

La navegación marina de los aborígenes venezolanos

Además de "¿Cómo saben dónde excavar?", otra de las interrogantes que más parece intrigar a quienes han tropezado con arqueólogos que trabajan en las islas y costas, es "¿Cómo los aborígenes navegaron en el mar?"

Por dos razones esta interrogante merece una respuesta satisfactoria. Primero, sin ella el estudio integral de la arqueología de las áreas insular y costanera puede ser realmente incompleto; y segundo, que el lector no especializado quedaría siempre insatisfecho en cuanto a su justa curiosidad sobre cómo navegaron los indígenas contra vientos y corrientes. ¿Conocían o no la vela? ¿Poseían quillas sus embarcaciones? ¿En qué diferían las canoas marinas de las ribereñas? ¿Cómo se orientaban en el mar? ¿Con qué velocidad navegaban? ¿Cómo se construía una canoa?

Ciertamente, no es fácil responder estas interrogantes. No es una tarea fácil reconstruir los aspectos de la navegación marina prehispánica de los aborígenes venezolanos, puesto que no se ha encontrado hasta ahora testimonio arqueológico directo que permita describir en detalle la construcción, tamaño y forma de embarcaciones, manera de distribución del peso y personas, artefactos asociados, como remos, toldos, bancos, timones, etc. Simplemente, no se ha encontrado una em-

barcación marina prehispánica en el territorio venezolano. A falta de este testimonio arqueológico directo, el arqueólogo debe recurrir a informaciones proporcionadas por la etnohistoria, etnología comparada y por la experimentación, aunque estos procedimientos impliquen ciertas limitaciones bien reconocidas.

McKusick (1960) realizó una recopilación etnohistórica sobre la navegación en las Indias Occidentales en la época prehistórica y del contacto, concluyendo que las canoas de los Caribes no diferían materialmente de las de los Arawak, por lo que en nuestra descripción no vamos a distinguir unas de las otras.

Veamos entonces algunos aspectos relevantes de la navegación prehistórica en el Caribe y la costa venezolana:

Canoas monóxilas

Los aborígenes caribeños utilizaban embarcaciones construidas de un solo tronco de árbol vaciado. La construcción de esta *canoa monóxila* ha sido descrita en numerosos textos (Bellin 1986: 245-6; Coppens 1981: 46-52; Wilbert 1974: 18-21) y no trataremos aquí sobre este tema.

En la segunda mitad del siglo XVI, Fray Pedro Aguado (1963: 61-2) describió a una canoa monóxila como "cierto géne-



Aborígenes navegando. Grabado de la época del Descubrimiento.



ro de nave pequeña... para navegar por los ríos y lagunas... y son de un solo palo o madero, cavado a manera de una artesa o dornajo, excepto que se le da o hace en el palo toda la concavidad o grueso que se puede hacer, de suerte que el casco quede fornido para sufrir la navegación, y vase ensangostando de popa y proa como un navío para ser mejor gobernada".

Material y durabilidad

Kalm dio en 1747 una lista de maderas utilizadas en la construcción de canoas en Norteamérica: enebro rojo, cedro rojo y blanco, castaño, roble blanco y tulipanero. También se construyeron canoas marinas de troncos de secoyas (Gould 1968: 18). Las canoas de cedro rojo y blanco fueron las mejores, livianas y duraban 20 años mientras que las de roble blanco apenas duraban 6 años (Fox 1875: 408). Los Indios Cumanagoto de la costa oriental venezolana construían canoas de cedro (*Cedrela mexicana*) y palo de mora [*Chlorophora tinctoria* (Civrieux 1980: 140)].

Velas

Aunque existe cierta polémica sobre el uso de velas en el Caribe Oriental y en las Bahamas prehistóricas (Sturtevant

1960: 26-7), la mayoría de los autores consideran que existen evidencias suficientes que demuestran que los aborígenes del área adoptaron e imitaron las velas de los europeos (McKusick 1960: 5).

En cuanto a los Mayas y sus vecinos de Mesoamérica, existen evidencias de utilización prehispánica de velas y quizás también de canoas dobles con velas (Thompson 1949).

La existencia de velas precolombinas en la costa venezolana es discutible. Algunos grupos de aborígenes venezolanos contemporáneos, como los Warao (Suárez 1968: 41) y los Saliva (Morey y Morey 1980: 270) utilizan tradicionalmente las velas. Los Warao hacen sus velas con tablillas talladas de pecíolos de palma moriche. A mitades del siglo XVIII, Bellin (1986: 247) observó que las velas de los aborígenes de Guayana Francesa eran casi cuadradas, hechas de trozos de bache (especie de palmera), hendidos a lo largo y tallados en forma de láminas, colocadas adecuadamente unas contra otras y atadas con trozos de bejuco o con hilos de pita.

Remos

Fray Pedro de Aguado, en su descripción de la navegación en una canoa,

anota que los indios están "bogando o remando, partidos en dos partes, unos a la proa y otros a la popa, partiéndose por su orden, tanto a un lado como al otro, y todo el tiempo que van remando van los remeros en pie porque ni el espacio y hueco o grandor de la canoa da más lugar". Los remos o canaletes son "poco menos que el grandor del hombre o indio que lo ha de llevar... lo que de este remo entra debajo del agua es una pala puntiaguda poco más ancha que dos manos, muy delgada por los lados y por medio más fornida, con una manera de lomo, y todo lo que de allí para arriba, pues es lo que cae fuera del agua, es redondo y tan grueso cuanto puede ser empuñado del que lo ha de mandar" (Aguado 1963: 61-2).

Para elaborar los remos se seleccionaban generalmente maderas duras. Los Warao elaboran tradicionalmente sus remos de la madera de *apamate* [*Tabebuia* sp. (Suárez 1968: 41)].

Adaptación de canoa para el mar

Las embarcaciones para navegación en el mar diferían de las fluviales, puesto que las canoas marinas tuvieron que protegerse del ímpetu de grandes olas. Para evitar la entrada de agua se añadían las tablas a los troncos monóxilos

de las canoas, a fin de extender el borde franco. Las tablas eran fijadas al casco a través de los agujeros perforados, atadas en su lugar con cuerdas de fibra e impermeabilizadas con resinas. Esta técnica de estirar el casco y añadir los lados de tablas era típicamente aborigen y ampliamente difundida en el Caribe (McKusick 1960; Thompson 1949). Salas (1971: 56) describe que las embarcaciones aborígenes venezolanas carecían de quilla (eran de fondo plano), tenían tablones por las bordas, eran calafateadas con corteza de árboles e impulsadas por velas de palma de moriche y remos. La falta de quilla exponía la canoa a la fuerza de olas y corrientes por lo que el abatimiento y la deriva de la embarcación tuvieron que tener un efecto considerable. Las olas volteaban a veces estas embarcaciones inestables, pero como asegura Salas (1971: 56), no iban al fondo sino "nadando los indios las restablecían y achicaban el agua".

Las canoas marinas de los Warao tampoco poseían quilla, y calaban apenas unas pulgadas de agua. En las más grandes, los costados eran más altos, gracias a una angosta tabla de madera blanda, que se ataba o encajaba encima de la borda y la junta se calafateaba (Fox 1875: 408-9).



El tráfico de canoas aborígenes en Norteamérica. Grabado de la época del Descubrimiento.

Los indígenas de Guayana Francesa también elevaban los costados de sus embarcaciones de proa a popa con trozos de una palmera "del grueso de la mitad de un puño. Los atan tan bien unos sobre otros al cuerpo de la canoa, que el agua no podría entrar si las olas pasaran por encima" (Bellín 1986: 246). Observemos que incluso para navegar por la corriente del Orinoco, los Saliva sujetaban a las bordas de sus embarcaciones, unas tablas laterales calafateadas con resinas (Morey y Morey 1980: 270). Es interesante resaltar que los Saliva a veces ataban dos canoas y las unían por medio de fuertes palos para poder navegar en tiempos excepcionalmente malos (Morey y Morey 1980: 270).

Anclas, timón y otros aparejos

El ancla usada por los Caribes fue una piedra colocada entre 4 estacas y atada con una cuerda de fibra (McKusick 1960: 6 citando a J. Baptiste Du Tertre 1667). Según Bellin (1986: 246-7) los aborígenes de Guayana Francesa colocaban detrás de la canoa un timón, o timoneaban con un *pagaye*, especie de remo, hecho de madera liviana de 1,50 a 1,80 m de largo. El mango terminaba

en media luna para mejor acomodo de la mano, y el otro extremo era muy delgado, disminuyendo hasta la punta. Supuso Bellin que en "mar gruesa debe preferirse una *pagaye* a un remo, porque es necesario cortar lo más rápidamente posible la ola, lo que se hace al instante con *pagaye*; en vez de lo cual habría que hacer dos movimientos para remar con un remo ordinario". Los Saliva del Orinoco disponían asientos especiales de tablas y a veces un pequeño techo en el centro (Morey y Morey 1980: 270). No obstante, para la navegación en mar abierto, con las brisas fuertes, el techo pudo haber sido muy inconveniente. En cuanto a otros aparejos sabemos que los Warao fijan dentro de la canoa unos travesaños de madera como asientos (Suárez 1968: 41).

Tamaños

Las embarcaciones de los Arawak y los Caribes presentan una gran variación en tamaños, desde simples, individuales para pesca de un solo hombre, medianas con cabida para una familia nuclear, hasta enormes piraguas con el tronco vaciado y tablas (McKusick 1960:9). Colón, durante su primer viaje (1492-93) observó canoas Arawak para 70-80 remeros. Durante su se-

gundo viaje (1493-94), de Jamaica se reportó una canoa gigantesca de casi 30 m de largo y 2,5 m de ancho en el centro (McKusick 1960: 7-8). Dice Aguado (1963: 62) que los aborígenes del Lago de Maracaibo tenían canoas con una capacidad de hasta "cuarenta hombres de armada con seis caballos". Wilbert (1974: 18) observó que los Warao utilizan grandes canoas monóxilas, que cargan treinta a cincuenta personas o más, sobre todo en expediciones comerciales de ultramar. Canoas más pequeñas están destinadas a transportar a una familia nuclear (Suárez 1968: 39). Bellin (1986: 245) comentó que los habitantes de Guayana Francesa elaboraban canoas grandes de hasta 12 m de largo y otras donde cabían dos o tres personas.

También en el Caribe antiguo fueron utilizadas diversos tipos de balsas. Según Doran (1975: Fig. 7.11) las balsas de troncos o bambú fueron comunes, pero no tenemos seguridad sobre su origen prehispánico ni conocemos las fuentes originales que utilizó el autor.

Aspectos diversos de la navegación

Suponemos, que a causa de las cam-

biantes pero predecibles condiciones del mar, existía una época del año preferido para la navegación en mar abierto. Esta época se sobreponía naturalmente con las épocas de menores brisas; éstas, en la parte del Caribe que nos interesa, bajan de intensidad entre septiembre y diciembre. La orientación de los aborígenes en el mar abierto es uno de los temas que incita mucha curiosidad. No cabe duda que durante el día, el sol, y durante la noche, la luna y las estrellas, guiaban a los navegantes aborígenes. Civrieux (1981: 152) destacó la importancia del sol, la luna y la constelación de Pléyades en las actividades anuales entre las tribus Caribanas. Para detectar durante la navegación la proximidad de las islas se pudo también observar el comportamiento de los pájaros marinos (que regresan al anochecer a la tierra), la acumulación de nubes (que suelen agruparse sobre las masas insulares) y las corrientes (que traen materia orgánica proveniente de la tierra, p. ej. ramas de mangles). Es obvio, que al menos un piloto, conocedor de la ruta propuesta a recorrer y con una excepcional orientación en el mar, tenía que participar en cada viaje largo. Basándonos en los resultados de experimentaciones (Horvath y Finney 1969:

271) y los ejemplos de etnología (Wilbert 1974: 39-40; Maggiolo 1972: 65) hemos calculado que la navegación de los aborígenes desde el litoral central venezolano hacia el Archipiélago de Los Roques (139 km) duraba un mínimo de 46 horas. Esta es, por supuesto, una aproximación que no toma en cuenta la intensidad de corrientes y vientos, abatimiento y deriva de la embarcación, descansos de los remeros, y finalmente, que la línea recta en la navegación marina es una abstracción. De hecho, el tiempo de navegación hacia Los Roques podría llegar incluso a duplicarse. Un experimento de imitación de este viaje podría suministrar cifras más exactas.

La embarcación tenía que estar provista de una *cantidad adecuada de agua potable* para reponer las pérdidas de peso de la tripulación, puesto que el agua era uno de los factores limitantes del éxito del viaje.

El esfuerzo que realizaban los remeros se traducían en una considerable pérdida de calorías. Los requerimientos del organismo tuvieron que ser entonces satisfechos con una *adecuada cantidad de alimentos esenciales*. Por supuesto, el gasto de energía fluctuaba considerablemente y dependía de la intensidad

del viento y corriente, olas y responsabilidad individual.

Como se puede observar, el responder a la pregunta *¿Cómo navegaron los indígenas en el mar?* es un tema complejo que requiere estudios de fuentes diversas y de la experimentación. Es cierto que podemos llegar a conocer los detalles sobre la navegación aborígen; no obstante, a falta de evidencias arqueológicas directas, muchos de los problemas seguirán siendo un misterio. Para concluir este breve esbozo, no podemos abstenernos de hacer una observación de índole muy general. Los hechos del pasado, revelados por la arqueología, nos llenan continuamente de sorpresas y admiración. Sin embargo, debemos estar conscientes de que nosotros, los que vivimos artificialmente alejados de la naturaleza, formados y criados entre bloques de concreto, sin percatarnos de lunas llenas o cielos iluminados por Pléyades, tendemos a menudo a glorificar y sobreestimar hechos que pudieron haber sido el "pan diario" de nuestros aborígenes. Tal vez sea éste el caso de las fantásticas "leyendas" que circulan en torno a las "inconcebibles" hazañas de los navegantes aborígenes.

Hoy, el motor fuera de borda no siempre sustituye al remo.



Una embarcación pesquera contemporánea. Isla de La Blanquilla.



Indígenas Sanemá en su embarcación tradicional. Alto Paragua. (Foto cortesía de Hilary Branch).



Aniversario

TOPICOS