

Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial: evidencias e hipótesis

José ALCINA FRANCH *, Alicia ALONSO SAGASETA *,
Jean FRANÇOIS BOUCHARD ** y Mercedes GUINEA BUENO *

En este ensayo, vamos a considerar como una sub-región perfectamente delimitada, la que corresponde a la costa del *área andina septentrional*, que podríamos calificar de *litoral pacífico ecuatorial* y que abarca desde la zona de Tumaco en Colombia hasta la región de Piura en el Perú; pero al mismo tiempo conviene agregar a ese concepto el de *área ecuatorial septentrional*, que en términos de investigación arqueológica habría quedado cubierta por los proyectos de *Tumaco, La Tolita y Esmeraldas* (Alcina, 1985).

Este área «restringida» tendría como límite Sur Punta Galera, que es un cabo donde la costa forma un fuerte ángulo y corresponde aproximadamente al límite meridional del proyecto Esmeraldas. El límite Norte puede ser fijado, de manera algo arbitraria, a la altura de la Isla de la Gorgona y del puerto de Guapi. En efecto, en estas localidades se han obtenido las manifestaciones más septentrionales de la «cultura Tumaco-Tolita».

Dentro del área considerada por estos proyectos quedan bien delimitadas dos subáreas: la subárea Sur, estudiada por los investigadores del proyecto Esmeraldas, y la subárea Norte, estudiada por los investigadores de los proyectos Tumaco y La Tolita. Entre estas dos subáreas queda todavía una porción de litoral (aproximadamente desde el río Esmeraldas hasta el río Santiago), en la cual no se han realizado más que algunas observaciones de superficie, sin trabajo de excavación. Sin embargo, la existencia de sitios arqueológicos está comprobada y se puede considerar provisionalmente como una tercera sub-

* Profesores del Departamento de Antropología Americana de la Universidad Complutense de Madrid.

** Investigador del CNRS, París.

área de «transición» entre Norte y Sur, en la cual hallazgos fortuitos demuestran su pertenencia al conjunto cultural del área ecuatorial septentrional que se considera en este artículo.

La mayor parte de los cronistas de la primera época coinciden al afirmar que entre la región de Ancón de Sardinias y la bahía de San Mateo se advierte un cambio radical en lo referente al nivel cultural de las poblaciones de ese litoral, de manera que antes de esa zona, especialmente en la zona del Chocó los indios son más bárbaros, o salvajes, mientras que desde esa zona hacia el Sur, y sobre todo en la región de Manta, Puerto Viejo y la Puná, las poblaciones indígenas ofrecen un nivel sociocultural mucho más alto y complejo.

En lo que se refiere a las embarcaciones usadas en la costa mencionada también se advierte una clara sucesión en el empleo de hasta tres tipos diferentes de embarcaciones: Canoas, balsas de madera y

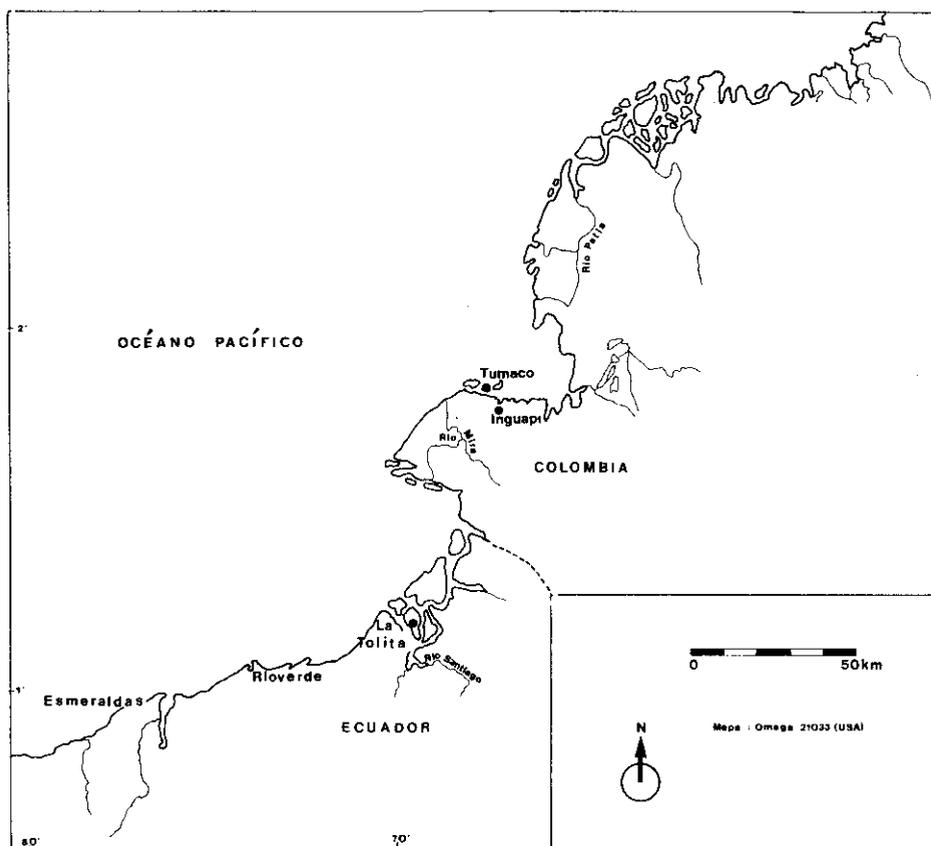


FIG. 1.—Mapa general del área.

balsas de juncos o de *tоторa*, lo que no quiere decir que algunas de esas embarcaciones no se encuentren en zonas en las que predominen otras de esas embarcaciones. La *canoa* parece ser una embarcación dominante en la región desde Tumaco a la bahía de San Mateo; la *balsa* de madera, predomina desde el río Esmeraldas hasta la isla de la Puná, y las *balsas de totora*, se hacen casi únicas en las costas septentrionales del Perú y aún llegan hasta Chincha y el Rimac. La falta de evidencias arqueológicas parece probar que en el período precolombino las balsas de madera no se usaban al sur del río Chira «es solamente durante la colonia que se empiezan a usar las balsas para el cabotaje en la región de Paita. La ausencia de las balsas más al Sur tiene una fácil explicación: el palo de balsa (*ochroma lagopus*), madera especialmente liviana sólo se encuentra en la región ecuatorial» (León, 1964: 395). Como veremos con detalle en las próximas páginas, «eran los pueblos comprendidos entre la costa de Esmeraldas y Tumbes los únicos conocedores en todo el continente americano del arte de navegar a vela y que utilizaban grandes embarcaciones» del tipo de las balsas de madera (León, 1964: 396; véase también Szaszdi-León, 1980: 6).

Aunque la distribución por áreas de cada una de las embarcaciones citadas tiene que ver, en primer lugar, con la distribución de materias primas en los diferentes nichos ecológicos, influye también en su respectivo predominio el perfil topográfico de la costa y las diferentes funciones a cubrir por cada uno de esos tipos de embarcación. Es evidente que las canoas responden mejor a la comunicación fluvial en general y especialmente en los ríos con manglares, pero no por ello dejan de usarse en el mar para la pesca y aún en alta mar; las *balsas de totora* son embarcaciones típicas de pescadores, como lo prueban las evidencias arqueológicas de los valles septentrionales del Perú, tanto en la época Mochina como en la cultura Chimú.

Independientemente de la diversa calidad de las embarcaciones mencionadas es preciso tener en cuenta que, como lo pudieron comprobar los primeros españoles que al igual que Bartolomé Ruiz recorrieron esas costas, es mucho más difícil navegar de Sur a Norte que en sentido contrario. Cabello Balboa lo expresó muy claramente al decir que:

«... a los que no lo saben ni conocen su condición, digo que para venir de Manta, y aún desde Chile a la bahía de San Mateo, basta una balsa, como las bien aderezadas que usan en Paita, la Puná y Guayaquil porque con mediana vela, por la ordinaria corriente de la agua y el continuo viento que por allí reina muy a gusto y sin riesgo y con mucha presteza se puede bajar: mas de toda imposibilidad es imposible volver arriba sino es con barco bueno» (Cabello, 1945: 52).

De lo que se desprende que los pueblos balseros dedicados al comercio con los pueblos de más al Sur, como los del valle de Chincha

(Rostworowski, 1970) debieron penetrar muy profundamente hacia el Oeste hasta alcanzar los vientos que les llevasen hacia el Sur, ya que para regresar hacia Esmeraldas se podía hacer fácilmente por la costa. Aunque las canoas y las balsas de totora evidentemente ponían en comunicación a muchos asentamientos costeros, fueron, sin duda, las balsas de madera las que sirvieron para establecer un comercio más importante y una relación más estable y profunda y, a más larga distancia, de manera que los santuarios, mercados e intercambio internacional, capitales de señoríos, etc., estaban intercomunicados de manera continua y constante. Cabe suponer que estos «balseros» podrían haber sido responsables también de más largos viajes hacia el Norte, hasta llegar quizá hasta el área Mesoamericana.

LOS DATOS ETNOHISTÓRICOS

Los asentamientos

Acerca de los asentamientos propiamente dichos, o las agrupaciones de viviendas y su función, los autores españoles de la época colonial establecen una serie de distinciones muy evidentes: se habla, por una parte, de *rancherías* o grupos de casas dispersas en medio del bosque, de verdaderos y extensos poblados, y de santuarios o centros ceremoniales relacionados con los poblados o no.

Al llegar el piloto Bartolomé Ruiz a la bahía de San Mateo —la actual desembocadura del río Esmeraldas— se dice que «allí vio tres pueblos grandes junto al mar» (Pizarro, 1965). La exploración arqueológica no ha podido confirmar ni rectificar el informe histórico. Si, efectivamente, existieron tales pueblos su localización sería justamente en la actual ciudad de Esmeraldas, en la orilla izquierda del río, o bien en Tachina donde pueden señalarse algunos montículos o «tolas» pero no una extensa aglomeración de ellas que indique una población grande. Según Jerez (1985: 66) a estos pueblos podrían haber puesto los españoles el nombre de Santiago.

Pocos años después, en 1531, llega a la bahía de San Mateo otro reducido grupo de españoles a las órdenes de Sebastián de Benalcázar. En ese grupo iba Juan Ruiz de Arce, quien escribe:

«... luego desembarcamos los caballos y otro día fuimos un río arriba que en la bahía entraba y dimos en un pueblezuelo de hasta veinte casas. Allí hallamos principio de nuestra buena ventura. E yo entré en una casita pequeña. Andando buscando maíz para mi caballo, hallé una tinaja con ropa e otras cosas entre las cuales había una cestica pequeña con una poca lana hilada de colores y dos o tres agujas de plata. Entre ésta estaba un poco de algodón. Y des cogí el algodón y hallé tres esmeraldas razonables» (Ruiz, 1964: 77-78).

Refiriéndose a la costa más allá de la bahía de San Mateo, sigue diciendo Bartolomé Ruiz que «más adelante descubrieron el pueblo de Tacames, que está en la costa» (Estete, 1919: 314; Herrera, 1726: 280: Dec. III, Lib. 10) sin indicar si era grande o pequeño. Sámano, sin embargo, hace una muy precisa descripción del pueblo y del encuentro entre españoles e indios:

«Cuando los capitanes allegaron al pueblo hallaron toda la gente del recogida y hecha fuerte en una parte, puesto en recaudo sus mujeres e hijos, porque parece que tres días que tenían noticia dellos. Y aposentáronse en otro pedazo del pueblo y enviáronles ciertos mesajeros con los indios mansos que llevaban para que viniesen allí a hacer paz; e dijeron que otro día vendrían a cierta hora; e no vinieron, e tornáronles a enviar otra vez los mensajeros y nunca volvieron los mensajeros ni ellos. E viendo los capitanes la mucha multitud de indios que había, porque era pueblo de mil e quinientas casas, y estaban otros pueblos junto, de que se recogían más gente, y ellos no eran de ochenta hombres arriba» (Samano, 1985: 181).

La arqueología ha podido confirmar la existencia de esa serie de pueblos junto a Atacames, ya que se aprecian evidencias de numerosos montículos en *Puerto Gaviota*, en *Tonsupa*, en la hacienda *Castelnuovo* y en el mismo *Atacames*.

Según Gonzalo Fernández de Oviedo (1945, v: 13), «aqueste pueblo podría haber mil casas» y Francisco de Jerez (1985: 66) advierte que «estas poblaciones que eran grandes y de mucha gente y belicosa, que en estos pueblos de Tacamez, llegando noventa españoles una legua del pueblo, los salieron a recibir más de diez mil indios de guerra». Finalmente, Trujillo (1985: 193) precisa que en *Catamez*, que se halla a cuatro leguas de San Mateo, «había muchas guayabas y ciruelas de la tierra y pozos hondos donde bebían y se sacaba el agua con unos caracoles».

El sitio de Atacames ha sido considerado como *puerto*, desde la época en que llegara Cabello Balboa, a pesar de que no tiene ningún área de refugio, salvo el meandro final del río (Monroy, 1943: 342-43), a partir de lo cual, como he dicho en ocasión anterior (Alcina-Peña, 1979), podríamos considerar este asentamiento como un puerto de intercambio internacional en época prehispánica.

La costa que se extiende hacia el Sur, a partir de Punta Galera y Cabo San Francisco, presentaba multitud de asentamientos algunos de los cuales de notable importancia y concentrando una gran cantidad de población. Siguiendo esa costa «descubrió tierra llana e sin montes e poblada de muchos pueblos, e vió población que turaba una legua o más /.../ e las labranças çerca dellas, e tierra aparejada /.../ e tierra de pocos ríos /.../ e volvió atrás e volviendo entró en el paraje de aquel pueblo grande que decía que tenía una legua de población e le puso nombre el cabo de la Galera» (Fernández de Oviedo, 1945, XI: 220).

Este extenso poblado —«que al parecer serían quinientos buhios»— en opinión de Jacinto Jijón y Caamaño «debió ser Manta y Jaramijó unidos, ya que las extensas ruinas de una y otra población casi se tocan» (Jijón, 1941, II: 88).

Por esa misma costa se reconoció y localizó otra gran población: *Coaque*, de la que Pizarro (1944: 23) no llega a especificar su tamaño y ordenación pero que, al parecer, «sería de hasta cuatrocientas casas» (Estete, 1919: 17). La descripción que nos ha legado Diego Trujillo es de una gran precisión:

«Ya teníamos noticias de que Cuaque, que era un gran pueblo, muy rico de oro, plata, esmeraldas y otras piedras de otros colores y chaquira de oro y plata y de hueso y mucha gente /.../ Había gran cantidad de ropa blanca de algodón; era un pueblo de grandes casas y tenía muchos ídolos y atambores. Había mucha comida de maíz y frutas; había mucha albahaca de Castilla y mucho ají. Los indios eran fuertes guerreros; el pueblo tenía trescientos bohios muy grandes» (Trujillo, 1985: 194).

La importancia de Coaque, que es ponderada por todos los cronistas (Jerez, 1985: 69-70) se viene a cifrar en el asalto al que la sometieron los españoles en «quince mil pesos de oro y mil quinientos marcos de plata» además de las varias esmeraldas que los conquistadores encontraron allí.

Estos grandes poblados eran, sin duda, de tipos muy diferentes. Sabemos por Martín de Carranza que en la región de Cabo Pasao «había pueblos cercados de cañas gordas, hechas murallas dellas y guarnecidas las puertas muchas piedras y armas de las que ellos usan» (Carranza, 1897: CXXXVIII). Sin embargo, este tipo de poblaciones no debió ser el más frecuente, ya que en relación con la ya citada población de 500 bohios se dice que «las labranças /están/ çerca dellas» (Fernández de Oviedo, 1945: XI: 220) y de Atacames se refiere que «hallamos mucho bastimento» (Herrera, 1726: 280-81: Dec. III, lib. 10), lo que implica que los campos de cultivo y las viviendas se hallaban inmediatas.

Es indudable que los grandes poblados del interior o de la costa han desarrollado un sistema comercial que posiblemente llegaba a concentrarse en ciudades o puertos de intercambio. La más específica y adecuada descripción de un lugar de este tipo es la que hace referencia a «un pueblo que se llama *Ciscala*, que tiene paz con todas las demás provincias, y aquel pueblo es seguro a todos y allí se hacen ferias o mercados y los *Tacames* traen oro y esmeraldas a vender y los *Campaces* y *Pidres* (?) llevan sal y pescado, y los *Belinquiamas* llevan ropa y algodón y hacen allí sus mercados /.../. Todas estas tierras se incluyen desde *Pasao* hasta el río de San Juan por la costa» (Carranza, 1987: CXXXIX). Aunque este pueblo de *Ciscala* no se ha identifica-

do podría ser cualquiera de los señalados más arriba u otro aún no descubierto, pero en cualquier caso debe situarse en la zona del Cabo San Francisco, a juzgar por el hecho de las contribuciones de los indios Campaces y los habitantes de Atacames, los cuales no debían hallarse lejos del lugar.

La consideración de un sitio en el que hay «paz con todas las demás provincias» es un hecho que se repite en, al menos, un lugar que podría ser La Tolita u otro sitio cercano en el que parece concentrarse la población con fines ceremoniales y donde, posiblemente, se celebrarían también ferias y mercados (Alcina-Peña, 1979: 289-90), lo que nos ha llevado a definir como un posible lugar de nuclearización preurbana, sitios ceremoniales o *santuarios*, en cuyas proximidades se celebrarían ferias o mercados bajo la protección de guarniciones designadas por las más importantes «naciones» o señoríos en contacto en una determinada región. En el caso de la costa esmeraldeña podría darse en La Tolita, isla de la Plata y, quizá, algún otro lugar, independientemente de los mercados o puertos de intercambio —sin santuario—, tales como Atacames, Ciscala y, quizá, Coaque y otros sitios.

Más al sur de Coaque hay que mencionar otra importante, desde el punto de vista político y comercial: se trata del pueblo de *çalangone*, donde «hay cuatro pueblos juntos, todos de un señor que son el dicho çalangone y tusco y çeracapez y çalango». El señor de estos pueblos, según se refiere en la relación de Sámano, tienen «subjección sobre los indios que digo de tacamez y de la bahía de San Mateo» (Sámano, 1985: 182). Si la afirmación de Sámano es correcta ésta sería una de las más grandes jefaturas o señoríos de la región. En nuestra opinión, la relación entre Salango, Atacames y San Mateo es más bien de carácter comercial de peregrinaciones religiosas al santuario de Salango, y consideramos poco probable una dependencia de carácter político. Lo que se dice del santuario así parece orientar la explicación:

«Hay una isla en la mar, junto a los pueblos, donde tienen una casa de oración hecha a manera de tienda de campo, toldada de muy ricas mantas labradas, a do tienen una imagen de una mujer con un niño en los brazos, que tiene por nombre maria mexia; quando alguno tiene alguna enfermedad en algún miembro, hacele un miembro de plata, o de oro y ofrecescla, e la sacrifican delante de la imagen, ciertas ovejas en cierto tiempo» (Sámano, 1985: 183).

La imagen de la mujer con el niño en brazos parece corresponder a un tipo ya clásico desde la época de las culturas Chorrera y Tolita en la región (Alcina, 199: Fig. 15 a) al tiempo que la *casa de oración* en forma de tienda de campo con la techumbre formada por mantas o telas parece estar literalmente representada por los famosos modelos de casas de estilo asiático encontradas en el área de La Tolita y de Jama-Coaque.

Parece claro que el nivel de desarrollo sociocultural del área de Salango es considerablemente superior al de sus vecinos de más al Norte. «Tienen los pueglos —sigue diciendo Sámano— muy bien trazados de sus calles...» (Sámano, 1985: 183), «... es gente en aquella tierra de más calidad y manera..., porque ellos son de mejor gesto y color y muy entendidos y tienen una abla como aravigos» (Sámano, 1985: 182).

Aún habría que mencionar otro sitio, localizado probablemente no lejos de Coaque o de Salango, llamado *Cancevi* o *Cancebí*. Diego Trujillo lo describe así:

«... llegamos a un pueblo grande, en la costa, despoblada que se decia Canceví. Tenía mucha loza de barro y muchas redes de pescar /.../. Esta tierra era falta de agua dulce» (Trujillo, 1985: 193).

Al parecer, el descubrimiento de Cancebí se produjo al tiempo del apresamiento de la balsa de Salango, no lejos de Punta Galera, ya que según dice Jerez (1985: 66), «trujeron seis personas para que deprendiesen la lengua de los Españoles».

Las embarcaciones

Como hemos dicho más arriba, los dos tipos característicos de embarcaciones de la costa que va desde Tumaco a la región del Guayas, isla de la Puná y Tumbez, son la canoa y la balsa de madera. Trataremos, en primer lugar, de las balsas, para referirnos después a las canoas.

BALSAS

Según decíamos en páginas anteriores, la balsa de madera tiene un área de expansión que alcanza seguramente desde Esmeraldas o bahía de San Mateo al Norte y la isla de la Puná y Tumbez al Sur, región en la que comenzaba a usarse seguramente por falta de madera adecuada la balsa de juncos o de totora. En opinión de María Rostworowski la primera de esas embarcaciones se conocía en quechua con el nombre de *huampu* (navío, balsa o barco), mientras la balsa de juncos la llamaban *cco* (Rostworowski, 1981: 104). El conocimiento de aquel sistema de navegación era considerado de origen mítico por los pueblos de la región, aunque la atribución puede ser variable. Gutiérrez de Santa Clara (1905: 527; III: cap. 61) dice, a este respecto, lo siguiente:

«Los indios del pueblo de Paita y Puerto Viejo de Tumbes y de la insula de la Apuná y los de toda la marina, usaban de innumerable tiempo acá y el día

de hoy lo usan de unas balsas de madera liviana y seca y de cañas, con unas velas latinas triangulares y con un timón en la popa. Cuando quieren pescar entran en ellas y se van por la mar adelante, más de cuatro leguas con las velas tendidas en viniendo el terral /.../. Dicen más: que esta manera de navegar la aprendieron de sus antepasados y que aquellos la aprendieron de un hombre que había venido por la mar y apostado allí en una balsa con velas como ahora la usan ellos y que a este hombre llamaron Viracocha.»

Sin embargo, otros autores, entre los cuales Cabello Balboa, mencionan que los primeros pobladores del reino del Gran chimú llegaron «en grandes balsas presididos y guiados por un gran jefe de gran talento y de singular bravura, llamado Naymlap» (Urteaga, 1978: 664).

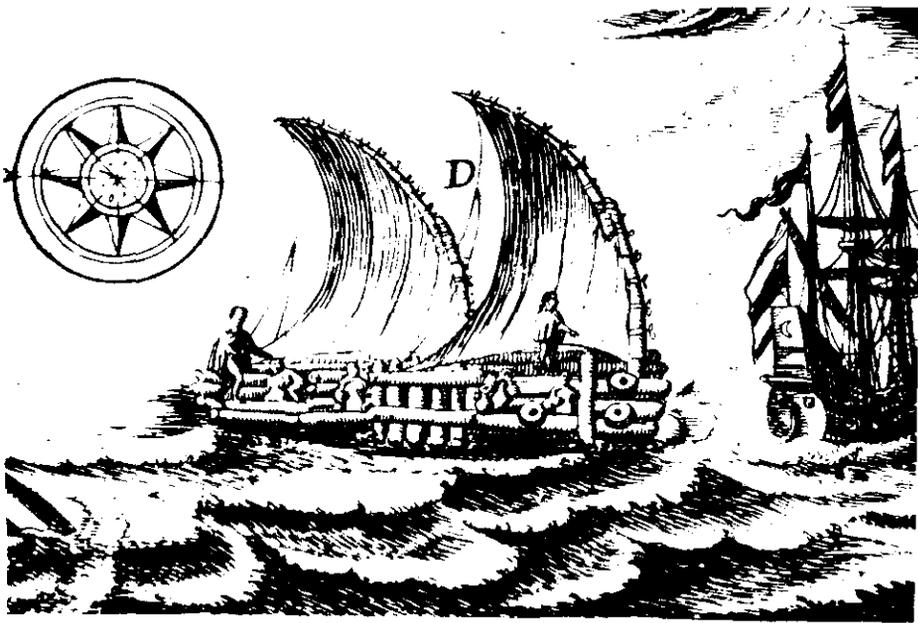


FIG. 2.—Balsa en el Puerto de Paita (1669) según dibujo de Spilbergen.

Esas tradiciones, unidas a las que se refieren al supuesto viaje transpacífico, del inca Tupac Yupanqui, prueba que este tipo de embarcaciones de origen septentrional se estaban extendiendo hacia el Sur en la última época de la expansión inca y, desde luego, en el período colonial.

Tenemos numerosas descripciones y dibujos que reproducen estas balsas. Una de las más antiguas es la de Girolamo Benzoni (1962: 164 v^{to}), quien nos dice que:

«Los que viven en la costa son excelentes pescadores; construyen las embarcaciones que utilizan tanto para pescar como para navegar, a manera de balsas con tres, cinco, siete, nueve y hasta once vigas muy livianas, compuestas en forma de mano, la del medio más larga que las otras. Las hacen más grandes y más pequeñas y de acuerdo con su andadura y longitud, llevan velas» (Benzoni, 1967: 256).

Miguel de Estete (1918: 317) decía que aquellos maderos eran «tan fofos y livianos sobre el agua como es un corcho; éstos atan muy recio uno contra otro, con cierta maña de maromas que ellos usan y sobre ellos hacen una armadura alta, para que las mecaderías y cosas que llevasen no se mojen». Las balsas de Puerto Viejo, en la región de Manta, llevan velas y remo y «los remos son canaletes» (Lizárraga, 1909: 486).

El uso de estas balsas ha llegado hasta nuestros días, pero en el siglo XVIII se usaban en la forma tradicional. Por eso la descripción de



FIG. 3.—Balsa de Puerto Viejo (Manabí) según Benzoni (Historia del Mundo Nuovo, 1572 ed.).

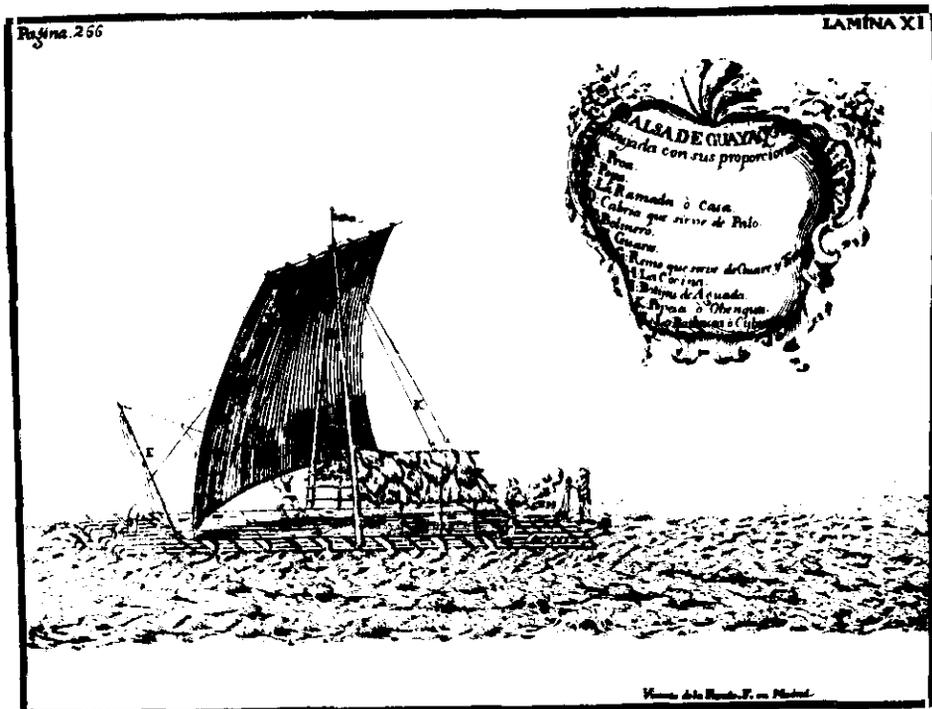


FIG. 4.—Dibujo de una balsa en Guayaquil original de Juan y Ulloa (1748).

Jorge Juan y Antonio de Ulloa y el dibujo que le acompaña es quizá la mejor de cuantas disponemos:

«Compónense estas balsas o jangadas de 5, 7, o 9 palos de una madera que, aunque allá no la conocen por otro nombre que el de *balsa* los indios del Darién llaman *pucro* y según toda la apariencia ha de ser lo que los latinos entienden por *férula* de que hace mención Columela, etc... Con esta madera forman la jangada o balsa y sobre ella un soler o tillado o piso, L, de caña, en la cual construyen un cubierto a dos aguas, como C, en lugar de palo con la vela, la arbolan con una cabria de dos mangles, en la manera que lo representa D, y en las que tienen triquete, otra de la misma forma. En estas balsas no sólo navegan en el río, sinó también en el mar, por donde hacen la travesía hasta Paita. Su tamaño es vario y su uso y destino también; unas tienen para la pesca, otras sirven para el tráfico del mismo río y otras más, primorosamente fabricadas para el transporte de las familias y casas de campo donde van con todas las comodidades que pudieran tenerse en una casa [...]. Toda la unión de los palos que componen esta especie de embarcación se hace por medio de bejucos con los cuales se amarran unos contra otros y con los travesaños que cruzan por arriba tan fuertemente, que resisten a las marejadas en las travesías de las costas de Tubes a Paita. La carga que soportan las balsas es de 400 a 500 quintales» (Juan y Ulloa, 1748. I: 266: Lib. IV, cap. 9).

Los tres elementos básicos para la navegación de estas embarcaciones eran las velas (*huampu purichiquen ppachha*), el remo (*hampup Kayhuyna purichina*), el áncora (*potala*) y las guaras o «tablas de tres o cuatro metros de largo y medio metro de ancho /que/ se ponían en proa y popa /y/ se gobernaba la balsa bajando unos y alzando otros /con lo que/ las balsas podían navegar contra el viento» (León, 1964: 396-97, y Urteaga, 1978: 676).

Aunque con viento usaban velas de algodón era frecuente que usasen los remos que solían estar contruidos con «caña de Guayaquil» (*Guadua Kunth*) cortada en dos a lo largo (Rostworowski, 1981: 105).

Hay dudas en cuanto al tipo de vela utilizado en las balsas, porque aunque hay algunos dibujos e informes que las describen como cuadradas, muchos autores aluden a las velas «latinas» o triangulares (Edwards, 1960 y 1964).

Acercas del ancla utilizada en este tipo de embarcaciones tenemos un dato muy preciso y antiguo debido a Pedro Pizarro (1965, citado por Urteaga, 1978: 670):

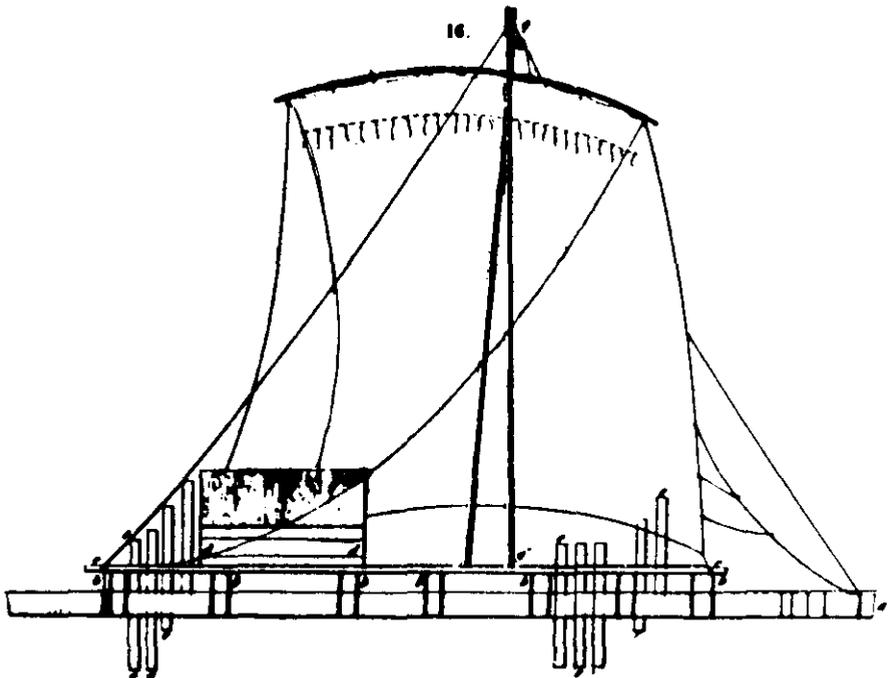


FIG. 5.—Esquema de las artes de navegar de la balsa dibujada por Juan y Ulloa en Guayaquil (Essais sur la construction navales des peuples extra-europeens, París, 1841-43).

«Pues estando así dormidos, a la media noche, los indios alzan la potala de la balsa, que así la llaman, una piedra que atada en una sogá, echan a la mar a manera de áncora.»

Lo más interesante de estas embarcaciones era el uso de las guaras, cuyas ventajas no descubrió Thor Heyerdahl sino después de haber hecho su famosa travesía en la *Kon Tiki*, hasta las islas de Polinesia. Sin embargo, Jorge Juan y Antonio de Ulloa las habían descrito con mucha precisión:

«Esta embarcación navega y bordea cuando tiene viento contrario, lo mismo que cualquiera de quilla y va tan segura en la dirección del rumbo que se le quiere dar, que discrepa muy poco de él, esto lo logra con distinto artificio que el del timón y se reduce a unos tablones de tres o cuatro varas de largo y media de ancho, que llaman *guares*, los cuales se acomodan verticalmente en la parte posterior o popa, y en la parte anterior o proa, entre los palos principales de ella, por cuyo medio y el de ahondar unos en el agua y sacar alguna cosa otros, consiguen que orse, arriba, vire a bordo, por delante o en redondo y se mantenga a la capa, según conviene a la faena para el intento. Invención que hasta entonces se había ignorado en las cultas naciones de Europa» (Juan-Ulloa, 1748. I: 264yss.; Lib. IV, cap. 9).

Balsas como las indicadas se mencionan para diversas zonas de la costa con independencia de la famosa balsa de Salango, de la que tratamos más adelante, se pueden citar otros varios ejemplos.

Por un documento de 1744 sabemos que los zambos de Esmeraldas, en río Verde, «en el tiempo de su gentilidad, cuando no se usaban canoas, subían dicho río en balsas a pelear con los indios de Niguas» (Rumazo, 1948, II: 102),

«...mandó hacer en el Embarcadero nuevo una balsa muy grande, y esforzada, y que contra el dictamen de las gentes del país embarcó en ella ciento y veinte quintales de frutos de ministros de Quito que remitió a Panamá, y que entregando la balsa cargada a cuatro zambos de Esmeraldas y dos indios de niguas, que se animaron y ofrecieron a conducirla, ordenó que baxaran en ella por facilitar con este exemplar los comercios y el ánimo de las gentes y que salió tan feliz esta prueba, que al día siguiente llegaron al Pueblo de Esmeraldas, asegurando que para baxar el río era más cómoda y segura la balsa que la canoa» (Rumazo, 1948. II: 101-102).

De la región de Manta, ya en época colonial, sabemos que los indios usaban de las balsas para sus «pesquerías» y también para «dar avío a los navios» (Anónimo, 1868: 291-92). Son más abundantes las referencias a balsas utilizadas por los indios de la isla de la Puná, donde Jerez (1985: 70-71) nos cuenta que el gobernador pasó a ella en dos navíos «y en balsas de maderos que los indios tienen, en los cuales pasaron los caballos». Gutiérrez de Santa Clara que, por su parte, dice que «de Paita a Puerto Viejo se usaban balsas de madera liviana y ca-

ñas con una vela latina» (Rostworowski, 1981: 105). Por último, habría que señalar que Anello Oliva (1985) «cuenta las aventuras de Quitumbe, hijo del cacique de Santa Elena (Ecuador) que en unas balsas llegó a Tumbes y más tarde siguió viaje al sur» (Rostworowski, 1981: 87).

Sin duda, la balsa más famosa de las conocidas históricamente fue la que avistó por primera vez Bartolomé Ruiz en su viaje de exploración antes del descubrimiento del imperio incaico. La descripción de Juan de Sámano (1985: 179-80) dice lo siguiente:

«Tomaron un navío en que venían hasta veinte hombres, en que se echaron al agua los once dellos y tomados los otros dexó en si el piloto tres dellos y los otros echolos asimismo en tierra para que se fuesen; estos tres que quedaron para lenguas hizoles muy buen tratamiento y trajolos consigo.

Este navio que digo tomó, tenia parecer de cavida de asta treinta toneles; era hecho por el plan e quilla de unas cañas tan gruesas como postes, ligadas con sogas de uno que dicen henequén, que es como cáñamo y los altos de otras cañas más delgadas ligadas con las dichas sogas a do venian sus personas y la mercaderia en henxauto; porque lo bajo se bañaba. Traia sus mástiles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navios y muy buena xarcia, del dicho enenquén, que digo que es como cáñamo, e unas potalas por anchar a manera de muela de barbero.

Traian muchas piezas de plata y de oro para el adorno de sus personas, para hacer rescate con aquella con quien iban a contratar, en que intervenían coronas y diádemas y cintos y puñetes y armaduras, como de piernas y petos y tenazuelas y cascabeles y sartas y marçcos de cuentas y rosecleres y espejos guarnecidos de la dicha plata y tazas y otras vasijas para beber. Traian muchas mantas de lana y de algodón y camisas y aljulas y alcaceres y alaremes y otras muchas ropas, todo lo más dello muy labrado de labores muy ricas, de colores de grana y carmesí y azul y amarillo y de todas otras colores, de diversas maneras y pescados y arboledas. Y traían unos pesos chiquitos de pesar oro como hechura de romana y otras muchas cosas. En algunas sartas de quantas venian algunas piedras pequeñas de esmeraldas y çaçadonias y otras piedras y pedazos de cristal y anime /o ambar/. Todo esto traian para rescatar por unas conchas de pescado, de que ellos hacen quantas coloradas como corales y blancas que traian casi el navio cargado dellas.»

Aunque la interpretación de Antonio de Herrera y otros muchos autores después es que esta balsa de traficantes procedía de Tumbes, hoy después del exhaustivo estudio de Adam Szaszdi (1978), sabemos que el encuentro primero, el de Bartolomé Ruiz, corresponde a 1526 y tal como lo describe Sámano la balsa procedía de Salango y fue avistada por Bartolomé Ruiz el día 1 de octubre de ese año, a la altura de Punta Galera. Ese encuentro no hay que confundirlo con el de otra balsa, ésta procedente de Tumbes que se encontró en 1528. La relación de Francisco Pizarro, que se refiere a esta segunda balsa, debió estar en manos de Antonio de Herrera y el cronista confundió los dos

hallazgos, atribuyendo a la primera la procedencia de la segunda (Szaszdi, 1978: 540). El mismo nombre de Punta Galera, según Szaszdi, correspondería al encuentro con la balsa de Salango por Bartolomé Ruiz en 1526.

En contra de lo que afirma Sámano, Antonio Herrera (1726: 249-50: Dec. III, lib. 8) considera que fueron hechos presos «dos muchachos y tres mujeres», en lugar de los tres *lenguas* que llevó consigo para que aprendiesen el castellano y sirviesen como intérpretes (Fernández de Oviedo, 1851: IV, 121) añade a la precisa descripción de Sámano que la balsa llevaba «su alcaçar e retretas e gobernalles» y el mismo, al referirse a lo que transportaba la embarcación, dice que «traian muchos cántaros negros e mucha ropa de diversos colores, de lana o camisas e ayubas e mantas de colores muy labradas» (Fernández de Oviedo, 1851: IV, 121), evidenciando sobre todo los *cántaros negros*, la procedencia de tales productos: sin duda, la región de Manta donde dominaba la cultura Huancavilca.

Este tipo de embarcación, la balsa, que, sin duda, era originaria de la costa ecuatoriana, desde la bahía de San Mateo a la isla de la Puná, se fue difundiendo hacia el Sur, de manera que durante la colonia parece que los pescadores de Quilcay ya la usaban en sus navegaciones hasta Valdivia y Guayaquil y por aquella época parece que era frecuente el tráfico comercial usando las famosas balsas, desde Paita a Guayaquil, «mientras los pescadores de Sechura trocaban su pesca en distintos puntos del litoral, distantes de su lugar de origen /y/ también los de Colán afirmaban ir con sus balsas de Paita a Guayaquil con el propósito de traer troncos de árboles para sus balsas» (Rostworowski, 1981: 87-88) y es famoso el hecho de que el señorío de Chíncha había alcanzado su prosperidad gracias a la actividad comercial desarrollada por los mercaderes que navegaban hacia el Norte hasta las costas de Manta y Puerto Viejo en busca del sagrado *mullu* (*spondylus pictorum*) (Rostworowski, 1970).

Si la navegación marítima era la finalidad para, sobre todo, las grandes balsas no hay que olvidar «que los indios utilizaban la densa red fluvial, formada por ríos y esteros, tanto para llevar sus productos al mercado como para pescar y trasladarse de un sitio a otro» (León, 1976: 287), por lo que debemos suponer que la zona del litoral, que hemos señalado, estaría densamente cubierta por este tipo de embarcaciones. Sin embargo, «la dificultad de obtener los troncos para la fabricación de estas balsas» obligó a los habitantes de los valles costeros del Perú a buscar otro material para sustituir a los troncos de *ochroma* (Rostworowski, 1981: 106): de ahí que el uso de totora u otro tipo de juncos se viniese a popularizar en ese sector de la costa. El padre José de Acosta alude a este tipo de embarcaciones cuando dice que:

«Hacen como unos manojos de juncia o espadañas secas bien atadas, que allá llaman balsas y llévanlas a cuestras hasta el mar, donde arrojándolas con presteza, suben en ellas, y así cabelleros entran la mar adentro, y bogando con unos canaletes de un lado y de otro se van una y dos leguas en alta mar a pescar... En llegando a tierra sacan su barco a cuestras y luego le deshacen y tienden por aquella playa las espadañas para que se enjuguen y sequen...» (Acosta, 1962: 117-118.III-15).

Aunque no se mencionan balsas de *Ochroma* para la subárea Norte es preciso notar que en el medio selvático que caracteriza a esta porción del litoral se produce en gran cantidad esta madera, y es probable que haya sido utilizada o bien para construir «balsas» y exportarlas, lo que sería una evidencia hipotética de la complementariedad de las dos subáreas Norte y Sur; o bien para hacer balsas de uso local pero limitado puesto que la densa red de esteros y «canales de marea» autorizaría una navegación «paralela» a la navegación marítima sin obligar a salir al mar abierto. Esto explicaría que se utilizase más frecuentemente el segundo tipo de embarcación: la canoa monoxila.

También pudo servir la madera de balsa (*ochroma*) para equipar las canoas monoxilas de flotadores laterales (atados fuera del casco, de cada lado). Tal como se hace actualmente. Este sistema tiene dos papeles: procura dar mayor estabilidad a las canoas que no zozobran tan fácilmente cuando tienen estos flotadores; además permite llevar una carga más pesada, puesto que los flotadores mantienen la canoa flotando cuando se la sobrecarga de peso. Para ciertas esencias de madera: una canoa llena de agua se hunde y a veces no flota por sí sola sin flotadores, lo que hace estas embarcaciones poco seguras y hasta peligrosas cuando hay que salir a mar abierto.

CANOAS

En la zona septentrional de la costa del Ecuador la embarcación dominante parece haber sido la canoa, aunque su uso no se haya limitado a esa zona y aunque las balsas hallan llegado con frecuencia a esa zona. Lo cierto es que al menos desde la región de Tumaco hacia al Sur hasta la bahía de San Mateo, la *canoa* parece ser casi el único tipo de embarcación usado en época precolombina.

Las descripciones más antiguas de canoas en la mencionada costa corresponde al viaje de Bartolomé Ruiz. La narración de Sámano (1985: 180-81) dice lo siguiente:

«... y fuéronse por la costa adelante a dar en otro pueblo que estaba cuatro leguas de allí, muy grande que se dice tacamez /.../ Salieron a los dichos navios catorce canoas grandes con muchos indios, dos armados de oro y de plata y traían en una canoa (o en estandarte y encima de un bulto) de un mucho /o mochuelo/ de oro, y dieron una vuelta a los navios para avisarlos, en manera que

no les pudiesen enojar e así dieron vuelta hacia el su pueblo; y los navios no les pudieron tomar, porque se metieron en los bajos junto a la tierra...»

Aunque la descripción es algo confusa parece ser bastante claro el hecho de que los habitantes de Atacames usaban como embarcaciones de guerra las canoas, que eran muchas —en proporción con el número de hombres de guerra que se mencionan en otro lugar que les salieron a recibir en tierra— y que eran de una notable maniobrabilidad hasta el punto de que desaparecieron «en los bajos junto a la tierra», expresión que interpretamos en el sentido de que se ocultaron en el propio Atacames que, como es bien sabido, ofrece en su desembocadura un meandro que rodea al pueblo actual que serviría para ocultar a las canoas en cuestión.

Diego de Trujillo (1985: 192) refiriéndose a los indios de la bahía de San Mateo o río Esmeraldas dice que «vieron muchos indios por el río abajo en canoas, a reconocernos». Fernández de Oviedo (1851: III parte, libro 5, cap. 3) parece confundir balsas y canoas y mezcla datos que corresponden a diferentes lugares y momentos al decir que «vinieron diez e ocho canoas grandes e las más dellas mayores que no las habían visto cristianos en aquellas partes (...) e venian a la vela y al remo e llenas de gente con armaduras de oro e de plata, en su cuerpo e brazos e cabezas; y en aquel edificio que traian en las popas de las canoas, puestas muchas piezas de oro».

Refiriéndose a los indígenas de Puerto Viejo Zárate (1944: 465) dice que «navegan la mar en canoas falcadas, que son cavadas en troncos de árboles y con balsas». Estas canoas eran de diferentes tamaños según dice Jijón y Caamaño (1941, II: 93): «Las canoas más grandes de la costa ecuatoriana son las que en Esmeraldas llaman *imbaburas*.

En general las canoas han debido ser utilizadas para la navegación en los ríos o en la orilla del mar. Sabemos que Cabello Balboa «tomó su canoa y subió aguas arriba unas dos leguas. Las orillas del río estaban desiertas /.../ tan solo unas cuantas *balsas* despedazadas se descubrían entre unos manglares» (González, 1970, II: 492).

De diferentes documentos del siglo XVII tenemos datos que se refieren, por ejemplo, al río Santiago en 1620 (Rumazo, 1949, IV: 232) o al río Mira, «que es capas para canoas grandes, chatas, lanchas y balsas» (Rumazo, 1948, I: 52). De los indios *niguas* se sabía que traficaban desde la antigüedad por los ríos Blanco, Coane y Silache «en canoas que tienen» (Rumazo, 1948, I: 240).

En 1744, cuando se comienza a conocer con algún mayor detalle la región de los Capayas, Malabas y Barbacoas se conoce que

«... desde el río Santiago hasta las costas del Chocó, puede caminar una canoa entre los árboles por agua mansa, pasando de un río a otro río y saliendo solo al mar en una y otra parte para hacer cortas travesías, conveniencia muy

ventajosa para los Avisos, socorros y recíproco comercio entre aquellas Provincias» (Rumazo, 1948, II: 125-126).

En el río Verde, entre el Santiago y el Esmeraldas, las *canoas* eran «las embarcaciones más ligeras que se han inventado, sirven solo para el trajin de dicho Río; la mayor es de veinte y dos varas de largo, vara y medio de ancho y una de alto, aunque las usan menores» (Rumazo, 1948, II: 101). La equivalencia al sistema métrico decimal es el de embarcaciones de 18,37 m. de longitud por 1,25 m. de anchura y 0,83 metros de altura. Para el manejo de estas canoas el mismo documento indica que no será «con otras gentes que con los Zambos de Esmeraldas, por ser éstos los únicos que conocen los pasos donde se deben hacer las travesías y donde hay o no profundidad, porque tienen conocido, experimentado y medido a palmos el Río» (Rumazo, 1948, II: 102).

En el mismo documento de 1744 se hace alusión a la fabricación de canoas por parte de los indios de la región del río Daule, los cuales «hacen comercio de ellas con la jurisdicción de aquella provincia» (Rumazo, 1948, II: 129), mientras en otro documento de 1787 se hace referencia a que en el camino a Esmeraldas se fabrican otras embarcaciones algo mayores que piraguas que pueden manejarse con poca marinería (Rumazo, 1949, III: 242).

LAS EVIDENCIAS ARQUEOLÓGICAS

Después de examinar la rica información que nos proporciona la etnohistoria para el momento en que se produce el contacto de los españoles con los habitantes de estas tierras ccuatoriales, cabe preguntarse qué grado de conocimiento acerca de estos temas hubiésemos llegado a alcanzar si nuestra única fuente informativa fuera la arqueología y, como vemos más adelante, los datos aparecen por comparación, pobres y fragmentarios. No obstante, será la arqueología la que nos permitirá profundizar en el tiempo más allá del citado contacto y determinar desde cuándo hay evidencias de navegación en la zona y cuáles pudieron ser sus características y motivaciones.

Para su presentación, vamos a dividir las evidencias arqueológicas en dos tipos: directas e indirectas y en cada caso haremos referencia al período o fase cultural en que éstas se manifiestan.

Evidencias directas: Lamentablemente, esta clase de evidencias no es muy frecuente. El clima y los materiales de construcción no nos permiten pensar en afortunados hallazgos, como sucedió en el conocido caso de los barcos vikingos y, por otro lado, son todavía muy escasos los reconocimientos y excavaciones en la zona. Tenemos, sin embargo, representaciones en cerámica de canoas y remeros.



FIG. 6.—Fragmento de una representación en cerámica de una canoa monóxila. E-92B: Atacames.

En el registro arqueológico de Atacames figura el fragmento de canoa monóxila que aparece en la figura 6 y que aún conserva restos de pintura roja en el exterior. En la figura 7 están representados unos remeros con canaleta, sentados con las piernas estiradas, pertenecientes al área de La Tolita: «Son figurillas macizas, modeladas a mano y de factura algo más tosca que el estilo en general /estilo Tumaco-Tolita/. Son personajes masculinos, carecen de atuendo, pero llevan alrededor de la cabeza una especie de banda realizada con la técnica del pastillaje. Se encuentran sentados con las piernas estiradas hacia delante, sujetando con cada mano una especie de palo en actitud de remar» (Sánchez, 1980: 45).

En las colecciones del Museo del Banco Central aún hay otra pieza no mencionada por la autora antes citada que resulta del mayor interés para el tema que discutimos aquí. Se trata de una pieza procedente de La Tolita (LT: 63.16.69) que representa una canoa fragmentada aproximadamente por la mitad y que mide 9 cm. de longitud por 4,2 de anchura y en cuyo interior se aprecia una figurita sentada, sin cabeza ni brazos, pero con los muñones de éstos en actitud de remar, y que en la parte central de la embarcación, junto a la fractura ofrece una especie de vasija u hogar, lo que concuerda con hábitos que han llegado hasta nosotros. En el Museo del Hombre hay otra pieza procedente de La Tolita (Harcourt, 1942, lám. XLVII-3) que representa la mitad de una canoa con remero que mueve un canaleta. Finalmente, Jijón y Caamaño (1952: 297, fig. 343) publicó otra pieza procedente igualmente de La Tolita en la que se representa una canoa con flotadores y un toldo para pasajeros o carga.

Además de las representaciones cerámicas hay otra clase de material que nos proporciona una evidencia directa de los conocimientos náuticos de los habitantes de la zona: los restos alimenticios.

En el análisis cuantitativo de los restos de alimentación que aparecían en los basureros del yacimiento de Atacames más del 80 por 100 de dichos restos resultaron ser huesos de peces de diferentes especies, siendo muy frecuentes los de peces que viven en aguas profundas, alejadas de la costa, y que necesitan una canoa o balsa para su captura (Guinea, 1984: 121).

También se encontró en las excavaciones de Atacames gran cantidad de objetos líticos relacionados con las artes de pesca, pesas de red preferentemente, pero como la operación pudo realizarse a mano desde la orilla o bien en el estuario del río, preferimos no presentarlo como una prueba directa.

Evidencias indirectas: En este apartado los datos son más abundantes. Incluimos en él la existencia de unos contactos culturales evidentes y rápidos, que implican un medio eficaz de difusión, así como todo aquello que nos lleve a comprobar la realidad de un activo comercio, que dadas las características climáticas de la zona y la lejanía de las áreas con las que se produce el intercambio es de suponer que se realizaría por vía marítima y fluvial.

Empezando por la más alejada, Rivera (1984: 26-27), recogiendo las impresiones de muchos otros autores, nos dice que «existen razones poderosas para pensar que hubo un intercambio regular de ideas y productos durante varios siglos entre Mesoamérica y el Ecuador» y cita un total de seis rasgos mesoamericanos que se encuentran entre los ríos Santiago y Esmeraldas: incensarios con tres protuberancias, figuritas atadas a la cama, figuritas con una cabeza humana saliendo de las fauces de un animal, motivos simbólicos semejantes en sellos o pintaderas, estilización de la cabeza de la serpiente y representaciones de templos con basamentos piramidales. Si esto es así, hay que pensar que la vía más probable para este intercambio fue el mar y que la navegación debió efectuarse aprovechando las corrientes y, por lo tanto, sugiere su posible realización en balsas.

Tenemos amplias referencias etnohistóricas acerca de estas balsas, sus características y los productos que transportaban, para las zonas situadas más al Sur, en los años próximos a la llegada de los españoles,

FIG. 7.—Evidencias arqueológicas: a) Hacha ceremonial tipo Bahía. b) Remeros. Estilo Tumaco-Tolita. c) Mascarón Manteño. E-12: Tiaone. d) Cabeza de figurita cerámica estilo Tumaco-Tolita. E-75: Atacames. e) Figurita cerámica estilo Tiaone. E-13: *La Propicia*. f) *Glycymerys gigantea*. E-6: *Chévele*. g) *Luscas de obsidiana*. E-8: *Chévele*.



b



c



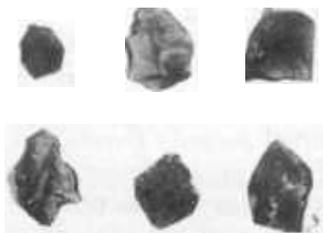
d



e



f



pero no sólo en éste sino en todos los períodos se advierte la influencia de las culturas que se están desarrollando durante las mismas fechas en la zona central de Manabí, lo que lleva a suponer una mayor antigüedad para estos contactos culturales.

La colección cerámica de Chévele (Guinea, 1985), localizada dentro del Proyecto Esmeraldas, tiene una gran semejanza con el Formativo de Manabí tal y como lo describe Bischof (1975) para las fases Engoroy 4 y 6 (450-50 a. C.). El Palmar raspado de las fases citadas y el Valdivieso Raspado de Chévele son idénticos en tecnología, formas y decoración, sugiriendo inevitablemente una relación directa durante estas fases entre Manabí y las costas de Esmeraldas.

Durante el período de Desarrollo Regional hay ciertos tipos de decoración, como son los bordes ondulados, las molduras, los bordes con incisiones unguulares o digitales, los dibujos en negro de líneas finas y puntos combinadas con fajas rojas y más anchas sobre fondo amarillo crema y las patas cónicas, que nos señalan una conexión entre las cerámicas de la cultura Bahía y las procedentes de las excavaciones esmeraldeñas.

En el último período, el de Integración, además de las referencias etnohistóricas tenemos las mismas influencias estilísticas en los motivos cerámicos, especialmente con el popular «mascarón manteño» (figura 7).

Emilio Estrada, gran conocedor de las cerámicas manabitas y ecuatorianas en general, cita en sus publicaciones para todos los períodos un buen número de tipos cerámicos sureños relacionados con los de Esmeraldas: Chorrera Estampado en Ziz-Zag, Bahía Calado, Bahía Rojo sobre Amarillo Rojizo, Bahía Tricolor, Bahía Rojo y Negro (Estrada, 1962: 30-41), Manteño Modelado, Manteño Rojo Lavado, Manteño Grabado sobre Rojo Pulido, Coaque Rojo Pintado, Jama Rojo Pulido, Jama Negativo y Coaque Punteado en Zonas (Estrada, 1957: 40-99).

Las relaciones, no ya con el exterior, sino entre las dos subáreas en que hemos dividido operativamente el área ecuatorial septentrional: subárea Sur, en la que la Misión Arqueológica Española desarrolló el Proyecto Esmeraldas, y la subárea Norte, en la que se llevaron a cabo por parte de la Misión Arqueológica Francesa los Proyectos de Tumaco y La Tolita es tema de un plan de trabajo conjunto a largo plazo y, por tanto, no se dispone de resultados definitivos, aunque todos los trabajos preliminares apuntan a que éstos serán positivos.

En el período Formativo, el material «chorredoire» de «La Cantera» en Esmeraldas (López-Caillavet, 1979) muestra un acusado paralelismo con el perteneciente a la fase Inguapi de Tumaco (Bouchard, 1984) y ambos a su vez parecen coincidir en bastantes rasgos con el Pre-Tolita del yacimiento de La Tolita.

El Tolita clásico, ya en el período posterior, es el estilo cerámico que muestra más empuje en la zona y sus definidas características, especialmente las figuritas, permiten identificarlo tanto en Tumaco como en Esmeraldas. El estilo Tiaone, descrito por Sánchez (1980: 53-63), predomina en la subárea Sur durante este período y todas las figuras parecen ser imitaciones locales del estilo Tumaco-Tolita, pero con ciertas peculiaridades y, por tanto, no están evidenciando comercio sino contacto cultural.

En el período de Integración se hace más difícil rastrear este contacto, evidentemente por falta de trabajos arqueológicos adecuados, pero de momento ya hay un rasgo cultural destacable que unifica la zona, como es la costumbre de localizar las viviendas sobre montículos artificiales o «tolas».

En otro orden de cosas y con el fin de utilizar la existencia de un comercio o intercambio entre nuestra área y el exterior, y aún dentro de ella misma, como prueba indirecta de una navegación precolombina, vamos a fijar nuestra atención, por un lado, en las materias primas procedentes de lugares externos al área y, por otro, en los objetos manufacturados, igualmente, en el exterior.

El caso de la obsidiana es quizá el más claro, ya que es fácil determinar que su lugar de procedencia tuvo que ser inexcusablemente la sierra volcánica. En todos los yacimientos del área pertenecientes al período Formativo se ha encontrado obsidiana, alguna vez trabajada, pero con mayor frecuencia sólo lascas, si bien hay que destacar que en los sitios formativos de las proximidades del río Esmeraldas —Chévele y La Cantera como más representativos—, la cantidad de ésta que aparece mezclada con los fragmentos cerámicos es muchísimo mayor que en el caso de Tumaco o La Tolita. La muestra E-8 «Valdivieso» del Chévele, con poco más de mil fragmentos cerámicos, dio sesenta lascas de obsidiana y en «La Cantera», en la que se han recogido unos dos mil fragmentos, hay cerca de trescientas. El hecho de que aparezcan las lascas en grupos y sin retocar, en la mayoría de los casos, da pie a pensar que formarían parte de ralladores, posiblemente para yuca, de los cuales ha desaparecido la matriz de madera en que estarían incrustadas.

Que el lugar de procedencia de esta obsidiana era la sierra, ya hemos dicho que parece quedar fuera de toda duda, ahora habría que tratar de determinar cuál fue la vía por la que dicha materia prima llegó a Esmeraldas. Se plantean dos hipótesis: la obsidiana llegó al área directamente de la sierra por vía fluvial, o bien la obsidiana vino por vía marítima a través de un centro redistribuidor.

Los últimos trabajos de reconocimiento en la zona del Pichincha Occidental hacen que se vislumbre para la obsidiana una ruta Mullumica-Cotocollao-Tulipe-Costa de Esmeraldas, «aunque todavía no existe evidencia sólida que la apoye. Hubo control o monopolio del inter-

cambio por parte de ciertos grupos precolombinos» (Salazar, 1985). Tulipe se encuentra en las proximidades del río Alambi, cerca de su confluencia con el Guayllabamba. También en el Alambi pero un poco más arriba se encuentra el yacimiento OP Qu No-11 «Santa Rosa» y entre el Saloya y el Virginia, que van al Blanco, se encuentra OP Qu CHI-6 «Los Cedros Bajo», las colecciones cerámicas de ambos contienen botellas de asa estribo que las hacen contemporáneas de Cotocollao en la sierra y Machalilla en la costa. Finalmente, el sitio OP Qu PM-4 «Anchoas» representa hasta el momento el extremo occidental de la fase Cotocollao, a sólo 30 km. de la provincia de Esmeraldas y se localiza cerca del río Canoy, que también fluye hacia el Blanco (Lippi, 1985).

Tenemos entonces dos posibles rutas en cabecera, una por el Guayllabamba y otra por el Blanco, las cuales se juntarían en el Esmeraldas y a través de éste desembocarían en la costa. Si unimos a este hecho el ya citado de la mayor abundancia de obsidiana en los yacimientos próximos a ambas márgenes del río Esmeraldas, podemos señalar cómo la hipótesis más probable es la que la obsidiana llegara directamente de la sierra a esta zona y ésta, a su vez, funcionara como centro redistribuidor para los lugares más al Norte, presumiblemente por vía marítima.

Estas rutas con la sierra que parecen muy activas durante el Formativo disminuyen en intensidad en el período de Desarrollo Regional, para desaparecer durante el de Integración.

Paralelo al comercio de obsidiana debió de realizarse el del cobre, ya que se han encontrado objetos de este metal en la costa, pero los datos actuales son muy insuficientes.

Existen también en el área una serie de objetos que presentan unas características diferenciales que sugieren que han sido manufacturados fuera de ella y, por tanto, llegados por intercambio. No obstante, no son muchos y, por otro lado, la citada uniformidad de estilos cerámicos, resultado del contacto cultural, hace muy difícil su segura identificación. En el caso de este último material hemos tenido que recurrir a métodos más sofisticados, como es el de la Difracción de Rayos X, con el fin de establecer cuáles son los componentes mineralógicos de las cerámicas, de tal manera que se pudiera determinar si las vasijas habían sido fabricadas con las arcillas del lugar o no¹.

Como ejemplo de objetos no cerámicos podemos citar un hacha ceremonial (fig. 7) presumiblemente utilizada como campana, encontrada en el río Tiaone y que es idéntica a una publicada por Estrada (1962: Fig. 98) como típica de la cultura Bahía. Este hacha pudiera ser un objeto comercial, ya que aparte de su diferente técnica de fabri-

¹ El análisis por Difracción de rayos X y Microscopía Electrónica se llevó a cabo bajo la dirección del doctor Jesús Galván en el Instituto de Edafología y Biología Vegetal del CSIC, Madrid.

cación, la piedra en la que está realizada no es frecuente en el área de Esmeraldas. Todas las hachas de oreja que se han encontrado en los distintos yacimientos son de materiales mucho más duros.

En el caso de las conchas hay once especies que aparecen en las muestras del yacimiento de Atacames y que hasta el momento no han sido localizadas en aguas ecuatorianas (Guinea, 1984: 104). Como no existen impedimentos biológicos para que dichas especies hubieran habitado estas costas en el pasado y su frecuencia de aparición es abundante pensamos que quizá esto es lo que haya ocurrido con la excepción de *Glycymeris gigantea*, muy infrecuente y que aparece siempre trabajada. Los dos mejores ejemplares los tenemos en el Chévele en un contexto de Formativo Tardío (fig. 7). El límite Sur de aparición de esta especie es el México meridional y probablemente más que directamente llegó a través de una red comercial general.

Con respecto a la Difracción de Rayos X, ya en otro lugar (Guinea-Galván, 1979) hicimos una presentación del método de trabajo y de las consideraciones que nos llevaban a dictaminar la presencia de un comercio en función de las discrepancias de los componentes mineralógicos de determinadas cerámicas con los característicos de la zona en la que éstas fueron halladas y no es éste el momento de insistir en ello; sólo haremos una breve referencia a los resultados, ampliándolos con nuevas aportaciones.

Los componentes mineralógicos de las cerámicas de las proximidades del río Esmeraldas se establecieron mediante el análisis de unas 150 muestras y resultaron ser Cuarzo, Feldespatos y Hornblendas, variando las proporciones que guardaban entre sí los tres componentes en cada yacimiento. Observando cuándo un fragmento o vasija cerámica tenía una composición mineralógica discrepante de la del resto de las muestras de su yacimiento y, a su vez, concordante con las de otro de los de la zona, se pudo deducir un activo comercio entre los distintos yacimientos. En algunos casos las muestras no tenían en su composición los minerales propios de la zona y, por tanto, tendrían una procedencia exterior a ésta.

En un primer momento, durante los periodos Formativo Tardío y Desarrollo Regional, el intercambio se efectuaba entre los sitios del interior y los costeros, mientras que para el periodo de Integración se obtuvo una red que relacionaba los sitios costeros entre sí y a algunos de ellos con un lugar más al Sur fuera del área en estudio (fig. 8). De forma general, además de un comercio interno, se evidenció una relación con una zona más al Norte y otra más al Sur, en función del contenido o no de hornblendas en la muestra.

Posteriormente, se realizaron análisis de unas muestras cerámicas pertenecientes a excavaciones en otros lugares costeros ecuatorianos (San Pablo, Buenavista, Loma Alta, Bahía, Manta y La Tolita). El re-

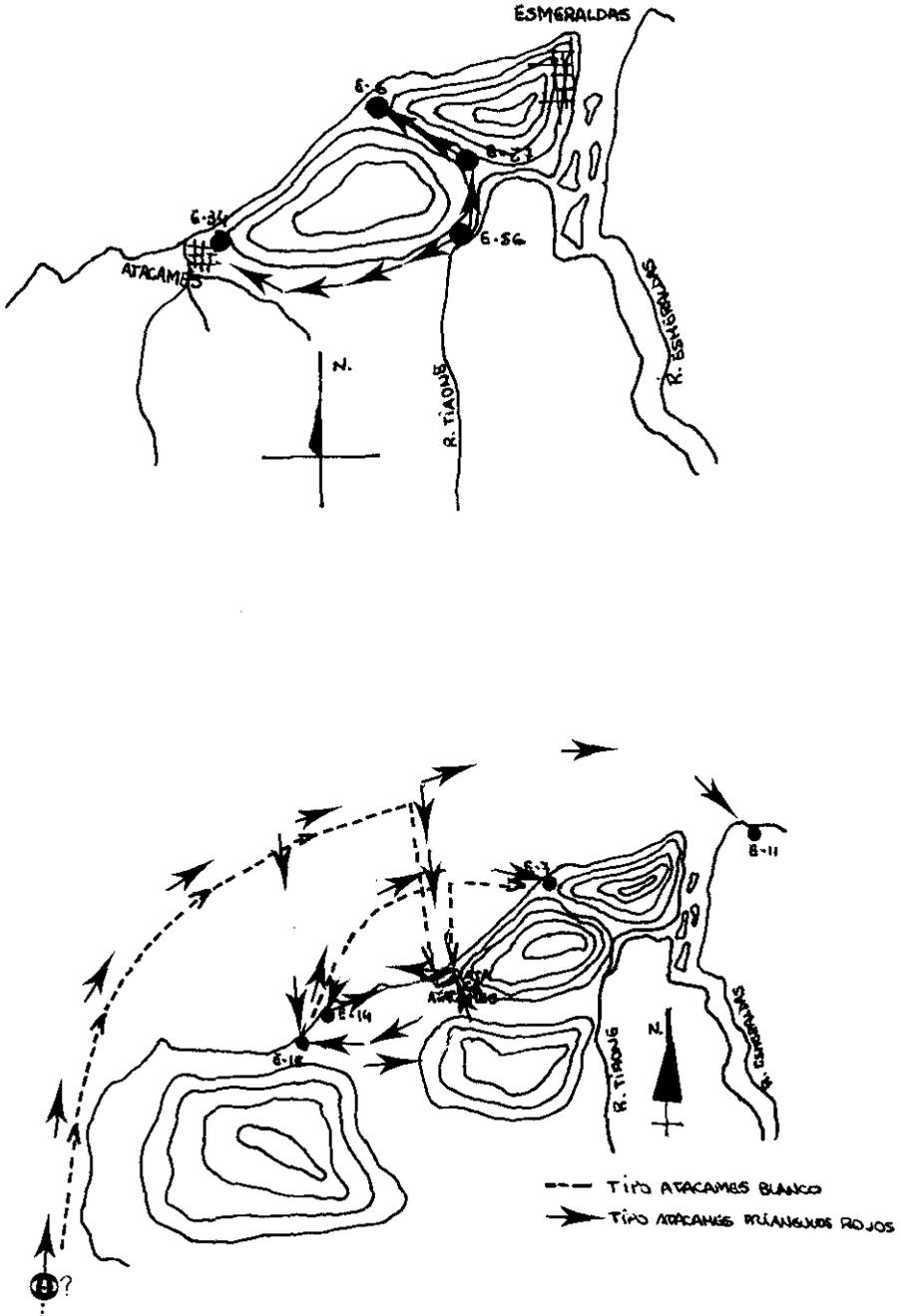


FIG. 8.—Esquema que muestra las diferentes líneas de intercambio establecidas mediante Difracción de Rayos X de las cerámicas arqueológicas.

sultado de estos análisis fue que siete muestras del área de Esmeraldas, en cuya composición mineralógica no figuraba la Hornblenda y a las que por esta razón se las había supuesto procedentes de Sur, tenían unos componentes minerales y en una proporción idéntica a dos de las muestras provenientes de Manta (cuadro 1).

Por otro lado, una de las muestras de un sitio localizado en el interior de nuestra área (La Propicia) se mostraba exterior a ésta debido a su gran cantidad de hornblendas, teniéndose conocimiento del

CUADRO 1

Area	Yacimiento	Muestra	Composición (%)		
			Q.	F.	H.
Esmeraldas zona costera	E-54	2	46,5	44,2	9,3
	E-15	4	45,2	45,2	9,4
Esmeraldas de procedencia exterior	E-54	1A	59,8	40,2	—
	E-14	2	59,8	40,2	—
	E-31	1	59,8	40,2	—
	E-36	2A	58,5	41,5	—
Manteña	Manta	4	60,9	39,1	—
Esmeraldas de procedencia exterior	E-15	2	67,6	32,4	—
	E-74	2B	65,3	34,6	—
	E-47	1B	66,7	33,3	—
Manteña	Manta	2	64,9	35,1	—
Esmeraldas zona interior	E-10	1P	43,4	43,4	13,0
	E-56	2	43,6	43,6	12,6
Esmeraldas de procedencia exterior	E-13c	1P	28,8	39,5	31,6
Río Santiago	La Tolita	2	29,5	47,6	22,8

Nota.—En este cuadro se muestra la composición mineral característica de las cerámicas de la sub-área sur de Esmeraldas en su zona interior y costera, contrastándola con la de aquellas cerámicas que aparecidas en ambas zonas debieron de llegar del exterior. En función de la similitud de los componentes minerales y su proporción se propone como lugar de origen para estas últimas Manta, La Tolita o lugares muy próximos.

alto contenido de este mineral en las cerámicas de Tumaco (Cubillos, 1955: 49-50). Las muestras procedentes de La Tolita también dieron en su composición gran cantidad de hornblendas y en concreto la citada muestra de «La Propicia» podría provenir de La Tolita o de una zona próxima (cuadro 1).

En resumen, creemos tener suficientes datos arqueológicos como para permitirnos hablar de un comercio o intercambio de diversos productos en el área bajo estudio desde período Formativo Tardío (500 antes de Cristo —50 d. C.). Durante este período pudo estar funcionando muy activamente una red fluvial que comunicaba la sierra con la desembocadura del Esmeraldas y a partir de aquí se redistribuía por vía marítima el producto objeto del intercambio —obsidiana fundamentalmente—, pero hay que pensar que a ésta la acompañaría otra serie de productos que no han dejado huella visible. A la vez se producían otro tipo de relaciones por mar, que abarcaban toda la costa de Esmeraldas, y cuyo flujo principal parece que vendría de Manabí. El período de Desarrollo Regional continúa esta tónica, pero la relación con la sierra parece menos intensa y la influencia de las localidades costeras, situadas más al Norte (La Tolita), se percibe con mayor fuerza. Por su parte, el período de Integración (900-1530 d. C.) supone una ruptura con el mundo serrano y una mayor *integración* en la red marítima que desde las lejanas costas del Perú, a través de la Península de Santa Elena y Manta, cubre las costas del Pacífico Sur.

LA NAVEGACIÓN TRADICIONAL EN LA ACTUALIDAD

Independientemente de las informaciones etnohistóricas y de las evidencias o deducciones hechas a partir de las de tipo arqueológico, en relación con navegación o comunicación entre puntos diversos de la costa ecuatorial septentrional, los sistemas de navegación precolombina se han transformado en una verdadera tradición que llega hasta nuestros días y proporciona así una nueva y complementaria información sobre el tema.

En este sentido hay que mencionar, en primer lugar, las embarcaciones, análogas a las balsas hechas con madera de *Ochroma lagopus*, realizadas actualmente con varios palos de guadua (o «Caña gorda») (*Guadua latifolia*). Este último tipo se ha visto en la ensenada de Tumaco, donde en una oportunidad se vio tres embarcaciones hechas de varios palos de guadua unidos para formar una amplia plataforma flotante, sobre la cual los navegantes habían construido un estructura cubierta de hojas (de palma ?) a manera de habitación precaria para dormir y abrigarse de las intemperies. Aparentemente la propulsión se hacía con canaletes y/o con grandes pértigas que se clavan en el



FIG. 9.—Pequeña balsa utilizada actualmente en los ríos por la población negra de Esmeraldas. (Tomado de Cuadernos Afro-ecuatorianos, núm. 2.)

fondo (en aguas de poca profundidad) para mover la embarcación. Sin embargo, no hay ningún obstáculo teórico en adaptar «guaras» y más-til con vela a tamaña estructura. Una de las ventajas sobre las balsas de *Ochroma* sería que los palos de guadua contienen su propia reserva de flotación (el aire contenido en los compartimentos entre los nudos).

Es preciso observar que, sin embargo, no se pudo saber si estas embarcaciones navegan en mar abierto, o solamente en aguas poco profundas (ensenadas y estuarios de los ríos). Además, es posible que hayan sido construidos provisionalmente logrando así bajar a Tumaco con una buena cantidad de guaduas que se vendieron luego por unidades o lotes, así como los otros productos traídos en las embarcaciones, regresando los ocupantes en canoa a sus zonas de habitación. Fue una observación única durante cuatro temporadas de estudio en el área de Tumaco, que no se volvió a repetir, en otra zona, y no se pudo conseguir más información sobre estas embarcaciones. Sin embargo, en varias oportunidades se vieron «trenes» flotantes de palos (varias esencias y guaduas), que se traían desde las zonas de explotación forestal a los aserraderos de Tumaco y que no tenían nada que ver con estas balsas de guadua, debidamente concebidas y realizadas como una verdadera embarcación duradera, aunque tal vez no lo fuesen en realidad. También puede tratarse de un tipo de embarcación de origen no americano, introducido en el área por la población negra, la cual ha reemplazado casi en su totalidad a la población indígena que moraba en esta zona hasta la conquista y luego se retiró hacia el *pie del monte*.

Volviendo a las características de las embarcaciones del tipo «Balsas» se puede hacer las siguientes observaciones en torno a sus cualidades y defectos intrínsecos.

— Son embarcaciones prácticamente insumergibles, por el mismo material de la *Ochroma lagopus*, que constituye la plataforma flotante.

— Además, por la forma específica se limita al máximo el riesgo de zozobrar, siendo el mayor peligro el de que se puedan romper las cuerdas que mantienen unidos los palos que forman la balsa. Sin embargo, es de suponer que, en caso de ocurrir este accidente, y no poder reparar la avería, es poco probable que sea total el naufragio y, de una manera u otra, los navegantes podrían salvarse, si lograsen agarrarse a los restos de la plataforma.

— Según el tamaño de la plataforma de palos (5-7 ó más palos, hasta 11), estas embarcaciones podían transportar una carga mucho más importante que las canoas y, por otra parte, la ausencia de una verdadera quilla les permitía acercarse a las costas e inclusive en la desembocadura de los ríos donde se cargaban y descargaban (es probable que desde estos fondeaderos las cargas comerciales se distribuyesen luego hacia los pequeños asentamientos del interior, o sea la zona

inaccesible a las balsas, por vía acuática en canoa, o bien por vía terrestre por lo menos en el área seca del litoral ecuatorial septentrional, es decir, las subáreas sur y central.

Por último, son embarcaciones fáciles de construir, que implican una mínima tecnología de carpintería naval, en relación con la construcción de cascos de barcos de madera.

En cambio, estas balsas en relación con los otros tipos de embarcaciones carecen de algunas prioridades:

— La necesidad de sobreelevar la carga para evitar que se moje con las olas crea unas estructuras que, con viento fuerte en proa, frenan la balsa, impulsada con remos («canaletes»), y pueden hasta aniquilar el esfuerzo de los remeros si se pretende navegar a la vez contra viento y corrientes fuertes.

— La madera de la *Ochroma Lagopus* tiene dos características que se pueden considerar como defectos: esta madera se empapa mucho del agua sobre la que navega la balsa con la consecuencia de hundirse más en el mar la embarcación, y de aumentar notablemente el peso de la misma, lo que requiere de una fuerza mayor para impulsarla, sea a vela o a remo, cuando la balsa se encuentra casi saturada de agua. Este defecto puede teóricamente ser combatido con breas y pinturas sobre los palos, pero no hay testimonio de esto para la época precolombina.

— Las balsas no tienen quilla, que impide la deriva cuando se navega con viento lateral o de proa. Las tablas hundidas por los lados de las balsas («guaruas»), no parecen, a pesar de su existencia, haber permitido una navegación con vientos contrarios (o sea, de proa) porque estaba también dificultada por el tipo de vela cuadrada que parece haber sido la más común (fig. 5). Se conocía también velas «latinas», o sea triangulares en este tipo de embarcación, con uno o dos mástiles (fig. 2) que tienen mejores características para navegar con vientos laterales o contrarios. A pesar de esto (y de la descripción Jorge Juan y Antonio Ulloa, quien asevera que las balsas navegaban con viento contrario), pensamos que no era con buen rendimiento, a causa de la falta de una proa con forma de roda, su importante ancho, y velas poco adecuadas para aprovechar vientos de proa y navegar en zigzag contra el viento.

En todo caso, tenía que ser una navegación muy lenta, reservada a oportunidades excepcionales cuando la navegación en balsas con vientos de popa no presentaba otros problemas que mantener la balsa en la ruta escogida.

En la actualidad, la embarcación que se usa más frecuentemente en el área ecuatorial septentrional es la canoa monoxila. De éstas hay varios tipos y tamaños, pero en cualquier caso hay que considerar aparte las canoas alzadas y ampliadas por medio de tablas longitudinales

que se han fabricado, según creemos en época reciente para fabricar «lanchas» con motor fuera borda.

Las verdaderas canoas monoxilas alcanzan ahora un largo escasamente superior a los 10 metros, y son pocas las de menos de cinco metros. Actualmente, son de proa y popa muy similar, estrecha pero redondeada, y las canoas que tienen una roda en la proa (o sea un perfil en V) son escasas y parecen exclusivas de los Cayapas y otros pueblos no morenos (indígenas). Son siempre abiertas y nunca se las cubre, ni siquiera parcialmente, con tablas formando un puente como la embarcación de tipo «Kayak». La propulsión se hace con canaleta sencillo, o con dos remeros (en este caso uno en popa y otro en proa). Algunas tienen un mástil desarmable y una vela latina que se utiliza cuando hay viento favorable (empujante, de popa o lateral). Se dirigen, en este caso, con canaleta.

En el Santiago, y en otros ríos de la subárea Norte, en algunos casos hemos visto unas embarcaciones provisionales hechas con dos canoas unidas con palos transversales que forman una especie de puente-plataforma. Es una forma actual de cargar las maderas desde los aserraderos y se podría considerar que son «prototipos» de embarcación de tipo «catamaran». Sin embargo, nunca hemos visto estas embarcaciones usadas con fines de mejorar la estabilidad o para hacer una verdadera embarcación de dos cascos permanentemente unidos. Tampoco hay evidencia de que se intentase alguna vez colocar una vela en estos «catamaranes» improvisados. En las descripciones de los cronistas no se conoce mención de esta práctica. Parece que los conceptos de la embarcación de dos cascos, tipo catamaran, o de un casco principal con dos flotadores separados del casco (tipo «trimaran»), o que embarcaciones como los «Praos» de las islas de Polinesia, nunca existieron en el litoral ecuatorial americano precolombino. Es preciso también notar que por la ausencia de quilla y de guara, estas embarcaciones derivan mucho cuando se usa propulsión a vela con la sola ayuda del canaleta que sirve de azafrán y guara a la vez, especialmente si el viento no viene directamente de popa. Por tanto, las canoas no tienen prácticamente ninguna posibilidad de ir a vela contra el viento o navegar con vientos fuertes (es, hoy, una regla casi general de no salir cuando hay demasiado viento y que el mar se nota «picado»).

Aparte del canaleta, a veces de un mástil y vela desarmable, y de un recipiente para «achicar» el agua que pueda entrar en la canoa por las olas, la canoa puede tener asientos muy rudimentarios (a veces una sencilla tabla de madera cumple este oficio). No se suelen usar anclas y lo más frecuente es sacar las canoas a tierra o clavar el canaleta en el piso lodoso de las orillas y arrimar la canoa a este ancla con una cuerda. Cuando se viaja a sitios un poco alejados es también común que se tenga encendido un pequeño fogón de carbón de madera en la

canoas para calentar la comida. A veces también se queman fribas de coco únicamente para alejar los innumerables mosquitos y «jejenes» que molestan a los pescadores a ciertas horas del día y, sobre todo, de la noche.

Como hemos dicho, los viajes largos son comunes por los ríos y esteros, e inclusive hay canoas grandes pero que actualmente están equipadas con motores de gran potencia y que viajan por mar abierto, especialmente donde no hay otro servicio de transporte o de carga, terrestre o acuático en la zona entre la Tola y San Lorenzo, por ejemplo.

LA NAVEGACIÓN EN EL LITORAL PACÍFICO ECUATORIAL

La minuciosa investigación llevada a cabo por Adam Szaszdi (1978) para precisar hasta dónde es posible el viaje de descubrimiento de

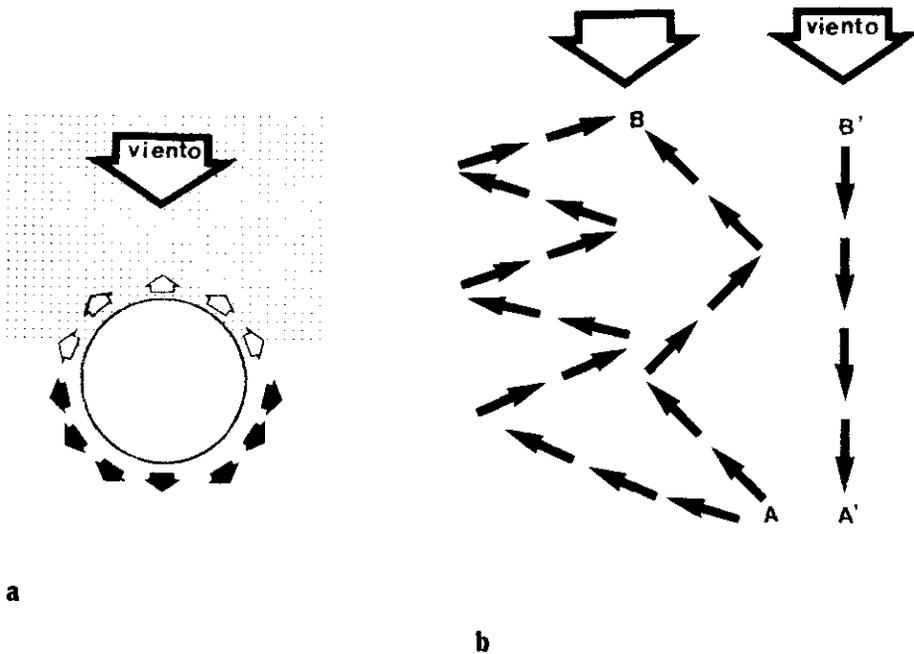


FIG. 10.—Esquemas de navegación en balsa: a) Las flechas en negro indican las direcciones favorables en relación con la orientación del viento. Las flechas en blanco indican las direcciones desfavorables para las embarcaciones tipo balsa. b) Para realizar la ruta A-B una embarcación de tipo balsa tiene la necesidad de navegar con un amplio zig-zag (ruta a la izquierda en el dibujo), mientras que un velero moderno, con quilla y velas adecuadas, podría realizar la ruta que aparece a la derecha. De regreso de B'-A' ambos tendrían una ruta directa con el viento de popa.

Bartolomé Ruiz en el año 1526 por el litoral pacífico ecuatorial ha permitido comprender las graves dificultades de vientos y corrientes con que tuvo que enfrentarse en aquella ocasión el piloto español que, a la sazón, navegaba con una embarcación de 40 toneles cuando la famosa balsa de Salango, por ejemplo, se calculó que era de hasta treinta toneles. Quiere decirse que salvo las diferencias de carácter técnico tales como las velas, el timón, la quilla, etc., las balsas de los indios de la región tendrían que enfrentarse con dificultades de navegación parecidas. Bartolomé Ruiz tuvo que sortear esas dificultades navegando hacia el Oeste cuando llevaba rumbo Norte-Sur. De modo que al «regresar» hacia el Norte podía aproximarse mucho más hacia la costa.

Difícilmente se puede pensar que con la tecnología de navegación a la cual corresponden las balsas se podía navegar en el área de 90° frente al viento y, siendo el mejor área el de 90° con viento en popa, las dos áreas que quedan con viento lateral de izquierda o de derecha quedaban como de navegación posible, pero más incómoda y algo más lenta.

Se tiene así tres gamas de direcciones directas en relación con el viento y su orientación. Desde luego, si la meta (el puerto a donde se viaja) se encuentra viajando rumbo a este puerto puede o bien acercarse a la costa y fondear hasta una mejor orientación del viento, o bien emprender una navegación en zig-zag, más lenta e incómoda (que implica esquemas náuticos mentales para superar la imposibilidad de ir directamente hacia la meta), desviándose alternativamente al lado izquierdo y derecho del sector «de rutas imposibles» en el esquema (ver fig. 10).

En el esquema: la ruta 1 (de la izquierda) nos parece probablemente la más adecuada, para una embarcación del tipo «balsa». Pero es sencillo ver solamente al sumar los segmentos de ruta en zig-zag, que la distancia recorrida es mayor que la ruta directa, al mismo tiempo que la velocidad de la balsa es menor que con vientos de popa, lo que puede aumentar de manera considerable la duración del viaje. Lo que es importante saber es hasta qué punto es rentable y posible el viaje a pesar de esos factores que lo dificultan (a los cuales hay que agregar las corrientes también importantes y, por lo general, orientadas desde el Sur hacia el Norte a lo largo de la costa).

Es posible que en ciertas épocas del año, cuando los vientos y corrientes se sumaban en forma desfavorable, el viaje tenía que ser tan largo y hasta aventurado con el riesgo de no poder regresar a la costa estando en el mar abierto y fuera de vista de las costas que el «cabotaje» se suspendía, interrumpiéndose el intercambio entre las dos sub-áreas. Es posible también que esta interrupción tuvo también lugar en alguna época que las poblaciones no dominaban suficientemente la navegación para mantener abierto el puente marítimo que unía las sub-áreas y autorizaba los intercambios culturales y comerciales.

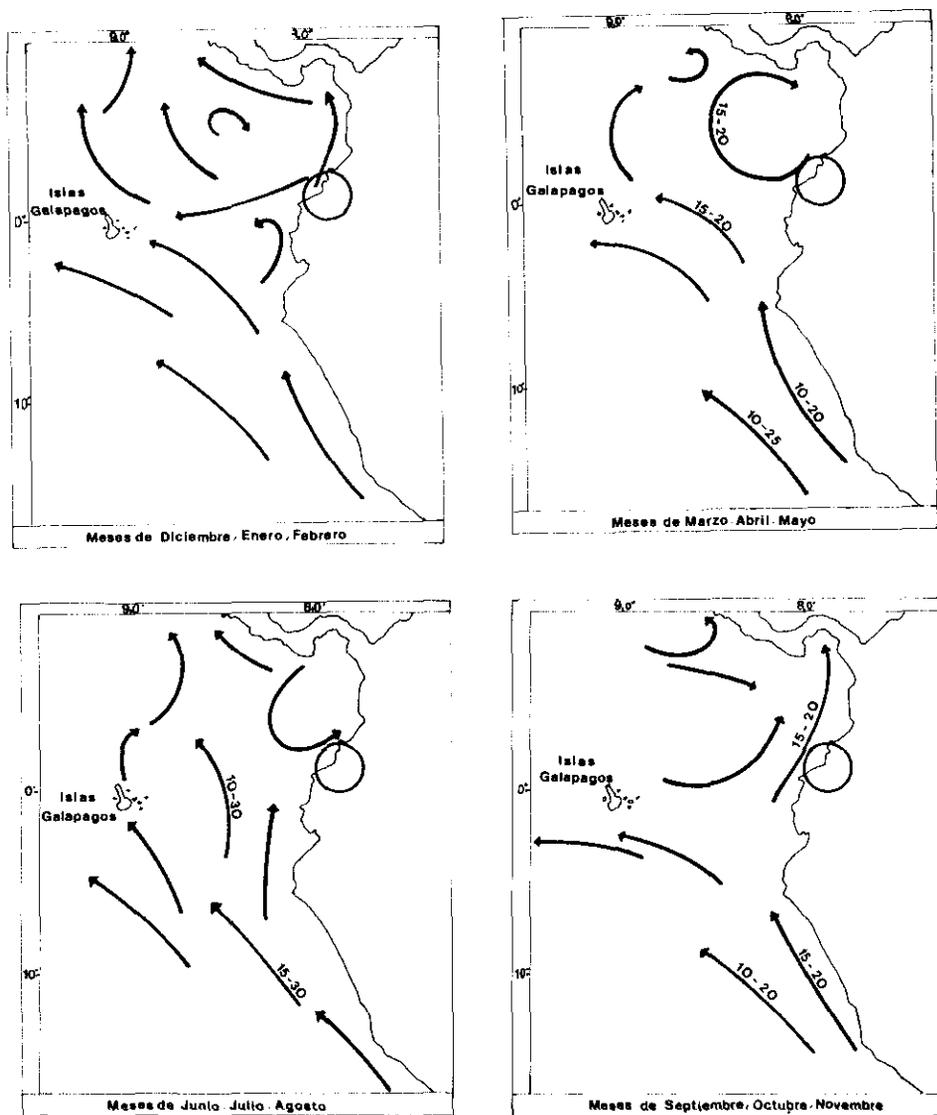


FIG. 11.—Mapas mostrando la dirección de las corrientes de superficie para el área en estudio. Según éstas, la navegación de cabotaje en la costa nor-ecuatorial se divide en cuatro períodos de tres meses cada uno, resultando favorables para la navegación el segundo (marzo, abril y mayo) y el cuarto (septiembre- octubre y noviembre).

Sin embargo, pensando especialmente en la subárea Norte, donde el litoral se compone casi exclusivamente de manglares y pantanos, desde las primeras épocas, las poblaciones locales tuvieron lógicamente que recurrir a la navegación para no quedarse aislados de los diversos focos culturales (en sentido amplio: comercial-ceremonial-político). Puesto que las evidencias arqueológicas han revelado la difusión, desde la época del Formativo reciente (Chorrera, representado por la fase Tachina y los distintos facies chorredoiros descubiertos en los sitios excavados) de rasgos que han tenido que llegar casi con toda seguridad por vía marítima, pensamos que en esta área ecuatorial septentrional, la navegación fue, por lo general, tan desarrollada como en otros sectores de la costa ecuatorial y constituyó el mayor medio de comunicación interétnico, cuando no el único.

Hipotéticamente podemos pensar que el tráfico marítimo entre las dos subáreas se hacía por medio de balsas de *Ochroma*, navegando de puerto a puerto. Puertos precolombinos pueden ser: Atacames, Esmeraldas (o Tachina), La Tolita-«Pampa de Oro», posiblemente La Tolita de los Ruanos, en la orilla del brazo norte del delta del Santiago, al norte de puerto actual de Limones-Valdez; Tumaco, en la isla del Morro, donde Cubillos observó un gran asentamiento prehispánico a orilla del mar. Desde estos «puertos de comercio» se distribuirían las mercancías, o se las recibiría en espera de despacharlas en balsas, por medio de un pequeño tráfico local probablemente con canoas o pequeñas balsas impulsadas con canaleta y, posiblemente, con vela latina.

Hay que recordar que en los ríos hay menos viento que en el mar y que en los esteros es prácticamente nulo el viento, lo que hace muy ocasional el uso de las velas. Es posible que también se fabricasen estructuras flotantes provisionales como las de guadua o de *ochroma*, a manera de plataforma que podían servir para bajar las corrientes de los ríos hasta los «puertos».

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, José de
1962 *Historia Natural y Moral de las Indias*. Edición preparada por Eduardo O'Gorman, Fondo de Cultura Económica, México.
- ALCINA, José
1979 *La Arqueología de Esmeraldas (Ecuador). Introducción general*, Memorias de la Misión Arqueológica Española en el Ecuador, vol. 1, Madrid.
1985 «La Arqueología de Esmeraldas (Ecuador). Estado de la cuestión y perspectivas», *Revista Andina*, año 3, núm. 1, 213-258. Cuzco.
- ALCINA, José, y Remedios DE LA PEÑA
1979 «Patrones de asentamiento indígena en Esmeraldas durante los siglos XVI y XVII», *Actes du XLII Congrès International des Americanistes*, vol. IX-A: 283-301, París.

ANÓNIMO

- 1868 Descripción de la Gobernación de Guayaquil. *Colección de Documentos Inéditos relativos al Descubrimiento y Organización de las Antiguas Posesiones de América y Oceanía*, vol. 9: 276-309, Madrid.

BENZONI, Girolamo

- 1962 *La Historia del Mundo Nuovo*, Frühe Reisen und Seefahrten in originalen berichten Band 2. Akademische Druck- und Verlagsanstalt. Grätz.
1967 *La Historia del Mundo Nuevo*, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, vol. 86, Caracas.

BISCHOF, Henning

- 1975 «La fase Engoroy-Períodos, Cronología y Relaciones», *Estudios americanistas de Bonn, BAS*, 3 (Ed. Udo Oberem): 15-70.

BOUCHARD, Jean-François

- 1984 *Recherches Archeologiques dans la région de Tumaco (Colombia)*. Editions Recherche sur les Civilisations, París.

CABELLO BALBOA, Miguel

- 1945 «Verdadera descripción y relación... de la Provincia y Tierra de las Esmeraldas», en *Obras*, vol. I, 1-76, Quito.

CUBILLOS, J. C.

- 1955 *Tumaco*, Ministerio de Educación, Bogotá.

EDWARDS, Clinton R.

- 1960 «Sailing rafts of Sechura: history and problems of origin», *Southwestern Journal of Anthropology*, vol. 16, 368-391, Albuquerque.
1965 *Aboriginal watercraft on the Pacific Coast of South America*, Iberoamericana, vol. 47, University of California Press, Berkeley, Los Angeles.

ESTETE, Miguel

- 1918 *El descubrimiento y la conquista del Perú*. Introducción y notas de C. M. Larrea, Quito.

ESTRADA, Emilio

- 1957 *Los Huancavilcas. Últimas civilizaciones prehistóricas de la cuenca del Guayas*, Publicaciones del Museo Victor E. Estrada: 3, Guayaquil.
1962 *Arqueología de Manabí Central*, Publicaciones del Museo Victor E. Estrada: 7, Guayaquil.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo

- 1851-1855 *Historia General y Natural de las Indias, Islas e Tierra Firme del Mar Océano*, 4 vols., Real Academia de la Historia, Madrid.

GONZÁLEZ SUÁREZ, Federico

- 1970 *Historia General de la República del Ecuador*, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito.

GUINEA, Mercedes

- 1984 *Patrones de Asentamiento en la Arqueología de Esmeraldas (Ecuador)*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.

GUINEA, M., y J. GALVÁN

- 1979 «Relaciones comerciales en Esmeraldas como resultado del análisis de las cerámicas por Difracción de Rayos X y Microscopía Electrónica», *Actes du XLII Congrès International des Americanistes*, vol. IX-A, 259-272, París.

GUTIÉRREZ DE SANTA CLARA, Pedro

1905 *Historia de las Guerras Civiles del Perú (1544-1548)*, Colección de Libros y documentos referentes a la Historia de América, t. III, Madrid.

HARCOURT, Raoul d'

1942 «Archéologie de la Province d'Esmeraldas (Equateur)», *Journal de la Société des Americanistes*, vol. 34, 61-200, París.

HERRERA, Antonio de

1726 *Historia general de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme de la Mar Océana*, Madrid.

HEYERDAHL, Thor

1953 *American Indians in the Pacific*, George Allen and Unwin, Ltd., London.

1959 «Guara sailing techniques indigenous to South America», *Actas del XXXIII Congreso Internacional de Americanistas*, vol. I, 333-340, San José de Costa Rica.

HORNELL, James

1946 *Water transport*, Cambridge.

JEREZ, Francisco de

1985 *Verdadera relación de la Conquista del Perú*, Crónicas de América, volumen 14, 5-166, Madrid.

JIJÓN Y CAAMAÑO, Jacinto

1952 *Antropología prehispánica del Ecuador*, La Prensa Católica, Quito.

JUAN, Jorge, y Antonio ULLOA

1748 *Relación histórica del viaje a la América Meridional*, 4 vols., Madrid.

LEÓN BORJA, Dora

1964 «Prehistoria de la costa ecuatoriana», *Anuario de Estudios Americanos*, volumen XXI, 381-436, Sevilla.

1976 «Los indios balseros como factor en el desarrollo del puerto de Guayaquil», *Estudios sobre política indigenista española de América*, volumen II, 281-311, Valladolid.

LIPPI, Ronald

1985 «La arqueología de los Yumbos: Resultados de las prospecciones en el Pichincha Occidental», *45 Congreso Internacional de Americanistas*, Bogotá.

LIZARRAGA, Fray Reginaldo de

1909 «Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile», en *Historiadores de Indias*, vol. II, 485-600, Madrid.

LÓPEZ, L., y Ch. CAILLAVET

1979 «La fase Tachina en el contexto cultural del horizonte Chorrera», *Actes du XLII Congrès International des americanistes*, vol. IX-A, 199-215, París.

LOTHROP, Samuel K.

1932 «Aboriginal navigation of the West coast of South América», *Journal of the Royal Anthropological Institute*, vol. 62, 229-256, London.

MONROY, Fray Joel L.

1943 *El Convento de La Merced de Quito (1700-1800)*, Quito.

- OLIVA, Padre Anello
1895 *Historia del Perú y varones insignes en Santidad de la Compañía de Jesús*, ed. F. J. Pazos Varela y Luis Varela, Lima.
- PIZARRO, Pedro
1965 *Relación del descubrimiento y conquista de los reinos del Perú*, Bi-
/1571/ blioteca de Autores Españoles, t. 168, 159-242, Madrid.
- RIVERA, M., et al.
1984 *La Cultura Tiaone*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.
- ROSTWOROWSKI, María
1970 «Mercaderes del valle de Chíncha en la época prehispánica: un docu-
mento y unos comentarios», *Revista Española de Antropología Ameri-
cana*, vol. 5, 135-178, Madrid.
1977 «Algunos comentarios hechos a las Ordenanzas del doctor Cuenca»,
Historia y Cultura, núm. 9, Lima.
1981 *Recursos naturales renovables y pesca. Siglos XVI y XVII*, Instituto
de Estudios Peruanos, Lima.
- RUIZ DE ARCE, Juan
1964 «Advertencia... a sus sucesores», en Conde de Canilleros, *Tres testigos
de la conquista del Perú*, Colección Austral, núm. 1.168, Madrid.
- RUMAZO GONZÁLEZ, José
1948-1949 *Colección de documentos para la Historia de la Audiencia de Qui-
to*, 8 vols., Afrodisio Aguado, Madrid.
- SALAZAR, Ernesto
1985 «El Museo del Banco Central y el desarrollo de la Arqueología del
Ecuador», *45 Congreso Internacional de Americanistas*, Bogotá.
- SAMANO, Juan de
1985 *Relación*. Crónicas de América, vol. 14, 167-184, Madrid.
- SÁNCHEZ, E.
1980 *Las figurillas de Esmeraldas: Tipología y Función*, Ministerio de Asun-
tos Exteriores, Madrid.
- SZASZDI, Adam
1978 «En torno a la balsa de Salango (Ecuador) que capturó Bartolomé
Ruiz», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXV, 453-554, Sevilla.
- SZASZDI, Adam, y Dora LEÓN BORJA
1980 «Atavio, joyas y adornos de los pueblos balseros: estudio etnohistó-
rico», *Cuadernos Prehispánicos*, vol. 8, 5-52, Valladolid.
- TRUJILLO, Diego de
1985 *Relación del descubrimiento del Reino del Perú*, Crónicas de América,
volumen 14, 185-206, Madrid.
- URTEAGA, Horacio H.
1978 «El arte de navegar entre los antiguos peruanos», *Tecnología andina
/1919/* (Ravines comp.), 659-676, Lima.
- WEST, Robert C.
1961 «Aboriginal sea navigation between Middle and South America», *Ame-
rican Anthropologist*, vol. 63, Menasha, Wis.
- ZÁRATE, Agustín de
1944 *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*, Lima.
/1555/