Bahía de Guayaquil, una referencia histórica de encuentro



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN



Guamán Poma, "Nueva coronica y buen gobierno" (1615). La Ciudad de Guayaquil (dibujo 358). Folio original 1031. Obtenido de la DET KONGELIGE BIBLIOTEK.

Introducción

El mar peruano, para los peruanos, no debe ser considerado como una barrera geográfica, sino más bien una prolongación de nuestra soberanía y territorio, tanto por razones económicas, como culturales e históricas.

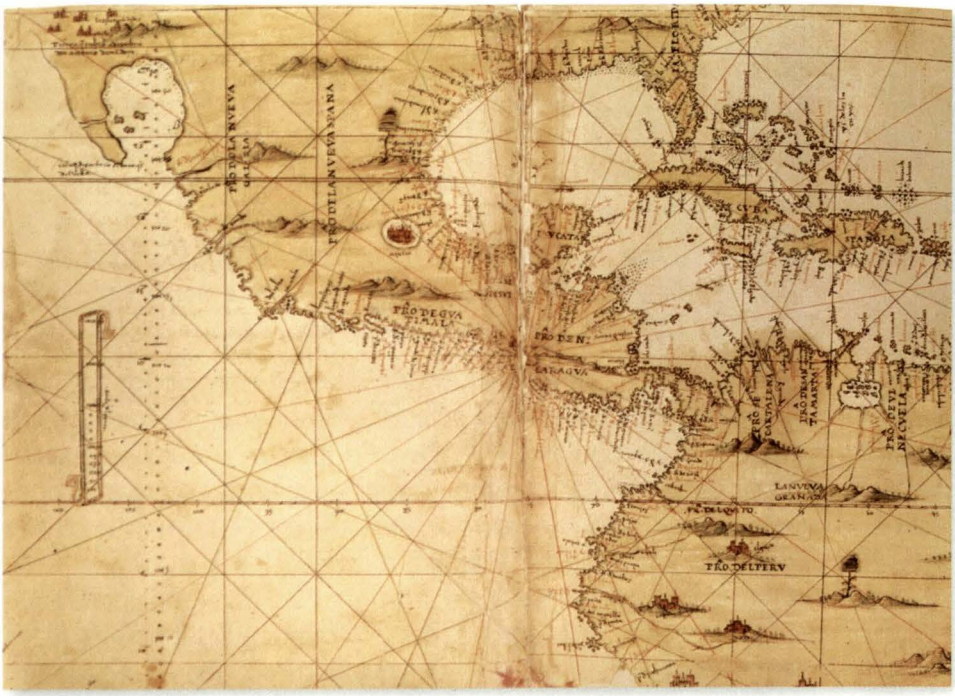
La historia como fuente de conocimiento de las actividades de los que nos antecedieron en estos espacios geográficos, nos enseña que el mar también puede ser utilizado como medio de integración entre dos culturas y comunidades distintas o semejantes; el ejemplo histórico que les presentaré a continuación –de una manera muy escueta por tema de espacio, pero que pienso tiene la bibliografía básica inicial– se refiere a las relaciones marítimas realizadas antaño, teniendo como centro de operaciones la bahía/golfo de Guayaquil, que muchos cientos de años antes de las independencias formales de los actuales países del Perú y del Ecuador, ya se elevaba como lugar de encuentro entre las civilizaciones del norte y del sur de la línea ecuatorial. Los años escogidos vienen desde el 800 a. C. hasta mediados del siglo XVIII.

Antecedentes históricos

El significado del mar para las poblaciones de la costa del Perú antes de la llegada de los españoles fue de vital importancia. Rodeados de un paraje árido y agreste, confinados entre arenales, no tuvieron en principio otra opción que mirar hacia el mar.

Sustento de lo dicho es que "[...] el mar fue fundamental para el desarrollo costeño desde las primeras expresiones culturales yungas, que basaban sus modos de subsistencia casi exclusivamente en la recolección de moluscos, algas y pesca fácil desde la orilla, y en las lagunas cercanas al océano" (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 81).

Con el transcurrir de los tiempos, su tecnología fue desarrollándose y lograron crear embarcaciones capaces de transportarlos tanto a las islas guaneras –fuente de la carne del lobo marino y de las aves marinas– como a otros lugares del litoral y comerciar los productos alimenticios y religiosos[1].



Carta Universal en siete partes de Alonso de Santa Cruz. 1560. En el "Islario de todas las Islas del Mundo". Biblioteca nacional. Sección de ms. Madrid. En "Cartografía Marítima Hispana. La Imagen de América", p. 108.

> "Con embarcaciones mayores, fuesen de troncos o grandes balsas de juncos, se movilizaban los indígenas a lo largo de la costa, ya sea en son de conquista o de trueque. El señorío de Chincha debía su riqueza al trueque establecido por sus "mercaderes" o *mullu chasqui camayoc*, que se arriesgaban en busca de las sagradas conchas de *mullu (spondylus pictorum)* hasta las norteñas playas de Puerto Viejo y Manta en el Ecuador" (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 87)[2].

Las largas distancias que estos marinos precolombinos pudieron realizar están justificadas tanto por los mitos "comprobados" de los viajes del inca Túpac Yupanqui –comprobados por el explorador noruego Thor Heyerdahl y su expedición Kontiki– y las aventuras de Quitumbe, hijo del cacique de Santa Elena, en el Ecuador, quien según el cronista Anello Oliva (1895) llegó en unas balsas a Tumbes y luego se dirigió más al sur (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 87); así como por las diversas embarcaciones –seguras y resistentes a la mar gruesa– hechas con madera liviana (*Genus ochroma*), dirigidas y propulsadas con guares, remos –"Los más frecuentes fueron hechos de caña de Guayaquil (*Guadua Kunth*), cortada en dos, a lo largo"– y el uso de velas triangulares; algunas de las cuales eran dirigidas por los indígenas de Manta, Ecuador (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 105).

Las historias míticas y reales de los viajes de los antiguos habitantes de estos litorales, que comprenden los actuales países del Perú y Ecuador, demuestran que el mar no era un obstáculo para ellos, sino un medio de comunicación e intercambio. Por ejemplo, y citando a Cieza de León, Rostworowski escribe que a Santa Elena (Ecuador) llegaban "balsas de junco a manera de grandes barcas"; el junco utilizado para estas barcas provenía de las múltiples lagunas del litoral (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 106).

Dorothy Hosler, del Instituto Tecnológico de Massachusetts (Massachusetts Institute of Technology, MIT), sostiene que la aparición de la metalurgia en las costas occidentales de México viene de los años 800 d. C, la cual llegó a México a través de las vias marítimas, teniendo como puertos de origen las costas sudamericanas o centroamericanas. Esto demostraría –según Hosler– la importancia e intensidad que tuvieron las vias de comunicación marítimas como medio de transferencia tecnológica durante la época prehispanica, teniendo como base de este sistema de intercambio marítimo, las costas del Ecuador (Hosler 1988, 832)[3].

Se han encontrado en restos arqueológicos en la zona occidental de México, artefactos de metal, pero no las herramientas con que los habrían construido, al mismo tiempo que en Ecuador se han encontrado los mismos artefactos –incluso antes del periodo estudiado, 800 d. C.– y las herramientas adecuadas para

"El intercambio comercial por la vía marítima entre las ciudades ubicadas en el golfo de Guayaquil y las provincias más al sur, fueron ampliamente desarrollados tanto por los prehispánicos como por los mismos españoles durante la Colonia...".

su confección. Incluso estos mismos artefactos han sido hallados –ecuatorianos y de la costa occidental de México– en el mismo contexto arqueológico (Hosler 1988, 835-837)[4], lo cual indica claramente que aquellos artefactos fueron llevados desde las costas del Ecuador, por vía marítima, hacia el oeste de México, mostrando los avances de la cultura prehispánica en la región sudamericana, así como su expansión marítima.

Siguiendo a Hosler, es probable que este extendido sistema de intercambio cultural y tecnológico, basado en las aguas del Ecuador actual, fuese dirigido por los manteños, quienes eran reconocidos como buenos marineros y poseían embarcaciones sofisticadas, capaces de largas travesías (Hosler 1988, 842).

Por otro lado, vale la pena citar al cronista de sangre hispana e incaica, autor de los Comentarios Reales de los Incas, quien describe gráficamente las habilidades de los antiguos navegantes, haciendo más creíble la idea de un comercio marítimo entre largas extensiones de litoral:

> "Along the entire coast of Peru[5], the Indians go fishing in little reed boats [...], and the sea being very calm, they can venture four or five leagues [15 to 20 miles] from shore in these light skiffs [...]. They row; first on one side then on the other, so skilfully in fact, that thay may attain astonishing rapidity [...]" (Savoy 1974, 23-24).

Siguiendo a Rostworowski y a Hosler, los viajes de los antiguos pescadores del actual territorio peruano llegaban a Guayaquil en busca de expandir su comercio, debido a que por "entonces era frecuente el tráfico en balsas manejadas por los naturales desde Paita a Guayaquil [...]. 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 de Diez Canseco 1981, 87-88). Los del reino de Chincha enviaban sus bienes de intercambio al golfo de Guayaquil, e incluso más al norte hasta Portoviejo (Hosler 1988, 842).

En 1969, Gene Savoy, a bordo del *Feathered Serpent*[6], "navegó desde el puerto de Salaverry, cerca de Trujillo, en una balsa de totora de grandes dimensiones y llegó meses después a Panamá" (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 106). Este viaje demuestra la resistencia a largos viajes de las embarcaciones construidas en épocas prehispánicas, lo cual agrega otro argumento a favor de un extenso e importante sistema de comunicación marítima a lo largo del litoral nor-occidental de Sudamérica, incluyendo las actuales costas de Perú y Ecuador.

Para el clérigo cronista Miguel Cabello de Balboa (1586), quien pasó gran tiempo de estadía en la región del actual Ecuador, estas relaciones se confirman durante la época incaica cuando relata la estadía de Huayna Cápac en la isla de Puná, donde fue pacíficamente recibido y festejado hasta que recibió la noticia de la muerte de sus familiares directos en el Cusco por causa de una "pestilencia". Huayna Cápac se dirige de la isla de Puná hacia Quito por lo grave que se sentía, donde finalmente falleció, aparentemente de viruela traída por los españoles.

Si vemos el mapa de la zona, la isla de Puná se encuentra dentro del golfo de Guayaquil, lugar donde el emperador Inca estuvo plácidamente hospedado por los nativos originarios, revelando la estrechez de comunidad entre el emperador cusqueño y la zona norte del Imperio (Porras Barrenechea 1986, 458-459), al menos en las formalidades protocolares.

El intercambio comercial por la vía marítima entre las ciudades ubicadas en el golfo de Guayaquil y las provincias más al sur, fueron ampliamente desarrollados tanto por los prehispánicos como por los mismos españoles durante la Colonia, los cuales "efectuaban un intenso intercambio por medio de balseros indígenas; desde Lambayeque enviaban los productos del valle, es decir, azúcar, cajas de dulces, cueros y jabones a Guayaquil. A su vuelta las mismas embarcaciones retornaban cargadas de cacao, maderas, cera de coco, etc." (Rostworowski de Diez Canseco 1981, 88). Por este motivo –y ya durante la Colonia– estos nativos marineros hicieron de prácticos en la ruta de la Puná a Guayaquil (Laviana Cuetos 1987, 62).

Los primeros testigos del tipo y del alcance de estas embarcaciones nativas, fueron los acompañantes de la segunda expedición de Francisco Pizarro a "tierras nuevas", quienes dan cuenta de la presencia de estas balsas en Santa Elena, isla Puná, Tumbes y Manta, las cuales podían llevar hasta quince personas abordo y más de treinta barricas de bienes de comercio. Estas balsas eran parte del gran comercio entre la zona comprendida entre los litorales de Panamá y Perú actuales (Savoy 1974, 18-19).



Mapa de América de Diego Gutierrez para el Atlas de Ortelius, 1584.
En Cartografía marítima hispana.
La imagen de America. Pp. 127-128

"Podemos resumir las características geográficas y ambientales de la provincia de Guayaquil en los siguientes términos: bosques, pantanos, marismas, lluvias, calor, mosquitos y agua...".

Tal vez la crónica más certera sobre este encuentro sea la de Francisco de Xerez, más conocida como Samano-Xerez; quien relata de manera breve –cinco páginas– los dos pimeros viajes de Francisco Pizarro y todos los descubrimientos que iba haciendo en los actuales territorios de Colombia, Ecuador y Perú, siendo el más impactante y sorprendente para los exploradores el de la balsa de tumbecinos, "la primera embarcación a vela que los españoles encontraron en América" (Porras Barrenechea 1986, 53) (Hosler 1988, 842)[7].

Pero ¿cómo eran este golfo y sus ciudades, y cómo se desarrolló durante los años en mención? ¿Por qué fue tan importante para las civilizaciones prehispánicas y para el virreinato del Perú?

La parte suroeste de la costa actual de Ecuador toma la forma de un amplio golfo, denominado el de Guayaquil, el cual está constituido por la desembocadura del río Guayas y del estuario Estero Salado, zona que fue hábitat de los primeros habitantes nativos del golfo, los cuales se asentaron debido a la riqueza natural de los bosques y a la actividad pesquera. Restos arqueológicos dan muestra de la intensa actividad marítima de estas poblaciones y del uso técnico de las diversas maderas de la zona, como por ejemplo el guachapí y el mangle, que usaron para la construcción de embarcaciones capaces de navegar a grandes distancias, con la finalidad de realizar su comercio con lejanas civilizaciones (Clayton 1978, 6-8).

Podemos resumir las características geográficas y ambientales de la provincia de Guayaquil en los siguientes términos: bosques, pantanos, marismas, lluvias, calor, mosquitos y agua, pudiendo dividir su fisonomía en occidente y oriente, siendo el oriente la región fluvial bañada por el río Guayas, y la occidente la región marítima bañada por la corriente peruana o de Humboldt, la cual es predominantemente árida (Laviana Cuetos 1987, 10-11). Es justamente esta característica fluvial del puerto de Guayaquil, por la que se le puede considerar como un complejo portuario marítimo y fluvial, siendo los principales los de Manta, Punta de Santa Elena y la Puná, y este último el de mayor importancia al ser el puerto de descarga de buques mayores, que por su calado, no podían



Mapa Geográfico que comprende toda la América Meridional. (1777). Museo Naval de Madrid.
En "Cartografía Marítima Hispana. La Imagen de América", p. 192.

"Esta riqueza en la fuente de madera idónea para la construcción naval hizo que Guayaquil contase a finales del siglo XVI con una próspera y establecida industria de construcción naval[8]...".

ingresar en determinadas estaciones del año a la red fluvial hacia el puerto de Guayaquil, siendo el de Manta y la Punta de Santa Elena puertos de escala para embarcaciones de mayor calado.

"Entre todos estos puertos existía un intenso tráfico de cabotaje realizado por balsas, chatas y otros barquitos pequeños [...]; se pueden considerar incluidos en su complejo portuario a varios puertos del virreinato del Perú, fundamentalmente Paita [...], que se comunicaba intensamente con la Puná y Guayaquil, y tambien otros puertos menores peruanos –como Túmbez (sic), colán o Sechura– que actúan de auxiliares en el tráfico de cabotaje por la zona" (Laviana Cuetos 1987, 62).

Los límites territoriales de Guayaquil –acá hablamos de la provincia en sí– nunca fueron durante la Colonia demarcados de manera exacta; es así que se hayan continuas contradicciones y diferencias entre los distintos personajes que se encargaron de citada tarea territorial: Dionisio de Alsedo, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Antonio de Alcedo, Francisco Requena y Bartolomé Cucalón. Lo mismo sufrió en relación a su división política-administrativa por los constantes cambios y adhesiones de los partidos o tenientazgos, hasta llegar en 1763 a constituirse en gobierno militar con la finalidad de optimizar la situación defensiva de la bahía/golfo (Laviana Cuetos 1987, 12-22). Incluso el nombre sufrió cambios hasta llegar al definitivo: Santiago de la Nueva Castilla, de la Culata, del Río de Daule y de Amay, para finalmente quedarse con el de Santiago de Guayaquil (Laviana Cuetos 1987, 29), luego de que Francisco de Olmos trasladara la ciudad sobre el cerro Santa Ana, a orillas del río Guayas. Las actividades principales de esta nueva ciudad eran el corte y exportación de madera, la construcción naval, su función de puerto de ingreso y salido de productos de la sierra, así como la producción de cacao, siendo el corte y exportación de madera lo que más fama trajo al golfo. Sus maderas como el guachapelí, el roble, canelo, mangle y otras, eran exportadas a zonas como Trujillo y Lima para la construcción y reparación de embarcaciones y edificios públicos y privados (Clayton 1978, 9-10; 81).

Esta riqueza en la fuente de madera idónea para la construcción naval hizo que Guayaquil contase a finales del siglo XVI con una próspera y establecida industria de construcción naval[8], la cual, a pesar de las esporádicas Reales órdenes de construcción por motivos de supuestas o reales apariciones de amenazas de piratas en aguas del Océano Pacífico:

> "[...] dio origen a la creación de una organización grande, pero siempre profesional, que estaba supeditada al virrey de Lima en cuanto a órdenes y recursos, mientras dependía de habitantes de Guayaquil y sus alrededores para la mano de obra y de tupidas montañas del litoral ecuatoriano para las maderas de construcción más apropiadas" (Clayton 1978, 20).

La actividad de construcción naval involucraba a toda la población de Guayaquil, desde el corregidor hasta los esclavos aprendices. Incluso el cabildo suspendía sus funciones para involucrarse en la construcción de navíos ordenados por el virrey –especialmente si estos se construían en la isla Puná–. Una de las características de la construcción naval en el golfo de Guayaquil era



Mar Pacífico de Jerónimo de Chaves para el Atlas de Ortelius. 1595. En "Cartografía Marítima Hispana. La Imagen de América", pp. 129-130.

que estaba constituida como una industria casi autosuficiente en sí[9]. Tanto las maderas como jarcias, brea y alquiltrán eran encontrados en la zona[10], siendo los materiales de hierro como los clavos los que se tenían que importar desde España, así como el cobre desde Chile[11]. Algunas veces y por cuestiones de calidad, se traían jarcias desde Chile y utensilios diversos de Lima –así como el dinero para la construcción y el pago de salarios–; siendo la industria naval guayaquileña, en este sentido, una síntesis de productos de la región. Producto que al fin al cabo, era de tan buena calidad, que las embarcaciones construidas en aquellos astilleros tenían una vida en promedio de 15 años. De aquí que los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa describieran a Guayaquil como un espléndido centro para la construcción naval (Clayton 1978, 77).

La zona propiamente dicha de Guayaquil, no fue la única donde se asentaron astilleros. En esos años, la aparición y desaparición de astilleros era común una vez terminados los trabajos que le dieron vida. La isla de Puná, ubicada en el centro del golfo de Guayaquil, fue lugar de constantes construcciones, tal como lo demuestra la intensa actividad en los astilleros de Puná entre 1585-1587 por el creciente conflicto entre España e Inglaterra y el conocimiento de los preparativos de la expedición del corsario Thomas Cavendish (Clayton 1978, 37-38) y los dos nuevos galeones mandados a construir en 1656 por el virrey Luis Henríquez de Guzmán, Conde de Alba de Liste, escogiendo como superintendente y gobernador de la obra al marino Cristóbal de Mello (Clayton 1978, 21), así como las construcciones realizadas entre 1617 y 1622, las cuales consolidaron la construcción naval en el golfo de Guayaquil (Clayton 1978, 45). Cuando el virrey Pedro de Toledo y Leyva, marqués de Mancera, asume el virreinato peruano en 1650, se encuentra con una armada lastimosa, ordenando se construyan dos nuevos galeones en el golfo de Guayaquil, constituyéndose dichos astilleros en Puná (Clayton 1978, 51)[12].

Conclusión

No daré ninguna conclusión aseverativa en sí, por haber solamente expuesto lo ya conocido y estudiado por otros, pero me atreveré a decir –ya algo repetitivo, pero por lo mismo importante– que el mar que baña nuestras costas tiene que ser interiorizado y aprehendido por peruanos, como un apéndice, una extensión clave para la unión y fortalecimientos de lazos comerciales, culturales y de amistad con países tan cercanos como nuestros vecinos y tan alejados –espacialmente– como los del Oriente.

Esto último me obliga a comentarles que existen varias versiones que dan fuerza a las hipótesis de que los navegantes prehispánicos de América del Sur, llegaron a lugares tan alejados como las islas Salomón; y hablando de Salomón, el ilustre "tradicionalista" naval Capitán de Navío José Valdizán Gamio, en su obra Tradiciones Navales Peruanas, nos relata la posibilidad de una relación de intercambio entre este famoso rey hebreo y los pueblos prehispánicos del Amazonas. Pero esto ya es otro relato.

Referencias

1 "Spondylus shell acquired from Ecuador was sacred in the Andean region and apparently elsewhere in the America also. The shell was particularly important in the Andean highlands, where it was used in huge quantities for rainmaking ceremonies and other ritual purposes" (Hosler 1988, 842).

2 "At the western extreme, the category chakira included processed Spondylus shell beads, manufactured in huge quantities on the Ecuadorian Pacific shores for export to, among other places, southern Peru [...] where they were offered to the rain-giving deities [...]. Most important among these was the Pacific shore of northern Ecuador, which holds the best beds of Spondylus" (Salomon 1987, 66; 70).

3 "My data indicate that a maritime exchange system, based on Ecuador, transmitted technical know-how, and sometimes artifacts, to West Mexico from Ecuador, Colombia and lower Central America during the initial period of the technology (approximately A.D. 800 to between A.D. 1200 and 1300)" (Hosler 1988).

4 "What is more, West Mexican and Ecuadorian open rings have been found in similar archeological contexts. They often occur in burials associated with the cranium of the skeleton" (Hosler 1988, 837),

5 En este caso el Perú se refiere al territorio incaico del Tawantinsuyo.

6 Gene Savoy sostenía la hipótesis de que las culturas litorales de Sudamérica estaban relacionadas con las culturas de Mesoamérica y que el dios viracocha era la "serpiente emplumada" de los mesoamericanos. "The possibility of the maritime-connection theory's finding support in mythological sources continued to fascinate me. Archaeologists are aware of the similarity of the artifacts found in old towns up and down the Pacific coast. Seagoing trade is believed to account for this. Stone carvings found in the Manabi area of the Ecuadorian coast are, according to some, more akin to those of Mesoamerica or even Chimu of northern Peru than those of the Andes" (Savoy 1974, 18).

7 "The raft carried 20 men and was filled with goods to trade for spondylus. Among them were objects made from silver, such as crowns, tiaras, tweezers, bells, and bands" (Hosler 1988).

8 "De no menor importancia fue el papel de Guayaquil como productor de buques mercantes para el comercio y navegación en el Pacífico oriental. Conforme el virreinato del Perú fue madurando lentamente en el siglo XVII, desarrolló su propio mercado, satisfizo buena parte de sus propias necesidades con sus propios productos y, en general, mantuvo una tendencia hacia las (sic) autosuficiencia". La gran marina mercante que surgió en respuesta a estas necesidades de transporte marítimo, fue construida principalmente en los astilleros ubicados en las orillas del Guayas, elevando así a Guayaquil a una posición de primera importancia comercial, tanto como estratégica, dentro de la jerarquía portuaria del virreinato" (Clayton 1978, 147)

9 "El constructor naval puede superar casi todas las dificultades o impedimentos, con excepción de la falta del material que necesita. Ejemplos y estudios incontables existen para demostrar la influencia clave que ejerce el asunto materiales sobre los altibajos de las potencias marítimas" (Clayton 1978, 75).

10 "El material principal utilizado para galafatear (sic) las uniones en los astilleros de Guayaquil y Puná era la estopa de coco que se encontraba en la costa ecuatoriana [...]. Se fabricaba jarcia en la isla de Puná siquiera desde 1562" (Clayton 1978, 82).

11 "De todas las provincias del virreinato del Perú, la más rica en materiales para la industria naval, era Guayaquil. Con el único vacío del hierro, que afectaba a todos los puertos del Pacífico, todas las provisiones para la industria de la construcción naval podían ser encontradas a distancia no mayor de 150 kilómetros de la ciudad de Guayaquil. Además se tenía un acceso fácil por la vía fluvial" (Clayton 1978, 79).

12 La ciudad de Guayaquil se encuentra a ocho leguas de distancia del mar, y siendo un puerto fluvial, la importancia que representaba para la Audiencia de Quito y el virreinato de Nueva Granada fue de suma importancia, constituyéndose en el más importante puerto de comercio de importación y exportación de dicha Audiencia. Gracias a la favorecida posición geográfica/estratégica de este puerto –entre el camino de Panamá hacia el Callao y viceversa– hicieron que se desarrolle de manera exponencial, en especial por los servicios que prestaba su astillero –el mejor de la costa occidental de Sudamerica durante la Colonia– y del intenso comercio de madera y cacao, fundamentalmente.

Bibliografía

- Clayton, Lawrence A. (1978). *Los Astilleros de Guayaquil colonial.* Guayaquil: Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas.
- Hosler, Dorothy. «Ancient West Mexican Metallurgy: South and Central American Origins and West Mexican Transformations». *American Anthropologist* 90, nº 4 (1988): 832-855.
- Laviana Cuetos, María Luisa (1987). *Guayaquil en el siglo XVIII: Recursos naturales y desarrollo económico.* Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Porras Barrenechea, Raúl. *Los Cronistas del Perú* (1528-1650) y otros ensayos (1986). Lima: Banco de Crédito del Perú.
- Rostworowski de Diez Canseco, María. *Recursos naturales renovables y pesca, siglos XVI y XVII* (1981). Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Salomon, Frank. «A North Andean Status Trader Complex under Inka Rule». *Ethnohistory* 34, nº 1 (1987): 66-77.
- Savoy , Gene. *On the Trail of the Feathered Serpent* (1974). Indianapolis New York: Bobbs-Merrill Company, Inc.
- Valdizán Gamio, José. *Tradiciones Navales Peruanas.* (1966). Lima: Marina de Guerra del Perú.