Construcción y usos de canoas en la cuenca amazónica durante los siglos XVI y XVII

Construction and Uses of Canoes in the Amazon Basin during the 16th and 17th Centuries

Construção e usos de canoas na bacia amazônica durante os séculos XVI e XVII

DOI: 10.22380/20274688.2683

Recibido: 27 de septiembre del 2023 • Aprobado: 27 de noviembre del 2023

Antonio Jaramillo Arango[1]

Maritime Archaeology Laboratory. História, Territórios e Comunidades, Centro de Ecologia Funcional (CFE), Universidad de Coimbra, Portugal

antoniojaramilloarango9@gmail.com • https://orcid.org/0000-0003-0863-5855

Daniel Giraldo Sabogal[2]

Universidad de los Andes, Colombia

d.giraldo74@uniandes.edu.co • https://orcid.org/0009-0006-9329-3798

Juan David Sarmiento Rodríguez[3]

Fundación Colombia Anfibia, Colombia

Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Colombia

Maritime Archaeology Laboratory. História, Territórios e Comunidades, Centro de Ecologia Funcional (CFE), Universidad de Coimbra, Portugal

juandasarmiento96@gmail.com • https://orcid.org/0000-0001-6281-8164

1 Historiador de la Universidad de los Andes, maestro y doctor en Estudios Mesoamericanos por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Realizó una estancia posdoctoral en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM. Sus investigaciones se han centrado en la tecnología naval de la costa del Pacífico suramericano y en los conquistadores indígenas de México y Centroamérica.

2 Candidato a Ph. D. en Antropología con una maestría previa en Antropología de la Universidad de los Andes. Su investigación se ha centrado en la defensa de territorios indígenas amazónicos y el reconocimiento pleno de los sistemas de gobierno propios.

3 Antropólogo egresado de la Universidad Externado de Colombia y arqueólogo de la misma universidad. Es buzo *advanced open water diver.* Ha trabajado en varios proyectos en Colombia relacionados con etnoarqueología, arqueología marítima y náutica, antropología social, antropología de los sentimientos y el dolor, antropología de la salud y la enfermedad, etnografía y arqueología regional.

Ricardo Borrero L.[4]
Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Colombia
International Council of Monuments and Sites (Icomos), Colombia
Maritime Archaeology Laboratory. História, Territórios e Comunidades, Centro de Ecología Funcional (CFE), Universidad de Coimbra, Portugal
ricardoborrero373@gmail.com • https://orcid.org/0000-0002-7368-789X

Resumen

El presente texto analiza desde una perspectiva naval las crónicas de Gaspar de Carvajal (1542) y Cristóbal de Acuña (1637-1638), para indagar en torno a la construcción y el uso de canoas en la cuenca amazónica en los siglos XVI y XVII. Esta investigación se inscribe dentro de un panorama amplio de estudios antropológicos, arqueológicos e históricos de registro y análisis de embarcaciones tradicionales en Colombia, y se propone una visión histórica, identificada como uno de los grandes vacíos en la literatura académica. También, se discuten los retos y los desafíos metodológicos del estudio de la construcción náutica en la época "colonial", para dar paso a un análisis pormenorizado de los textos de Carvajal y Acuña que revelen los usos y los procesos de construcción de canoas en esta región.

Palabras clave: Amazonía, canoas, construcción, náutica, naval, registro

Abstract

This text analyzes, from a naval perspective, the chronicles of Gaspar de Carvajal (1542) and Cristóbal de Acuña (1637-1638) to investigate the construction and use of canoes in the Amazon basin in the 16th and 17th centuries. This research is part of a broad panorama of anthropological, archaeological, and historical studies of registration and analysis of traditional vessels in Colombia. A historic vision is proposed, identified as one of the great gaps within the academic literature. Additionally, the challenges and methodological obstacles for the study of nautical construction in the "colonial era" are discussed to pave the way for a detailed analysis of the texts of Carvajal and Acuña that reveal the uses and processes of canoe construction in this region.

Keywords: Amazonia, canoes, construction, nautical, naval, registration

4 Historiador de la Pontificia Universidad Javeriana con Maestría en Antropología (Área de Arqueología) de la Universidad de los Andes y Doctorado del Nautical Archaeology Program (NAP) de Texas A&M Universisty. Ha sido docente de la Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH) en México, de la Universidad de los Andes y de la Universidad Externado de Colombia. Recientemente se desempeñó como coordinador de la Especialización en Patrimonio Cultural Sumergido de la Universidad Externado de Colombia.

Resumo

Este texto analisa desde uma perspectiva naval as crônicas de Gaspar de Carvajal (1542) e Cristóbal de Acuña (1637-1638), para indagar sobre a construção e o uso de canoas na bacia amazônica nos séculos XVI e XVII. A pesquisa se inscreve dentro de um amplo panorama de estudos antropológicos, arqueológicos e históricos de registro e análise de embarcações tradicionais na Colômbia, e se propõe elaborar uma visão histórica, identificada como uma das grandes lacunas da literatura acadêmica. Além disso, são discutidos os desafios metodológicos do estudo da produção de embarcações na época "colonial", para dar lugar a uma análise detalhada dos textos de Carvajal e Acuña que revela os usos e processos da construção de canoas nesta região.

Palavras-chave: Amazônia, canoas, construção, náutica, naval, registro

Introducción

El presente texto hace parte de un interés académico por comprender la historia de la construcción naval tradicional de embarcaciones en Colombia y en América Latina. Consideramos que la cuenca amazónica, aun siendo un lugar en el que la construcción y el uso de canoas manufacturadas con un solo tronco (monóxilas) es constante y habitual, ha permanecido relativamente desatendida por las investigaciones académicas sobre este tema. El estudio de las tradiciones náuticas en los siglos que consideramos "coloniales" presenta algunos retos históricos e historiográficos que deben ser tenidos en cuenta, sobre todo por la valoración negativa que de este tipo de embarcaciones hacían algunos escritores de la época y algunos analistas actuales. Partiendo de estos retos, nos proponemos analizar, desde una perspectiva náutica, los escritos de Gaspar de Carvajal (1542) y Cristóbal de Acuña (1637-1638), para contribuir a una historia de las tecnologías navales amazónicas desde una perspectiva dinámica.

Hoy en día el panorama náutico de la cuenca amazónica colombiana es complejo y dinámico, por lo que vale la pena hacer un esfuerzo por entenderlo históricamente para comprender sus cambios y continuidades. Específicamente, cuando hablamos de los siglos XVI y XVII, época de interés de este escrito, nos encontramos con que los europeos no ejercían un control colonial efectivo sobre la región y que el uso de canoas daba autonomía e independencia a los pueblos ribereños. No obstante lo anterior, la información registrada por Carvajal y por Acuña es excepcional, y nos permite tener un panorama histórico amplio con el que comparar tecnologías náuticas similares en otras regiones y otras épocas. Para comenzar, consideramos necesario reseñar la corriente académica en la que se enmarca la presente investigación.

Estudios sobre navegación y construcción naval tradicional en el actual territorio colombiano

El tema de las navegaciones tradicionales en América ha despertado un reciente interés académico en todo el continente. Desde hace algunos años hemos venido presenciando la proliferación de trabajos arqueológicos, históricos y etnográficos que se han propuesto documentar académicamente las tecnologías náuticas en diferentes partes de América. En el caso de Colombia, se han hecho múltiples trabajos recientes que han analizado la construcción náutica en diferentes partes del territorio nacional. Vale la pena hacer una reseña de estos estudios para enmarcar el presente texto dentro de este panorama general.

Carlos del Cairo y Catalina García han estudiado la existencia de prácticas tradicionales de construcción naval en Pasacaballos y Tierra Bomba, en cercanías de Cartagena de Indias (*Plan de sensibilización*), y el patrimonio naval de las islas de San Andrés y Providencia (*Diagnóstico*). Ana Isabel Márquez ha analizado la construcción de *catboats* en las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, desde una perspectiva histórica que vincula a estos territorios con la costa centroamericana. Por su parte, Alejandro Henríquez realizó una exploración del oficio de la carpintería de ribera en la isla de Tierra Bomba en el departamento de Bolívar, a través de la memoria de los constructores navales tradicionales, e incluye una tipología de embarcaciones locales (Henríquez).

En su tesis de doctorado, Clara Fuquen analiza el contexto náutico en Coquí, un pueblo de la costa pacífica del Chocó. En su texto, argumenta que las embarcaciones pueden ser comprendidas en su relación con la vida de la comunidad y explora los aspectos tecnológicos y funcionales de las embarcaciones, ligándolas a un contexto más amplio (Fuquen).

Lina María Muñoz evidencia las relaciones, la organización y la apropiación de los recursos en Playa Mulatos (triada de playas Vigía, Mulatos y Amarales) en el Pacífico nariñense. La construcción de barcos es una de las actividades productivas de mayor tradición en Vigía y Mulatos, ya que por décadas la carpintería de ribera se ha constituido como uno de sus principales oficios y esto ha permitido que tanto vigieños como mulateños puedan dedicarse a la actividad del comercio y transporte de pasajeros (Muñoz).

La labor de los *apalaanchii* (constructores, pescadores y navegantes de la comunidad indígena wayúu) ha sido estudiada por Weildler Guerra. Este autor ha analizado sus formas de interacción con el mar y con los seres que lo habitan, así como los vientos, los cerros, los astros y otros agentes no humanos (Guerra). Juan David

Sarmiento ("Saber", "La navegación") ha buscado reconocer los conocimientos tradicionales de construcción naval artesanal y navegación entre los *apalaanchii* en la media Guajira colombiana y ha propuesto comprender las embarcaciones como actores sociales y como una síntesis de la vida social de esta comunidad.

Daniel Miguel Nieva-Sanz y Alberto Gullón-Abao ("Localización") plantean un análisis de la navegación fluvial en la cuenca media y baja del río Magdalena, para lo cual hacen una evaluación de las continuidades conceptuales y constructivas en las embarcaciones presentes en el río, así como del saber artesanal de las comunidades canoeras y pescadoras que navegan sus aguas y pueblan sus riberas. Además de este artículo, Daniel Miguel Nieva-Sanz, como autor único, tiene numerosas publicaciones en los últimos dos años sobre el uso de canoas en el río Magdalena y el Caribe ("Un estudio", "De canoeros", "Astilleros").

Un equipo de la Universidad del Atlántico, conformado por Katerin Meza De la Rosa, Sergio Andrés Quiñones Conde y Andrea Daniela Ortega Herrera, hizo un registro del diseño, la concepción y la construcción de canoas en el municipio de Suan, desde una perspectiva etnomatemática ("Análisis"). Por su parte, en un trabajo en preparación, Antonio Jaramillo Arango, Ricardo Borrero L. y Juan David Sarmiento llevan a cabo el primer registro sistemático de construcción a fondo previo en el subcontinente suramericano, con el estudio de caso de una canoa de varias piezas elaborada por el maestro Wilson Ospina Riocampos en el puerto de Honda, Tolima, sobre el río Magdalena.

Todos estos trabajos demuestran que, en el último lustro, el tema de la navegación y la construcción náutica en Colombia ha tenido una gran vitalidad. Hasta la fecha, la gran mayoría de los estudios se centra en las costas caribe y pacífica; uno de los objetivos de este artículo es volcar este interés académico sobre la cuenca amazónica.

Panorama náutico de la cuenca del Amazonas

El interés académico por las tecnologías náuticas tradicionales se basa en gran medida en la vitalidad de la navegación con embarcaciones tradicionales en varias partes del continente. En la cuenca amazónica, lugar de interés de este artículo, el medio de transporte fluvial por excelencia son las canoas de manufactura local[5].

5 En la Amazonía hemos llevado a cabo trabajo de campo específico en las ciudades de Leticia, en la cuenca del río Amazonas; Mitú, en la cuenca del río Vaupés; las áreas no municipalizadas de

En la actualidad, las canoas monóxilas son impermeabilizadas con breas naturales o con productos industriales y se usan cotidianamente en recorridos habituales a través de los ríos de la cuenca. El método de propulsión en recorridos cortos son los remos, con los que uno o dos tripulantes dirigen y maniobran la embarcación (figura 1).



Figura 1. Canoa monóxila impermeabilizada con brea natural, en Tiquié, afluente del Vaupés

Fuente: foto de Daniel Giraldo Sabogal, julio del 2023.

Tarapacá, en la cuenca del río Putumayo-Içá; La Pedrera, en la cuenca del Caquetá-Japurá, y en los territorios indígenas de Yaigojé Apaporis, en la cuenca del Apaporis y el río Cananarí.

Las canoas monóxilas se han adaptado a las necesidades náuticas contemporáneas y muchas de ellas ahora son construidas con espejo de popa, es decir, que se fabrican de tal forma que se facilita la instalación de un motor fuera de borda. Estas embarcaciones, más grandes que las propulsadas con remos, son manufacturadas por los mismos constructores en astilleros locales y con métodos tradicionales, por lo que podemos considerarlas parte de la misma tecnología náutica. A manera de referencia, el primer motor fuera de borda fue importado al país en 1946, en los albores de lo que daría lugar a la empresa de construcción de embarcaciones antioqueña Eduardoño ("Esta es la historia de Eduardoño"). Es pertinente precisar que dentro de esta tradición náutica no se fabrican únicamente embarcaciones, los constructores locales también manufacturan muelles y plataformas flotantes para usarlas como lavaderos o lugares de pesca (figura 2).



Figura 2. Muelle flotante en La Pedrera, departamento del Amazonas

Fuente: foto de Daniel Giraldo Sabogal, septiembre del 2023.

Esta tradición náutica local convive con embarcaciones de otro tipo. Se ha presenciado la llegada de naves de fibra de vidrio, más durables que las de madera, pero con desventajas en términos de precio, disponibilidad y sustentabilidad. El uso de este tipo de embarcaciones es más recurrente en las grandes ciudades amazónicas y está asociado al transporte de pasajeros por medio de empresas privadas, las cuales ofertan rutas y frecuencias diarias entre las principales ciudades y poblados de la cuenca del río Amazonas. Las primeras embarcaciones de fibra de vidrio de manufactura nacional se fabricaron en la década de 1960 y muy seguramente su introducción en la Amazonía se produjo en ese mismo periodo (Eduardoño).

También están presentes algunas embarcaciones de aluminio de 6 a 18 m de eslora y fabricadas en el complejo industrial de Manaos por la empresa Amazônia Boat. Allí se ha hecho recurrente la práctica de reciclar el aluminio de las latas de cerveza y gaseosa que se recogen a lo largo y ancho de las ciudades y poblados amazónicos. En Colombia, estas embarcaciones son conocidas coloquialmente como "voladoras" y en la cuenca del Amazonas se ha reportado su uso desde mediados de la década de 1960. La fábrica Eduardoño, pionera en la construcción náutica en el país, fabricó su primera embarcación de aluminio en 1956, aunque ya venían haciéndose desde mediados de la década de 1940 en otras partes del mundo (Eduardoño) (figura 3).

En los grandes ríos de la región transitan embarcaciones mayores, llamadas comúnmente "recreos", que transportan pasajeros y mercancías a las grandes ciudades y asentamientos en los que es muy costoso o difícil el arribo por aire. En materia de transporte de carga, existen planchones metálicos de 20 m de eslora en promedio que llevan mercancía pesada como motos, carros, camiones, combustible, materiales de construcción, entre otros. Estos planchones están propulsados por un motor que genera la fuerza necesaria para su desplazamiento y aproximación a las zonas de la ribera acondicionadas para el cargue y descargue.

Por último, no hay que soslayar un fenómeno reciente: la aparición de cruceros turísticos que venden paquetes en los que prometen una experiencia de lujo y "comodidad" en un ambiente selvático e inhóspito, principalmente entre las ciudades de Tabatinga y Manaos, donde se cobran altas sumas de dinero para estar en el Amazonas sin tener que "soportar las incomodidades" de este lugar de Suramérica.

Planchones, embarcaciones grandes de pasajeros, lanchas de fibra de vidrio o aluminio, cruceros de lujo para turistas y tecnologías náuticas locales conviven hoy en día en un panorama náutico complejo y fascinante en términos analíticos.



Figura 3. Embarcaciones de aluminio de Amazônia Boat en La Pedrera, departamento del Amazonas

Fuente: foto de Daniel Giraldo Sabogal, septiembre del 2023.

Existen varios estudios que se han enfocado en la historia de la navegación en la cuenca amazónica, desde diversas perspectivas a lo largo del tiempo. Una serie de trabajos (Delson, "Navigation"; Delson, "Inland Navigation"; Delson y Meng) han explorado la manera en la que dos tipos de canoas (*ubá* y *montaria*) permitieron el comercio a través de los ríos de la cuenca y su conexión con redes globales de navegación en el siglo XVIII. Estos trabajos combinan el análisis de varias fuentes, entre estas los dibujos de Alexandre Rodrígues Ferreira, y son rigurosos en ponderar las características náuticas de las embarcaciones locales. También se ha investigado la influencia de tecnologías náuticas africanas introducidas en el siglo XVIII en las Guyanas por exesclavizados huidos de las plantaciones de la costa y que se adaptaron a las necesidades de navegación de la cuenca amazónica (Meide). Por último, nos gustaría mencionar el trabajo de Kerstin Schillinger y Stephen J. Lycett, que ha demostrado estadísticamente la importancia de la comunicación

en canoa por los ríos de la cuenca amazónica en el intercambio cultural entre la diversidad de pueblos ribereños a comienzos del siglo XX.

Sin embargo, llama poderosamente la atención la falta de un estudio académico de miras regionales sobre la navegación en la cuenca amazónica en la actualidad, desde una perspectiva técnica y tecnológica —existen excelentes trabajos sobre localidades específicas, como la obra de Da Silva—. Las canoas son frecuentemente nombradas en trabajos etnográficos, en términos cosmológicos, dentro de historias tradicionales (p. ej., Guida 4), o se mencionan como parte de la vida social y económica de las comunidades (p. ej., Soares y Faria 61). Aún falta un registro sistemático de las embarcaciones amazónicas que abarque varios puntos de la cuenca con metodologías académicas comparables como las ya realizadas en otras partes del mundo, algunas de ellas reseñadas en el estado del arte publicado por Borrero *et al*. (605).

La canoa y lo "indígena"

Desde el siglo XVI hasta hoy, la canoa ha sido una materialidad que a ojos de los habitantes de entornos urbanos ha definido a las poblaciones "indígenas" y a lo "indígena" en términos genéricos. En su famoso ensayo sobre la materialidad como metodología antropológica, Daniel Miller señala que la canoa es uno de los ejemplos prototípicos de lo tradicionalmente "puro" (31, 38). Esta relación automática entre canoa y tradición "indígena", hasta hace poco, tenía fuertes cargas peyorativas en muchos estudios históricos.

Como ejemplo de esto nos permitiremos citar un fragmento del comentario de Jorge Hernández Millares a la edición de la crónica de Gaspar de Carvajal, que titularon *Relación del nuevo descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas* y que fue publicada en México en 1955. Cuando está comentando los reiterados enfrentamientos bélicos de la población local en contra de la expedición de Orellana, Hernández Millares anota:

> Pero, en estas reacciones belicosas, eran armas primitivas contra ballestas, arcabuces y espadas de acero; débiles canoas, contra fuertes bergantines; inútiles hechicerías de brujos, contra la incontenible fuerza del cristianismo. (Hernández 34)

Para este intelectual español, las canoas eran una muestra más de una cultura material primitiva, simbolizada también en armas ineficientes y creencias sin

sustento. A este conjunto de expresiones primitivizantes, Hernández Millares opone la superioridad bélica, tecnológica y religiosa (podríamos añadirle cultural y moral) de las tradiciones europeas. La canoa, como muestra de la inferioridad "indígena", sería conceptualizada como un medio de transporte simple y, siguiendo sus palabras, débil. Nociones parecidas pueden verse en trabajos más recientes como el de Hocker, quien sostiene que los pueblos americanos poco tenían que aportar al panorama náutico global, ante una presunta superioridad tecnológica europea.

Aunque la valencia negativa ha cambiado y hoy se considera un valor positivo la conservación y utilización de embarcaciones tradicionales, las canoas monóxilas siguen siendo en los estudios académicos una muestra prototípica de las expresiones culturales "indígenas". Es común que se considere que este tipo de embarcaciones son muestra de un pasado en constante peligro de desaparición y que es tarea urgente su registro antes de que sean reemplazadas inevitablemente por embarcaciones con otros materiales (Borrero *et al*. 607). Pareciera, como argumentan explícitamente algunos autores (Nieva-Sanz y Gullón-Abao 3), que hay una suerte de evolución técnica que comienza con las canoas monóxilas, sigue con una transición de canoas con tablazón y terminaría invariablemente en las embarcaciones de fibra de vidrio.

No obstante, el panorama es más sincrónico de lo que sugiere la perspectiva teleológica: pese a la disponibilidad de nuevos materiales, en la actualidad se fabrican canoas monóxilas. Vale la pena entender las embarcaciones tradicionales desde una perspectiva que supere la visión presentista que las conceptualiza como tecnologías caducas, condenadas a la extinción, y así poderlas apreciar en un sentido histórico que les otorgue dinámica y la posibilidad de transformación.

Retos al historiar la construcción de las canoas monóxilas

Este fenómeno que hemos venido comentando, tanto en su faceta de estereotipos negativos como en su valoración positiva, tiene una consecuencia directa en los estudios históricos: pareciera que no vale la pena historiar la tecnología náutica de fabricación de canoas ni, en general, las tradiciones locales de construcción naval. Como tecnología "ancestral", muchos estudios arqueológicos, históricos y etnográficos se encargan de señalar su presencia en el pasado y en la actualidad para acreditar una persistencia a lo largo del tiempo. Con la idea de que es una tecnología poco dinámica, sus cambios a lo largo del tiempo serían menos importantes

que sus continuidades hasta el presente. Así, a pesar de reconocer la consolidación de estudios de diferente índole sobre tradiciones náuticas locales, consideramos que aún falta una mirada histórica a las maneras de construir y utilizar las embarcaciones de corte tradicional.

Existen varios retos metodológicos a la hora de documentar históricamente la construcción de embarcaciones de tradición local en los siglos XVI y XVII. Los archivos imperiales ibéricos están llenos de documentos que mencionan canoas y otro tipo de embarcaciones americanas; no obstante, estas menciones suelen ser escuetas y poco precisas. Esto se debe a dos razones. Por un lado, la gran mayoría de los europeos del siglo XVI consideraban que las embarcaciones americanas eran parte de una tecnología precaria que necesariamente sería reemplazada por los avances técnicos de origen europeo y que por ende el registro de su fabricación tendría escasa importancia. Como ha estudiado Jimena N. Rodríguez, las fuentes españolas de lo que ella llama "archivo colonial" tienden a ocultar la utilización de embarcaciones locales y la participación de tripulaciones y pilotos locales (J. Rodríguez 12). Es evidente que en el temprano siglo XVI mexicano, periodo que analiza la autora, los españoles dependían de embarcaciones de tradición local para su transporte y abastecimiento, y sus escritos están lejos de reflejar esta realidad, sobre todo en lo que respecta a su fabricación.

Otro aspecto que es necesario tener en cuenta para explicar la escasa aparición de información sobre la fabricación de embarcaciones de tradición local en los documentos "coloniales" es que los productores de escritos en caracteres latinos y en lengua castellana en América, en su mayoría varones nacidos en la península ibérica, no tenían acceso a los lugares ni a los especialistas de la construcción de este tipo de naves. Aunque los ibéricos eran usuarios de las embarcaciones tradicionales, no eran sus productores ni solían estar familiarizados con sus procesos de construcción. El desprecio de algunos europeos hacia las embarcaciones locales, aunado a la constatación de que los españoles no tenían fácil acceso a los contextos de construcción naval local, nos ayuda a entender las razones por las cuales, en los archivos en los que se resguarda documentación de los imperios ibéricos, la información sobre el tema es pobre y escasa.

Por estos motivos, son especialmente valiosas las fuentes de los siglos XVI y XVII de autores españoles que tienen interés por el registro de la construcción náutica local y además cuentan con el conocimiento necesario para llevar a cabo un registro significativo. Muestra de esto es la crónica de Fernando González de Oviedo y Valdés, que describe con detalle la construcción de una canoa en el Caribe

("Historia general" 170), y que analiza de manera muy adecuada Fidel Rodríguez Velásquez (6).

Si se tiene todo esto en cuenta, podemos acercarnos de mejor manera a las fuentes sobre navegación local y construcción náutica en la Amazonía durante los siglos XVI y XVII. Vamos a tomar como base dos crónicas que, aun cuando son conocidas y estudiadas, todavía no han sido analizadas desde la perspectiva náutica. Nos referimos a la de Gaspar de Carvajal, que refiere los hechos de la expedición de Francisco de Orellana en 1542, y a la de Cristóbal de Acuña, acompañante de la segunda expedición de Pedro Teixeira entre 1637 y 1638.

La crónica de Gaspar de Carvajal y el encuentro con canoas

La primera de las fuentes que vamos a analizar es la famosa relación del fraile dominico Gaspar de Carvajal, que relata el viaje de Francisco de Orellana y sus huestes por el río Amazonas, el primero que una tripulación europea realizó por esta arteria fluvial. Esta crónica relata los hechos entre enero y septiembre de 1542 y, junto con las cartas del propio Orellana, es de las pocas fuentes directas sobre este viaje.

La expedición de Orellana estuvo signada por un conflicto con sus compatriotas; Orellana y 23 hombres reclutados en Guayaquil anduvieron juntos con Gonzalo Pizarro y su hueste de 230 hombres venidos de Quito hasta la confluencia de los ríos Coca y Napo. Allí, Gonzalo Pizarro mandó a construir un bergantín, y Orellana se ofreció para tripularlo y buscar sustentos por el río. Orellana y 57 hombres que lo acompañaron nunca regresaron, abandonaron a Gonzalo Pizarro y al resto de la expedición.

Es evidente que Carvajal no fue un hombre versado en la vida marinera, y sus impresiones sobre embarcaciones y técnicas náuticas eran más bien rudimentarias. Por ejemplo, con frecuencia llama a los bergantines simplemente "barcos", cuando otras fuentes caracterizan este tipo de naves de manera específica. A pesar de esta salvedad, la aparición de canoas es constante en su crónica desde el comienzo del relato: "y así el capitán Orellana tomó consigo cincuenta y siete hombres, con los cuales se metió en el barco ya dicho y en ciertas canoas que a los indios se habían tomado" (Carvajal 45). Esta información es corroborada por el propio Orellana en el caso que presentó para defenderse de las acusaciones de traición hechas por Gonzalo Pizarro. En un documento fechado en Valladolid el 7 de junio de 1543, y

que tenía como fin presentar a los testigos a su favor, Orellana afirma "me alcé con un bergantín y canoas de gente" ("Apéndice documental" 123).

Debemos hacer especial énfasis en esto: aunque la mayoría de los comentaristas contemporáneos señalen como el punto de inicio de la expedición de Orellana la construcción y navegación en un bergantín, desde el principio las huestes europeas se movilizaron también en canoas de tradición local que habían logrado robar en su camino hasta la conjunción del Napo y el Coca.

Infortunadamente, no podemos saber cuántas canoas participaron en esta expedición, pues Carvajal siempre las menciona de manera general, sin especificar su número. Hay, sin embargo, una información que puede ser de utilidad en este caso: el cronista narra un episodio en el que se perdieron dos canoas en unas de las islas que formaban las bifurcaciones y brazos del río. Estas canoas perdidas tenían, cada una, seis españoles, que finalmente fueron encontrados dos días después (Carvajal 56). Debemos imaginarnos una expedición con un bergantín y algunas canoas llenas de españoles (seis por cada una) avanzando por una geografía desconocida y sin posibilidad de devolverse. El dato del número de tripulantes por canoa permite estimar la capacidad de carga aproximada de cada embarcación.

Si bien Carvajal no aporta mayor información sobre las canoas de su propia expedición, sí relata con detalle la construcción de un segundo bergantín. Aprovechando la hospitalidad de Aparia, un señor local que proveyó a los expedicionarios de refugio y comida, Orellana mandó a construir otro bergantín que les asegurara poder navegar en el mar, una vez encontrada la desembocadura del río —que aún se hallaba a miles de kilómetros de distancia, pero él no lo sabía—. Contrariamente a la indiferencia que le despertaron las canoas a Carvajal, su narración sobre la construcción del bergantín está llena de palabras elogiosas y no escatima en detalles sobre el proceso de construcción:

> en siete días se cortó toda la madera para el dicho bergantín. Acabada esta tarea, luego fue dada otra y fue que mandó hacer carbón para hacer más clavos y otras cosas. Era cosa maravillosa de ver con cuanta alegría trabajaban nuestros compañeros y acarreaban el carbón, y así se proveyó todo lo demás necesario. No había hombre entre todos nosotros que fuese acostumbrado de semejantes oficios, pero, no ostante todas estas dificultades, Nuestro Señor daba a todos ingenio para lo que se había de hacer, pues era para salvar las vidas. (Carvajal 62)

Para este cronista, los bergantines eran producto del ingenio inspirado por Dios; en cambio, las canoas de su propia expedición, y en las que habían recorrido

cientos de kilómetros, eran embarcaciones rudimentarias que no eran dignas de descripción o análisis.

La ubicación de los poblados controlados por Aparia (conocidos como Aparia mayor y Aparia menor) ha sido tema de reflexión académica. Con seguridad, se encuentran en los alrededores de la desembocadura del río Curaray en el río Napo, en la Amazonía peruana —para ver la discusión completa sobre la ubicación, consúltese Barlletti—.

Si bien la crónica de fray Gaspar de Carvajal encubre y minimiza la participación de canoas en su propia expedición, sí las menciona constantemente cuando narra su interacción con los poblados ribereños de los ríos por los que transcurre su camino. Las referencias a canoas difieren notablemente cuando el intercambio con los locales es amistoso de cuando es, por el contrario, de abierto enfrentamiento.

En la narración del encuentro con la gente de Aparia —que era el nombre del líder político y social, pero también de la región que este controlaba—, cuando los españoles tuvieron un recibimiento amistoso, se destaca su papel en el abastecimiento de comida:

> van con canoas que venían cargados de mucha comida […] como ellos eran principales y vasallos de Aparian y que por su mandado venian a nos traer de comer y comenzaron a sacar de sus canoas mucha perdizes, como las de nuestra España son, que son mayores, y muchas tortugas, que son tan grandes como adargas, y otros pescados. (Carvajal 57-58)

Más adelante en el texto, Carvajal agrega otros platillos: "mando sacar de sus canoas mucha cantidad de comida, ansi de tortugas, como de manatis y otros pescados y perdices y gatos-monos asados" (Carvajal 59). No comenta, porque lo ignoraba, cómo fueron obtenidos esos alimentos y si las canoas y sus tripulantes habían tenido un papel en ello.

Pero este fue un caso excepcional. Generalmente la expedición se cruzó con pueblos que le eran hostiles y en estos casos se mencionan las canoas en actividades bélicas concretas. Esto se explica por la naturaleza de la expedición de Orellana que era, en las propias palabras de Carvajal, "para salvar las vidas" (Carvajal 62). Los españoles no tenían intención ni posibilidad de quedarse largos periodos que le permitieran al cronista apreciar la vida social o cultural de los pueblos ribereños. También, debemos tener en cuenta la posibilidad limitada de los españoles de contar con información local; la variedad lingüística y cultural hacía difícil obtener información, más si tenemos en cuenta que los europeos no conocían las

lenguas locales. Los españoles realizaron grandes esfuerzos por encontrar guías y traductores locales que les ayudaran a obtener información, sin embargo, esta comunicación fue, salvo contadas excepciones, poca y precaria (Carvajal 67).

Los siguientes encuentros con canoas locales que vamos a comentar fueron todos en contexto de enfrentamiento armado. Siguiendo la narración de Gaspar de Carvajal, se puede apreciar que las funciones bélicas de las canoas a lo largo del río Napo y el río Amazonas eran múltiples. Por un lado, funcionaban como centinelas: cuando los tripulantes de una o varias canoas avistaban a lo lejos la flotilla de embarcaciones cargada de europeos, iban y avisaban río abajo. Cuando los españoles llegaban al centro poblado más adelante en su camino, hallaban a la población preparada militarmente (Carvajal 48-49).

Tras salir del territorio de Aparia y entrar a Machiparo (de nuevo el nombre es el del líder y el del territorio), a los europeos los esperaba una gran fuerza militar anfibia para enfrentarlos:

> y aquí de estas poblaciones se habían juntado mas de ciento y treinta canoas, en que había mas de ocho mil indios y por tierra no tenía cuenta la gente que parecía. Andaban entre esta gente y canoas de guerra cuatro o cinco hechizeros, todos encalados y las bocas llenas de ceniza, que echaban al aire, y en las manos unos hisopos, con los cuales andaban echando agua por el rio a manera de hechizos, y despues que habian dado una vuelta a nuestros bergantines de la manera dicha, llamaban a la gente de guerra y luego comenzaban a tocar sus trompetas y cornetas de palo y atambores y con muy gran grita nos acometian, pero, como dicho tengo, los arcabuzes y ballestas, despues de Dios, eran nuestro amparo. (Carvajal 77)

Siempre es difícil confiar en los números que, a ojo, calculaban los cronistas sobre las tropas enemigas, pero de lo que no cabe duda es de la impresión que le causó a Carvajal la flota de cientos de canoas con miles de hombres de guerra a bordo que los atacaron, incluso recurriendo a especialistas rituales. La expedición fue acechada por dos días con sus noches, tiempo tras el cual Carvajal calcula que ya habían abandonado los territorios de Machiparo.

No queremos abundar en más ejemplos del uso bélico de las canoas descrito en la crónica de Carvajal; consideramos que con los casos ya analizados el panorama queda claro. Tan solo queremos hacer hincapié en cómo en una crónica como esta se resalta el uso bélico de las canoas, precisamente porque la naturaleza de la expedición de Orellana fue, las más de las veces, de confrontación con las poblaciones locales. Nada nos dice de la construcción náutica local o de otros usos de las

embarcaciones. Orellana, Carvajal y sus acompañantes pasaban lo más rápido posible por los poblados, buscando el mar para abandonar la región y "salvar las vidas".

Si bien es cierto que la crónica de Carvajal no ofrece una caracterización de las canoas ni de su proceso constructivo, en alguna medida permite estimar sus capacidades de carga, con base en el número de tripulantes, pero ante todo expresa con claridad que este tipo de embarcaciones desempeñaron un papel protagónico en los escenarios bélicos fluviales del periodo colonial.

Vamos a terminar esta sección transcribiendo un fragmento que sintetiza muy bien la desconfianza que los europeos sentían al ver una flota de canoas con tripulaciones locales: "y también por el agua venían muchas canoas, pero ya, como íbamos a lo largo, no tuvieron lugar de poner por obra su mala intención" (Carvajal 89-90). En el imaginario de unos expedicionarios que viajaban por tierras desconocidas, las canoas estaban casi siempre tripuladas por enemigos de los que había que huir.

El *Nuevo descubrimiento* de Cristóbal de Acuña

La siguiente crónica que vamos a comentar a profundidad es la obra titulada *Nuevo descubrimiento del Gran Río de las Amazonas*, escrita por el jesuita Cristóbal de Acuña y que narra parte de la segunda expedición de Pedro Teixeira entre 1637 y 1638. La intención de la expedición de Teixeira era consolidar los conocimientos y explorar las posibilidades de colonización europea en el curso del Amazonas. A diferencia de Orellana y los suyos, la expedición de Teixeira remontó el río desde "los confines del Pará" hasta Quito; una vez llegado a esta ciudad andina, volvió por el río Amazonas hasta su desembocadura. Cristóbal de Acuña acompañó a Teixeira en este segundo viaje río abajo. Se debe señalar que Pedro Teixeira era portugués, y para esta época los reinos ibéricos estaban unidos bajo la corona de Felipe II, por lo que se explica que Acuña, español, hiciera parte de su expedición.

La crónica de Acuña difiere notablemente de la de Carvajal en lo tocante a su interés y conocimiento náutico. Por ejemplo, tiene todo un capítulo en el que trata de las maderas de la Amazonía y su posible uso para la construcción de embarcaciones de tradición europea (Acuña 66-67). Una de las mejores pruebas del interés y conocimiento náutico de Acuña es la descripción de la expedición:

> Salió pues este buen caudillo [Teixeira] de los Confines del Para, á los veinte y ocho de octubre de mil y seiscientos y treinta y siete años, con cuarenta y siete canoas de buen porte (embarcaciones de que adelante se dirá) y en ellas setenta

> soldados Portugueses, mil y doscientos Indios de boga y guerra, que con las mugeres y muchachos de servicio pasarían todas de dos mil personas. (Acuña 18)

Acuña nos presenta una imagen náutica muy completa de la expedición, con 47 canoas, y una cantidad considerable de tropas "indias" combatientes y no combatientes que superaban a las tropas portuguesas en proporción de más de veinte a uno. A diferencia de la expedición de Orellana, signada por el desconocimiento, el hambre y el miedo, Teixeira y los suyos iban mucho mejor preparados en términos de tecnología, guía y posibilidad de abastecimiento; esto es apenas natural, pues hay entre ambas expediciones casi un siglo, en el que los europeos acumularon conocimientos importantes sobre esta región.

La crónica de Acuña no es una narración de viaje, sino que presenta descripciones generales sobre el río Amazonas y sus habitantes. Esto hace que la información sea reflexiva y, en muchos sentidos, más profunda que la de Carvajal. Sin embargo, en lo referente a las poblaciones humanas, hay poca sensibilidad por las diferencias culturales y tecnológicas de las poblaciones. Aunque en ocasiones Acuña diferencia entre "naciones", consideraba que todos los habitantes ribereños eran igualmente "indios", y escribió de manera general sobre sus costumbres y sus hábitos como si se tratara de pueblos con las mismas tradiciones culturales.

Si se tiene en cuenta esto, es evidente que, por la propia naturaleza de los datos de la crónica, mucha de la información "antropológica" y "biológica" (si se nos permite el anacronismo) que obtiene Acuña es de sus propios acompañantes, que deberían ser provenientes de poblaciones cercanas a la desembocadura del Amazonas. Haciendo estas precisiones, podremos apreciar con más justicia la información del *Nuevo descubrimiento*.

Acuña describió detalladamente otros usos de las canoas que no comentó Carvajal, y que muy posiblemente el jesuita vio de manera cotidiana entre sus cientos de acompañantes que abastecían a la expedición. Uno de estos usos fueron la pesca y la caza realizadas desde las canoas. Por ejemplo, el cronista comentó en detalle la caza del "pegebuey", el manatí:

> Debaxo del agua detiene poco el resuello [el pegebuey], y así donde quiera que anda, saca á menudo el ocico para cobrar nuevo aliento, de donde le viene su total destruición, pues él mismo se va mostrando á su enemigo; veenle los Indios, y siguiéndole, en canoas pequeñas, le aguardan á que queriendo respirar saque la cabeca, y clauándole con sus arpones, que hazen de conchas, le quitan la vida:

> diuídenle en partes medianas, que asadas sobre parrillas de palo, duran sin interrupción más de un mes. (Acuña 51)

La caza del manatí fue una actividad que llamó poderosamente la atención de los europeos en su paso por la cuenca amazónica. A modo de ilustración, incluimos un dibujo firmado por Mathey Sculp, que acompañó el libro *Nouvelle relation de la France équinoxiale*, publicado por Pierre Barrère en 1743 y que contiene una descripción detallada de la Guyana Francesa y sus habitantes. En la imagen se puede apreciar una escena de caza de manatí desde una canoa con arpón, muy similar a la descripción aportada por Acuña (figura 4).



Figura 4. "Pêche du Lamentin (Caza del manatí)". Ilustración de *Nouvelle relation de la France équinoxiale*, 1743, p. 159

Fuente: cortesía de la John Carter Brown Library, registro de imagen número 09497.

Además de las técnicas de caza en el río, nos gustaría comentar que Acuña pone el énfasis en que había canoas específicas para este tipo de caza: unas "pequeñas". Las canoas, por más que aparezcan en los textos como todas iguales y homogéneas, tenían sus diferencias y servían para necesidades náuticas diversas.

También nos gustaría comentar brevemente que Acuña registró la caza de tortugas desde canoas. Los cazadores, aprovechando el desove en las playas, enganchaban a las tortugas y las arrastraban desde las canoas y simplemente las tomaban del agua después (Acuña 53). También sorprendió a Acuña la técnica de pesca desde las canoas, en las que se utilizaba el arco y la flecha para ensartar a los peces directamente en el agua (Acuña 56). Todas estas referencias nos muestran un panorama complejo de pesca y de caza en ambientes fluviales propios de la cuenca amazónica.

Hay dos usos adicionales de las canoas que registró Acuña: el comercio y el ritual guerrero. Sobre el uso comercial, el cronista menciona la gran cantidad de objetos que se trataban en canoas, como "paños, texidos y labrados" (Acuña 119). Ya con la descripción de Carvajal vimos cómo, en momentos de enfrentamiento bélico, especialistas rituales se unían al combate. Acuña ofrece más información sobre este tipo de rituales de guerra: "cuando han de ir á la guerra, lleuan en la proa de las canoas el ídolo en quien tienen puestas las esperanzas de la vitoria" (Acuña 86).

A pesar de lo apasionante que resulta la información sobre la pesca y la caza de ciertas especies, el comercio y los rituales guerreros, consideramos que, en términos náuticos, la información más excepcional que presenta el relato de Acuña es sobre la construcción náutica local. Acuña dedicó un capítulo entero a este aspecto, y lo primero que señala es la importancia de las canoas en la vida de los habitantes ribereños del Amazonas, y la compara con otras poblaciones anfibias.

> Todos los que viuen á las orillas deste gran Rio, están poblados en grandes poblaciones, y como Venecianos ó Mexicanos, todo su trato es por agua, en embarcaciones pequeñas, que se llaman canoas. (Acuña 82)

A continuación, Acuña se centra en los aspectos más relevantes de la construcción náutica, y aporta muchos de los datos sobre esta actividad de manera precisa. Comencemos por la materia prima: "éstas [las canoas] de ordinario son de cedro, de que la Prouidencia de Dios les proueyó abundantemente, sin que les cueste trabajo de cortarlos" (Acuña 82). Aunque los nombres comunes pueden variar, lo más probable es que se esté refiriendo al cedro amazónico (*Cedrela odorata L.*),

madera con la que hoy en día en algunas partes de la Amazonía se manufacturan embarcaciones; sin embargo, al ser una madera cara, apreciada y cada vez más escasa, se restringe para objetos y ocasiones especiales. En la actualidad, por su disponibilidad y costo, para la manufactura de canoas se prefieren maderas como la de aguacatillo (*Persea caerulea*), achapo (*Cedrelinga cateniformis*), comino real (*Aniba perutilis*), laurel (*Pleurothyrium bracteatum*), laurel baboso (*Schefflera morototoni*) o itaúba (*Mezilaurus itauba*).

Sigamos con la información que ofrece la crónica:

> Y es de admirar, ver que entre tanta infinidad de Indios, que cada vno necesita, por lo menos para su familia, de vno ó dos palos, de que labra vna ó dos canoas, como de hecho las tienen, a ninguno le questa más trabajo, que saliendo á la orilla, echarle vn lazo quando va pasando, y amarrarle á los mismos vmbrales de sus puertas, donde queda preso, hasta que auiendo ya baxado las aguas, y aplicando cada vno su industria, y trabajo, labra la embarcación de que tiene necesidad. (Acuña 83)

Según Acuña, cada familia manufacturaba sus propias canoas. Esto significa que dentro de las familias había el conocimiento náutico necesario para poder fabricar embarcaciones y que la manufactura no estaba centralizada en especialistas, como ocurre hoy en día en gran parte de la cuenca amazónica. Otro dato clave que aporta este fragmento es el uso de maderas náufragas que arrastraba el río y que las familias podían acarrear hasta la orilla para transformarlas en canoas. De este texto también se desprende que las embarcaciones se hacían en los mismos lugares de residencia, y que no se contaba con astilleros especiales para esta labor (Acuña 82-83).

La detallada información sobre las herramientas merece un comentario amplio. Acuña insiste en afirmar que las herramientas que se usaban para fabricar las canoas también servían para hacer casas y demás muebles. Las herramientas fueron elaboradas con caparazones de tortuga, en específico en la parte del "pecho", que se afilaban con piedras. Con esto se hacían hachas que se acomodaban en un mango de hueso de quijada de manatí. En otras regiones de la Amazonía, señala Acuña, utilizaban piedras afiladas (84-85). Para otro tipo de herramientas, se usaba dentadura de animales:

> Sus escoplos, gubias, y cinceles para obras delicadas, que las hazen con gran primor, son dientes, y colmillos de animales, que encallados en sus palos, no hacen menos bien su ofizio, que los de fino acero. (Acuña 85)

Esta es información de alto valor, pues nos refiere a una actividad de construcción náutica que permite ser comparada con otras regiones del continente. También es importante como punto de partida para un análisis con sentido histórico que permita apreciar cambios y continuidades en su dinámica histórica.

Por último, no queremos terminar este apartado de análisis de la crónica de Acuña sin mencionar su constante admiración por la construcción náutica local, que es expresada en el siguiente fragmento sobre las herramientas: "Con estas herramientas labran tan perfectamente, no solo sus canoas, sino también sus mesas, tablas, asientos, y otras cosas, como si tuvieran los mejores instrumentos de nuestra España" (Acuña 85). Para el jesuita, los habitantes amazónicos eran hábiles constructores navales que usaban de la mejor manera las herramientas con las que contaban.

Conclusiones

La información que podemos obtener al analizar con perspectiva náutica las crónicas de Gaspar de Carvajal y Cristóbal de Acuña es verdaderamente excepcional. Podemos documentar un amplio uso de las canoas amazónicas en el abastecimiento, en enfrentamientos armados, faenas de caza y pesca, comercio y, por supuesto, en el propio transporte de personas durante las expediciones en las que participaron los mismos cronistas. Por la naturaleza de la expedición de Orellana, la mayoría de datos aportados por Carvajal son de corte militar, pues las canoas sirvieron a los pueblos ribereños de la cuenca amazónica para enfrentarse, atacar y defenderse de los españoles. Por otro lado, Acuña nos proporciona un abanico más amplio de información, pero la que consideramos más relevante es aquella tocante a la construcción náutica. Gracias a los escritos de Acuña, y con el debido análisis, podemos conocer las materias primas, la forma de producción y, sobre todo, las herramientas utilizadas en la carpintería naval. Esto es muy importante para afianzar un estudio histórico de la construcción náutica amazónica, y también para establecer comparaciones con otras regiones en las que se registran actividades similares en el siglo XVII.

En la tabla 1 se presenta una sistematización de la información principal sobre las canoas amazónicas y las herramientas utilizadas para su construcción náutica, siguiendo la información ya analizada.

Tabla 1. Construcción y usos

Unidad productiva	Grupo familiar – familia nuclear
Materia prima	Cedro amazónico (*Cedrela odorata L.)*
Funciones	Militar, pesca, caza, comercio, abastecimento y transporte
Lugar de fabricación	Unidad doméstica residencial
Herramientas	1. Hachas y azuelas de pecho de caparazón de tortuga - posiblemente cupiso (*Podocnemis sextuberculata*), arrau o charapa (*Podocnemis expansa*) o taricaya (*Podocnemis unifilis*) o piedra, encabadas con hueso maxilar inferior de manatí (*Trichechus inunguis*). Previa utilización de la hoja, que tiene alrededor de un palmo de larga, por un palmo de ancha (22 cm x 22 cm, aprox.), esta es curada con humo y afilada con una roca.
	2. Escoplos, gurbias y cinceles encabados con palos de madera y con puntas fabricadas con dientes y colmillos de animales – Posiblemente Jaguar (*Panthera onca*) y caimanes blancos (*Caimán crocodilus*), negros (*Melanosuchus niger*) y yacaré (*Caimán yacaré*)
Eslora promedio estimada	9 m aprox. (con base en un cálculo de 1,30 m x 6 personas)
Capacidad de carga promedio estimada	450 kg aprox. (con base en un cálculo de 6 personas x 75 kg c/u)

Fuente: elaboración propia con base en Acuña; Carvajal.

El análisis de estas dos crónicas también nos ayuda a reflexionar sobre los retos de historiar la construcción náutica tradicional en la época "colonial". Estos escritos vienen a complementar un corpus aún en construcción de fuentes como los escritos de Fernández de Oviedo y Valdés y la *Relación de Tamalameque*, textos conocidos, publicados y comentados sobre la construcción náutica de tradición local en el Caribe y el río Magdalena. Entre más información haya sobre esta actividad en la época "colonial", tendremos un panorama más amplio que dé pie a mejores interpretaciones.

Por último, esperamos contribuir a los estudios sobre navegación y construcción náutica en Colombia que tanto interés han despertado en los últimos años. Desde un enfoque temporal amplio, análisis como el de este artículo aportan una perspectiva histórica que supera el presentismo de algunos análisis antropológicos

y arqueológicos que, al no interpretar las embarcaciones tradicionales en su dinámica histórica, las consideran fósiles del pasado que desaparecerán inevitablemente al ser reemplazadas por naves de otros materiales y otras tradiciones náuticas. Gracias a este estudio histórico, podemos ver que la tradición náutica amazónica, en su diversidad y profundidad temporal, sirve y ha servido a los pueblos ribereños para una cantidad amplia de usos, y ha permitido mantener su autonomía en la construcción de sus propias embarcaciones. Esto les ha posibilitado movilizarse, sustentarse y distribuir mercancías de índole diversa sin depender de terceros ni de tecnologías foráneas durante siglos.

Bibliografía

I. Fuentes primarias

Acuña, Cristóbal de. *Nuevo descubrimiento del Gran Río de las Amazonas*. Madrid: s. e., 1891.

"Apéndice documental". *Relación del nuevo descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*. Editado, introducido y anotado por Jorge Hernández Millares. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1955, pp. 123-151.

Barrère, Pierre. *Nouvelle relation de la France équinoxiale*. París: Piget, 1743.

Carvajal, Gaspar de. *Relación del nuevo descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*. Editado, introducido y anotado por Jorge Hernández Millares. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1955.

Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del Mar Océano*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1851.

II. Fuentes secundarias

Barlletti Pasquale, José. *Los pueblos amazónicos en tiempos de la llegada de Orellana*. Iquitos: Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía, 1992.

Borrero L., Ricardo, Antonio Jaramillo Arango, Filipe Castro, Nicolás Lira y Rodrigo de Oliveira Torres. "Traditional Shipbuilding Communities: An Urgent and Neglected Research Topic in Maritime Anthropology". *Journal of Maritime Archaeology*, vol. 17, 2022, pp. 603-633, https://doi.org/10.1007/s11457-022-09345-0

Da Silva Batista, Vandick. "Caracterização da frota pesqueira de Parintins, Itacoatiara e Manacapuru, estado do Amazonas". *Acta Amazônica*, vol. 33, n.° 2, 2003, pp. 291-302, https://doi.org/10.1590/1809-4392200332302

Del Cairo, Carlos y Catalina García. *Diagnóstico del patrimonio cultural marítimo en el archipiélago de San Andrés y Providencia, Colombia.* Bogotá: Fundación Terrafirme, 2007.

---. *Plan de sensibilización a comunidades costeras para la protección del patrimonio cultural subacuático en Cartagena de Indias (Tierra Bomba – Bocachica), Colombia*. Bogotá: Fundación Erigaie; Ministerio de Cultura; Fundación Terrafirme, 2008.

Delson, Renata Marx. "Inland Navigation in Colonial Brazil: Using Canoes on the Amazon". *International Journal of Maritime History*, vol. 7, n.° 1, 1995, pp. 1-28, https://doi.org/10.1177/084387149500700102

---. "Navigation: Inland Navigation in Amazonia". *Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Cultures*, editado por Helaine Selin. Dordrecht: Springer, 2014, pp. 1-6, https://doi.org/10.1007/978-94-007-3934-5_9920-1

Delson, Renata Marx y Steven W. Meng. "Cargo Canoes of the Eighteenth-Century Amazon: A Preliminary Stability Analysis". *International Journal of Maritime History*, vol. 7, n.° 2, 1995, pp. 173-185, https://doi.org/10.1177/084387149500700210

Eduardoño. "Historia". https://www.eduardono.com/pages/historia. Consultado el 14 de septiembre del 2023.

"Esta es la historia de Eduardoño, la empresa pionera en transporte marítimo y fluvial de Colombia". *Semana*, 28 de marzo del 2019. https://www.semana.com/contenidos-editoriales/colombia-nada-como-el-mar/articulo/historia-de-eduardono-pionera-en-transporte-maritimo-y-fluvial-en-colombia/607329/

Fuquen, Clara. "Logboats of Coquí: An Ethnographic Approach to Maritime Material Culture". Tesis doctoral en Arqueología, Universidad de Southampton, 2014.

Guerra, Weildler. *El mar cimarrón: conocimientos sobre el mar, la navegación y la pesca entre los wayuu*. Oranjestad: Museo Arqueológico de Aruba, 2018.

Guida Navarro, Alexandre. "Navegando pelo Turiaçu: a reprodução cosmológica do rio Amazonas e o mito da cobra-canoa e sua relação com as estearias do Maranhão". *História*, vol. 40, 2021, pp. 1-26, https://doi.org/10.1590/1980-4369e2021059

Henríquez Luque, Alejandro. *Carpintería de ribera en Tierra Bomba*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2018.

Hernández Millares, Jorge. Introducción. *Relación del nuevo descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*. Edición, introducción y notas de Jorge Hernández Millares. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1955, pp. 9-37.

Hocker, Frederick M. "The Development of a Bottom-based Shipbuilding Tradition in Northwestern Europe and the New World". Tesis doctoral, Texas A&M University, 1991.

Márquez, Ana Isabel. "*Catboats, lanchs and canoes*: apuntes para una historia de las relaciones de las islas de Providencia y Santa Catalina con el Caribe centroamericano e insular a través de la construcción y el uso de embarcaciones de madera". *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, vol. 6, n.° 3, 2014, pp. 480-508, https://doi.org/10.5533/1984-2503-20146303

Meide, Chuck. *Guiana Maroon Canoes: Origins and Cultural Models*. Williamsburg: College of William & Mary, 2002.

Meza De la Rosa, Katerin, Sergio Andrés Quiñónez Conde y Andrea Daniela Ortega Herrera. "Análisis de los diseños de canoas de madera elaboradas en Suan-Atlántico". *Revista Investigación y Acción*, vol. 1, n.° 2, 2021, pp. 35-41.

Miller, Daniel. "Materiality: An Introduction". *Materiality*, editado por Daniel Miller, Durham: Duke University Press, 2005, pp. 1-50, https://doi.org/10.1215/9780822386711-001

Muñoz, Lina María. "La construcción social del heredero en Playa Mulatos: un proceso alterno de territorialización en el litoral pacífico colombiano". *Artificios. Revista Colombiana de Estudiantes de Historia*, n.° 16, 2020, pp. 47-67, https://doi.org/10.22380/2422118X.2102

Nieva-Sanz, Daniel Miguel. "Astilleros y canoas en la Ciénaga Grande: etnografía náutica sobre la cultura anfibia del Morro/Nueva Venecia (Colombia)". *Cuadernos de Antropología*, vol. 33, n.° 2, 2023, pp. 1-18, https://doi.org/10.15517/cat.v33i2.54165

---. "De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611)". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 28, n.° 2, 2023, pp. 111-133, https://doi.org/10.18273/revanu.v28n2-2023005

---. "Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)". *Temas Americanistas*, vol. 49, 2022, pp. 449-471, https://dx.doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2022.i49.20

Nieva-Sanz, Daniel y Alberto José Gullón-Abao. "Localización y registro de canoas monóxilas en el río Magdalena y ciénagas adyacentes (Colombia): metodología y avances de una expedición científica contemporánea". *Jangwa Pana*, vol. 22, n.° 2, 2023, pp. 1-13, https://doi.org/10.21676/16574923.5124

Rodríguez, Jimena N. "Canoas y remos, velas y bergantines: los ausentes y los presentes en el archivo colonial". *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation*, n.° 2, 2021, pp. 1-16, https://doi.org/10.12893/gjcpi.2021.2.12

Rodríguez Velásquez, Fidel. "Navegantes indígenas, perlas y canoas en el Caribe del siglo XVI. Experiencias transculturales conectadas por el mar". *Trabajos y Comunicaciones*, n.° 55, 2022, pp. 1-21, https://doi.org/10.24215/23468971e161

Sarmiento, Juan David. "La navegación en el paisaje náutico wayuú: saberes, prácticas y cultura material". *Entre Europa y América. El mar y la primera globalización*, editado por Lilyam Padrón Reyes y María del Mar Barrientos Márquez. Leioa: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2023, pp. 285-302.

---. "Saber para conocer, conocer para construir: conocimientos tradicionales de construcción naval artesanal en la comunidad wayuu, La Guajira, Colombia". *Boletín Científico del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas*, vol. 401, n.° 1, 2021, pp. 115-119.

Schillinger, Kerstin y Stephen J. Lycett. "The Flow of Culture: Assessing the Role of Rivers in the Inter-community Transmission of Material Traditions in the Upper Amazon". *Journal of Archaeological Method and Theory*, vol. 26, 2019, pp 135-154, https://doi.org/10.1007/s10816-018-9369-z

Soares Cardoso, Renato y Charles Hanry Faria Junio. "Análise econômica das pescarias em canoas motorizadas no município de Parintins, região do Baixo rio Amazonas, Brasil". *Scientia Amazonia*, vol. 6, n.° 3, 2017, pp. 58-68.

redalyc
UAEMEX

Disponible en:
https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=83378953003

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la academia

Antonio Jaramillo Arango, Daniel Giraldo Sabogal,
Juan David Sarmiento Rodríguez, Ricardo Borrero L.

Construcción y usos de canoas en la cuenca amazónica durante los siglos XVI y XVII
Construction and Uses of Canoes in the Amazon Basin during the 16 th and 17 th Centuries
Construção e usos de canoas na bacia amazônica durante os séculos XVI e XVII

Fronteras de la Historia
vol. 29, núm. 2, p. 43 - 69, 2024
Instituto Colombiano de Antropología e Historia,
ISSN: 2027-4688
ISSN-E: 2539-4711

DOI: https://doi.org/10.22380/20274688.2683