

sobre el agua, que rodaba al azar por la corriente, ¿no se sentiría la necesidad instintiva de retenerle cerca de la población y servirse de él en ocasión oportuna, sea para dejarse llevar por la corriente, para atravesar el río y hasta para remontarlo?

Los alegres experimentos de los niños y de los jóvenes les enseñarían regularmente que, nadando medio suspendidos en los troncos flotantes y golpeando el agua con los pies, o empleando las manos, ramas de árboles u objetos de otra especie, podían practicar instintivamente el trabajo que se convirtió después en el arte del remo y del virado, transformando su esquife en un ser de apariencia animada, aunque siempre dócil al impulso del amo. De ese tronco ahuecado por la Naturaleza al que tuvo cavidades ensanchadas por el hombre, por medio del fuego o por un instrumento, la transición era fácil, y debió de hacerse a las orillas de muchas corrientes por innumerables individuos: de ahí esos barcos monoxilos que se encuentran en todas las comarcas de la Tierra.

Hasta sin proponérselo, el hombre primitivo aprendió a proveer sus barcos de velas, merced a las hojas y espesas ramas que pliega el viento, dando velocidad al conjunto del aparato. Esta embarcación del salvaje puede considerarse como perfecta, en atención a los materiales de que está construída; tales son el barco de corteza de árbol del Níger, el tronco ahuecado de álamo del Tarim, la piragua de abedul empleada por los Hurones y los Odjibways del gran Norte. El hombre blanco no tiene esquife que pueda luchar con ese barco primitivo, por la ligereza, la facilidad de conservación y reparación y la abundancia de materiales empleados; el «viajero» indio o mestizo encuentra a la orilla de todos los ríos lo que necesita para construirse un barco; merced a esa piragua portátil, puede atravesar, sin detenerse, todas las regiones canadienses, desde los grandes lagos a las montañas Rocosas.

Así, no es lo admirable ver a casi todas las tribus salvajes conocer el arte de la navegación, sino encontrar algunas que, viviendo en las orillas de los ríos, no se arriesguen sobre sus aguas. En este caso se encuentran los Botocudos, que ni se atreven a nadar y no saben construir barcos¹. Se comprende que, en ciertos ríos de las cuencas del Orinoco y del Amazonas,

¹ Paul Ehrenreich, *Pe'ermann's Mitteilungen*, 1891, Heft V.

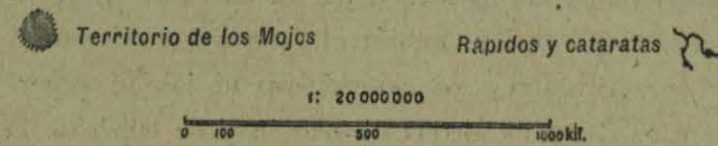
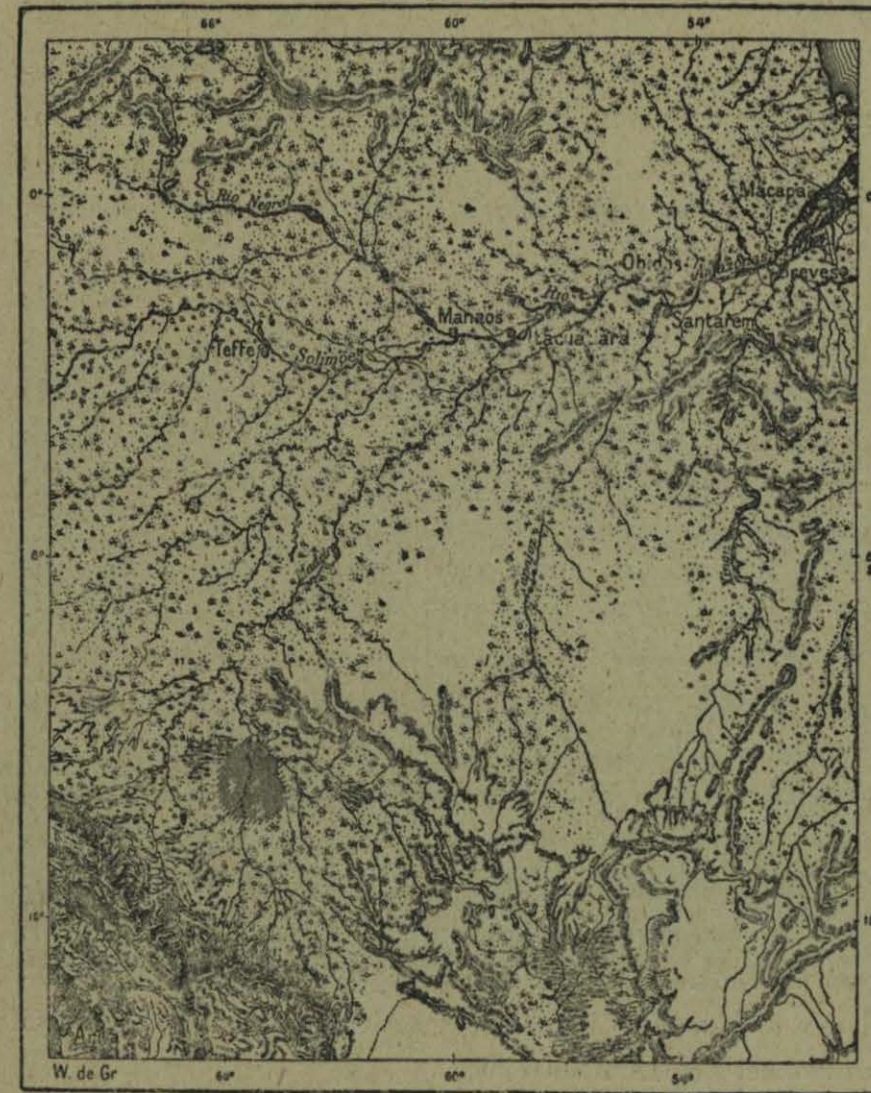
donde abundan las *pirangas*, temibles pececillos que se lanzan ávidamente sobre el hombre para desgarrarle con sus agudos dientes, las poblaciones ribereñas, temiendo fundadamente a las aguas se abstengan de aprender la natación; pero ¿cómo explicarse que no naden ni naveguen unos indígenas en las corrientes donde la inmersión casi no ofrece peligro? Evidentemente ha de haber en este caso una superstición religiosa persistente a través de las edades, a pesar del cambio de medio: habiendo vivido en otro tiempo en las márgenes de corrientes prohibidas, por la necesidad de la defensa, y por demasiado peligrosas, han hecho de esta prohibición un precepto inviolable que han conservado en todas sus emigraciones, de río en río.

Así, a pesar del ejemplo contrario que presentan algunas tribus, y a pesar del absurdo lógico de las potencias militares que, volviendo a la barbarie primera se imaginaron todavía que los profundos cursos de agua son límites entre los hombres, entre los pueblos; semejantes a los torrentes de agua salvaje que corren por el fondo de las cortaduras y desfiladeros, se puede considerar el descubrimiento progresivo de la navegación sobre los ríos del planeta como un hecho de orden general realizado sobre mil puntos diversos.

¡Cuántos progresos se hallan comprendidos de antemano en este maravilloso invento, que añade al movimiento del hombre el de la Naturaleza, y que completa la potencia individual del ser nuestro infinitamente pequeño, con la de un dios poderoso, de fuerza incomparable, infinita, relativamente a nosotros, como la del Mississipi o del río de las Amazonas! Y, no obstante, los primeros navegantes, sacudidos sobre un tronco de árbol que rueda y zozobra, debieron de ser objeto de risas despreciativas: los sensatos, los prudentes, que quedarían a la orilla, se burlarían alegremente de aquellos aventureros, de aquellos locos, que arriesgando su vida, se alejaban de la tierra dura, del suelo firme que pisaron sus abuelos.

Dueños del infinito por la navegación, al menos en su dirección lineal, los ribereños, desde su período primitivo, pudieron aprovecharse ampliamente de su conquista. Sobre los altos afluentes del Amazonas, en la Bolivia, viven tribus, como los Mojos,

N.º 14. Caminos amazónicos de los Mojos



que no osarían penetrar en el bosque vecino más de un tiro de flecha o a mayor distancia que la que alcanza el ladrido de un perro, pero que conocen en miles de kilómetros el río y sus afluentes, sus bifurcaciones, sus *juros* o *paranamirim*; esos «salvajes» han visitado otra naturaleza que no es la suya, saben tratar con otros pueblos y se hallan bien en medio de civilizaciones muy diversas. Esos remeros no tiemblan a la aproximación de los rápidos y cascadas; cuando, llevados por la corriente, oyen mugir la ola a sus pies, saben virar a tiempo para deslizarse entre las rocas, evitar los remolinos y ganar de desvío en desvío la sabana de agua tranquila, el remanso que se extiende

al pie de las caídas. Donde el desnivel de la corriente es demasiado fuerte, utilizan las grietas de las peñas, los bejucos entrelazados sobre la orilla, las pendientes naturales de los ribazos y las playas arenosas para llevar su barco río arriba o río abajo.

Más abajo, en el gran río convertido en mar en movimiento, aprenden a huír de las tempestades, refugiándose en medio de los arrastres de hierba o *cannarana*, que amortiguan las olas; y también a resistir al viento, que les rechazaría río arriba, atando su barco a un tronco de árbol flotante que se sumerge a varios metros de profundidad en la corriente y continúa corriendo con un movimiento igual siempre.

Para la subida por el río, que dura meses y meses, saben utilizar los vientos alisios, que soplan en sentido inverso de la corriente, y los ramajes laterales que, cuando las avenidas, se llenan contra corriente. En esos viajes, los bateleros no ganan solamente en fuerza y destreza, sino que aprenden también las industrias locales, se habitúan a hablar lenguas diversas y traen a sus familias conocimientos y enseñanzas de toda clase. Pero ignoran los espacios que podrían recorrerse a pie entre los cursos fluviales; ha sido por otros pueblos o por sus propias exploraciones como los geógrafos blancos han averiguado la existencia de «sabanas» o «campos» libres de vegetación forestal, en el inmenso cercano del territorio amazónico¹.

Iniciador de la navegación y, por la navegación, de la enseñanza mutua, el río fué también el primer agente natural para enseñar la agricultura, casi sin esfuerzo ni iniciativa por parte del ribereño. En sus trabajos de erosión y de depósito, la acumulación incesante de tierras aluviales, el curso de agua, no solamente aporta el suelo nutritivo, sino también raíces, granos y fragmentos de plantas que brotan rápidamente en el nuevo suelo, y que el indígena examina con interés a causa de su rareza. Si la planta le conviene, si suministra alimento para él y para los animales amigos, cada nueva inundación le permitirá imitar la Naturaleza: quizá recoja las semillas, las raíces flotantes y las confíe al limo virgen que depositan las aguas. Seguramente este trabajo, para el cual basta bajarse, se hizo en mil puntos de la tierra, y poco a poco aprendió el hombre a repetirlo, no sólo a

¹ Spix y Martius Gibbon; Herndon; Bates; Wallace; H. y O. Coudreau, etc.

la orilla de las aguas corrientes, sino también sobre las colinas y en los claros de los bosques. Esos humildes principios de la agricultura puede verse cómo se renuevan en nuestros días sobre las playas emergidas de los grandes ríos americanos.

¡Cuánto debemos, pues, a las aguas corrientes, a todos esos dioses tópicos! Ellos nos han arrancado de la inercia primitiva,



CANOA DE CORTEZA DE ÁLAMO BLANCO SOBRE LOS RÁPIDOS DE LA AMÉRICA DEL NORTE
Dibujo de George Roux, según una fotografía

nos han invitado al movimiento, nos han transformado en una humanidad progresiva que se renueva sin cesar, nos han enseñado, por la aproximación a los otros hombres, las mil diversas industrias y, finalmente, han contribuido a darnos el pan. Estamos así adheridos a los ríos por la memoria consciente o inconsciente de innumerables acontecimientos: sabemos que sus valles fueron las vías históricas de los pueblos en marcha y que la vida de las naciones se ha desarrollado sobre sus riberas.

Las grandes civilizaciones de que hemos salido y sin las cuales no habría humanidad en el sentido moderno de la palabra, no hubieran vivido si no hubiera habido río Amarillo, río Azul, Sindh ni Ganga, Eufrates ni río de Egipto, Níger ni Senegal. Con piedad filial pronuncia el hombre pensante tan grandes nombres.

Durante el curso de las edades, la acción primera de un elemento del medio se cambia, pues, siempre en su contraria. En

el origen, el gran río separaba los hombres; las faunas difieren parcialmente sobre las dos orillas del Amazonas; así, en una época histórica reciente, ciertas tribus, inhábiles para vencer la corriente, no pasaban jamás de una orilla a la otra: el enorme foso lleno de agua en movimiento formaba un límite lo mismo para los hombres que para los animales. Y sin embargo, ese obstáculo, infranqueable para los ribereños primitivos, se ha convertido en el gran vehículo de los civilizados, el medio de transporte para las cosas, los hombres y las ideas. Seguidamente el batelero de los ríos se hace el viajero por tierra, el comerciante, el hombre múltiple y diverso que se encuentra bien en todos los pueblos; tal es el Diola del Sur, que se encuentra en todas partes, hasta más allá del Níger, y que hizo su primer aprendizaje en las marismas del litoral.

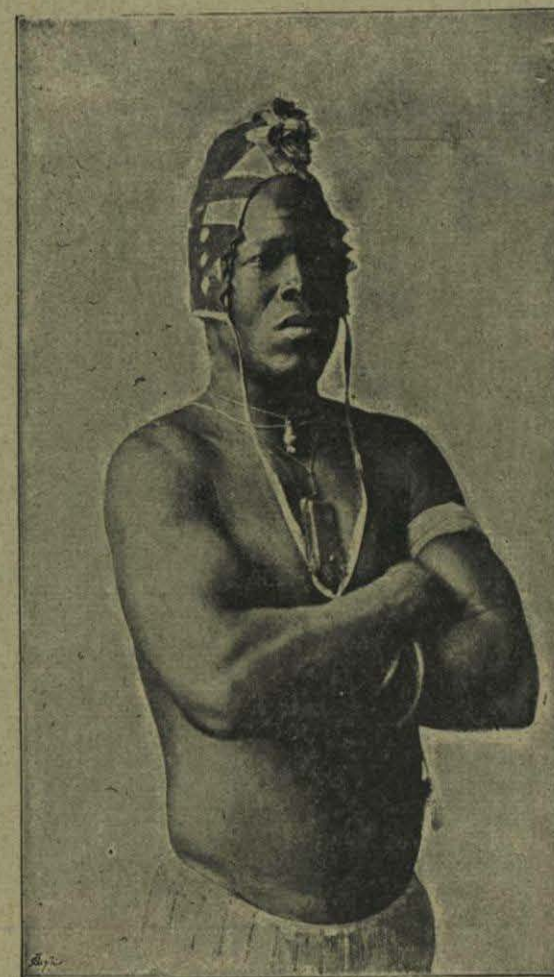
Los mismos fenómenos históricos se observan respecto de las relaciones de los pueblos con el mar. ¡Cuántas tribus, venidas de la estepa, de la montaña, de los bosques o de los ríos, han tenido que detenerse sobre la playa o sobre el acantilado extremo, sobre el «Fin de las tierras»—Finisterre o Landsend,—espantadas por la extensión de las aguas, sin límites visibles, por el monstruoso estruendo del choque de las olas! El mar, que había de llevar un día de mundo en mundo los orgullosos buques, fué para los hombres de las tierras un límite infranqueable, dominados por el terror.

Por lo demás, ciertas partes del litoral marino habían de ser para sus habitantes verdaderas prisiones, no menos cerradas que los hoyos de las montañas o los claros perdidos en los bosques profundos. Además de las islas y los archipiélagos de la costa, la zona litoral comprende espacios claramente separados de la tierra firme, dunas, pantanos o rocas que permanecen casi inabordable del lado de las extensiones continentales. Los residentes, privados así de toda relación fácil con el país de más allá, quedan forzosamente reclusos en su estrecho territorio. Son como plantas a las que falta el suelo nutricio: tales fueron largo tiempo los *marachins* de la Vendée.

Las poblaciones estrictamente marítimas, que quedaron casi completamente separadas de las continentales, lograron, sin embargo, en varias comarcas obtener espacios y recursos suficientes

para vivir en sociedades independientes, sabiendo acomodarse bien a su medio para sacar de él su subsistencia y su cultura; pero allí donde los ribereños del Océano guardan sus libres comunicaciones con el interior del continente, sea por llanuras desecadas fáciles de atravesar, sea por cursos de agua de régimen normal, pueden gozar al mismo tiempo de las ventajas del continente y apropiarse gradualmente las que ofrece el mar.

En ciertos parajes, la ola se presta benévolamente a las tentativas de los hombres. Allí donde el río se continúa en estuario y el estuario en golfo, la navegación sigue naturalmente la misma dirección en la vecindad de las costas, unas veces espontáneamente por la voluntad de los remeros que persiguen su caza, sea involuntariamente por el capricho de los vientos o de las corrientes. La transición se hace así, del río al mar: el aprendizaje del agua salada comienza en las aguas

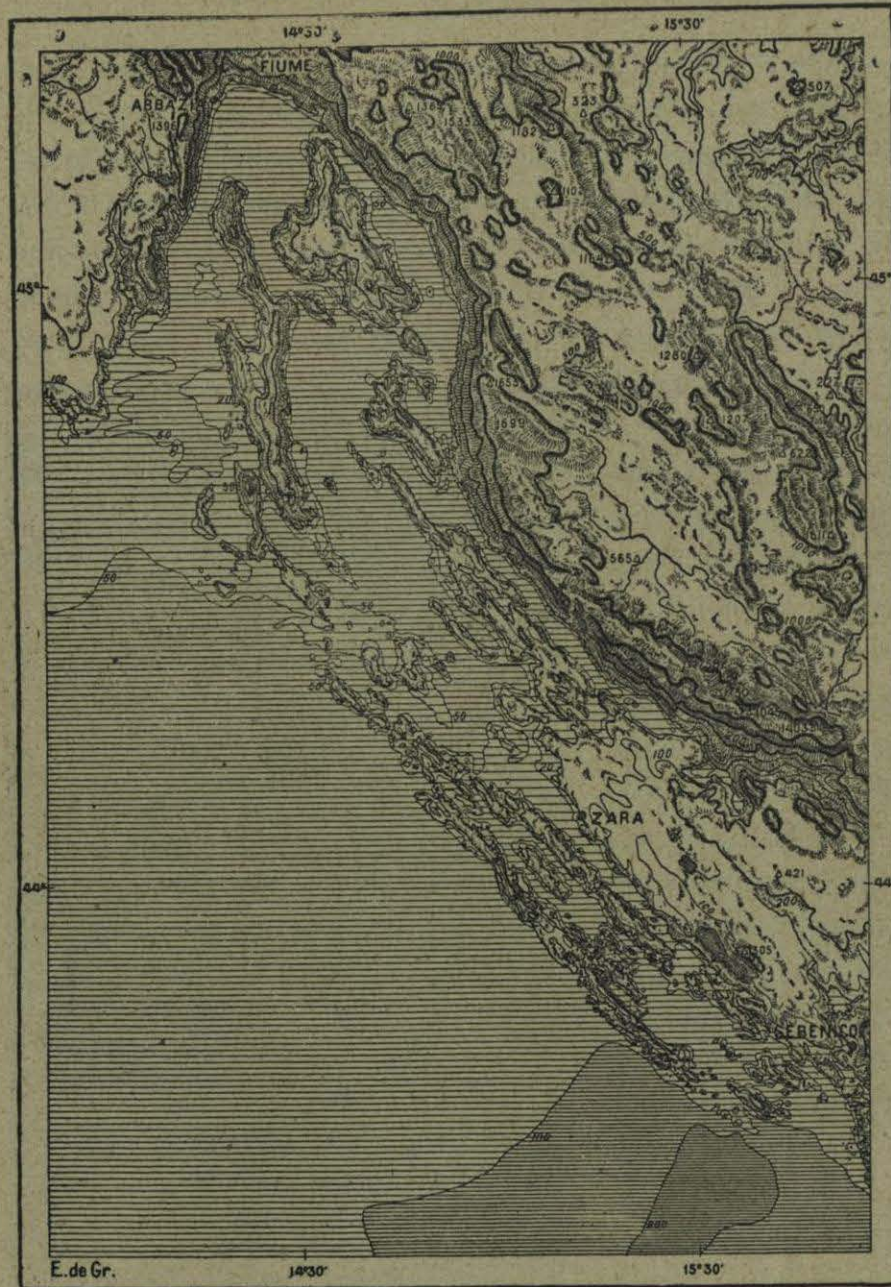


DIOLA DE LAS RIBERAS DEL SUD
Según una fotografía.

dulces. Bahías protegidas contra el viento o pasos garantidos contra la marejada por islas o cadenas de escollos, especialmente a lo largo de las costas dálmatas, aseguran a los ribereños facilidades de navegación análogas a las que se tienen en los ríos, y esquifes del mismo género hubieron de construirse en sus orillas.

La navegación fluvial se cambia así poco a poco en costera, y

N.º 15. Fondeaderos de la costa Dálmata



Curvas de nivel de 100, 200, 500 y 1000 metros

1: 3 000 000

0 25 50 100 150 kil

ésta en marítima. Con frecuencia el batelero es impulsado hacia alta mar; otras veces la busca él mismo, para evitar ser arrojado sobre la playa o contra el acantilado. Así aprende que el mar, con sus abismos no sondeados, es menos peligroso que la costa con sus bajo-fondos, sus rocas, sus bancos de arena, y adquiere confianza bogando sobre las olas inmensas¹. Los mares tienen,

¹ Breusig, *Die Geschichte der Nautik bei den Alten*.

además, una fuerza de atracción muy particular, procedente de la alternativa del flujo y del reflujo, invitando dos veces por día a los habitantes del litoral a andar sobre el lecho momentáneamente abandonado por la marea: da gusto avanzar persiguiendo las olas, y huír delante de ellas cuando retroceden a la orilla.

Se habitúa al conocimiento del mar, a adivinar los abismos que encubre, a estudiar su acción sobre las plantas y los animales. Para las gentes de costa, el alimento habitual consiste casi exclusivamente en pescados y otros «frutos de mar» que se encuentran principalmente entre los charcos, entre las piedras de los arrecifes, o en medio de los fondos de arena o del fango.

Pero la difícil persecución de la caza marina y, en los jóvenes, el espíritu de aventura, arrastrarían a los ribereños del Océano a traspasar la zona sometida a las mareas. ¿Cómo hubieran podido escapar los niños al entusiasmo del juego y de la lucha contra las olas? Ven las ondas alinearse en largos rizos, hincharse cada vez más a la aproximación de la orilla, avanzando como las columnas de un ejército en batalla; pronto se erizan en agudas crestas, se curvan en crines de espuma y se desploman sucesivamente, añadiendo cada una el ruido de su pesada masa al trueno continuo de las rompientes, al silbido de las chispas que se lanzan oblicuamente a la playa. Este movimiento, este tumulto dan nueva embriaguez al adolescente, ebrio ya de su fuerza: se precipita en el hervor de las aguas; se bate contra la ola que le levanta, le derriba y le arrastra sobre los guijarros, pero, valiéndose de un brusco reflujo, reaparece en la superficie al otro lado de las aguas que caen, y vésele, en fin, jugando como un tritón sobre la rizada onda que se desarrolla a lo largo.

Gracias a esos juegos de fuerza y de destreza, luchando el hombre desde su infancia con el poderoso mar, llega a moverse en él como un anfibio.

Lo que cuentan los viajeros de los Carolinos, de los Polinesios y otros insulares que viven en las aguas tibias de los mares tropicales toca en lo maravilloso. Durante horas, hasta días enteros, los nadadores oceánicos se mantienen sobre las olas como en su elemento natural.

En el siglo XVIII cuando los viajes que nos revelaron las costumbres de los habitantes de la mar del Sud, los buques echa-

ban el ancla a muchos kilómetros de la orilla de las islas por temor de los arrecifes, y pronto se encontraban circundados de toda la población de las tierras vecinas, hombres, mujeres y niños que rodeaban las monstruosas embarcaciones dando gritos de alegría.

La navegación no tardaría en aliarse a la natación, y en un principio por los medios más rudimentarios. Así los «gran Batangas», gentes de piel negra, de origen Bantu, que viven en el litoral africano, entre el Kamerun y el Gabon, se sirven de esquifes que no pesan más de siete a ocho kilogramos, que el batelero toma bajo el brazo cuando desembarca; por la forma general, esas embarcaciones largas, estrechas, apenas ahuecadas, pueden compararse a los caballos de madera. Los Batangas se sostienen sobre ellos a horcajadas, maniobrando con sus piernas para dirigir, equilibrar el barco y evitar los golpes de las olas que podrían llenarlo. Los europeos veían con admiración

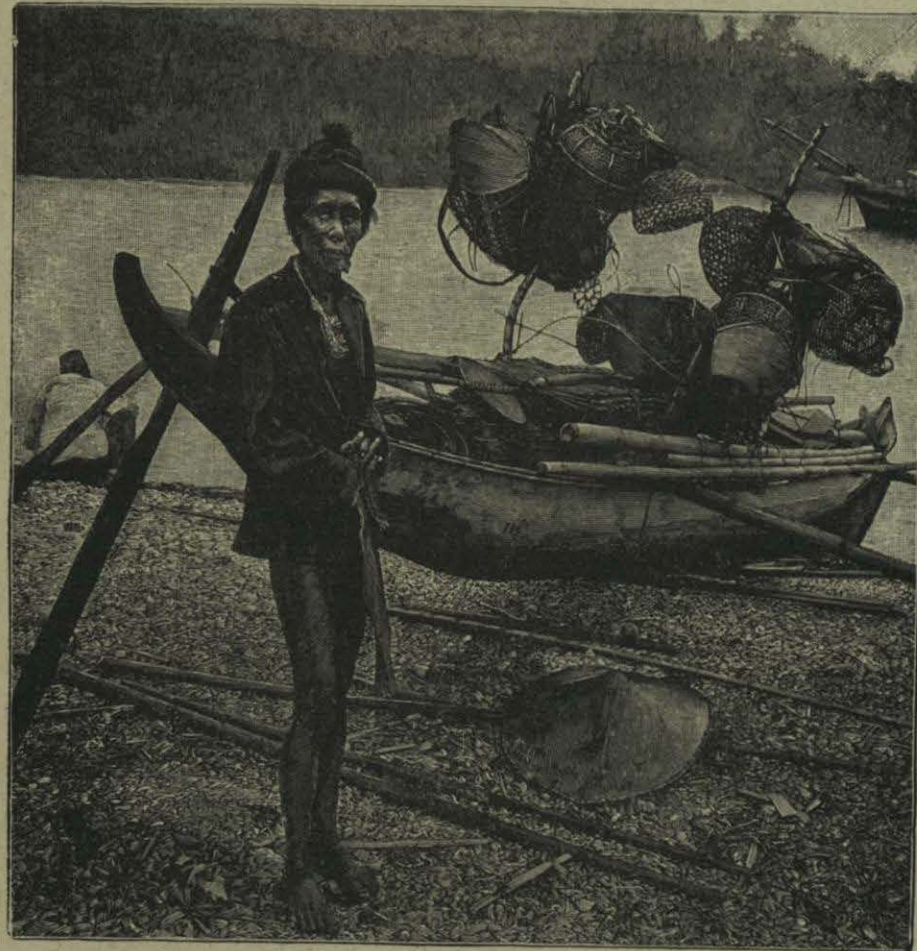


CANOA DE BLANCHE BAI (MELANESIA)
Según una fotografía.

más experimentados no se aventuraban sin temor.

En mares en que la rompiente no es menos formidable, sobre las costas de Coromandel, por ejemplo, los ribereños se sirven de *catamaram* o almadías, sobre las cuales se desarrollan libremente las olas, amenazando a cada asalto llevarse a los remeros. Así mismo sobre las costas brasileñas, a lo largo de Bahía y de Pernambuco, suele encontrarse, muy lejos de tierra, una *jangada*, simple construcción provista de una vela, pobre reunión de madera ligera, sobre la cual voltea la ola, rociando al remero, que ordinariamente suele verse obligado a amarrarse a su aparato, fijando en él también su cantimplora y su pesada piedra de ancla. A bordo de embarcaciones de esa clase, unos marinos de la costa americana, pertenecientes al grupo étnico de los Quichúas, descubrieron

aquellos caballeros y sus extrañas cabalgaduras deslizarse como insectos sobre el agua, dominando con movimientos bruscos aquellas olas tan temidas del quebrado litoral donde los marineros



JEFE SIOBAN Y SUS ARTEFACTOS DE PESCA. (SUMATRA)

Según una fotografía

los Galápagos lo menos dos siglos antes de la llegada de los españoles, y llegaron probablemente hasta la isla de Pascua, donde, según algunos autores, dejaron como testimonio de su visita las extrañas esculturas transportadas hace poco al peristilo del *British Museum*. En los mares donde soplan los vientos regulares, alternando del día a la noche o de una estación a otra, las gentes audaces y aventureras se encuentran particularmente solicitadas, siendo naturalmente impulsados a viajar de isla en isla, en los sitios que surgen las tierras a poca distancia unas de otras; de ese modo hubo de hacerse la navegación en el mar Egeo, donde las etapas están marcadas de antemano, y la navegación debía de hacerse como por la atracción de imanes sucesivos.

Pero no todos los mares son benignos ni todos los vientos