio, así como que tipo de objetos rituales debe entregar y recibir (Malinowski 1986). Por lo tanto, no todas las comunidades de las islas Trobriand realizan intercambio *kula* con las mismas comunidades foráneas, existiendo incluso poblados que no participan del circuito. En cualquier caso, hablamos de importantes travesías marinas que suponen grandes desplazamientos y una alta inversión de tiempo (ver Tabla 2), y que de forma generalizada realizan los hombres. Desde un punto arqueológico desconocemos la antigüedad exacta de este sistema de comercio. Sin embargo, diferentes estudios realizados en la región evidencian la existencia de redes de intercambio marítimo desde tiempos prehistóricos (e.g. Lauer, P. 1971; Lilley 1988; Kirch 1991; Bickler 1997; Mialanes et al. 2016). En cualquier caso, esta información no nos permite conocer la tecnología naval empleada ni los actores de dichos intercambios.

Como resulta evidente todos estos desplazamientos requieren de una tecnología naval bien desarrollada. La tarea de construir una embarcación es exclusiva de los hombres, en particular del *toliwaga*, persona encargada de la producción, la financiación y la organización de la mano de obra masculina que colabora en la elaboración. El proceso consiste en la elección de un árbol dentro del bosque, su acondicionamiento y desbastado, su traslado al poblado y la realización de las tareas finales de construcción en cobertizos creados para la ocasión (Malinowski 1986; Senft 2016). Todo el proceso de producción puede demorar varios meses (Malinowski 1986; Senft 2016). Cada uno de los procesos constructivos son realizados por hombres con excepción de la confección de las velas que se fabrican en el poblado con la colaboración de las mujeres (Malinowski 1986).

En resumen, se observa una casi exclusiva presencia masculina en las actividades náuticas de navegación y construcción naval. El resto de actividades económicas muestran una división bastante marcada según los sexos y

unos roles de género asociados muy afianzados. Las distancias a las que dichas actividades se realizan y el tiempo empleado en ellas se ha resumido en la tabla 2.

Tabla 2. Distribución de actividades socioeconómicas por sexo entre las comunidades massim de las islas Trobriand.

Actividad	Distancia del núcleo poblacional (en km)	Tiempo empleado (en horas)	Sexo principal	Referencia principal
Pesca marina en arrecife	1,05	0-12	Hombres	Senft com. pers. 2018
Pesca marina en la laguna	15	0-12	Hombres	Malinowski 1918
Pesca marina en mar abierto	56	>24	Hombres	Malinowski 1918
Recolección de leña	1,75	0-12	Mujeres	Senft com. pers. 2018
Marisqueo y pesca en zona intermareal	0,55	0-12	Mujeres	Senft com. pers. 2018
Búsqueda de arcilla para alfarería	23	>24	Hombres	Malinowski 1922
Producción alfarera	0,1	0-12	Mujeres	Malinowski 1922
Navegación de corta distancia	33	>24	Hombres	Malinowski 1922
Navegación de media distancia	79	>24	Hombres	Malinowski 1922
Navegación de larga distancia	103	>24	Hombres	Malinowski 1922
Construcción naval	2	12-24	Hombres	Malinowski 1922
Tareas domésticas	0	-	Mujeres	Malinowski 1929
Aprovisionamiento de agua	0,8	0-12	Mujeres	Malinowski 1929
Desbroce de matorral y construcción del huerto	1,75	0-12	Hombres	Senft com. pers. 2018
Escardado y cuidado del huerto	1,75	0-12	Mujeres	Senft com. pers. 2018
Construcción de la estructura de la casa	0,15	-	Hombres	Malinowski 1929
Construcción de la techumbre de la casa	0,15	-	Mujeres	Malinowski 1929
Comercio interno terrestre	21	12-24	Hombres	Malinowski 1921

El análisis estadístico de los datos presentados aporta resultados relevantes. La comparación de ambas muestras evidencia una diferencia estadísticamente significativa (Wilcoxon test, p-value 0.005615) entre las distancias recorridas por hombres y mujeres, siendo las actividades con mayor desplazamiento las realizadas por el sector masculino (Fig. 4). Por

otro lado, nuevamente podemos observar que ninguna actividad que supone pasar más de 12 horas fuera del poblado es realizada por mujeres. Por último, como resulta evidente en comunidades isleñas, hay una diferencia estadísticamente significativa (Wilcoxon test, p-value 0,001465) entre las distancias recorridas en actividades náuticas y actividades no náuticas.

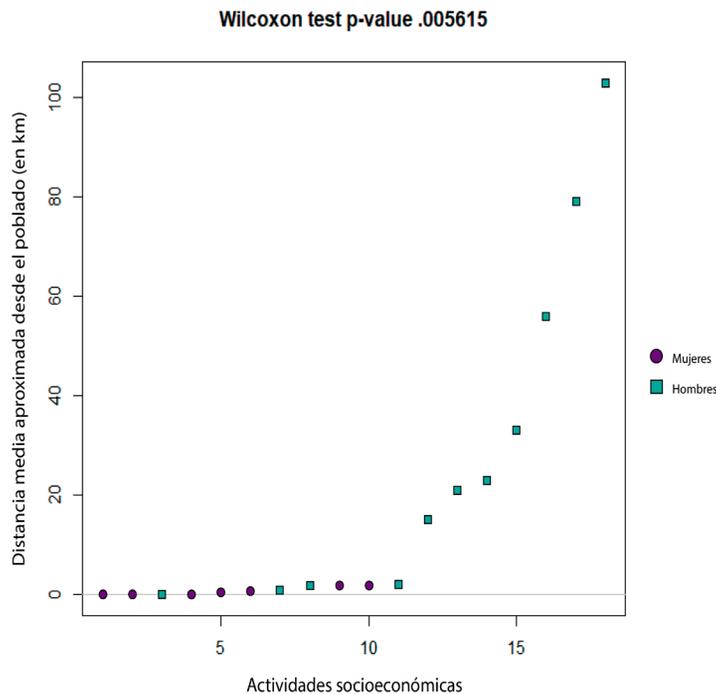


Fig. 4 Gráfico secuencial de las actividades socioeconómicas en las islas Trobriand.

5. Reproducción, movilidad y restricción náutica

La relación observada entre la distancia a la cual se realiza una determinada actividad socioeconómica y el sexo que predominantemente la realiza es claramente más acusada en el caso de las comunidades massim y de no tanta relevancia en el caso de los grupos yámanas o kawésqar, quizás debido al hecho que en las bandas cazadoras-recolectoras la movilidad suele ser de tipo grupal y familiar. En cambio, en sociedades con patrones de asentamiento sedentarios, que a su vez aumentan progresivamente la distancia de los desplazamientos puntuales en sus actividades socioeconómicas, las restricciones de movilidad femenina pudieron potenciarse. La relevancia de esta argumentación en el análisis náutico radica en el hecho que las actividades náuticas, principalmente la navegación y muy especialmente las navegaciones a larga distancia, suponen desplazamientos puntuales de gran envergadura. En el caso de la construcción naval estas distancias no tienen por qué ser especialmente elevadas, aunque en los casos analizados en este trabajo suponían una movilidad considerable. Sin embargo, hay un segundo argumento a tener

en consideración en esta materia. La construcción de ciertas tipologías de embarcaciones, como es el caso de las canoas monóxilas de los massim y en cierta medida también las canoas de corteza de los yámanas o kawésqar, supone una tarea de alto gasto energético. En este contexto es altamente probable que exista una ventaja económica por parte de los hombres debido a su mayor fuerza natural en el uso de herramientas manuales. Esto podría explicar el hecho que la construcción de embarcaciones sea una actividad casi exclusivamente masculina en un 96.6% de las sociedades analizadas en ciertos estudios etnográficos (Wood y Eagly 2002: 706). Aun así, esta premisa no es aplicable a todas las tipologías navales ni a todas las técnicas constructivas.

Ahora bien, la pregunta que surge es evidente: ¿Que explica la movilidad restringida de las mujeres en comparación con la de los hombres? En las líneas siguientes se defenderá como hipótesis que dicha restricción pudo estar estrictamente relacionada a los procesos de gestación, parto y lactancia. No debemos olvidar que, a diferencia de otros primates y debido a la necesidad de asegurar la salida por el canal de parto, los seres humanos nacen con solo 1/3 de su capacidad cerebral,

alcanzado el 50% de la misma mediante gestión extrauterina en los 12 meses siguientes al alumbramiento (Hernando 2012: 50–51). Esto supone que las crías humanas presentan una pasividad y fragilidad muy elevada durante el primer año de vida, lo que requiere indispensablemente de estrategias de cooperación para garantizar la supervivencia. Dicha fragilidad pudo desencadenar una reducción de la movilidad de las hembras en el proceso evolutivo favoreciendo una minimización del riesgo de accidentes, una menor exposición a predadores y la intensificación de comportamientos maternos que elevaron las capacidades de supervivencia (Lovejoy 1981). La razón por la cual esta reducción de movilidad afecta principalmente a las mujeres se debe, por un lado, a que son las únicas capaces de llevar a cabo la gestación y lactancia de la descendencia y, por otro, a la desvinculación existente entre el padre y el hijo/a por el desconocimiento del proceso de fecundación (Malinowski 1975; Hernando 2012). La repercusión lógica de este proceso sería la progresiva captación por parte de los hombres de aquellas tareas de mayor movilidad y riesgo (Hernando 2012).

En lo que respecta a las comunidades aquí analizadas, entre las comunidades yámanas y kawésqar toda la reproducción se hace exclusivamente dentro del matrimonio, que suele iniciarse en torno a los 13 o 14 años (Emperaire 1963; Vila y Ruíz 2001). Según las informaciones de Gusinde (1986: 697–698), la edad media en la que suelen ser madres por primera vez es a los 16 años. La edad promedio del último alumbramiento resulta mucho más difícil de determinar aunque, según una cita recogida por Orquera y Piana (1999), podemos saber que:

Thomas Bridges informó a Hyades que en las mujeres la menopausia se habría dado bastante tardíamente: el propio Hyades tuvo conocimiento de embarazos -si bien frustrados- en dos mujeres a las que calculó respectivamente 40 y 45 años (Hyades y Deniker 1891: 188 op. cit. en Orquera y Piana 1999).

Si tenemos en consideración que la maternidad en comunidades cazadoras-recolectoras pasados los 40 años resulta muy baja e insegura, aspecto constatado etnográficamente y que quedaría reflejado en los dos abortos naturales de la cita anterior, quizás el límite del periodo

reproductivo lo podríamos estimar en el rango 35-39 años, periodo en el cual solían tener una media de 6 hijos (Gusinde 1986).

Durante el embarazo, y aún en periodos avanzados del mismo, las mujeres seguían realizando todas sus actividades cotidianas (Gusinde 1986), aunque la movilidad solía verse restringida a medida que se acercaba la fecha del alumbramiento (Manzi 2001). El parto solía producirse en la choza, aunque en ocasiones los niños/as nacían en las embarcaciones. A partir de ese momento el bebé quedaba materialmente ligado a todas las actividades y desplazamientos de su madre, que durante seis semanas se dedicaba exclusivamente a su hijo/a y no podía viajar en canoa (Gusinde 1951; Emperaire 1963). Posteriormente, a lo largo de los primeros años de vida la mujer realizaba todas las tareas diarias con el bebé a cuestas (Gusinde 1951). Amarrado con un vestido viejo en la espalda o colocado entre las piernas dejaba libres las manos de la madre permitiéndole remar durante la navegación (Gusinde 1986).

Ahora bien, el aspecto que vinculaba más claramente a la madre con su descendencia era sin duda la lactancia. Durante los primeros meses de vida el alimento exclusivo de los infantes era la leche materna y no se hacía uso de sustitutos naturales como la leche animal (Gusinde 1986). Si bien es cierto que, como plantea Sanahuja (2002), es posible la existencia de prácticas de cooperación tanto en los cuidados como en la lactancia, las madres de estas comunidades consideraban un deber natural tener que amamantar a sus hijos/as por lo cual no eran prácticas habituales (Gusinde 1986). Según las fuentes, el destete se solía producir entre el segundo y el tercer año de vida (Emperaire 1963; Gusinde 1986; Vila y Ruíz 2001).

En el caso de las comunidades massim de las islas Trobriand, niñas y niños experimentan su sexualidad de forma precoz. Las niñas comienzan su vida sexual en torno a los 6-8 años de edad, aunque no la realizan de forma plena hasta los 12-14 años (Malinowski 1975). Según los datos de campo de Gunter Senft (com. pers., julio 2018) las mujeres puede ser madres por primera vez en torno a los 17 años y su último hijo/a suele llegar alrededor de los 40. En ese periodo la tasa media de fertilidad en el conjunto de Papúa Nueva Guinea es ligeramente superior a 6 hijos/as por mujer (datos del Banco Mundial para el año 1960, consultado en mayo de 2019).

Durante el embarazo la mujer lleva una vida prácticamente normal, aunque con ciertos tabúes (Senft y Senft 2018). Realiza trabajos en la huerta, acarrea agua y recoge leña, pero nunca en solitario. A partir del tercer mes renuncia progresivamente a cargar pesos pesados y a realizar los trabajos más agotadores para evitar exponerse en exceso al sol (Malinowski 1975; Senft y Senft 2018).

El primer parto se realiza por norma dentro de la casa de los padres de la mujer, donde algunas semanas antes del alumbramiento se inicia un periodo de reclusión (Senft y Senft 2018). Durante esta fase la mujer no puede salir de la vivienda y dedica el 100% de su tiempo a cuidar y alimentar a su hijo/a. Según Susan Montague (1984) este periodo dura unos 6 meses, mientras que Malinowski (1975) o Senft y Senft (2018) hablan de un total de 2. Tras el primer nacimiento el resto de partos no requieren de periodo de reclusión (Senft y Senft 2018). Una vez finalizada esta etapa las mujeres retoman sus vidas diarias y actividades cotidianas, aunque el cuidado de su hijo/a consume buena parte de su tiempo (Malinowski 1975). Durante las primeras semanas de vida los bebés pasan la mayor parte del tiempo en el regazo o en los brazos de sus madres (Senft y Senft 2018), incluso mientras hacen ciertas tareas como los trabajos en el huerto o la búsqueda de agua potable (Seligman 1908). Hasta

aproximadamente los 18-20 meses de edad la vigilancia de los bebés es constante y, aunque los padres suelen colaborar, la madre es la persona más importante y significativa para el niño/a y su desarrollo (Malinowski 1975; Senft y Senft 2018).

De forma similar a lo que pasaba en las comunidades yámanas y kawésqar, el periodo de lactancia es de vital importancia, tanto por su valor nutritivo como mágico, y provoca en las mujeres ciertas limitaciones de movilidad (Montague 1984). Esta tarea en ciertas ocasiones puede ser llevada a cabo por otra mujer que no sea la madre, aunque no suele ser lo habitual (Senft y Senft 2018). El destete se realiza cuando el bebé comienza a caminar, que suele suceder durante el segundo año de vida (Seligman 1910; Malinowski 1975; Senft y Senft 2018).

En resumen, como puede observarse tanto en el caso de las comunidades yámanas/kawésqar como en las massim, el proceso de gestación y lactancia supone una parte muy importante del periodo de vida reproductivo de las mujeres, un 78% de dicho periodo en las primeras y un 58% en las segundas (Fig. 5). Esto conlleva una pérdida de la capacidad de movilidad, más importante en el caso massim, y por ende una restricción socioeconómica en comparación con el sector masculino.

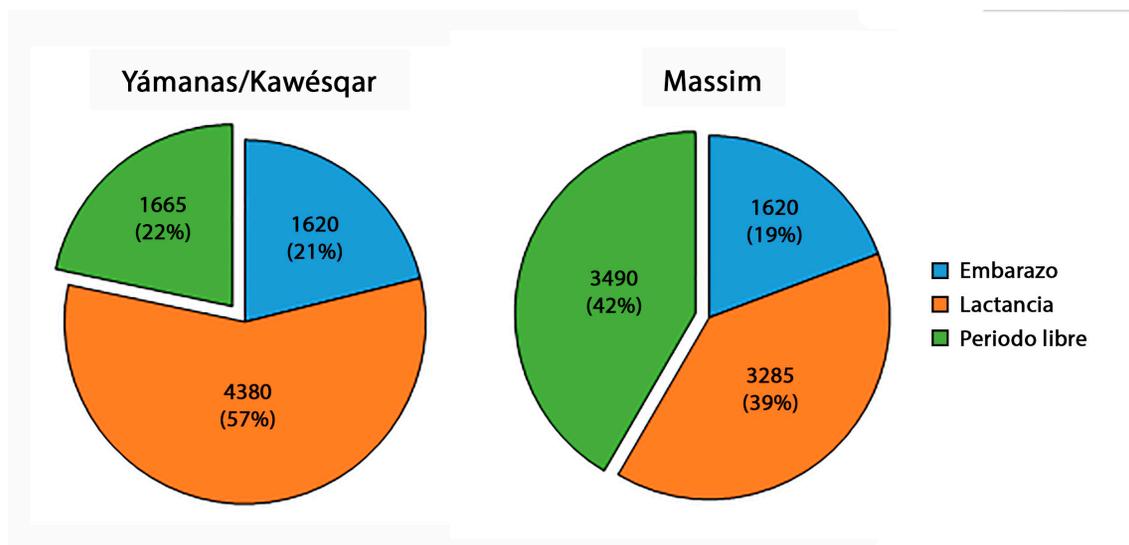


Fig. 5 Total de días invertidos en la gestación y la lactancia dentro del periodo reproductivo de las mujeres yámanas/kawésqar y massim.

La importancia de esta realidad en el ámbito náutico radica básicamente en tres aspectos. En primer lugar, hemos observado que las actividades de navegación, y en ciertos casos de construcción naval, suponen importantes desplazamientos. El sufrir una restricción de movilidad general supondría por consecuencia una cierta imposibilidad de realizar estas actividades. En segundo lugar, se ha destacado que por cuestiones básicas de salud las mujeres durante el periodo de embarazo evitan tareas pesadas y de alto gasto energético, como es el caso de la construcción naval analizada en este trabajo. También evitan tareas que supongan exposiciones prolongadas al sol. Resta decir que la navegación es una actividad en la cual la exposición al sol y el agua es constante. Por último, hemos obser-

vado que los bebés sufren de una fragilidad y dependencia muy elevada durante el primer año de vida, e incluso durante el segundo. Esta fragilidad es incompatible con las tareas que requiere la construcción naval y con las características propias de la navegación tradicional, donde la necesidad de tener las manos libres y la cooperación en el gobierno de la embarcación es fundamental. Esto es particularmente importante en las navegaciones de alta mar, donde un cambio desfavorable en las condiciones marítimas o climáticas no se puede solventar huyendo a la costa. En el caso de navegaciones fluviales o lagunares estas limitaciones son menores por las propias características de estos espejos de agua, haciendo más factible la presencia femenina con infantes (Fig. 6).

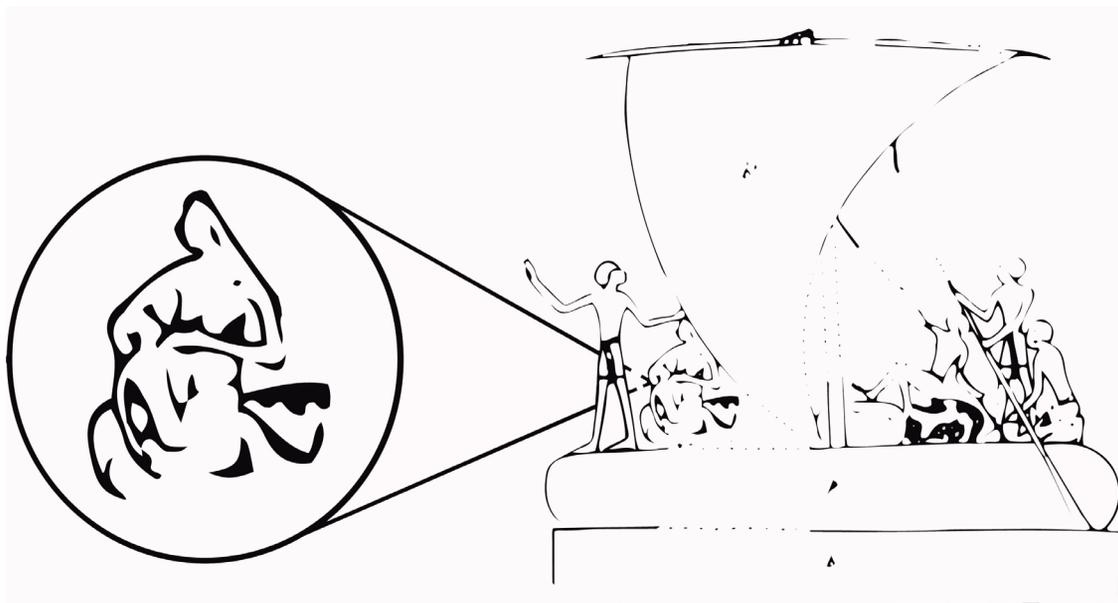


Fig. 6 Balsa fluvial de la tumba nº 143 de Amenophis II con mujer lactando a bordo. Extraída desde Guerrero (2009: 37).

Otro dato apuntala la argumentación. En el caso de las comunidades massim se ha constatado la existencia de ciertas navegaciones de corta distancia a poblados vecinos con tripulaciones femeninas, pero solo de forma excepcional y siendo solteras adolescentes, es decir, sin descendencia (Senft y Senft 2018). Se constata de esta manera que existen diferentes capacidades de movilidad entre las mujeres solteras y las casadas con hijos/as (Mead 1993). Al mismo tiempo, se demuestra que las mujeres poseen las mismas capacidades físicas y mentales que los hombres para poder gober-

nar satisfactoriamente una embarcación en el mar.

6. El tabú del mar y la institucionalización de los roles de género

El factor biológico vinculado a la gestación, parto y lactancia pudo ser el generador principal de una serie de roles de género que determinaron una movilidad reducida en el sector femenino de la sociedad y, por consecuencia, una menor presencia del mismo en las princi-

pales actividades náuticas. Sobre esta realidad pudieron construirse complejos y variados procesos culturales que permitieron socializar las diferencias, justificarlas en el discurso social e incluso naturalizarlas. Estos procesos en su mayoría se constituyeron mediante relatos que, a través del mito, la magia y el tabú, desvincularon a la mujer del mar y las labores marítimas.

Estos procesos pueden iniciarse desde el mismo momento del nacimiento como demuestran los estudios de Mead (1993) entre las comunidades samoanas. En estas sociedades el cordón umbilical de una mujer recién nacida suele enterrarse debajo de un árbol para asegurar que crezca y sea laboriosa en las tareas domésticas, mientras que si el cordón pertenece a un hombre es enterrado debajo de una planta de taro para convertirlo en un buen agricultor o lanzando al mar para que sea un diestro pescador. Con este tipo de prácticas se configura un proceso de exclusión de la mujer de aquello relacionado al mar y la náutica. Como es evidente esto no sucedía entre las comunidades yámanas o kawésqar, donde las mujeres sí participaban de las actividades de navegación, pero entre las comunidades massim se produce de forma muy acentuada. Por ejemplo, las mujeres tienen prohibido ver las grandes canoas *masawa* durante el proceso final de construcción (Montague 1974) y, una vez construidas, no pueden embarcarse en ellas antes de que hayan navegado (Malinowski 1986). De la misma forma, no pueden formar parte de las reuniones de la tribu donde se discuten asuntos relacionados a la pesca o las expediciones marítimas, quedando totalmente excluidas de toda la magia relacionada a la construcción naval y la navegación (Malinowski 1975). Esta desvinculación de las mujeres tanto de las actividades náuticas como del conocimiento intrínseco de las mismas autoreproduce la posición social de la mujer en relación al mar, la navegación y la construcción naval. Esto se debe a que el orden social de dominación masculina se puede construir mediante ritos y escenificaciones secretas restringidas a las mujeres que interiorizan una determinada visión del mundo y el lugar que deben ocupar en el mismo (Pedraza 2013). La existencia de tabúes vinculados a actividades económicas relevantes no solo se ha evidenciado etnográficamente sino también arqueológicamente, como demuestran los trabajos de Fiore y Zangrando (2006) en el canal de Beagle.

Ahora bien, llegados a este punto resulta necesario recorrer el camino inverso. Dichos mitos y tabúes pudieron servir de argumentación o justificación social para unas determinadas actividades socioeconómicas que comportan prácticas de exclusión social. Aún más, cuando dichos discursos se institucionalizan no solo las justifican, sino que las producen y reproducen. Las personas que forman parte de ese proceso pasan a construirse y deconstruirse como seres sociales dentro de ese marco de normas culturales que marcan sus pautas de conducta, su rol social e incluso su propia forma de pensar. Ese proceso determinará la creación de unas identidades que establecerán la relación entre hombres y mujeres en el seno del grupo (Hernando 2007; 2012). Considero que en dichos procesos se produjo una desvinculación de los conceptos mar, navegación y construcción naval de aquello catalogado como femenino.

Bajo mi punto de vista, este proceso de institucionalización se generó principalmente a través de las pautas de juego, enseñanza y aprendizaje que se producen durante la infancia y la adolescencia, pudiendo afianzarse posteriormente mediante los rituales de paso en la adultez (Pedraza 2013). Esto se debe a que los niños y las niñas se socializan a través del juego adquiriendo pautas de comportamiento que configuran sus roles sociales, y a través de los cuales aprenden valores como la obediencia, el respeto, la jerarquía y lógicamente los roles de género que la sociedad les impone (Mead 1993; Vila y Ruíz 2001; Senft y Senft 2018). Así también, mediante procesos de imitación reproducen de forma lúdica las tareas que realizarán de mayores y cuando avanzan en edad las practican ayudando a las niñas a sus madres y los niños a sus padres (Pedraza 2013; Senft y Senft 2018).

Tanto en las comunidades yámanas/kawésqar (Gusinde 1951) como en las massim (Senft y Senft 2018) hay una separación por sexo a la hora de jugar. Por ejemplo, las niñas kawésqar suelen jugar a construir chozas de miniatura con fuegos internos y cuecen mariscos, mientras los niños cazan pájaros o capturan roedores (Emperaire 1963). Posteriormente, cuando tienen edad suficiente, estos últimos suelen ayudar a su padre en las tareas de caza. En las comunidades massim suele suceder algo similar porque mientras los niños juegan con las hachas y cuchillos que usarán en el futuro, las niñas llevan a cabo juegos relacionados con

la obtención y cocción de alimentos. Cuando avanzan en edad, los niños empiezan a ser requeridos por sus padres para que ayuden en algunas de sus tareas diarias, como pueden ser la limpieza de huertos o la pesca en el arrecife, y las niñas por sus madres para la colaboración en la obtención de agua potable o el cuidado de los hermanos/as (Senft y Senft 2018). De esta manera niños y niñas comienzan a ejercer roles de género impuestos desde momentos muy tempranos de su vida, incluso sufriendo castigos en caso de negarse. Esto conlleva una pérdida de capacidad de movilidad por parte de las niñas que al tener que ayudar a su madre en tareas domésticas y en el cuidado de sus hermanos/as tienen restricciones para jugar y moverse libremente (Senft y Senft 2018).

Lo analizado tiene repercusión en el ámbito naval porque a través de los mismos procesos niños y niñas incorporan e interiorizan sus roles náuticos. En las comunidades yámanas y kawésqar, donde recordemos que tanto hombres como mujeres participaban en la navegación, niños y niñas solían jugar a bogar pequeñas embarcaciones de corteza que les fabricaba su padre (Emperaire 1963). Cuando llegaban a la adolescencia incluso construía una embarcación a escala para sus hijas con todas las características necesarias para que pudieran sentarse adentro y pasear con ella (Gusinde 1986). Sin embargo, en el caso

de las comunidades massim esta realidad es completamente diferente (Senft y Senft 2018). Desde los 3 o 4 años de edad los niños juegan cada día a remar una canoa imaginaria que al crecer cambian por una real de sus padres. Solo los chicos juegan con canoas o embarcaciones en miniatura que ellos mismos realizan y que arrastran con una cuerda por el agua simulando distintas actividades de construcción naval y navegación. A partir de los 8 años ayudan a sus padres en los trabajos de descarga y limpieza de la canoa después de la pesca, o a remar canoas pequeñas para seguir a un adulto que pesca sardinas a pie en aguas someras (Senft y Senft 2018). Además, de vez en cuando los niños acompañan a sus padres en los intercambios *kula* como simples observadores. En cambio, las niñas no tienen ninguna actividad lúdica vinculada a las canoas y son raras las ocasiones en las cuales son llevadas a expediciones de pesca (Malinowski 1975; 1986). En definitiva, lo que se observa es que, a través de estos juegos y de la iniciación en tareas adultas, los niños, a diferencia de las niñas, comienzan a adquirir el conocimiento y las habilidades necesarias para las actividades náuticas que desarrollarán en el futuro (Fig. 7). Este es el factor que en mi opinión terminó perpetuando la exclusión náutica de las mujeres y por ende la configuración de un mundo marítimo masculino.



Fig. 7 Niños massim jugando con una canoa (der.) y niña massim cuidando de sus hermanos (izq.). Extraídas desde Senft y Senft (2018: 78–79).

En resumen, se ha propuesto que el factor biológico de la gestación, el parto y la lactancia generó roles de género que vincularon a la mujer a las tareas relacionadas con el cuidado de la descendencia. Eso repercutiría, principalmente en sociedades de tipo aldeas con patrones de asentamiento sedentario, en una menor capacidad de movilidad y por ende en

una restricción para llevar a cabo aquellas actividades socioeconómicas que suponen largos desplazamientos, como es el caso de la navegación. Sobre esa realidad se habrían generado un entramado de construcciones culturales que, mediante aspectos como el mito o el tabú, justificaron y naturalizaron el rol náutico de la mujer en el seno de la sociedad. La enseñanza

y la traslación de esos roles a la infancia y adolescencia terminaría institucionalizando dichas diferencias y, como consecuencia, reforzando y reproduciendo dichos roles de género que se terminarían perpetuando a lo largo de la trayectoria histórica. Establecer el foco inicial en el factor biológico de la gestación, el parto y la lactancia no supone en ningún caso naturalizar las diferencias socioeconómicas entre géneros ni la ausencia de las mujeres en las actividades náuticas. Lo que se ha intentado determinar es el origen, o mejor dicho el proceso originario, a partir del cual se habría iniciado una cadena causal de fenómenos del todo variados que darían explicación a la realidad observada. Todos y cada uno de dichos fenómenos responden a construcciones y pautas culturales y, por lo tanto, no pueden ser categorizados como naturales.

7. Discusión

El análisis realizado permite efectuar una serie de reflexiones a modo de cierre. Ha quedado constancia de la presencia activa de las mujeres en ciertas actividades vinculadas a la construcción naval: calafateado, mantenimiento, cosido de ciertas partes, confección de velas, etc. Todas y cada una de estas tareas son parte consustancial del proceso productivo y sin las mismas las embarcaciones no serían capaces de navegar. Por lo tanto, aunque de forma secundaria, la producción naval se sustenta también en el trabajo de las mujeres. Aún más, incluso en aquellas sociedades donde el rol náutico de la mujer es anecdótico, su papel socioeconómico en el seno de la comunidad pudo ser trascendental. Esto se debe a que la navegación, principalmente aquella de larga distancia, fue viable solo gracias al trabajo femenino. En uno de sus tantos relatos, Malinowski (1986: 208) nos describía de la siguiente manera las frases que el jefe de una expedición *kula* transmitía a los habitantes del poblado minutos antes de partir hacia Dobu:

Mujeres, nosotros partimos; vosotras permanecéis en la aldea y cuidáis de los huertos y de las casas; debéis manteneros castas. Cuando vayáis a la espesura en busca de leña no debéis dejar a ninguna retrasada. Cuando vayáis a los huertos a trabajar manteneros juntas. Volved juntas con vuestras hermanas menores.

Como podemos observar, son las mujeres las que asumen los trabajos principales de la aldea cuando los hombres se encuentran realizando expediciones marítimas. Estas labores, en conjunción con el cuidado de la descendencia, son las que aseguran la subsistencia y supervivencia del grupo hasta que las tripulaciones vuelvan a su punto de origen. Por ende, es el trabajo femenino el que hace factible que dichas navegaciones a larga distancia puedan ser llevadas a cabo. ¿Será por estas razones, por la posible puesta en peligro de la descendencia y la reproducción del colectivo, que las mujeres son consideradas causa de infortunio en el mar? ¿Es posible que precisamente por este motivo, por su función en el mantenimiento de la subsistencia de la comunidad mientras los hombres se encuentran en alta mar, se las haya considerado protectoras de marineros porque en realidad eran protectoras de la sociedad en su conjunto? Responder a estas preguntas sería muy osado en base a la información disponible.

Soy consciente de que todas estas hipótesis y conjeturas se basan en unos datos que presentan claras limitaciones. El uso de fuentes etnográficas y etnohistóricas por sí solas puede llevar a supuestos erróneos o desvirtuados si no se las trata con precaución. Por esta razón, no se pretende extrapolar estas reflexiones a otras realidades etnográficas ni mucho menos a la realidad arqueológica de la prehistoria europea. Los estudios arqueológicos en esta materia aún tienen un amplio camino que recorrer, aunque es evidente que la complejidad metodológica es mayúscula. La arqueología náutica, principalmente de épocas prehistóricas, es una de esas arqueologías de lo “invisible”, de aquellos procesos culturales que, pese a su gran trascendencia histórica y cultural, no han dejado registro arqueológico a su paso. Las evidencias de embarcaciones prehistóricas son escasas o nulas en el ámbito europeo, el avance en los estudios arqueométricos y los análisis de ADN nos aportan cada vez más datos sobre la movilidad humana pero aún están muy lejos de aclararnos fehacientemente las implicaciones náuticas de dichos movimientos, y los estudios sobre actividades de explotación de recursos acuáticos, pese a ser cada vez más numerosos y detallados, no han sido generalmente vinculados con las actividades náuticas que permitieron su realización. Aún con esta información disponible, resulta complejo extraer datos respecto a los

participantes de dichas actividades o a las relaciones de género que se plasmaron alrededor de las mismas. Sin la existencia de objetos de tripulación, de espacios productivos navales, de infraestructuras marítimas que analizar, la tarea resultará compleja, aunque algunas aproximaciones desde el arte rupestre prehistórico puede ser una vía de análisis interesante (e.g. Horn 2017).

Este trabajo ha intentado generar vías de reflexión que nos permitan evaluar de otra manera el papel de la mujer prehistórica en relación al mar. Esa reflexión es la que permite seguir incorporando argumentos que sustenten la idea ya planteada (Moyano 2018) que entiende que la tecnología naval y la navegación pudieron ser elementos claves en el aumento de la complejidad social durante la prehistoria y, en particular en el caso que nos toca, en el incremento de las relaciones asimétricas de género entre hombres y mujeres. Por un lado, la construcción de ciertas tipologías navales requiere de financiación, la movilización de mano de obra, el establecimiento de normas laborales, etc. (Malinowski 1986). Cuando son los hombres, o ciertos hombres con poder, quienes dirigen dichos procesos y quienes ostentan la propiedad del producto final (Malinowski 1975), se generan diferencias significativas en el posicionamiento social de hombres y mujeres en detrimento de estas últimas. Por otro lado, la apropiación progresiva de actividades náuticas como la pesca (Cinner *et al.* 2005) o el intercambio por vía marítima (Malinowski 1986) acerca a los hombres a una serie de beneficios económicos y sociales a los cuales las mujeres no tienen acceso. Al permitir el contacto con poblaciones vecinas o lejanas a través de espejos de agua, las embarcaciones (gobernadas por hombres) beneficiaron los intercambios comerciales, la adquisición de productos no disponibles, la interrelación humana entre sociedades y el contacto entre diferentes identidades y percepciones culturales. En aquellos casos en los cuales eran financiadas por individuos o grupos concretos, el control de los intercambios, la información del extranjero y las interacciones sociales supusieron estrategias de poder y jerarquización social (Arnold 1995), procesos en los cuales las mujeres no tuvieron un papel activo.

8. Conclusiones

¿El mar es un mundo de hombres? Aunque una primera observación al fenómeno pareciera demostrarlo, lo analizado en este trabajo nos obliga a replantearnos este supuesto. Pese a la disociación femenina de las actividades náuticas, a causa de los procesos de gestación, parto y lactancia, se ha detectado un importante papel de las mujeres en ciertas tareas vinculadas a la navegación y la construcción naval y, sobre todo, en el mantenimiento económico de la comunidad mientras esas tareas son llevadas a cabo. Avanzar en este estudio puede ser un factor clave en el entendimiento de la náutica prehistórica porque nos aporta evidencias de su marco social y de su posible evolución histórica. Pese a su complejidad metodológica es una investigación prometedora que nos permitirá reevaluar nuestros propios marcos conceptuales y limitaciones teóricas.

En definitiva, debemos repensar y reflexionar cuál fue el papel que jugó la mujer en el ámbito de la construcción naval y la navegación naval a lo largo de la trayectoria histórica de la humanidad. Lo aquí planteado seguramente no representa la única explicación factible y es posible que pueda complementarse con otro tipo de aproximaciones o una muestra más amplia. Aun así, considero que al menos pudo ser uno de los factores más relevantes. El rol náutico de las mujeres es un fenómeno que debe ser estudiado en mayor profundidad, porque aquí ha quedado claro que mujer y mar no son conceptos antagónicos. Las mujeres también navegaron, aunque quizás lo hicieran de forma diferente.

9. Agradecimientos

Quisiera utilizar estas líneas para dar mi más sincero agradecimiento al Dr. Gunter Senft por haberme ofrecido información inédita de sus trabajos de campo etnográficos realizados en el poblado Tauwema de la isla Kaile'una (Papúa Nueva Guinea) entre los años 1982 y 2012. Así también, agradecer al Dr. Alberto García Piquer por adelantarme información sobre las comunidades yámanas de su recientemente defendida tesis doctoral. Por último, un agradecimiento a los revisores de este artículo por sus interesantes comentarios y revisiones.

10. Bibliografía

- Adams, J. (2001): Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology*, 32 (3): 292–310. <https://doi.org/10.1080/00438240120048644>.
- Arnold, J. (1995): Transportation, Innovation and Social Complexity among Maritime Hunter-Gatherer Societies. *American Anthropologist*, 97 (4): 733–747. <https://doi.org/www.jstor.org/stable/682594>.
- Bickler, S. (1997): Early pottery exchange along the South coast of Papua New Guinea. *Archaeology in Oceania*, 32, 151-162.
- Brady, L.; Kearney, A. (2016): Sitting in the gap: ethnoarchaeology, rock art and methodological openness. *World Archaeology*, 48 (5): 642-655.
- Bridges, L. (1952): *El último confin de la Tierra*. Emecé Editores S.A., Buenos Aires.
- Brindley, M. (1984): *The symbolic role of women in Trobriand gardening*. University of South Africa, Pretoria.
- Butler, V. (1994): Fish feeding behaviour and fish capture: the case for variation in Lapita fishing strategies. *Archaeology in Oceania*, 29, 81-90.
- Butto, A.; Fiore, D. (2017): Adornos corporales y género en las fotografías etnográficas de Yámana/Yagán, *Universitas*, 27: 67-92. <https://doi.org/10.17163/uni.n27.2017.03>
- Chapman, M. (1987): Women's fishing in Oceania. *Human Ecology*, 15 (3): 267–288. <https://doi.org/10.1007/BF00888026>.
- Cinner, J.; Marnane, M.; McClanahan, T. (2005): Conservation and Community Benefits from Traditional Coral Reef Management at Ahus Island, Papua New Guinea: Traditional Reef Management. *Conservation Biology*, 19 (6): 1714–1723. <https://doi.org/10.1111/j.1523-1739.2005.00209.x-i1>.
- Emperaire, J. (1963): *Los nómades del mar*. Ediciones de la Universidad de Chile. Comisión central de publicaciones, Santiago de Chile.
- Estévez, J. y Vila, A. (eds.) (1995): *Encuentros en los conchales fueguinos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- Fiore, D.; Zangrando, A. (2006): Painted fish, eaten fish: Artistic and archaeofaunal representations in Tierra del Fuego, Southern South America. *Journal of Anthropological Archaeology*, 25 (3), 371-389.
- Gándara, M. (1990): La analogía Etnográfica como Heurística: Lógica Muestreal, Dominios Ontológicos e Historicidad. En Sugiura, Y. y Serra, P. (eds.), *Etnoarqueología. Coloquio Bosch Gimpera*. Instituto de Investigaciones Antropológicas. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 43-82.
- García, A. (2013): *La soledad del cazador en movimiento, ¿o mucho más?*. Tesis de máster, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona.
- García, A. (2018): *Aproximación arqueológica al mantenimiento y la transmisión de normas sociales en grupos cazadores-pescadores-recolectores mediante el análisis de las interrelaciones espaciales: contrastación con el ejemplo etnoarqueológico de Tierra del Fuego*. Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra.
- ; Carracedo, R.; Vila, A.; Estévez, J. (2017): Etnoarqueología en Tierra del Fuego (Argentina): una experimentación metodológica sobre las dinámicas sociales. *Complutum*, 28 (2): 307–323. <https://doi.org/10.5209/CMPL.58432>.
- Gosselain, O. (2016): To hell with ethnoarchaeology! *Archaeological Dialogues*, 23 (2): 215-228.
- Guerrero, V. (2009): *Prehistoria de la navegación*. Archaeopress, Oxford.
- Gusinde, M. (1951): *Fueguinos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla.
- (1986): *Los Indios de Tierra del Fuego. Los Yámana*. Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.
- Hamilakis, Y. (2016): Decolonial archaeologies: from ethnoarchaeology to archaeological ethnography. *World Archaeology*, 48 (5): 678-682.
- Hernando, A. (1995): La etnoarqueología, hoy: Una vía eficaz de aproximación al pasado. *Trabajos de Prehistoria*, 52 (2): 15-30.
- (2007): Sexo, Género y Poder. Breve reflexión sobre algunos conceptos manejados en la Arqueología del Género. *Complutum*, 18: 167–174.
- (2012): *La fantasía de la individualidad: sobre la construcción sociohistórica del sujeto moderno*. Katz Editores, Buenos Aires.

- Horn, C. (2017): It's a man's world'? Sex and gender in Scandinavian Bronze Age rock. En Bergerbrant, S. y Wessman, A. (eds.), *New perspectives on the Bronze Age: proceedings of the 13th Nordic Bronze Age Symposium*, Archaeopress Publishing Ltd, Oxford, 237-252.
- Kirch, P. (1991): Prehistoric Exchange in Western Melanesia. *Annual Review of Anthropology*, 20, 141-165.
- Lambrides, A.; Marshall, W. (2016): Pacific Islands Ichthyoarchaeology: Implications for the Development of Prehistoric Fishing Studies and Global Sustainability. *Journal of Archaeological Research*, 24 (3), 275-324.
- Lauer, P. (1971): Changing patterns of pottery trade to the Trobriand Islands. *World Archaeology*, 3 (2), 197-209.
- Legoupil, D.; Lira, N. (2017): Los canoeros del fin del mundo. En Aldunate del Solar, C. (ed.), *Cabo de Hornos*. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago de Chile, 63-97.
- Lilley, I. (1988): Prehistoric Exchange across the Vitiaz Strait, Papua New Guinea. *Current Anthropology*, 29 (3), 513-516.
- Lovejoy, C. (1981): The Origin of Man. *Science, New Series*, 211 (4480): 341-350.
- Malinowski, B. (1918): Fishing in the Trobriand Islands. *Man*, 18: 87-92. <https://doi.org/10.2307/2788612>.
- (1921): The Primitive Economics of the Trobriand Islanders. *The Economic Journal*, 31 (121): 1-16. <https://doi.org/10.2307/2223283>.
- (1975): *La vida sexual de los salvajes*. Ediciones Morata S.A., Madrid.
- (1986): *Los argonautas del Pacífico occidental*. Ediciones Península, Barcelona.
- Manzi, L. (2001): Territorialidad y movilidad en grupos cazadores-recolectores Selk'nam: un acercamiento a partir del pasado etnográfico. Ponencia presentada en *Simposio Movilidad y uso del espacio en cazadores-recolectores: perspectivas comparadas*. *Actas XIII Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, Córdoba, 11-31.
- Mead, M. (1993): *Adolescencia y cultura en Samoa*. Planeta-De Agostini, S.A., Barcelona.
- Mialanes, J.; David, B.; Ford, A.; Richards, T.; McNiven, I.; Summerhayes, G.; Leavesley, M. (2016): Imported obsidian at Caution Bay, south coast of Papua New Guinea: cessation of long distance procurement c. 1,900 cal BP. *Australian Archaeology*, <http://dx.doi.org/10.1080/03122417.2016.1252079>.
- Montague, S. (1974): *The Trobriand Society*. Tesis doctoral, The University of Chicago, Chicago.
- (1984): Symposium†: Infant feeding and health care in Kaduwaga Village, the Trobriand Islands. *Ecology of Food and Nutrition*, 14 (3): 249-258. <https://doi.org/10.1080/03670244.1984.9990791>.
- Moyano, J. (2018): *Mucho más que barcos. Una aproximación teórica a las funciones, capacidades náuticas, bases materiales y dimensión social de la tecnología naval prehistórica*. BAR International Series S2901, BAR Publishing, Oxford.
- Muñoz, M. (2018): Arqueología y etnohistoria. Encuentros, desencuentros y posibilidades metodológicas. En Muñoz, M. (ed.), *Interpretando Huellas. Arqueología, Etnohistoria y Etnografía de los Andes y sus Tierras Bajas*, Grupo Editorial Kipus, Cochabamba, 69-87.
- Orquera, L.; Piana, E. (1999): *La Vida Material y Social de Los Yámana*. Eudeba, Instituto Fueguino de Investigaciones Científicas, Buenos Aires.
- (2009): Sea Nomads of the Beagle Channel in Southernmost South America: Over Six Thousand Years of Coastal Adaptation and Stability. *The Journal of Island and Coastal Archaeology*, 4 (1): 61-81. <https://doi.org/10.1080/15564890902789882>.
- Pedraza, D. (2013): Las ceremonias y el mundo simbólico en la producción y reproducción sociales de las sociedades Yámana y Selk'nam de Tierra del Fuego. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 15: 141-164. https://doi.org/10.25267/Rev_atl-mediterr_prehist_arqueol_soc.2013.v15.07.
- Poiner, I.; Catterall, C. (1988): The effects of traditional gathering on populations of the marine gastropod *Strombus luhuanus* linne 1758, in southern Papua New Guinea. *Oecologia*, 76 (2): 191-199. <https://doi.org/10.1007/BF00379952>.
- Powell, H. (1957): *An Analysis of Present Day Social Structure in the Trobriand Islands*. Tesis doctoral, University of London, Londres.
- Ransley, J. (2005): Boats Are for Boys: Queering Maritime Archaeology. *World Archaeology*, 37 (4): 621-629. <https://doi.org/10.1080/00438240500404623>.
- Sanahuja, M. (2002): *Cuerpos sexuados, objetos y prehistoria*. Ediciones Cátedra, Universitat de València, Madrid.

- Seligman, C. (1908): Torres Straits and New Guinea. En Athol, T. y Northcote Whitridge, T. (eds.), *Women of all nations; a record of their characteristics, habits, manners, customs and influence*. Cassell, Londres, 151–160.
- (1910): *The Melanesians of British New Guinea*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Senft, B.; Senft, G. (2018): *Growing up on the Trobriand Islands in Papua New Guinea: childhood and educational ideologies in Tauwema*. John Benjamins Publishing Company, Amsterdam; Philadelphia.
- (2016): “Masawa—bogeokwa si tuta!”: Cultural and Cognitive Implications of the Trobriand Islanders’ Gradual Loss of Their Knowledge of How to Make a Masawa Canoe. En Meusburger, P.; Freytag, T. y Suarsana, L. (eds.), *Ethnic and Cultural Dimensions of Knowledge*. Springer International Publishing, Cham, 229–256 https://doi.org/10.1007/978-3-319-21900-4_11.
- Swadling, P. (1977): Central Province Shellfish Resources and their Utilisation in the Prehistoric Past of Papua New Guinea. *The Veliger*, 19 (3), 293-302.
- Vairo, C. (1995): *Los Yámana. Nuestra única tradición marítima autóctona*. Zagier & Urruty publications, Ushuaia.
- Vila, A.; Ruíz, G. (2001): Información etnológica y análisis de la reproducción social. El caso Yamana. *Revista Española de Antropología Americana*, 31: 275–291.
- Weiner, A. (1976): *Women of value, men of renown. New perspectives in Trobriand Exchange*. University of Texas Press, Austin.
- Westerdahl, C. (2006): Maritime cosmology and archaeology. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28 (2005): 7–54.
- White, B. (2017): Jamais deux sans trois: La situation ethnographique et le rapport à l’autre. De la réflexivité à la vigilance. En Blondet, M. y Mallet, L. (eds.), *Anthropologies réflexives. Modes de connaissance et formes d’expérience*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 253-270.
- Wood, W.; Eagly, A. (2002): A cross-cultural analysis of the behavior of women and men: Implications for the origins of sex differences. *Psychological Bulletin*, 128 (5): 699–727. <https://doi.org/10.1037//0033-2909.128.5.699>.

Notas

1. Teniendo en consideración que este trabajo se distingue entre actividades realizadas por hombres y mujeres se ha decidido usar un plural inclusivo para favorecer la distinción en dichas actividades.