

CAPITULO X.

LA EMIGRACIÓN DE LOS PUEBLOS EN EL OCEANO PACIFICO.

«Existen huellas de emigraciones de pueblos de Asia hacia esos territorios al través de una serie de islas; raros son los ejemplos en que dos de ellas disten una de otra cien millas marítimas.»

JUAN REINALDO FORSTER

Emigraciones involuntarias en el Océano Pacífico. — Navegación y construcción naval. — Orientación. — Viajes comerciales. — Hambre, guerra y otras causas de inmigraciones y emigraciones. — Leyendas de emigración. — Las emigraciones en la mitología. — La emigración polinesia. — Comunidad de idioma y consonancia de costumbres en Polinesia. — La leyenda de Hawaiki. — Polinesios en Melanesia y en Micronesia. — Epoca de las emigraciones. — Huellas de una población en otro tiempo densa y de una civilización superior. — Esculturas y casas de piedra en la isla de Pascua.

La difusión de los pueblos malayo-polinesios por un territorio de 210 grados de longitud por 80 de latitud es un hecho sorprendente cuya importancia crece al recordar que anchas y profundas extensiones de mar separan las islas en que estos pueblos habitan y que, además, muchas de las islas por los mismos habitadas son tan pequeñas que aun los mismos navegantes exploradores sólo tardía y difícilmente pudieron descubrirlas. Ninguna causa parece demasiado grande para explicar este fenómeno y por esta razón se comprende que no sólo antiguos exploradores como Quirós y marinos como Dumont d'Urville sino también un investigador bajo todos conceptos tan moderno como Broca pudieran adoptar la idea de que existían en este archipiélago restos de un continente desaparecido; la concordancia que su población humana ofrece desde los puntos de vista de raza, lenguaje y costumbres parece demostrar que en otro tiempo existió en ella una cohesión continental. Aquí podría tener aplicación aun la misma hipótesis, de todo punto incompatible con nuestras actuales opiniones, que supone distintas creaciones para los pueblos que viven separados.

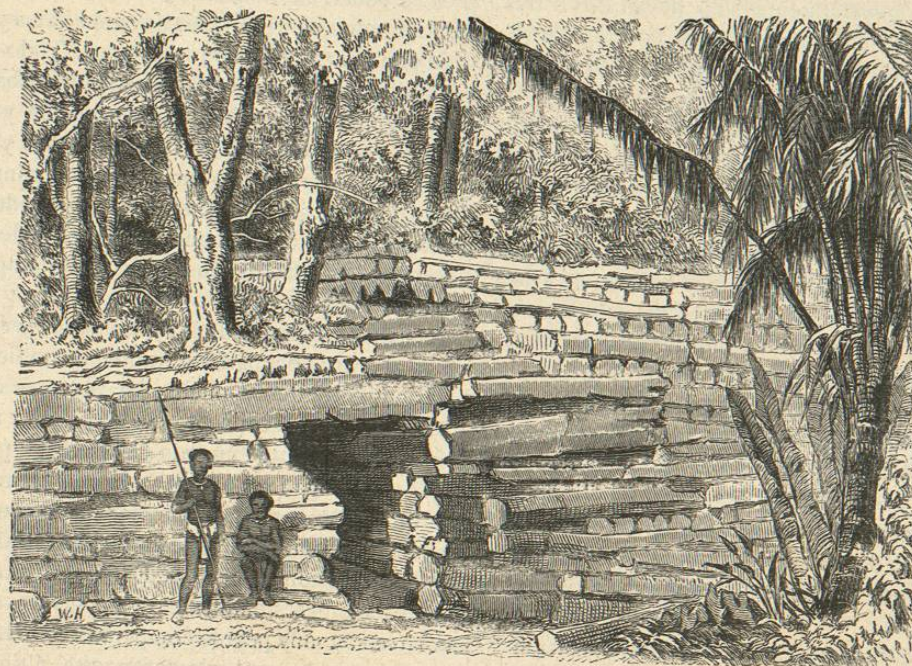
Pero ya Forster y Cook hablaron de emigraciones de insulares en apoyo de las cuales vienen en mucha parte la historia y el estado actual de éstos. ¡Cuán innumerables datos existen acerca de emigraciones casuales, involuntarias en el Océano Pacífico! Ya los primeros exploradores de esta región citan ejemplos de individuos ó de agrupaciones enteras que se extraviaron en sus viajes. Cuando en 1777 llegó Cook á Watiu, su compañero el tahitiano Mai encontró allí á tres compatriotas suyos, resto de 20 que doce años antes fueron arrastrados por el mar á aquella isla desde Tahití distante de ella 1.200 kilómetros. Beechey encontró en 1825 en la isla Byam-Martin 40 hombres, mujeres y niños, resto de 150 que algún tiempo antes habían salido de Maitea, á 400 kilómetros al Oeste de Tahití, en dirección á ésta pero que sorprendidos por un monzón prematuro habíanse visto arrojados á la isla Barrow, distante 1.000 kilómetros, que hubieron de abandonar á causa de su esterilidad dirigiéndose á la que en aquella sazón habitaban. Merece llamar la atención el hecho de que la ruta de Maitea á Barrow está en una dirección enteramente contraria á la de los monzones. En 1816 encontró Kotzebúe en las islas de Radak á un indígena de Ulea, Carolinas, que habiendo salido de pesca con tres compañeros había sido arrastrado por el mar y recorrido, contra la dirección del monzón, una distancia de 2.700 kilómetros. La Micronesia especialmente nos ofre-

ce un gran número de ejemplos de navegantes arrastrados por el mar á grandes distancias y no todos en una misma dirección: habitantes de Wolea ó de Ulea que en 1857 se encaminaban á Sueypan abordaron á las islas Marschal; insulares de Ralik fueron á parar á las islas Gilbert; y algunos indígenas de éstas se vieron empujados á las Marschal y hacia el Oeste á las Carolinas. Miklucho-Maclay nos da hablando de las Palaos detalles muy concretos de una de estas travesías involuntarias: durante su corta permanencia en Yap y luego en las Palaos encontró varias veces gentes que de otras islas habían sido allí arrojados; así por ejemplo en Malogiok, aldea de Baobeltaop, la principal de aquellas islas, vió á un indígena hermosamente tatuado que llamó su atención y habiéndole preguntado quién era y de dónde procedía supo que era natural de una isla que él denominaba Bur ó Bul de la que no tenían la menor noticia los habitantes de Malogiok, los cuales le habían encontrado medio muerto en compañía de otro dentro de una piragua en el arrecife que se levanta delante de Artingal; después de haberle prodigado los auxilios necesarios vieron que hablaba un idioma para ellos incomprensible hasta que transcurrido algún tiempo y habiendo aprendido la lengua de las Palaos pudo referirles que había salido de pesca con otros tres compañeros pensando no prolongar la expedición más de medio día, razón por la cual se habían llevado por toda provisión algunos cocos; pero un golpe de viento les había arrastrado tan lejos que perdieron de vista su isla que era completamente llana, después de lo cual y en medio de la calma chicha que sobrevino, una fuerte corriente les había empujado muy lejos, pues la falta de viento les impidió hacer uso de sus velas; entonces apelaron á los remos, mas el cansancio acabó por hacerles imposible el seguir bogando; dos de sus compañeros habían muerto de hambre y de fatiga mientras los otros se alimentaron de lo que accidentalmente podían coger hasta que á los 18 días llegaron por fin á aquella costa. Kubary, en su descripción de las Palaos, califica de hecho más que conocido el de que los habitantes de las Carolinas se ven arrastrados muchas veces á las Filipinas, llegando siempre á la isla Samar ó á la parte más meridional de Luzón, lo cual es una prueba de que precisamente en estos puntos de la muralla de islas Filipinas queda cortada la corriente norte-ecuatorial. En cambio, no se sabe que nunca los habitantes de las Filipinas hayan sido empujados á las Palaos; á éstas van, en cambio, á parar algunas veces los indígenas de las Celebes ó de las islas que existen en el camino de éstas. En 1859 ó 1860, según Johnson, llegó á la parte norteoccidental del grupo de islas, á la aldea de Aibukit, un bote sin vela cuyos seis tripulantes aseguraban haber llegado allí procedentes de la isla Salibago en solos tres días; Kubary vió más tarde á uno de estos naufragos, único que á la sazón vivía. Cuando el conocido capitán Wilson entró en relaciones con los habitantes de estas islas, encontró á un malayo oriundo de una isla cercana á las Celebes que, lo propio que aquellos navegantes de Salibago, había sido llevado allí por la corriente occidental. Más escasas son las noticias de los navegantes empujados á este archipiélago desde el continente africano ó del Japón; esto no obstante, en 1836 fué encontrado en Metalanim, Ponape, un mascarón de un junco chino y en 1869 un junco chino arrojado de las islas Liukiu abordó en la isla de Baker en el grupo de las Fénix. También en la parte oriental del archipiélago malayo, en Ceram por ejemplo, hay leyendas que hablan de emigrantes blancos antes de la llegada de los primeros europeos.

Considerados en conjunto, los polinesios y los melanesios son, entre todos los pueblos naturales, los mejores na-

vegantes, pues en ninguno aparece tan alto como en ellos el desarrollo del arte de la navegación que saben utilizar así para los largos viajes como para sus necesidades diarias. La mayor parte de sus tribus son verdaderos pueblos marinos. Algunas tribus malayas navegan, es cierto, en embarcaciones más grandes que las de aquéllos, pero cabe suponer que esto se debe á la influencia china, japonesa ó india, pues por otra parte abarcan los malayos toda una serie de pueblos que ignoran por completo lo que es la navegación. Si se tiene en cuenta lo apartados que los polinesios y melanesios viven de los grandes pueblos civilizados del continente asiático, se verá que la técnica de la

construcción naval está entre ellos á un nivel relativamente muy superior. Compárese sino lo que diremos respecto de su construcción naval y de su arte de navegar especialmente con el hecho de carecer estos pueblos de hierro y de escritura. Como es natural, existen dentro de las limitaciones locales desigualdades en punto á construcción naval y á viajes por mar y por consiguiente en punto á las emigraciones de los pueblos. En efecto, es un hecho positivo que los fidschianos raras veces traspasan los límites de su grupo, al paso que los tonganeses llegan á menudo hasta las Fidschi cuando el viento les es favorable. Williams dice que sólo conoció un caudillo fidschiano que



Sepulcro de Ponape (Carolinas). (De una fotografía de la colección de Godeffroy, Museo para Etnografía, Leipzig)

hubiese conducido su embarcación hasta Tonga. Sobre esto hay, empero, que tener en cuenta que el arte de la navegación como la construcción naval ha sufrido grandes modificaciones en el transcurso del tiempo, así es que en algunos grupos de islas las travesías afortunadas pudieron excitar el espíritu emprendedor, al paso que en otros contribuyeron quizás á disminuirlo. Las islas de Samoa se denominaron islas de los Navegantes por la habilidad de sus habitantes en el arte de la navegación que en la actualidad parece haberse perdido en gran parte. La población actual de la misma isla de Pascua ha poseído indudablemente mejores embarcaciones de las que hoy en ella encontramos. Algunas islas bajas son tan pobres en madera que esta falta de materiales dificulta la construcción naval ó la deja reducida á maderos flotantes y en las costas de Nueva Guinea, los motus de Port-Moresby no construyen barco alguno á causa de la escasez de maderas, pero los reciben de sus vecinos tan hábiles en este ramo. A pesar de esto, los insulares de las Paumotu, islas tan faltas de madera, construyen embarcaciones más grandes y mejores que los naturales de las Marquesas, lo cual se debe á que la pequeñez y la pobreza de sus islas les impulsan á emigraciones y conquistas pacíficas y guerreras que únicamente pueden llevar á cabo por mar.

Desde la sencilla armadía hasta el barco de vela con batanga y hasta la doble canoa se nos ofrece en este territorio una rica variedad de embarcaciones y al hablar de esta variedad prescindimos de las balsas que con cañas de bambú construyen los indígenas de las Palaos para cruzar

los mares interiores porque raras son las ocasiones que á esta navegación interior se prestan. Empléanse, sin embargo, las balsas para la navegación de cabotaje. Cook no encontró entre las familias de la bahía de Dusky ninguna canoa, sino simplemente armadías hechas con troncos de árboles para atravesar los brazos de mar. Vienen luego las sencillas canoas construídas con un tronco de árbol que atadas entre sí sostienen planchas de madera y constituyen embarcaciones á modo de armadías. Estas balsas de canoas han dado origen á la creencia errónea de que los neocaledonios, por ejemplo, cruzan los mares embarcados en armadías; en realidad estos insulares no conocen más que una clase de balsas toscas colocadas sobre dos troncos huecos y con un mástil que sostiene una vela triangular hecha con esteras. Los kunaos tienen también dobles canoas de elegante factura; las canoas de las islas de la Lealtad, aunque no tan buenas, son asimismo dobles y están provistas de una plataforma, de dos velas de estera triangulares y de dos remos de dos metros de largo clavados en la plataforma por medio de dos agujeros: con estas embarcaciones en las que un largo remo hace las veces de timón llegan estos insulares hasta Nueva Caledonia. En la bahía de Hood, Nueva Guinea, empléanse armadías que descansan sobre cinco troncos de árboles y en cuya plataforma caben perfectamente 100 hombres y una gran cantidad de géneros: estas embarcaciones van provistas de uno ó dos mástiles, de una áncora de piedra y de velas de estera.

El uso exclusivo de simples troncos de árboles para la

navegación no es muy común, pero junto con las embarcaciones mayores compuestas de varios de ellos sirven para las necesidades locales del cabotaje y de la pesca; en Tahití los encontramos con el nombre de *Buhu*, concha: generalmente sólo terminan en punta por uno de sus extremos y raras veces llevan más de dos tripulantes. La construcción naval está, sin embargo, tan adelantada que allí donde es necesario las embarcaciones más pequeñas se componen de varias piezas. Los insulares de las Paumotu tienen en Waituhi un gran número de pequeños botes de cinco metros á lo sumo de largo, hechos de madera de cocotero, que fácilmente pueden ser llevadas en hombros por dos personas y que generalmente sólo llevan dos ó tres tripulantes: en la proa y en la popa llevan clavados dos espolones y van provistas de una batanga y de dos remos encorvados hacia atrás.

Los tahitianos construyen sus lanchas de varias piezas por la sencilla razón de que en su isla no crecen troncos tan grandes como los que proporcionan á los maoríes sus pinos cauris. En las islas de la Sociedad encontramos una doble canoa de andar rápido y de elegante forma, denominada *melliso*, que se compone de dos troncos de árboles exactamente iguales. En las Palaos hay el *kabeke*, embarcación de unos 20 metros de largo generalmente construída de un gran tronco vaciado á golpes de azada: la manga y el puntal de estas embarcaciones, á veces empujadas hasta por 40 remos, no guardan proporción por lo pequeñas con tan considerable eslora. Estos barcos son simples quillas huecas que se mantienen en equilibrio sobre el agua gracias al árbol balancín que llevan fijo en un costado. En el centro de la canoa hay un tablado cubierto con bambúes en donde se colocan el caudillo y los equipajes.

Estos troncos sueltos son la base de las embarcaciones mayores compuestas de varios de ellos, cuyas quillas consisten en uno ó varios troncos, según sean las dimensiones de las mismas, vaciados por medio de la acción del fuego. Grandes embarcaciones las encontramos especialmente en Fidschi, Tonga y Samoa. Williams dice que la mayor de las que vió en Fidschi era una de 36 metros de largo que por la aparente imposibilidad de lanzarla al mar era denominada *Rusa i vanua*, isla perdida. Estos que podemos denominar barcos monstruos aparecen también en otros puntos: Cook vió en el golfo de Talaga, Nueva Zelandia, una embarcación de 20 metros de largo por 1 y $\frac{1}{2}$ de ancho cuya quilla estaba formada por tres troncos de árbol huecos y Dumont d'Urville habla de embarcaciones de 24 metros de eslora por 2 de manga y más de uno de puntal que llevaban de 80 á 100 hombres y que estando el mar en calma podían andar 7 nudos. Proporcionado á esto era también el número de embarcaciones: Forster vió en Tahití una flota compuesta de 159 dobles canoas grandes y 70 barcos más pequeños; éstos eran de andar muy rápido y á ellos estaba encomendado el servicio de comunicaciones entre las embarcaciones mayores.

El árbol ó los árboles que han de servir para la construcción naval son cortados al compás de religiosas oraciones é inmediatamente ahuecados por medio del fuego; para estos trabajos son aptos muchos indígenas, pero la construcción naval propiamente dicha constituye una prerrogativa de una clase privilegiada (véase pág. 483), lo cual prueba cuán íntimamente enlazado está el interés de los Estados y de las sociedades con esta industria y con este arte. Y esta costumbre no la encontramos sólo en Polinesia, sino que en Fidschi los carpinteros, casi exclusivamente dedicados á la construcción naval, constituyen aun

hoy en día una casta especial, la de los *Matai*, palabra que traducida al pie de la letra significa artesanos; esta clase se adorna con el pomposo título de «artesanos del rey» y goza del privilegio de tener caudillos propios hacia los cuales y hacia cuyas obras sienten gran veneración. Esta organización, sin embargo, parece haberse debilitado gracias especialmente á la competencia de los tonganeses que habiendo aprendido la construcción naval de los fidschianos acabaron por ponerse muy por encima de sus maestros. Estos artesanos tenidos en tanta estima se dedican á la construcción naval con especial cuidado: sobre la quilla se colocan varias planchas de madera; en la estrella y en la proa se ponen adornos esculpidos; las velas son confeccionadas y colocadas por operarios especiales y lo propio sucede con los cables y con la batanga. Todo se fabrica según reglas perpetuadas por la tradición y los actos de poner la quilla, de terminar la embarcación y de botarla al agua se verifican en medio de ceremonias y fiestas religiosas. Tangaroo era el patrono de los navegantes quienes extendían su culto por todo el Océano, siendo en estas islas creencia muy extendida que los dioses se dedican con predilección á la construcción de barcos y emprenden arriesgadas travesías.

Las embarcaciones de los fidschianos (véase el grabado de la pág. 552) ocuparon durante mucho tiempo el primer lugar entre las de los pueblos navegantes de las islas del Pacífico y en este concepto merece llamar mucho la atención el hecho de que cuando Cook visitó por vez primera la isla de Tonga (1772), encontró allí algunos fidschianos que probablemente habían acompañado á un tonganés llamado Tui Hala Tatai que había regresado á su isla en una embarcación fidschiana. Entonces los atrevidos navegantes tonganeses empleaban para sus travesías el *toziaki*, embarcación muy pesada comparada con el *tabilai* fidschiano, razón por la cual adoptaron esta última con su vela, predominando desde aquel punto una y otra en las aguas tonganesas. Los tonganeses sólo en un sentido han modificado en algo el modelo fidschiano, á saber en el de construir, con la notable habilidad que les distingue, más cuidadosa y elegantemente las distintas piezas de las embarcaciones, siendo en alto grado interesante ver cuán rápidamente adquirieron una superioridad sobre sus maestros. Los caudillos fidschianos ocupan con preferencia á los carpinteros tonganeses, hecho al cual T. Williams atribuye el retroceso que en los tiempos modernos ha experimentado la construcción naval fidschiana.

Si desde Fidschi nos dirigimos hacia el Oeste, veremos que al Norte de Vate, en las Nuevas Hébridas, se emplean las dobles canoas con remos; no así en el Sud en donde las canoas son tan frágiles para los combates navales que las distintas tribus separadas por un territorio neutral luchan en tierra. Los barcos neocaledonios son parecidos á los samoanos, aunque peor construídos y de andar más pesado hasta el punto de que, como hemos dicho, un observador moderno pudo afirmar que los neocaledonios no tenían más que armadías. Las embarcaciones de las islas de la Lealtad son parecidas á las anteriores; las canoas de guerra pueden llevar de 35 á 40 hombres pero son muy pesadas y están bastante mal construídas, siendo este atraso tanto más sorprendente cuanto que ambos grupos de islas tienen excelentes materiales de construcción en sus pinos gigantes. En las islas Salomón la construcción naval está muy adelantada aun cuando este adelanto se nos aparece en distintos grados. Las embarcaciones de San Cristóbal están construídas con planchas de madera de un color muy oscuro y adornadas en su parte exterior con

molduras encarnadas y amarillas, pero carecen de costillas y de quilla, razón por la cual fácilmente zozobran cuando no llevan la carga colocada en el verdadero centro. En Bauro encontramos generalizados unos barcos de 10 á 12 metros, y para la guerra hasta de 15 y 16 de eslora por 1 de manga y 80 centímetros de puntal, con la proa y la popa muy levantadas para que sirvan de defensa contra las flechas y las lanzas: estas embarcaciones son movidas por 14 ó 16 remeros y pueden contener además de éstos 8 ó 10 hombres más. De igual construcción son las canoas de los habitantes de Choiseul, cuidadosamente trabajadas y capaces para 15 ó 20 personas. Las de Santa Ana y Santa Catalina son extraordinariamente ligeras, de suerte que los cuatro remeros que en ellas pueden colocarse pueden hacer fácilmente 7 kilómetros por hora. En Simbo hay unos botes construídos con tablas perfectamente unidas entre sí parecidos á los botes balleneros. Pero las más elegantes y ligeras de todo el archipiélago son las que se construyen en Ulakúa.

Las embarcaciones de guerra de las islas del Oeste están profusamente adornadas con molduras, coronas de plumas y de cortezas encarnadas y amarillas, conchas de mariscos, etc. Los botes neoirlandeses se diferencian notablemente de los neohannoverianos; son más largos que éstos y aunque consisten en troncos de árboles no tienen los costados arqueados por su parte superior sino que éstos son perpendiculares dejando completamente abierto el bote por arriba. El bote de los neobritanos, construído casi siempre con un tronco de árbol que muchas veces lleva además dos tablas bajas, una á cada lado, es por término medio más grande que el neoirlandés y está adornado en sus extremos con puntas altas y delgadas á manera de picos de aves.

Las mayores embarcaciones de los neoguineos tienen una longitud de 5 á 6 metros y una anchura de 60 á 70 centímetros. El casco, de una sola pieza, está vaciado en un tronco sin ningún defecto y para que sea más ligero no tiene de grueso más que 2 centímetros: algunos estribos colocados en el interior impiden que zozobre. Los dos extremos de estas lanchas están arqueados hacia afuera y están sostenidos por espolones de madera, de los cuales el de proa es más alto que el de popa y va adornado con arabescos, figuras, plumas y conchas ó aparece algunas veces pintado con rayas blancas, amarillas ó negras. Para mantener la borda sobre la línea de flotación se construyen, insiguiendo la costumbre de los alfores, las costillas con hojas de palmera sagú entretejidas que, fuertemente adheridas á los estribos á manera de tejas, forman una superficie impermeable. Sobre la borda se fijan unos ligeros palos transversales que salen 1 y $\frac{1}{2}$ metros por cada lado y de cuyos extremos parte formando ángulo recto otro que roza la superficie de las aguas y que se clava en una gruesa rama de árbol tan ligera como el corcho y que sirve de balancín ó flotador. En el centro de la embarcación y sobre los palos transversales levántase una especie de cajón cuadrangular de bambú cubierto por un pequeño techo de hojas de cocotero que sirve de refugio contra la lluvia y los ardores del sol. Por lo demás, encuéntrase en Nueva Guinea toda clase de embarcaciones desde la armadía, como en el resto de la Melanesia; los adornos de aquéllas son, sin embargo, más ricos que los de los demás barcos melanesios. Las canoas de guerra, sobre todo, están artísticamente esculpidas y adornadas con conchas y verguillas blancas y tienen los dos extremos altos; Mac Farlane, que las encontró en mayor número que en otra parte en la Guinea oriental, dice que parecen cisnes pues son blancas

como la nieve y únicamente las molduras están muchas veces pintadas interiormente de encarnado y negro. En distintos sitios de la canoa clávanse unos palos en cuyos extremos hay pájaros y otros animales esculpidos en madera. La batanga ostenta también rayas negras y blancas.

Gran variedad encontramos asimismo en las embarcaciones micronesias, entre las cuales, sin embargo, no vemos las dobles canoas que se usan en Polinesia, y los más grandes *amlais* de guerra, que pueden contener 60 ú 80 personas, no tienen más que una batanga colocada en uno de los costados del bote construído con un tronco de árbol. Las canoas ó *amlais* se dividen en *kabekeles*, *kaepes* y *kotraores*: todos tienen la misma forma diferenciándose únicamente en el tamaño y en el modo de ser usados. De isla á isla encontramos diferencias basadas especialmente en la aplicación de las embarcaciones para travesías largas ó cortas. Las canoas de las Palaos, por ejemplo, se distinguen de las de todos los insulares del Pacífico en que en proporción á su longitud y á las dimensiones de la vela son bajas y achatadas siendo, por lo mismo, poco á propósito para largos viajes como los que emprenden los habitantes de Yap y de las islas Mackenzie y Ralik: destinadas exclusivamente á travesías cortas prestan dentro de este objeto excelentes servicios. El *kaep*, embarcación ligera y estrecha, lleva una gran vela triangular y al menor soplo de aire se desliza rápidamente sobre las aguas; cuando se abalanza sobre ella una ola gigantesca, no por esto se altera su marcha pues aquella, como no encuentra resistencia alguna, levanta la embarcación y se rompe en las puntas y aristas de la misma. La velocidad del *kaep*, cuando sopla el viento, es tal que ningún barco ó bote puede equipararsele (Kubary).

Uno de los más importantes elementos de las embarcaciones polinesiomelanesias son las batangas (véanse los grabados de las págs. 553 y 556) que en Polinesia se denominan *ama* y en Fidschi *kama*, cuyas formas, disposición y dimensiones sirven de base á los fidschianos para la división de las embarcaciones en distintas clases, y que influyen poderosamente en la construcción y en el modo de usar los barcos. Para la confección de las batangas empleáanse maderas ligeras al par que sólidas; en el Océano oriental sirve especialmente para aquélla la *Pisonia*, árbol que aun en las Paumotu alcanza una altura de 20 metros y en el occidental el *Hibiscus*, ligero como el corcho, ó una variedad de la *Erythrina*. Por regla general, la batanga va fijada á la embarcación por medio de dos estacas de 1 y $\frac{1}{2}$ á 2 metros de largo, de las cuales la de delante es recta y dura y la de detrás encorvada y flexible. Los fidschianos distinguen entre los *velovelos*, botes abiertos con la batanga fijada en la borda, los *kamakanes*, que tienen una cubierta saliente á cada lado en su tercio central, en el que va fija la batanga y los *drías*, embarcaciones dobles que llevan por batanga una canoa. Los neozelandeses construían antiguamente sus canoas tan anchas que á menudo resultaba superflua la batanga.

Las velas, de las que cada embarcación no lleva más que una, son triangulares, están confeccionadas con esteras entrelazadas y se fijan por medio de una cuerda que corre por el extremo del mástil (véase el grabado de la pág. 560). En armonía con la importancia que para la navegación tienen, constituyen las velas una parte muy estimada de las embarcaciones. y son uno de los más codiciados artículos de comercio. En las islas Palaos, Peleliu es famosa por las velas que fabrica para el Norte.

El timón de las grandes embarcaciones tiene una longitud de 6 metros con una pala de 2 metros de largo y por esta razón cuando el mar está muy movido ha de ser ma-