



HAL
open science

Navegación y mar en el mundo andino prehispánico

Cécile Foussard

► **To cite this version:**

Cécile Foussard. Navegación y mar en el mundo andino prehispánico. XIII Jornadas de Jóvenes en Investigación Arqueológica (Universidad de Alicante, 23-26 de marzo de 2022): Periferias: desde los márgenes de la arqueología, Université d'Alicante, Mar 2022, Alicante, España. hal-04093685

HAL Id: hal-04093685

<https://hal.science/hal-04093685v1>

Submitted on 23 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Navegación y mar en el mundo andino prehispánico

Cécile Foussard¹

Resumen

En el mundo andino prehispánico, el Océano Pacífico no fue una frontera infranqueable sino una fuente de recursos económicos y un espacio de circulación. En el ecosistema de la corriente de Humboldt los abundantes recursos marinos permiten sustentar a los grupos costeros desde la época del poblamiento. En este contexto de adaptación marítima, los pueblos del litoral andino han inventado diversas técnicas de navegación documentadas por datos arqueológicos y etnohistóricos.

Palabras clave: navegación, balsas, región andina, arqueología prehispánica, adaptación marítima.

Abstract

In the Prehispanic Andean world, the Pacific Ocean wasn't an impassable frontier but a place with economic resources and transport possibilities. In the Humboldt Current ecosystem, the proliferation of marine resources was sufficient enough for the subsistence of coastal communities since the period of the first settlements. In this context of maritime adaptation, Andean coastal populations invented diversified watercraft technology, that is documented by archaeological and ethnohistorical data.

Keywords: Watercraft, Seafaring, Andean Region, Prehispanic Archaeology, Maritime Adaptation.

1. Introducción

El área cultural andina, ubicada en el noroeste de Sudamérica, tiene una extensa zona litoral que va desde Colombia hasta Chile, incluyendo las costas de Ecuador y Perú.

1. Sorbonne Université, CeRAP. cecile_foussard@outlook.com

Desde algunas décadas, los avances de la arqueología costera han permitido demostrar que el Océano Pacífico y sus recursos han tenido un papel central en el desarrollo de las sociedades andinas prehispánicas.

En este contexto, las técnicas de navegación han sido determinantes, ampliando drásticamente el acceso de los pueblos costeros al ámbito marino y a sus recursos.

2. Fundaciones marítimas de las sociedades andinas

2.1. El ámbito costero y marino de la región andina

A diferencia del litoral andino ecuatorial (costas de Colombia, Ecuador y extremo norte de Perú), que tiene un clima cálido y bastante húmedo, las costas de Perú y Chile son áridas. Este medio ambiente terrestre desértico contrasta con la impresionante biodiversidad marina llevada por la corriente de Humboldt.

Esa gran corriente marina de aguas frías circula de sur a norte a lo largo de la costa oeste de Sudamérica. En la corriente de Humboldt, el afloramiento de aguas profundas frías, muy ricas en nutrientes, permite la proliferación de una fauna marina rica y diversa que incluye varias especies de peces, moluscos, crustáceos, aves y mamíferos marinos (Moseley, 1975: 7-17).

Por tanto, el ámbito marino en esta parte del Océano Pacífico ofrece recursos muy abundantes y atractivos para las sociedades costeras.

2.2. El desarrollo de las economías marítimas

Los datos arqueológicos indican que la región andina está poblada por lo menos desde el 11 000 a. C. Según investigadores norteamericanos, los pobladores habrían llegado por la franja litoral del Pacífico, antes de subir gradualmente en la Cordillera (Rademaker et al. 2013: 34-45; Sandweiss, 2008: 145-156).

El registro arqueológico muestra que los primeros habitantes del litoral andino tienen una subsistencia principalmente marítima, incluso después de la sedentarización y las primeras formas de horticultura que aparecen hacia 7000-6000 a. C. (Llanos, 2007: 24-55). Gran parte de los sitios arqueológicos de este periodo son concheros con importante acumulación de conchas y restos de peces, y con muy pocos restos de fauna y plantas terrestres (ejemplos de concheros: Amotape, extremo norte del Perú, hacia 10 200 a. C.; Quebrada Jaguay y Quebrada Tacahuay, costa sur del Perú, 11 000-10 000 a. C.) (Sandweiss, *op. cit.*).

Entonces es la explotación de los recursos marinos y no la agricultura la que impulsó la sedentarización. Esto se debe a la riqueza biológica de la corriente de Humboldt: la abundancia de los recursos marinos habría bastado para alimentar las poblaciones sedentarias sin necesitar una producción agrícola (Moseley, 1975: 4-5).

Incluso después de la generalización de la agricultura en la costa peruana hacia el segundo milenio a. C., el Océano Pacífico y sus recursos van a seguir con mucha importancia para las sociedades costeras prehispánicas (Llanos, *op. cit.*). En este

contexto, las técnicas de navegación han sido un aporte considerable en la explotación de los recursos marinos.

3. La navegación prehispánica y su estudio

3.1. Datos y métodos de investigación

La mayor dificultad en el estudio de la navegación prehispánica en la región andina es la ausencia de embarcaciones arqueológicas conservadas.

En la costa norte de Perú existen muchas representaciones iconográficas de balsas de junco desde el periodo del Horizonte Chavín (1200-200 a. C.). Estas representaciones son particularmente abundantes en la cerámica mochica (principios de nuestra era-décimo siglo d. C.), y luego en las culturas chimú y lambayeque (hacia 1000-1450 d. C.) (Prieto, 2016: 169-183). También se conocen algunas representaciones de embarcaciones en cerámicas de otras partes de la costa peruana, por ejemplo, en la cerámica nazca (costa sur, principios de nuestra era-650 d. C.) y la cerámica Lima-Nievería (costa central, hacia 600-1100 d. C.).

Por otra parte, en tumbas tardías del extremo sur de Perú y de la costa norte de Chile (hacia 1000-1450 d. C.), se han encontrado diversos modelos o miniaturas que representan diferentes tipos de embarcación de madera: balsas simples de tres palos, balsas de madera más complejas y algunos ejemplos de canoa (Núñez Atencio, 1986: 11-35).

También en las fuentes coloniales, hay muchas descripciones y representaciones de embarcaciones autóctonas. Incluso algunas técnicas de navegación prehispánicas han sobrevivido hasta hoy, como por ejemplo los caballitos de totora, balsas de junco que están todavía en uso en pueblos de pescadores de la costa norte de Perú (Prieto, *op. cit.*: 141-188).

Pero para los periodos más tempranos no tenemos este tipo de fuente y tampoco se conocen representaciones iconográficas. En este caso los datos más interesantes son los restos ictioarqueológicos, es decir los restos de peces encontrados en contextos arqueológicos. Ciertas especies de peces sólo se pueden capturar gracias al uso de embarcaciones, tales como las especies de plena mar (o especies pelágicas oceánicas) o peces peligrosos como los tiburones de gran tamaño. Por tanto, la presencia en gran cantidad de este tipo de restos en un sitio arqueológico es un “bio-indicador” de navegación bastante fiable (Olguín et al. 2014: 177-192).

También existen muchos otros tipos de datos arqueológicos que pueden documentar las prácticas y circulaciones náuticas: restos arqueológicos en las islas, restos subacuáticos, restos de estructuras portuarias, instrumentos de pesca y de navegación (remos, anclas, anzuelos, etc.).

3.2. Las diferentes formas de navegación

La embarcación prehispánica más común en el litoral andino es la balsa de totora, que es conformada por manojos de totora atados con sogas. Según la iconografía prehispánica, este tipo de embarcación existe por lo menos desde el Horizonte Chavín (1200-200 a. C.) en la costa norte de Perú, pero varios datos del sitio de Gramalote sugieren que ya está empleado hacia 1500-1200 a. C. En los periodos posteriores, los datos iconográficos y coloniales indican que las balsas de totora son usadas en toda la costa peruana, principalmente para la pesca (Prieto, *op. cit.*).

En el litoral sur andino (extremo sur de Perú y costa norte de Chile) la navegación está empleada por lo menos desde el 5000 a. C. (como lo evidencia la presencia recurrente de restos de especies oceánicas en el sitio de Agua Dulce, costa norte de Chile) pero no se sabe con seguridad cuáles eran las primeras embarcaciones utilizadas (Olguín et al. *op. cit.*). En los periodos mucho más tardíos (a partir del 1000 d. C.) se evidencian diversos tipos de embarcaciones prehispánicas en esta región, que sirven principalmente para pescar y cazar los lobos marinos: balsas de tres palos, balsas de madera más complejas, canoas y balsas de pieles de lobo marino hinchadas (Núñez Atencio, *op. cit.*).

Finalmente, las fuentes coloniales relatan la existencia de una red de comercio marítimo en el litoral andino ecuatorial (costa ecuatoriana y extremo norte de Perú). Los pueblos de la región de Manta y Tumbes empleaban grandes embarcaciones de palos de balsa con vela y un sistema de gobernalle que permitían la navegación de larga distancia (Alcina Franch et al. 1987: 35-73). De momento nos faltan evidencias arqueológicas sobre la extensión de esta red comercial y sobre la antigüedad de esta tecnología de navegación lejana.

4. Conclusión

Varios tipos de datos (arqueología terrestre, costera y marítima, ictioarqueología, datos iconográficos y etnohistóricos, etc.) demuestran que el mar y la navegación han tenido un papel muy importante en el desarrollo de las sociedades andinas prehispánicas. El Pacífico no fue una frontera infranqueable sino una fuente de recursos económicos y un espacio de intercambio, aunque de momento las rutas marítimas prehispánicas no son bien documentadas por la arqueología. Para estas actividades marítimas, los pueblos del litoral andino han inventado diversas técnicas náuticas que van desde balsas simples para la pesca a embarcaciones más complejas con velas para la navegación a larga distancia.

Seguramente los avances de nuevas tendencias en arqueología: la arqueología subacuática, la geoarqueología, los estudios del litoral, etc., nos van a aportar muchos datos en esta investigación.

5. Bibliografía

- Alcina Franch J., Alonso Sagasetta, A., Bouchard, J.-F. y Guinea Bueno, M. (1987): Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial: evidencias e hipótesis. *Revista Española de Antropología Americana*, XVII: 35-73.
- Llanos, D. (2007): La périodisation et l'évolution de l'État dans les Andes. En Llanos, D., *Le bassin du Rio Grande de Nazca, Pérou: Archéologie d'un État andin 200 av. J.-C.-650 ap. J.-C.*, EHESS: 24-55. Paris.
- Moseley, M. (1975): *The Maritime Foundations of Andean Civilization*, Cummings Publishing Company, Menlo Park.
- Núñez Atencio, L. (1986): Balsas prehistóricas del litoral chileno: grupos, funciones y secuencia. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, 1: 11-35.
- Olguín, L., Salazar, D. y Jackson, D. (2014): Tempranas evidencias de navegación y caza de especies oceánicas en la costa pacífica de Sudamérica (Taltal, ~ 7.000 años cal. a. p.). *Chungara*, 46, 2: 177-192.
- Prieto, G. (2016): Balsas de totora en la costa norte del Perú: una aproximación etnográfica y arqueológica. *Quingnam*, 2: 141-188.
- Rademaker, K., Bromley, G. y Sandweiss D. (2013): Peru archaeological radiocarbon database, 13,000-7000 ¹⁴C B.P. *Quaternary International*, 301: 34-45.
- Sandweiss, D. (2008): Early Fishing Societies in Western South America. En Silverman, H. e Isbell, W. (coords): *The Handbook of South American Archaeology*. Springer: 145-156.