

Escuela de Ciencias Sociales y Humanidades, UNED, Costa Rica
<https://revistas.uned.ac.cr/index.php/espiga>
ISSN: 1409-4002 • e-ISSN: 2215-454X

Colapso, adaptación y resistencia de la construcción naval emberá y wounaan en Panamá. Aportes antropológicos y sociológicos (siglos XX-XXI)

Abner Alberda *
<https://orcid.org/0000-0003-2500-0499>

Rita Liss Ramos-Pérez **
<https://orcid.org/0000-0003-0635-876X>

Bienvenido Cunampio ***
<https://orcid.org/0009-0004-7337-0376>

Emma Gómez ****
<https://orcid.org/0009-0009-6404-5615>

Chivio Mémbora-Peña *****
<https://orcid.org/0009-0001-4674-1790>

Resumen

Este artículo realiza un análisis histórico de la construcción naval indígena en el territorio emberá-wounaan, situado en la frontera entre Panamá y Colombia. El objetivo principal es comprender el proceso adaptativo de esta actividad a lo largo del último siglo. El estudio examina diversas construcciones documentadas en diferentes comunidades, teniendo en cuenta sus necesidades tecnológicas y las demandas específicas del ecosistema en el que viven. Se destaca la variedad de árboles utilizados, en consideración de la situación única de cada comunidad y la disponibilidad de recursos. La investigación se basa en una revisión exhaustiva de fuentes secundarias y registros etnográficos propios con enfoques náuticos contemporáneos. El artículo concluye reflexionando sobre las causas detrás de la disminución en la construcción de piraguas, gracias a lo cual se destaca contribuciones antropológicas y sociológicas, especialmente en los contrastes geográficos y constructivos en entornos marítimos y fluviales. Se examinan las soluciones tecnológicas desarrolladas y se explora cómo estas han influido en el colapso y la transformación de la actividad de construcción naval indígena en Panamá. En última instancia, este análisis contribuye a una comprensión más profunda de la evolución de esta práctica a lo largo del tiempo y su relación con factores socioeconómicos y ambientales.

Palabras clave: Piraguas, ecosistemas marítimos y fluviales, navegación tradicional, etnografía marítima, etnoarqueología, cambios sociotecnológicos.

Collapse, adaptation, and resilience of embera and wounaan shipbuilding in Panama: anthropological and sociological contributions (20th-21st Centuries)

Abstract

This article conducts a historical analysis of indigenous shipbuilding in the Embera-Wounaan territory located on the border between Panama and Colombia. The main objective is to understand the adaptive process of this activity over the past century. The study examines various documented constructions in different communities, taking into account their technological needs and the specific demands of the ecosystem in which they live. It highlights the variety of trees used, considering the unique situation of each community and the availability of resources. The research is based on a thorough review of secondary sources and the author's own ethnographic records, with contemporary nautical approaches. The article concludes by reflecting on the causes behind the decline in canoe construction, emphasizing anthropological and sociological contributions, particularly in the geographic and constructive contrasts in maritime and river environments. It examines the technological solutions developed and explores how they have influenced the collapse and transformation of indigenous shipbuilding activities in Panama. Ultimately, this analysis contributes to a deeper understanding of the evolution of this practice over time and its relationship with socioeconomic and environmental factors.

Keywords: Canoes, ethnoarchaeology, Maritime ethnography, Maritime and river ecosystems, Sociotechnological changes, Traditional navigation.

* Candidato al Programa de Doctorado en Historia y Arqueología Marítimas de la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR), Universidad de Cádiz, España. Máster en Arqueología Náutica y Subacuática, Universidad de Cádiz, España. Licenciado en Antropología, Universidad de Panamá. Coordinador e investigador, Área de Arqueología Náutica y Subacuática, Universidad de Panamá. Investigador asociado, Estación Científica Coiba AIP, Panamá. Investigador asociado, Centro de Investigaciones, Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá (CIFHU). Correo: abner.alberda@up.ac.pa

** Magíster en Ciencias Sociales con énfasis en Teorías y Métodos de Investigación, Universidad de Panamá (UP). Magíster en Arqueología, UP. Licenciada en Sociología, UP. Licenciada en Antropología, UP. Profesora del Departamento de Sociología, UP. Investigadora, Área de Arqueología Náutica y Subacuática, UP. Correo: rita.ramos@up.ac.pa

*** Estudiante de la Licenciatura en Educación Bilingüe Intercultural, Universidad Especializada de las Américas, Panamá. Asistente técnico del Departamento de Patrimonio Inmaterial, Ministerio de Cultura de Panamá, Ciudad de Panamá. Correo: bcunampio@gmail.com

**** Magíster en Literatura Hispanoamericana, Universidad de Panamá (UP). Máster en Lexicografía Hispánica, Escuela de Lexicografía de la Real Academia Española, España. Licenciada en Español, UP. Coordinadora, Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial, Ministerio de Cultura, Panamá. Correo: egomez@micultura.gob.pa

***** Estudiante de la Licenciatura en Música, Universidad de Panamá. Investigador independiente, Comarca Emberá-Wounaan. Correo: mcpibra@gmail.com

Bokokoa jaradī¹

Nama eda jaradīa jābadebema krīcha bio kīrakuita jλλλ iwiddiwāpedadada. Maļ iwīdīpedadara osīdaa comarca Embera wounaan druade, maļgλ druara bla pruru droma Colombia kaita. Maļ kartade eda bλbλra osīdaa biara kawabidī karea kāre sāwāsīda jābara dadyirā droaēnaλba aba idī ewarīdaa. Bio eda akλdīa sāwā kīra tanōa jābara tu kawa beasīda dyi jāba tubadarāba. Maļ jāba tubadara beasia puru kīrataoane, abaλ pudebemaē basia. Kārēba ādyi jābara tuabadyīda maļ awara kāre karea tubadyīda. Maļ awara dewara ēberarā bearāa bīda iwīdīsīdaa biara kawadī karea idī bema ēberarāba sāwā krīchabeada jābadebema bedeaβadade. Maļnebema juma eda βλpedadakare idyaba iwīdīdīa sāwera idī ewarīde makua jābara igarabλdada, sāwēra makua needa idī ewarīde jāba tukawabea ēberarā, idīra jābara tudakaa. Maļ awara nama eda βλpanλrā dewara ne kawa bea ēberārāba naena βλpedada idyaba akλsīdaa juma āba dyi krichara nama eda odyamarēa. Maļ awara idyaba dewara krīchada nama eda jarapanλ bakuru oda jābara makua dārakaberā idī bema ēbērāba biara nedokīriāpanλda isabe berawakada kāpurīa jλwade nedopedadada. Bio akλdīβλrλ maļ jābaisabe berawakabλrλ bakuru oda jābara beabλrλda, maļ bērā idyaba dyi jλaba tubadarāsīda makua needa idī ewarīde naļ Panama jāne.

Bedeā kirāwarēa βλ: Jāba tu, dāra droai, araa kawabidī

P'ātarr²

Hacha mλg hēsāpau wau sim naweram jap waujerr Wounaan k'īrjūg maimua Emberá jēb hee, Panamá Colombia dāi t'ēu nλm haig. Mλg k'īrjūg wajapcharan k'augaag hat'eeu jāgata maach dēu wau hōrōm hīs maach nλm haig. Hacha mλg k'īrjūgau hoo sim hēsāp gaai p'ōbōr hee k'īrpierr wautarr gaai maach dēu nem hig sim k'ap'λ naawia jua choogjem maimua maach dēu hig sim nem maach jooba nλm haig. Hλrcha pabλ K'īrpierr hiigjem, hich hāppāi p'ōbōr hāhābdōm dēn hoonaaawia maimua wawaag t'λnλm. Mλg hiek hūrtarr hag gaai wajap'a hoowia dewam k'λλnau jaau nλm maimua ya mλig hag daujō hoonaa jap dōsīg heem Wounaan hamach dēnk'a p'ā nλm k'λλn. Hacha mλg hēsāp haaipa sim gaai k'an gaaimuata hewagpaawāi jap wau nλm hoobapamá, hλrcha warrgar p'ōbōrnarr k'λλnau jaau nλm, hag dēncha ham naajem haar maimua wau nλm hamach nλm haig p'ūas hīgaa maimua dōsīg hee. Hoonaaawia nem hinag chi hīiurauta wau wētum maimua heerpa nλm jāga mλk'λλnau hλrpabaadee burrwia dewam hompa sim mλg p'idag jap wau nλm Wounaan dēn mλig Panamá. Mλg hēudeecharam gaai, mλg hootarrau jua dee sim hīiercha k'augaag hat'ee hich mag nawe wēdōrōm maimua hāba maach nλm haig p'ōbōr p'atk'on dāi.

Hiek hagchaar: Jap waujerr, Emberá, Wounaan, Panamá.

¹ Resumen y palabras clave del artículo en emberá bedea. Traducción realizada por Bienvenido Cunampio.

² Resumen del artículo y palabras clave en wounmeu. Traducción realizada por Chivio Mémbora Peña.

Introducción

Diversos estudios han abordado la historia de las *canoas monóxilas* desde distintas perspectivas en Centroamérica y Colombia. Por ejemplo, McSweeney³ ofrece un análisis detallado de aspectos como el comercio de canoas, la cadena operativa de su construcción y la reproducción de la cultura, valores y significado de la vida en la Costa de los Mosquitos (Mosquitia) en Centroamérica, el cual abarca desde el este de Honduras hasta el río San Juan en Nicaragua, desde el siglo XVII hasta la actualidad. Por otro lado, Nieva-Sanz y Gullón-Abao⁴, junto con Nieva-Sanz⁵ y Fuquen Gómez⁶, se centran en aspectos metodológicos y en la continuidad parcial de este conocimiento constructivo en el río Magdalena y en Coquí en Colombia, respectivamente. Biar⁷ combina datos etnográficos, etnohistóricos y arqueológicos para poner en valor la construcción y navegación maya en Belice y el Área Maya desde tiempos prehispánicos hasta el presente.

La investigación sobre la construcción naval indígena en el territorio panameño ha recibido escasa atención en los estudios antropológicos y sociológicos; sin embargo, ciertos autores han aportado de manera significativa al registro de datos fundamentales indirectos que permiten evaluar los cambios experimentados en diversos aspectos, como se discute en este artículo⁸.

³ Kendra McSweeney, «The Dugout Canoe Trade in Central America's Mosquitia: Approaching rural livelihoods through systems of exchange», *Annals of the Association of American Geographers* 94, n.º 3 (2004): 638-661, <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2004.00418.x>

⁴ Daniel Miguel Nieva-Sanz 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* 22, n.º 2 (2023): 1-13, <https://doi.org/10.21676/16574923.5124>

⁵ Daniel Miguel Nieva-Sanz, «La canoa monóxila y el saber inmaterial de sus últimos carpinteros: Trabajo de campo en El Horno (Magdalena, Colombia)», *Revista Española de Antropología Americana* 54, n.º 1 (2024): 101-113, <https://doi.org/10.5209/reaa.90709>

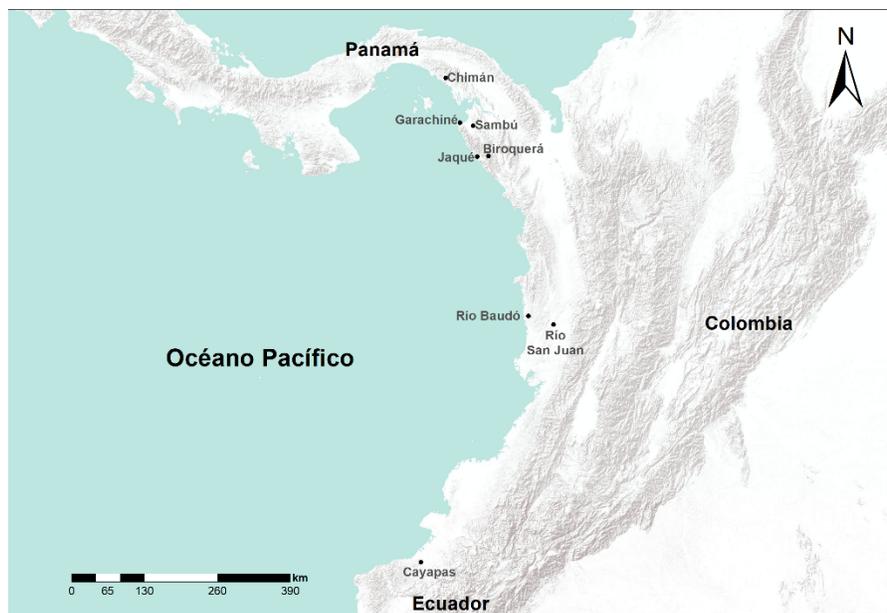
⁶ Clara Fuquen-Gómez, «Logboats of Coquí: An ethnographic approach to maritime material culture» (tesis doctoral, Universidad de Southampton, 2014), <https://eprints.soton.ac.uk/370021/>

⁷ Alexandra Biar, «Dugout Canoes and Waterways: Ethnographic and archaeological evidence from Belize and the Maya territory», en *Underwater and coastal archaeology in Latin America*, ed. por Dolores Elkin, Christophe Delaere (Florida: University Press of Florida, 2023), 45-56, <https://doi.org/10.2307/jj.10539933>

⁸ Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Relación histórica del viage a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. Para medir algunos grados de meridiano terrestre y venir por ellos en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la Tierra, con otras observaciones astronómicas y físicas* (Madrid: Antonio Marín, 1748); Samuel Kirkland Lothrop, «Aboriginal navigation off the west coast of South America», *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 62 (1932): 229-256; Herbert M. Eder, «The role of transportation in Choco cultural and environmental change», *The California Geographer* VI (1965): 17-24; Joaquín García-Casares, *Historia del Darién: Cuevas, cunas, españoles, afros, presencia y actualidad de los Chocoes* (Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2007); Joaquín García-Casares, *Sambú. Historia, pasión y cambio social en un Valle del Darién* (Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2013); Chindío Peña-Ismare, *Warr jöoingaar m gta hajim haajem* (Panamá: Iglesia Evangélica Unida, 1986); Chindío Peña-Ismare et al., «The Wounaan haahí jëeu nam ritual with the K'ugwiu. Reinforcing benevolence and preventing calamity», en *Amerindian Socio-Cosmologies between the Andes, Amazonia and Mesoamérica*, ed. por Ernst Halbmayer (Londres: Routledge, 2020), 234-256; Julia Velásquez-Runk, *Los Wounaan y la construcción de su paisaje: Identidad, arte y gobernanza ambiental en la frontera Panamá-Colombia* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2021).

Los emberá y los wounaan son dos pueblos originarios que principalmente habitan a lo largo de la frontera entre Panamá y Colombia (Figura 1), distribuidos en comunidades dispersas a lo largo de los ríos. Aunque hablan idiomas diferentes, pero relacionados, el Emberá bedea y el Wounaan meu (wounmeu), con sus respectivas variantes dialectales propias, son mutuamente incomprensibles para un monolingüe de una de las dos lenguas. Los emberá superan en número a los wounaan, y además existe un grupo emberá que reside en el noreste de Ecuador, conocido como *Epara Siapidara*. Ambos grupos son denominados bajo la categoría general de *Chocó* (emberá) y *Chocó-Nonamá* o simplemente *Nonamá* (wounaan), como reflejo del nombre de la región colombiana. Se dan casos de matrimonios mixtos donde uno de los progenitores pertenece a uno de los grupos y el otro progenitor al otro⁹.

Figura 1. Mapa de ubicación de lugares destacados mencionados en el artículo



Fuente: Elaboración de Abner Alberda con ArcGIS 10.5 con base de terrero del programa.

Los elementos fundamentales acerca de la construcción naval de las comunidades emberá y wounaan en el territorio panameño se hallan en las publicaciones de

⁹ Erland Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset* (Estocolmo: Åhlén & Åkerlund Förlag, 1928); Henry Wassén, *Apuntes sobre Grupos Meridionales de Indígenas Chocó en Colombia* (Bogotá: El Greco Impresores, 1988); Samuel Alfred Barrett, *Los indios Cayapas del Ecuador* (Quito: Ediciones ABYA-YALA, 1994); Jacob A. Loewen, «Chocó I: Introduction and Bibliography», *International Journal of American Linguistics* 29, n.º 3 (1963): 239-263, <https://www.jstor.org/stable/1263414>; Eulalia Carrasco-A, «Los Épera Siapidara en Ecuador. Proceso de visibilización», *Antropología: Cuadernos de Investigación*, n.º 11 (2011): 79-99, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7590226>

Reverte¹⁰, Torres¹¹, Kane¹², Ramos-Pérez y Alberda y Ramos-Pérez¹³. José Reverte fue un médico y antropólogo español que se trasladó a Panamá como parte del equipo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en la década de 1950, él desempeñó un papel fundamental en zonas de difícil acceso¹⁴. Sus trabajos de campo documentan información esencial sobre la vida de los pueblos originarios panameños; además, abordó temas como la botadura de piraguas, su relevancia en la religión y los distintos modelos utilizados en el mar y los ríos.

Asimismo, la antropóloga panameña Reina Torres¹⁵, en su influyente obra recopiló datos significativos derivados de sus investigaciones a lo largo del país desde finales de la década de 1950. Torres destaca la importancia de las piraguas en el transporte, especialmente en zonas marítimas y estuarios. Además, subraya el uso de motores fuera de borda, remos y pértigas en la navegación *chocó*.

Durante las investigaciones de campo para su tesis doctoral, Stephanie Kane¹⁶, antropóloga estadounidense, exploró extensamente el territorio darienita, entre 1983 y 1985, con el propósito de profundizar en varios aspectos de la vida emberá. Un evento destacado fue la caída de un árbol a la orilla del río Preciada durante una tormenta, el cual arrastró consigo un enorme tronco de Espavé hasta la comunidad de Tupisa. En este lugar, un hombre emberá lo identificó como idóneo para la construcción de una piragua, marcando así el inicio del proceso registrado por Kane.

A pesar de contar con datos disponibles, los estudios anteriores no han logrado ofrecer respuestas completas sobre la construcción naval tradicional. Se han limitado a descripciones superficiales que carecen de conexión con otros aspectos, tanto desde una perspectiva técnica como antropológica. Con esta brecha en el conocimiento, el *Proyecto Etnoarqueológico Jāba*¹⁷ se ha planteado el objetivo de analizar y discutir las diversas tipologías de construcción naval creadas por distintas comunidades para satisfacer sus necesidades. El enfoque del proyecto implica considerar las materias

¹⁰ José Manuel Reverte-Coma, *Tormenta en el Darién. Vida de los Indios Chocoes en Panamá* (Madrid: Ediciones del Museo 'Profesor Reverte Coma' de Antropología Médica-Forense, Paleopatología y Criminalística, 2002).

¹¹ Reina Torres de Araúz, *Panamá Indígena* (Panamá: Autoridad del Canal de Panamá, 1999).

¹² Stephanie Kane, *The Phantom Gringo Boat: Shamanic Discourse and Development in Panama* (Christchurch: Cybereditions Corporation, 2004).

¹³ Abner Alberda y Rita Liss Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout Canoes of the Emberá - An Ethnoarchaeological Analysis in Darién and the Emberá-Wounaan Territory in Panama», *International Journal of Nautical Archaeology* (2024): 1-26. doi:10.1080/10572414.2023.2299806

¹⁴ José Manuel Reverte-Coma, *Operación Panamá. Por la ruta de los descubridores* (Madrid: EDAF, 1977).

¹⁵ Reina Torres de Araúz, *La cultura Chocó. Estudio etnológico e histórico* (Panamá: Centro de Investigaciones Antropológicas de la Universidad de Panamá, 1966); Torres de Araúz, *Panamá Indígena...*

¹⁶ Kane, *The Phantom Gringo...*

¹⁷ Abner Alberda, Rita Liss Ramos-Pérez, Helena Barba-Meinecke y Luis Eduardo Mora-Riquelme, «El Área de Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Panamá y la investigación del Patrimonio Cultural Subacuático», *Revista Contacto 1*, n.º 3 (2022): 16-37, <https://revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/article/view/2623>; Abner Alberda, Rita Liss Ramos-Pérez, Xim Gual de Torrella y Stella Rendina. *Proyecto Etno-arqueológico Jāba. Construcción naval de tradición indígena en el Oriente de Panamá (proyecto VIP 01-06-07-2021)* (Panamá: Vicerrectoría de Investigación y Postgrado de la Universidad de Panamá, 2022); Ramos-Pérez, *Adaptación ambiental, marítimo...*; Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...»; Rojas-Montes et al., «A review of development of underwater cultural heritage in Central America». *Journal of Maritime Archaeology 19* (2024): 113-150. <https://doi.org/10.1007/s11457-024-09395-6>

primas disponibles en el ecosistema habitado por estas comunidades y las oportunidades náuticas que dicho entorno les ofrece. Para ello, se ha formulado la pregunta sobre las posibilidades de estudio que ofrece la configuración geográfica del territorio panameño, con sus notables contrastes tanto marítimos como fluviales. El propósito es arrojar luz sobre las soluciones tecnológicas desarrolladas, no solo examinando los materiales disponibles, sino también contextualizando estas soluciones dentro del entramado tecnológico y cultural de las comunidades. El análisis aborda la interrelación entre las necesidades y habilidades de navegación y su influencia en el desarrollo de la construcción naval indígena. Finalmente, el proyecto busca abordar incertidumbres relacionadas con aspectos cruciales como la flotación, el gobierno y la propulsión de las embarcaciones, para proporcionar así una comprensión más completa y detallada de la construcción naval tradicional, las cuales se presentan en este artículo y se comparan con los datos etnográficos previos.

El *Proyecto Etno-arqueológico Jãba* fue financiado por la Vicerrectoría de Investigación y Postgrado de la Universidad de Panamá, a través del Proyecto VIP 01-06-07-2021, y cuenta con el apoyo en campo del Departamento de Patrimonio Cultural Inmaterial del Ministerio de Cultura de Panamá. La disposición y el interés de los carpinteros y maestros de la labranza que compartieron sus conocimientos con el equipo investigador fue fundamental. Se contó con el valioso apoyo de las autoridades del Congreso General de Sambú de la Comarca Emberá-Wounaan y del gobierno de Panamá. Se debe agregar que muchas personas contribuyeron con este proyecto en cada una de sus etapas; además el trabajo se realizó con los permisos correspondientes del Congreso General de Sambú de la Comarca Emberá-Wounaan, a través de una nota firmada del 11 de marzo de 2022 por el Cacique Regional de Sambú José Anilo Barrigón y de la resolución No. 004-2023 DNPC/MiCultura de la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural.

En este artículo se aborda el *colapso* de la construcción naval tradicional en el último siglo, resultado de la interrupción en la transmisión intergeneracional de conocimientos náuticos y el cambio climático, afectada también por diversos factores adicionales. Este colapso no solo implica la pérdida de técnicas específicas de construcción, sino también la desaparición de un sistema integral de saberes relacionados, como el uso de herramientas especializadas, la selección de maderas adecuadas, el manejo de materias primas, la localización de recursos y las propias técnicas de navegación. Además, se entiende como la extinción o desintegración de un saber ancestral que, al desaparecer, debilita la identidad y cohesión cultural de las comunidades.

En cuanto a la *adaptación*, se explica como el proceso que, durante el último siglo, ha permitido a la construcción naval tradicional preservar sus características esenciales que se ajustan a nuevas realidades sociales, económicas y ambientales. En este caso, la construcción naval se ha adaptado para seguir siendo útil a las necesidades actuales de las comunidades; esto, ha llevado a la sustitución de maderas óptimas y duraderas por otras más accesibles, adaptando el proceso para conservar la esencia de la técnica e incluso, en casos más extremos, optar por materiales modernos como la fibra de vidrio. Esta capacidad de adaptación ha permitido que, a pesar de los cambios, todavía se pueda observar embarcaciones construidas según estos principios tradicionales. La adaptación, en este sentido, significa transformar la tradición para mantenerla viva en un contexto cambiante sin perder su identidad cultural.

Finalmente, la *resistencia* de este saber, expone los esfuerzos persistentes de los maestros constructores emberá y wounaan por mantener vigente esta tradición. La resistencia implica preservar estos conocimientos frente a las amenazas de la globalización, la industrialización, la falta de recursos y la presión de tecnologías modernas. También se refleja en los esfuerzos académicos y comunitarios para documentar, tanto por escrito como audiovisual, estas prácticas milenarias que han sido fundamentales para conectar territorios a través de vías acuáticas.

Metodología

Este artículo, centrado en los emberá y wounaan ubicados en Panamá, Colombia y Ecuador, ofrece una revisión exhaustiva de los principales estudios etnográficos publicados sobre estos pueblos, con un enfoque en la construcción naval y la navegación tradicional durante los siglos XX y XXI. Se complementa esta revisión con artículos académicos adicionales para analizar el papel de la náutica en los ámbitos social, económico, ambiental, político, simbólico y comercial. Este enfoque permitió identificar similitudes y diferencias entre los estudios en función de sus hallazgos, enfoques y contextos.

Paralelamente, los investigadores llevaron a cabo un trabajo etnográfico propio, basado en observación participante y entrevistas estructuradas y semiestructuradas para explorar cuestiones como: ¿Quiénes aprenden el oficio de construcción naval y qué reglas existen al respecto? ¿Cuál es la vida útil típica de una embarcación y qué se hace con ella al final de su ciclo? ¿Existen clasificaciones de embarcaciones según el tipo de agua en el que se utilizan (ríos, mar, lagos, pantanos o estuarios)? ¿Qué tipos de propulsión se emplean y qué normas culturales se relacionan con ellas? ¿Cuál es el proceso de construcción de una embarcación y cuándo comienza? ¿Cómo ha cambiado el entorno natural, como ríos, lagos y bosques, en la comunidad en los últimos años? Finalmente ¿Se han encontrado dificultades para obtener materiales tradicionales como madera, resinas o fibras para la construcción de embarcaciones?

Las entrevistas estructuradas marcaron el inicio del proceso de aproximación y reconocimiento de actores clave, sentando así las bases para el posterior trabajo de campo en este corregimiento y otros sitios durante el 2021, en preparación para la temporada de campo de 2022. Las entrevistas de 2021 fueron llevadas a cabo por Rita Liss Ramos Pérez (RR), con residentes de las comunidades de Jaqué (a personas emberá) y Biroquerá (a persona woun) que se dedican al arte de la carpintería de ribera (labranza). Para la temporada de 2022, se optó por realizar entrevistas semiestructuradas en forma de diálogos para fomentar una mejor fluidez y obtener más información a cargo de Abner Alberda, Rita Liss Ramos Pérez, Stella Rendina, Xim Gual de Torrella Roca, Fran Alonso, Bienvenido Cunampio y Evelio Rodríguez. Algunos ejemplos de los resultados de estas entrevistas de 2021 son:

Entrevista a MP

RR: ¿Cuál es su fecha de nacimiento?

MP: 3 abril 1985.

RR: ¿Cuál es su lugar de nacimiento?

MP: Jaqué, Darién.

RR: ¿Cuáles son las actividades a las que se dedica?

MP: Pescador, labrador.

RR: ¿Cómo aprendió el oficio de labranza?
 MP: Aprendí de mi abuelo y mi papá. A los 19 años aprendí el oficio.
 RR: En cuanto a pesca ¿Cuáles son las especies que más se ven?
 MP: Bravo (bójala), Pargo, Robalo, Corvina, Timbura, Salmón (borito).
 RR: ¿Cuál es su área de pesca?
 MP: Punta Piña, Centinela, Los Morros.
 RR: ¿En el caso de la pesca ¿Cuáles son las herramientas que usa?
 MP: Lata, plomo, plumas de gallinas, anzuelo.
 RR: En cuanto a la labor de labranza ¿Cuáles son las especies de árboles aprovechados?
 MP: Espavé, Jigua Negro, Roble, Cedro.
 RR: ¿En qué Área de trabajo realiza la labranza?
 MP: En el fondeadero.
 RR: ¿Cuáles son las herramientas que usa?
 MP: Hacha, *gubia* [gubia], cepillo de madera.
 RR: ¿Cuáles son sus conocimientos sobre navegación y sistemas de orientación?
 MP: Bueno, tengo conocimientos marinos, en barcos, cayucos. Cosas que se aprenden con la experiencia y en cuanto a los sistemas de orientación, siempre hacia el norte guiándome por el sol.

Entrevista a DL

RR: ¿Cuál es su fecha de nacimiento?
 DL: 15 abril 1960.
 RR: ¿Cuál es su lugar de nacimiento?
 DL: Chadó, Jaqué, Darién.
 RR: ¿Cuáles son las actividades a las que se dedica?
 DL: Agricultor, labrador.
 RR: ¿Cómo aprendió el oficio de labranza?
 DL: Aprendí el oficio de mi papá y ahora trato de que mis hijos aprendan.
 RR: En cuanto a agricultura ¿Cuáles son los productos que siembra?
 DL: Maíz, arroz, plátano.
 RR: En cuanto a la labor de labranza ¿Cuáles son las especies de árboles aprovechadas?
 DL: Cedro, Roble, Jigua Negro, Caoba, Fruta, Perena.
 RR: ¿En qué área de trabajo realiza la labranza?
 DL: Chadó.
 RR: ¿Cuáles son las herramientas que usa?
 DL: Hacha, cepillo de madera, *muñequín*, cuchillo pequeño.
 RR: ¿Cuáles son sus conocimientos sobre navegación y sistemas de orientación?
 DL: Bueno, al ojo guiado por el sol. Cuando mi papá estaba nos contaba que [la] brújula con forma de velero, cuando el viento sopla de afuera a la orilla, eso impulsaba para viajar hacia Colombia y hacia la ciudad de Panamá. Nosotros hemos usado botes, lanchas para viajar a canaleta. Las *esteledoras* en canaleta viajando en mar hasta Punta Caracoles donde iba a cazar conejo, pavón, saíno, además de pescar.

Entrevista a CM

RR: ¿Cuál es su fecha de nacimiento?
 CM: No me la sé.

RR: ¿Cuál es su lugar de nacimiento?

CM: Biroquerá, Jaqué, Darién.

RR: ¿Cuáles son las actividades a las que se dedica?

CM: Agricultura, labrador.

RR: ¿Cómo aprendió el oficio de labranza?

CM: Aprendí de mi papá. También hago artesanías con forma de animales usando maderas y tagua.

RR: En cuanto a agricultura ¿Cuáles son los productos que siembra?

CM: Maíz, plátano, arroz.

RR: ¿Cuál es su área de siembra?

CM: Biroquerá.

RR: En cuanto a la labor de labranza ¿Cuáles son las especies de árboles aprovechadas?

CM: Al principio cuando uno está aprendiendo, usaba cualquier palo [árbol], pero ya después una buena madera como Espavé, Jigua Negro, Roble, Cedro.

RR: ¿En qué área de trabajo realiza la labranza?

CM: Biroquerá.

RR: ¿Cuáles son las herramientas que usa?

CM: Hacha, *gubia* [gubia], cepillo de madera, machete, *formun* [formón], *suela* [azuela].

RR: ¿Cuáles son sus conocimientos sobre navegación y sistemas de orientación?

CM: Bueno, cuando estoy buscando los árboles uno se va orientando con el sol para guiarse y así.

En el trabajo de campo de la temporada 2022, se realizaron mediciones detalladas de las piraguas, así se registró con precisión las dimensiones de la manga, eslora, puntal, espesor de borda, contornos, formas de proa y popa, tipos de madera empleada, así como las características y medidas de la propulsión tradicional. Para ello se empleó instrumentos básicos como metros, escuadras, medidores de contornos, cámaras fotográficas y pies de rey, entre otros elementos relevantes para el análisis.

Resultados

Los ríos y las piraguas desempeñan un papel fundamental en la vida de los emberá y los wounaan. Las piraguas, también conocidas como champas, potrillos o canoas, no solo sirven como medios de transporte, sino que están estrechamente relacionados con una variedad de actividades, como interacciones sociales, agricultura, comercio, pesca o los rituales.

Árboles y tala en la construcción naval: piraguas, canaletes y palos

Los emberá y wounaan utilizan diversos árboles en la construcción naval, seleccionan aquellos que cumplen con características específicas según su destino final, ya sea para el casco del barco, los aparejos o la propulsión (Tabla 1, página 139). Aunque ha habido escaso interés en este tema particular a lo largo de los siglos XX y XXI, esto no ha impedido la recopilación de datos significativos que resultan clave para el análisis de este tema.

Antes de talar un árbol es necesario obtener permisos administrativos correspondientes. En el caso de las comarcas indígenas, este proceso implica solicitar autorización a las autoridades locales del Congreso correspondiente. En la Comarca Emberá-Wounaan, cuando el árbol se ubica en propiedad privada, se debe informar a las autoridades sin la obligación de pagar tasas. Sin embargo, si el árbol se encuentra en terrenos comarcales de propiedad colectiva, se requiere la visita de las autoridades tradicionales para evaluar la tala y abonar tasas que oscilan entre 10 y 20 dólares americanos, dependiendo del tipo de árbol y su grosor¹⁸. No obstante, en los informes etnográficos previos, esta información no ha sido registrada, ya sea porque no se ha evaluado como relevante o porque esta normativa podría haber surgido después de la creación de la Comarca Emberá-Wounaan mediante la Ley N.º 22 de 1983¹⁹. A pesar de esta afirmación, es importante aclarar que según Nordenkiöld²⁰, él y su equipo, conformado por el *jãibaná* Selimo Huacoriso y su esposa Leonia Tegaysa, viajaron a Panamá en 1927 con el propósito de solicitar el permiso de un panameño de ascendencia alemana conocido como el Sr. Müller, quien era propietario de Sambú. La solicitud era para la tala de un árbol de caoba con el fin de construir una *canoa grande*.

Reichel-Dolmatoff²¹ documentó varios tipos de árboles empleados en la construcción de las piraguas, entre los cuales destaca el Chachajo (*Aniba perutilis* y *Endlichiera columbiana*), Jigua Negro (*Nectandra sp.*), Anime, Chanó, Quiribe, Sincibe, Guadaralito, Pantano, Lechero, Cedro Macho y Cedro Santo. Eder²² también documentó el uso del Chachajo (*Abina, spp.*).

Reverte²³ refuerza la noción general de que, sin importar el propósito para el cual se utilice la madera, el carpintero se esforzará por asegurar que cumpla con tres cualidades esenciales: resistencia, impermeabilidad y flotabilidad; según Reverte «para soportar golpes, humedad y carga». Los árboles que exhiben estas características en sus registros fueron el Pino Amarillo (*Podocarpus sp.*, *P. coriaceus*), Cedro Espinoso (*Zanthoxylum panamense* P. Wilson, *Bombacopsis quinata* Jacq), Bongo o Cuipo (*Cavanillesia platanifolia* H. B. K.), Cedro (*Cedrela sp.*) y Espavé (*Anacardium excelsum* Skeels). Eder²⁴ se refiere al uso del cedro (*Cedrela spp.*).

De acuerdo con Torres²⁵, las maderas de elección para la *labra de la piragua*, identificadas durante sus expediciones de campo, incluyen el Espavé (*Anacardium excelsum*), Cedro (*Cedrella odorata*), Cedro Espinoso (*Bombacopsis quinata*), Cedro Amargo (*Cedrela mexicana*) y el Pino Amarillo (*Lafoensis puncifolia*).

Los árboles registrados por Alberda y Ramos-Pérez²⁶ para la construcción de piraguas y canaletes fueron: Espavé (*Anacardium excelsum*), Jigua Negro (*Ocotea*

¹⁸ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jãba: Dugout...

¹⁹ Ley 22, de 8 de noviembre de 1983, Créase la Comarca Embera de Darién (*Gaceta Oficial* N° 19 976, de 17 de enero de 1984).

²⁰ Nordenkiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 88 y 167.

²¹ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...», 105.

²² Eder, «The role of...

²³ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

²⁴ Eder, «The role of...

²⁵ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*; Torres de Araúz, *Panamá Indígena...*

²⁶ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jãba: Dugout...

Cernua), Pino Amarillo (*Pithecelobium manguense*), Cedro Amargo (*Cedrela odorata*), Cedro Espino (*Pachira quinata*), Corotú (*Enterolobium cyclocarpum*), Cuajao (*Vitex cooperi*), Guabino (*Astronium graveolens*), Ceiba o Bongo (*Ceiba pentandra*), Caoba (*Swietenia macrophylla*), Quira (*Platymiscium pinnatum*), Coco (*Lecythis turyana*), Roble, Fruta y Perena. El Espavé (*Anacardium excelsum*) es registrado por Velásquez-Runk²⁷ como la principal especie para hacer las piraguas wounaan en Panamá.

En su obra *Vocabulario ilustrado*, Binder²⁸ y su equipo enumeran una serie de árboles relacionados con las labores de construcción de piraguas entre los wounaan, conocidos como *jappá* en Wounaan meu o *jāba bakuru* en emberá bedea. Incluso mencionan los bejucos (cabos) utilizados para atar la canoa, llamados *jap jāgād*, cuyo uso en la actualidad se limita a los cabos adquiridos en los comercios locales, fabricados con diversos materiales como *nylon*, polipropileno, poliéster, entre otros.

La obtención de un árbol para labrar una piragua no se limita únicamente a la tala voluntaria, por ejemplo, la caída de un imponente árbol de Espavé²⁹ en la ribera del río Preciada, a causa de una tormenta, arrastrado hasta la comunidad de Tupisa. Dzoshua lo aprovecha para la construcción de una piragua³⁰, a pesar de contar con otra piragua de Pino Amarillo (*Lafoensia puniceifolia*). Un incidente similar, documentado por Alberda y Ramos-Pérez³¹, ocurrió en Tagualito (Garachiné), donde dentro de la propiedad de Idelfonso, un árbol de Corotú (*Enterolobium cyclocarpum*), fue derribado por la crecida de una quebrada, dando lugar al aprovechamiento de la madera para construir una embarcación.

A pesar de los informes de Reichel-Dolmatoff³² acerca de la tala cercana a quebradas o ríos, esta situación representa más un escenario ideal. En la actualidad, y aún más acentuado debido a la deforestación y la falta de recuperación de ciertos árboles maderables, la mayoría de las veces los árboles se encuentran cada vez más distantes de los poblados y ríos, localizados principalmente en áreas montañosas³³. Un caso similar lo describe Barrett³⁴ para los chachi o *cayapa* en Ecuador, donde los árboles se encuentran a una distancia considerable de la fuente de agua más próxima. Torres³⁵ también documentó que la búsqueda de un árbol adecuado se lleva a cabo en el *monte*. En este escenario, las secciones más desafiantes del trayecto son adaptadas para permitir el paso de los troncos semipreparados (*proto-canoas*). Este proceso implica la creación de una vía utilizando troncos con un diámetro de aproximadamente 30 cm, colocados a una distancia de 2 m entre sí para facilitar el deslizamiento de la piragua, conocida como *polina*³⁶ (Figura 2, página 139) o *rollers* (rodillos)³⁷.

²⁷ Velásquez-Runk, *Los Wounaan y...*

²⁸ Ronald Binder y Chindío Peña-Ismare. *Vocabulario Ilustrado woumeu-español-emberá bed'ea* (Panamá: Iglesia Evangélica Unida, 1997).

²⁹ *Kalkolí* [caracolí] en emberá bedea, según Kane (2004) o *epave* según Binder et al. (1995).

³⁰ Kane, *The Phantom Gringo...*

³¹ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

³² Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...

³³ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

³⁴ Barrett, Samuel Alfred. *Los indios Cayapas...*, 128.

³⁵ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

³⁶ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

³⁷ Fuquén-Gómez, «Logboats of Coquí...

Figura 2. Polina en medio del bosque para deslizar las proto-piraguas con mayor facilidad



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

Tabla 1. Árboles utilizados en la construcción de piraguas

Árboles	Reichel-Dolmatoff (1960)	Eder (1965)	Torres (1999)	Reverte (2002)	Kane (2004)	Velásquez-Runk	Alberda, Ramos-Pérez (2024)
Espavé, caracolí o espavel (<i>Anacardium excelsum</i>)			•	•	•	•	•
Jigua Negro (<i>Ocotea Cernua</i> y <i>Nectandra sp.</i>)	•						•
Pino Amarillo (<i>Pithecelobium manguense</i> , <i>Podocarpus sp.</i> , <i>Lafoensia puniceifolia DC</i> y <i>P. coriaceus</i>)			•	•	•		•
Cedro Amargo (<i>Cedrela odorata</i> y <i>Cedela mexicana</i>)		•	•	•			•

Cedro Espino o Espinoso (<i>Pachira quinata</i> , <i>Zanthoxylum panamense</i> P. Wilson y <i>Bombacopsis quinata</i> Jacq)			•	•			•
Corotú (<i>Enterolobium cyclocarpum</i>)							•
Cuajao (<i>Vitex cooperi</i>)							•
Guabino (<i>Astronium graveolens</i>)							•
Ceiba, Cuipo o Bongo (<i>Ceiba pentandra</i> y, <i>Cavanillesia platanifolia</i> H. B. K.)				•			•
Caoba (<i>Swietenia macrophylla</i>)							•
Chachajo (<i>Aniba perutilis</i> y <i>Endlichiera columbiana</i>)	•	•					
Anime	•						
Chanó	•						
Quiribe	•						
Sincibe	•						
Guadaralito	•						
Pantano	•						
Lechero	•						
Cedro Macho	•						
Cedro Santo	•						
Roble							•
Fruta							•
Perena							•

Fuente: Elaboración propia, 2024.

El árbol debe ser cortado durante la luna menguante, ya que entre los *chocoes* existe la creencia de que, si se realiza en otra fase lunar, el tronco será vulnerable a los ataques de insectos³⁸. La tala en luna menguante se repite en todos los registros

³⁸ Torres de Araúz, *Panamá indígena...*

antropológicos al respecto e incluso Borrero³⁹ y su equipo registran esta particularidad en el río Magdalena en Colombia. Por ejemplo, Kane⁴⁰ registró que las modificaciones no comienzan hasta que llega la luna menguante, lo que confirma ser una práctica arraigada entre los emberá para prevenir el ataque de organismos que puedan deteriorar la madera. Casi todos los carpinteros entrevistados por el *Proyecto Etnoarqueológico Jāba* coinciden en la creencia de realizar la tala durante la luna menguante, con la excepción de Gustavo Nampia de Puerto Indio. Él aporta información novedosa al respecto al especificar que el corte debe realizarse tres días después de la primera luna menguante. Además, utiliza otros métodos, como cortar tres días después de la luna nueva. En el caso de que la luna sea visible durante el día, indica que el árbol se cortará al mediodía⁴¹. Torres⁴² registró que talarlo después de la luna llena también resulta conveniente.

Vocabulario náutico

Para una mejor comprensión, hemos desarrollado el siguiente pequeño vocabulario en emberá bedea y wounaan meu.

Vocabulario en emberá bedea ⁴³
<i>Ātumiā</i> : espíritu, madre o demonio del agua, según la versión.
<i>Bīwāa</i> : árbol de madroño.
<i>Dokerré</i> : entidades en forma de vacas con cuernos azules.
<i>Dote</i> : palo o palanca.
<i>Dowi</i> : canaleta o remo.
<i>Dru</i> : agujero.
<i>Dyi kēbΛ / Jāba kēbΛ</i> : agujero para atar soga en la proa/escobén.
<i>Dyiādau</i> : popa de un bote.
<i>Dyidrí</i> : popa o parte de atrás de la piragua.
<i>Jāba</i> : piragua.
<i>Jāba jā</i> : quilla o piragua sin quilla.
<i>Jāba bugué</i> : asiento en la piragua, barrote o garrote.
<i>Jāibaná</i> : autoridad espiritual o chamán-médico.
<i>Jurá dote</i> : árbol de caimito. <i>Jurá</i> en idioma emberá bedea quiere decir kuna o guna, otro pueblo originario entre Panamá y Colombia. Por lo tanto, el caimito es un árbol que se asocia con los guna. Literalmente <i>Jurá dote</i> es palanca guna.
<i>Kalkorí, epave</i> : árbol de espavé.
<i>Kimba, jāba kēbΛ</i> : proa o parte de delante de la piragua o bote.
<i>Korowadote / Korowa</i> : un tipo de árbol para hacer palos o pértigas para la navegación. Reverte ⁴⁴ , lo nombra en español como Caimito, pero no se trata del mismo árbol, el <i>Korowadote</i> es un árbol más fuerte que el caimito, por lo cual más eficiente para usarse de palanca.
<i>Mojoú</i> : balsa.
<i>Pusadæ</i> : en el mar/ del mar o en el océano/ del océano

³⁹ Ricardo Borrero L., Antonio Jaramillo-Arango, Juan David Sarmiento-Rodríguez y Wilson Ospina-Riocampos, «First evidence of bottom-based construction in South America. The ‘Sin Nombre’ Canoe at the Port of Honda, Tolima, Magdalena River, Colombia», *International Journal of Nautical Archaeology* 53, n.º 1 (2024): 1-24. doi:10.1080/10572414.2024.2368203

⁴⁰ Kane, *The Phantom Gringo...*

⁴¹ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

⁴² Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

⁴³ Ortografía actualizada y corregida por Bienvenido Cunampio.

⁴⁴ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

Vocabulario en wounaan meu⁴⁵

Bals, Potap: balsa. La palabra potap también puede entenderse del árbol individualmente y sin movimiento.

Baporr: vapor, barco mágico usado por el chamán-médico.

Bënk'lan: autoridad espiritual, chamán-médico.

Döi: canaleta.

Haaihi jëeu nam: ceremonia de petición, rogatismo o ceremonia tradicional de adoración a Dios.

Hëwandam nem hompaa haaujem: dios creador.

Jap: piragua.

Jap hee k'ujuupjem, padö: asiento en la piragua o garrote.

Japk'ëu: la proa de la piragua.

Jap k'ëu wälyam: escobén o agujero para atar soga.

Japk'udi: la popa de la piragua.

Jap p'öpá: quilla o parte de debajo de la piragua.

Jap pömaam: piragua grande.

K'ugwiu: potrillo o una especie de champa que se toca según Binder⁴⁶ y que se les dijo que la madera debía ser de surundé. Otros autores lo traducen al español como un tambor-canoa, tambor en forma de canoa o piragua para rogar.

P'üas: mar u océano.

Pa, döt'ëu: palo o palanca.

Padú: asiento en la piragua, barrote o garrote.

Pörbich: espíritu o madre del agua.

Potab bä: literalmente es *árbol de balso* que se usa para tallar el barco mágico, como fue registrado por Wassén⁴⁷ para este artefacto en la Isla Munguidó.

Sip'inpap'äich: árbol fuerte usado para hacer las vigas de las casas, palancas y otros usos.

T'aik'ierrp: árbol de capulín.

Proceso constructivo

Las balsas o jangadas se hacen con madera de *balsa* (balso) conocidas como *pucro*⁴⁸, según Juan y Ulloa⁴⁹, por los *indígenas del Darién*, se construyen a partir de cinco, siete o nueve troncos de madera ligera. Este tipo de embarcación destaca por su capacidad de carga y se transporta fácilmente a las espaldas debido a la ligereza de los troncos de balso. Las balsas no solo son empleadas en ríos, sino también en travesías cortas en el mar, y existe un tipo específico diseñado para la pesca en las costas de Ecuador⁵⁰. La balsa es denominada como *mohóu-dá* o *mokóu-balsa* [mojóu] en emberá bedea⁵¹, también conocida simplemente como *moháu*⁵². En el idioma Wounaan meu, se refieren a la balsa como *bals* o *potap*. Por otro lado, en *dulegaya*, se la conoce como *uggurwar* o *uggurwala*. En ninguno de estos casos, el

⁴⁵ Ortografía actualizada y corregida por Chivio Mémbora Peña.

⁴⁶ Ronald Binder, Philip Lee Harms y Chindío Peña-Ismare, *Vocabulario ilustrado woumeu-español-epena pedee* (Bogotá: Asociación Instituto Lingüístico de Verano, 1995).

⁴⁷ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

⁴⁸ Los términos se presentan entrecomillados tal como fueron escritos por los autores originales de cada publicación, lo que implica que podrían contener errores ortográficos o de escritura.

⁴⁹ Juan y de Ulloa. *Relación histórica del...*, 261.

⁵⁰ *Ibid.*, 262-263.

⁵¹ Reverte-Coma, José Manuel. *Tormenta en el...*

⁵² Gerardo Reichel-Domatoff, «Apuntes etnográficos sobre los indios del alto Sinú», *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, n.º 41 (2017): 63-79, <https://doi.org/https://doi.org/10.18257/raccefyn.587>. Publicado originalmente en 1963.

término *pucro* coincide con los nombres actuales que los pueblos originarios utilizan para referirse a estas embarcaciones que siguen asociadas con las regiones del Darién panameño.

A pesar de las notables propiedades de flotabilidad de las balsas, es crucial tener en cuenta una peculiaridad señalada por Lothrop⁵³, apoyándose en Juan y Ulloa⁵⁴, en relación con los viajes prolongados. La madera, al absorber agua, pierde rápidamente su flotabilidad, lo cual complica los viajes de varias semanas. En este sentido, es necesario realizar períodos de inactividad, especialmente en el caso de las jangadas ecuatorianas, durante los cuales la embarcación se lleva a la orilla para permitir que la madera se seque y recupere su capacidad de flotación.

En el río Jaqué, actualmente, las balsas son comunes para transportar madera utilizada en la construcción de viviendas o para tallar artesanías, instrumentos de cocina o de limpieza (Figura 3, página 144). También se emplean para transportar cultivos de uso doméstico o para el comercio, navegando a favor de la corriente del río, sin que se les dé una reutilización, ya que son desechadas una vez se ha ejecutado el viaje como lo registraron Alberda y Ramos-Pérez en Panamá. Torres⁵⁵ respalda la afirmación de Reichel-Dolmatoff de que *los emberá del Alto Sinú* elaboran balsas para navegar por los ríos. No obstante, como hemos mencionado anteriormente, también se construyen en Panamá.

En las costas atlánticas de Panamá, como indica Lothrop⁵⁶, prevalece el uso de embarcaciones con extremos afilados, caracterizadas por proa y popa que culminan en punta. Este diseño también es empleado en el lado del océano Pacífico. Según su opinión, esta tipología no se extiende más allá del Noroeste de Colombia. Un ejemplo representativo de este tipo de embarcación son las clásicas *ulu* (cayucos) utilizadas con frecuencia por los Guna en la costa de Guna Yala en Panamá.

La embarcación de extremos cuadrados es una de las más extendidas del continente americano y se distribuye a lo largo y ancho⁵⁷. Esta embarcación es generalmente utilizada en ambientes fluviales, pero también puede navegar en el océano, a pesar de su corto francobordo. Según Lothrop⁵⁸, los *borucas* o *brunka* las emplean para la navegación oceánica.

Las embarcaciones de extremos cuadrados son comúnmente empleadas por los emberá, e incluso existen ejemplos tradicionales que no han sido modificados para adaptarles motores, manteniendo ambas plataformas bastante simétricas como las describe Nordeskiöld⁵⁹ desde las primeras décadas del siglo XX. Estas embarcaciones también guardan una notable similitud morfológica con las utilizadas por los chachi de Ecuador⁶⁰. En 2022, el equipo del *Proyecto Etnoarqueológico Jāba* documentó una de estas embarcaciones en la comunidad de Bayamón, en la Comarca Emberá-Wounaan. Asimismo, en Biroquerá, una comunidad wounaan en Jaqué, el equipo

⁵³ Lothrop, «Aboriginal navigation off...», 235-238.

⁵⁴ Juan y de Ulloa. *Relación histórica del...*

⁵⁵ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

⁵⁶ Lothrop, «Aboriginal navigation off...

⁵⁷ *Ibíd.*, 253.

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 60.

⁶⁰ Barrett, *Los indios Cayapas...*

registró una piragua que presentaba dos tipos de acabados en la proa y popa: uno puntiagudo y otro cuadrado con plataforma (Figura 4, página 145). Esta embarcación guarda similitud con el dibujo de la *japa lancha* presentado por Harms⁶¹.

Figura 3. Balsa con maderas para la construcción de una vivienda en la desembocadura del río Jaqué



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

De acuerdo con Reichel-Dolmatoff⁶², el proceso de construcción de una canoa comienza con la tala del tronco cerca de un arroyo o río, para luego transportarlo a un lugar conveniente, preferiblemente cercano a la vivienda. La tala de árboles comienza en el bosque, como se mencionó previamente, pero los acabados y las prácticas de ensayo y error tienen lugar cerca del río o el mar⁶³. En este sitio, el tronco se coloca sobre dos o más piezas cilíndricas de madera y se esculpe inicialmente con hacha y machete para darle una forma aproximada. La tarea de ahuecar el tronco se realiza mediante el uso de una azuela curva de acero, un implemento muy valorado adquirido a través del comercio. La finalización de una canoa requiere alrededor de ocho días con la colaboración de cuatro hombres, su valor comercial se estimaba en aproximadamente \$200 o \$300⁶⁴.

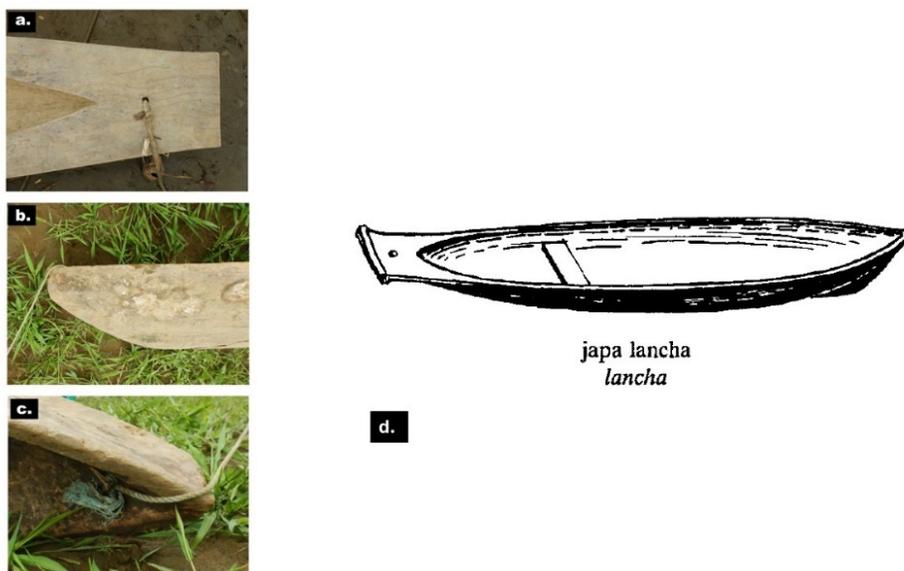
⁶¹ Judith A. Harms, *Vocabulario ilustrado eperã pedeede eperaarã oopata (Vocabulario ilustrado en el idioma epena cultura)* (Bogotá: Editorial Alberto Lleras Camargo, 1993), <https://colombia.sil.org/es/resources/archives/18936>

⁶² Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...»

⁶³ Reverte-Coma, *Tormenta en el...; Torres de Araúz, La cultura Chocó...; Alberda y Ramos-Pérez, «The Jäba: Dugout...»*

⁶⁴ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

Figura 4. Diferentes formas en popa y proa de una piragua wounaan en Biroquerá con su *chi kimbü* o agujero para atar el cabo (a, b, y c) y dibujo de Chafil Cheucarama M. y Rafael Quiro M. de una *japa lancha* (d)



Fuente: Fotografías tomadas por las personas autoras (a, b, c) y Harms (d)⁶⁵.

Reichel-Dolmatoff distingue dos tipos de canoas wounaan y emberá: Potro, chingo o champita pequeña (*hápa* o *jap* en wounaan meu), la cual mide entre 3 a 5 brazas de largo (alrededor de 2,7 a 4,5 m de eslora) y 3 ½ cuartas de ancho (alrededor de 60 cm de manga). El otro tipo denominado champita o canoa grande, conocida en wounaan meu como *hapu-mámu* según Reichel-Dolmatoff⁶⁶ y *huácapa* o *wakapa* según Wassén⁶⁷, mide entre 4,5 a 6,3 metros de largo por 80 cm de ancho. La popa y la proa de los *potros* presentan formas cuadradas, finalizando en una plataforma ancha y delgada que se eleva ligeramente en los extremos de la embarcación. Por otro lado, en las champas, ambos extremos son puntiagudos. Según las observaciones de Reichel-Dolmatoff⁶⁸, se destaca que ambas tipologías son elaboradas con mayor calidad entre los wounaan, quienes sobresalen por su destreza en la línea, equilibrio y acabado en comparación con los emberá.

El tiempo requerido para la construcción varía según la cantidad de personas involucradas, aunque siempre se designa a uno de ellos como el maestro, con los demás en roles de ayuda en tareas más pesadas. La construcción de una embarcación puede ser llevada a cabo por una sola persona, aunque en este caso el proceso puede extenderse. El interior del árbol se vacía mediante el uso de azuelas curvas y afiladas. La actividad paso a paso registrada por Reverte⁶⁹ consiste en dar forma y devastar el tronco, vaciado, tallado de proa, popa o quilla y, finalmente, pruebas de ensayo y error. En el caso de embarcaciones sin quilla, se les denomina en emberá *jampá-já*.

⁶⁵ *Ibid.*, 71.

⁶⁶ Reichel-Dolmatoff, Gerardo, «Notas Etnográficas sobre...

⁶⁷ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*, 25.

⁶⁸ Reichel-Dolmatoff, Gerardo, «Notas Etnográficas sobre...

⁶⁹ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

En la proa de la canoa, se realiza un agujero conocido como *jampá-kimbü* o *chi kimbü*, con el propósito de atar la embarcación (Figura 4). Este se usa para atracarla con apoyo de una pértiga o una cuerda. La opción preferida es utilizar la pértiga, ya que se considera más segura en caso de crecida del río, esto permite adaptarse al aumento del nivel del agua sin ser arrastrada por la corriente. En el interior de la canoa, se colocan varias tablas para servir como asientos, registradas por Reverte⁷⁰ como *jampá-bugué* o *garrote* (Figura 5), incluso se instala una rejilla para cargar objetos y evitar que se mojen.

Figura 5. Barrote, asiento, *jāba bugué* o *padú* de una piragua emberá de Jaqué



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

En 1983, Kane⁷¹ tuvo la oportunidad de presenciar uno de los días de trabajo de Dzoshua, durante el cual este hábil artesano desprendía la corteza de un árbol. Sin embargo, las modificaciones no comenzaron hasta la llegada de la luna menguante, una creencia arraigada entre los emberá que busca prevenir el ataque de organismos que puedan deteriorar la madera. En algunas ocasiones, Dzoshua contrataba ayuda para las tareas más complicadas al principio, mientras que en otras ocasiones prefería trabajar en solitario. La elaboración de la canoa le llevaba aproximadamente veinte días, luego la trasladaba río abajo hasta acercarla a su hogar para los toques finales. En total, el proceso completo ocupaba alrededor de un mes desde el inicio hasta la finalización del proyecto. Generalmente, en la construcción de una canoa suelen participar los vecinos de la aldea o los familiares del constructor (Figura 6, página 147). El hombre relató que, en un principio, las piraguas emberá tenían dimensiones más reducidas; no obstante, la transición hacia patrones de asentamiento en aldeas conllevó a una intensificación de las actividades agrícolas destinadas al comercio. Como consecuencia de este cambio, las piraguas experimentaron una expansión

⁷⁰ *Ibíd.*

⁷¹ Kane, *The Phantom Gringo...*

estructural. Según Reichel-Domatoff⁷² las piraguas del Alto Sinú son más largas, de hasta 10 m, que la usualmente observadas en el Chocó.

Figura 6. Paso a paso de la construcción de una canoa



Fuente: *Men making a canoe* del álbum *The Emberá (Chocó) of Darién, Panama: The Stephanie C. Kane Collection*, cortesía Stephanie Kane⁷³.

⁷² Reichel-Domatoff, Gerardo, «Apuntes etnográficos...»

⁷³ «The Emberá (Chocó) of Darién, Panama: The Stephanie C. Kane Collection», Indiana University Bloomington, acceso el 9 de junio de 2022, <https://webapp1.dlib.indiana.edu/images/splash.htm?scope=images/VAD1210>

Según Kane⁷⁴, la canoa tiene partes análogas al cuerpo humano, divididas por género. Es decir, cuando un hombre navega en la proa, la mujer se ubica en la popa, lo que sugiere la existencia de diferencias de género en esta actividad. Esto se observa de manera similar entre los chachi, donde la mujer suele ocupar el puesto de piloto en la popa, aunque también puede remar en la parte delantera, como lo hace frecuentemente el hombre⁷⁵. Sin embargo, estas diferencias no fueron observadas por el equipo en la actualidad.

Según los datos recopilados por García⁷⁶, las piraguas se labran mediante un proceso de corte y vaciado de troncos de árboles con características específicas, lo que les proporciona la forma y las condiciones de navegabilidad necesarias para adaptarse al entorno fluvial y al uso previsto. Además, García recuerda la peculiaridad de la piragua *chocoe*: la construcción de dos plataformas, una en la popa y otra en la proa, donde se ubican los tripulantes. Tanto la carga como los pasajeros se distribuyen de manera adecuada para mantener el equilibrio de la embarcación. En algunas ocasiones, esta plataforma se refuerza con una tabla que la atraviesa, uniéndose con clavos, y así evitar que una rajadura comprometa la piragua⁷⁷ (Figura 7).

La impermeabilización puede lograrse mediante el uso de barniz o pintura comercial disponibles en cualquier establecimiento local. Según Alberda y Ramos-Pérez⁷⁸, para el calafateado utilizado en reparaciones, se emplea una breña comercial de cemento asfáltico o un producto conocido como *sellalotodo*, en contraste con la cera de abejas o breña mencionada por Barrett⁷⁹ y Wassén⁸⁰. Nordeskiöld⁸¹ se refiere a esta resina de abejas negras (probablemente *zagaño*) usadas en la reparación de canoas *chocó*.

Figura 7. Plataforma reforzada. Se señalan con círculos rojos las clavazones



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

⁷⁴ Kane, *The Phantom Gringo...*

⁷⁵ Barrett, Samuel Alfred. *Los indios Cayapas...*, 143.

⁷⁶ García-Casares, *Historia del Darién...*; García-Casares, *Sambú. Historia, pasión...*

⁷⁷ Alberda, et al., *Proyecto Etno-arqueológico Jäba...*

⁷⁸ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jäba: Dugout...

⁷⁹ Barrett, *Los indios Cayapas...*

⁸⁰ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*, 136

⁸¹ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 147.

Al concluir la construcción de la piragua, se decide si se aplicarán o no elementos decorativos. En la cuenca baja del río San Juan, Reichel-Dolmatoff⁸² identificó adornos geométricos hechos con brea negra en las propias canoas. Además, se incorporan estacas cortas conocidas como *barrote* o *garrote*⁸³, que pueden servir como asientos o elevar la carga para prevenir la humedad (Figura 5) como se dijo con anterioridad. Para achicar el agua de las filtraciones o de la lluvia, se utiliza una o varias totumas semiesféricas⁸⁴, aunque Alberda y Ramos-Pérez⁸⁵ observaron el uso de recipientes de plástico que han ido sustituyéndolas. Las canoas de aquellos que residen cerca de afluentes con aguas tranquilas llevan, en el extremo ahuecado de la proa, un pequeño travesaño de madera que funciona como agarradero cuando es necesario arrastrar la canoa manualmente.

El proceso constructivo no ha experimentado cambios significativos en términos generales. La tala de árboles puede realizarse tanto con hacha como con motosierra, lo que influye en el tiempo necesario para que el árbol caiga. Alberda y Ramos-Pérez⁸⁶ ofrecen un análisis detallado en su estudio sobre la construcción naval emberá, clasificándola en tres categorías principales: a) *Canoas monóxilas* (piragua, chingo y esteleadora), b) Botes (piragua con mayor francobordo) y c) Balsas.

Este estudio es el único que documenta el uso de la esteleadora de tradición emberá en Panamá entre los trabajos mencionados. Fuquen-Gómez⁸⁷ registró la esteleadora en la comunidad afrodescendiente de Coquí, ubicada en la costa pacífica del Chocó, Colombia, a aproximadamente 128 millas náuticas de Jaqué, Panamá. En relación con los wounaan, Binder⁸⁸ y su equipo proporcionan datos sumamente interesantes, ilustran una clasificación que abarca diversos tipos de *japa*, tales como la *jap chaar* (piragua común), *dösîg eem bote* (bote del río), *seguid* (piragua para andar veloz), *wakapá* (canoa para subir corriente con carga), *p'ûas eem bote* (bote del río y mar, lancha), *bongo* (canoa para el mar), *bote* (bote) y *hasotar* (canoa para azotar arroz). Esta tipología cuenta con un equivalente o traducción en *ëbërã bedea* (emberá bedea de Panamá) y en *epena pedee* (saija de Colombia)⁸⁹. Los afrodescendientes de Coquí también utilizan la *azotadora* o *land boat* (barcos terrestres)⁹⁰ y los botes, que Fuquen-Gómez⁹¹ clasificó bajo la categoría *Extended transom-stern boats* (canoas alargadas con espejo de popa).

Nordenskiöld⁹², en su exploración de las costas del Pacífico colombo-panameño, llega a la conclusión de que las canoas *chocó* que observó no son adecuadas para la navegación marítima, dado que son «demasiado pequeñas y delgadas». Este hecho se atribuye históricamente a que estos solían habitar tierras interiores, distantes del mar, lo cual se refleja en su carencia de términos específicos para denominar al

⁸² Reichel-Domatoff, «Notas Etnográficas sobre...

⁸³ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

⁸⁴ *Ibid.*; Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

⁸⁵ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jäba: Dugout...

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Fuquen-Gómez, «Logboats of Coquí...

⁸⁸ Binder y Peña-Ismare, *Vocabulario Ilustrado woumeu...*

⁸⁹ *Ibid.*; Ronald Binder, Philip Lee Harms y Chindío Peña-Ismare. *Vocabulario ilustrado woumeu-español-epena pedee* (Bogotá: Asociación Instituto Lingüístico de Verano, 1995).

⁹⁰ Fuquen-Gómez, «Logboats of Coquí...», 121.

⁹¹ *Ibid.*, 114.

⁹² Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*

delfín, la raya o la ballena. Loewen⁹³ hace referencia a esta propuesta al mencionar la crítica de Gordon⁹⁴, quien sostiene que la palabra *pusade* en *chocó* se utiliza para referirse al océano, argumentando con base en un vocabulario de Collins⁹⁵. Esta palabra, hasta de hoy, conserva su significado en el emberá bedea, literalmente «en el mar/del mar» en cuanto que cuando se refiere al océano/mar se utiliza la palabra *pusa droma*.

La vida útil estimada de las embarcaciones con Espavé es de aproximadamente tres años, mientras que de Pino Amarillo oscila los 15 y 20 años, esto hace viable la transmisión generacional, ya que pueden ser heredadas por las siguientes generaciones. Cabe destacar que algunos indígenas optan por ser enterrados con sus pertenencias más preciadas, incluyendo los canaletes según las entrevistas realizadas por Reverte⁹⁶ o los hallazgos de un remo y un barquito de juguete en la tumba de un niño en una zona entre los ríos Sambú y Sábalo⁹⁷. Algo similar sucedió entre los Guna, en 1749, el misionero Jacobo Walburger menciona en sus escritos sobre la práctica del enterramiento primario, donde empleaban canoas como ataúdes⁹⁸.

Al completar su ciclo de vida útil, estas piraguas se reciclan para usos adicionales, como el secado de granos o su transformación en maceteros (Figura 8). Se elevan del suelo mediante el uso de dos vigas, ya sean troncos o con la asistencia de tanques de reserva de agua en desuso. Wassén⁹⁹ las denominó *jardín en/de canoas*.

Figura 8. Piragua emberá utilizada como macetero en Sambú, Panamá (a), *jardín de canoas* en Isla Munguidó, Colombia (b) y *canoas macetero* en Jaqué, Panamá (c)



Fuente: Fotografías tomadas por las personas autoras (a y c) y por Wassén (b).¹⁰⁰

⁹³ Loewen, «Chocó I: Introduction...»

⁹⁴ Burton Le Roy Gordon, *Human geography and ecology in the Sinú Country of Colombia* (Berkeley: University of California Press, 1957).

⁹⁵ Frederick Collins, *Vocabulary of the Language of the Indians of the Canton of Chocó* (Washington: 45th Congress, Senate Document n.º 75 (118-121), 1878).

⁹⁶ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

⁹⁷ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*

⁹⁸ Torres de Araúz, *Panamá Indígena...*

⁹⁹ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

¹⁰⁰ *Ibíd.*, 30.

De la botadura de la piragua al pago por trabajo realizado

La chicha cantada se destaca como una celebración que conmemora diversos eventos, incluida la construcción de una canoa, con el propósito de propiciar la buenaventura para la embarcación¹⁰¹. Las canoas desempeñan un papel crucial en las invitaciones a estas festividades, como lo observó Reverte¹⁰² cuando un grupo pasó por el río con su piragua e invitó a un grupo de personas desde el embarcadero. Llegaron desde distintas ubicaciones en sus canoas, contándose entre veinte, treinta o incluso más piraguas según el autor. Torres¹⁰³ señala que antes del lanzamiento, la piragua era transportada a la casa del propietario con la ayuda de rodillos.

Hoy, la tradicional celebración de botadura ha sido reemplazada por el pago de los servicios prestados por la persona contratada, por ejemplo, la tala o limpieza del árbol. Esta actividad no requiere de habilidades particulares. El traslado del tronco o proto-canoa también implica la participación de hombres en el bosque. Los trabajos especializados del carpintero los realiza por su cuenta y regularmente en solitario.

Canaletes, palos y la incorporación de los motores fuera de borda

A partir de los siete años, los emberá y wounaan inician con la talla de sus propios remos, según señala Reverte¹⁰⁴. A los remos se les llama localmente en castellano canaletes o palas, llamados *to-bí* en emberá bedea y *düi* en wounaan meu. Wassén¹⁰⁵ señaló que entre *los Chocó*, los canaletes para niños se conocen como *dôidam*, mientras que aquellos de alrededor de 2,5 metros de longitud se denominan *dôipōman*, este utilizado solo por los hombres según el autor. La labranza de canaletes no se limita a los grandes maestros carpinteros, ya que cualquier individuo tiene la capacidad de participar en esta actividad, de acuerdo con sus preferencias y dimensiones, siguiendo un patrón generalizado (Figura 9, página 152). Esta tarea no está reservada únicamente a los hombres, como ocurre en la construcción de piraguas, sino que puede ser realizada por niños y mujeres. Las mujeres suelen ser expertas navegantes¹⁰⁶. Las dimensiones de los canaletes variarán en función de la altura del propietario, por ello es necesario personalizarlos para optimizar el movimiento tanto en ríos como en el mar.

¹⁰¹ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*; Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 136.

¹⁰² Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 138.

¹⁰³ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

¹⁰⁴ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 45.

¹⁰⁵ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

¹⁰⁶ Reichel-Domatoff, «Apuntes etnográficos sobre...»; Alberda y Ramos-Pérez. «The Jāba: Dugout...

Figura 9. La talla de un canaleta desde la tabla hasta su acabado



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

Los canaletes se tallaban de árboles como Chachajo, Sincibe o Amargo según los registros de Reichel-Dolmatoff¹⁰⁷. Constan principalmente de tres partes, hoja, mango y manija. La hoja se caracteriza por ser lanceolada, larga y con una punta aguda de sección redonda¹⁰⁸. En el Alto Sinú, la hoja tiene una forma casi circular debido a que se utilizan como timón o para navegar en los tramos hondos y quietos de los ríos¹⁰⁹. Se deja una arista saliente para aumentar la resistencia, según Wassén¹¹⁰ esta es una «característica universal de los canaletes Chocó». El mango es cilíndrico y termina en una parte plana ensanchada para apoyar la mano. En los registros del río San Juan, Reichel-Dolmatoff¹¹¹ documentó remos con longitudes que oscilan entre 1,5 y 3 metros para los hombres, mientras que las mujeres tienden a utilizar remos más cortos. En la práctica, las mujeres solían remar sentadas en la parte trasera de la canoa, mientras que los hombres adoptan una posición erguida, con un pie en el centro del fondo y el otro en el borde para facilitar la maniobra según Reichel-Dolmatoff¹¹². En la actualidad, no se observa distinción de género en las posiciones para remar, como se puntualizó anteriormente. En ríos de poca profundidad, se emplean palancas o palos de tres metros de longitud para empujar la canoa. Los remos de tres metros representan una combinación de palancas y remos

¹⁰⁷ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...

¹⁰⁸ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*

¹⁰⁹ Reichel-Dolmatoff, «Apuntes etnográficos sobre...», 71.

¹¹⁰ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

¹¹¹ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...

¹¹² *Ibíd.*

utilizados para remar y empujar la embarcación. El proceso de fabricación puede llevar alrededor de un día de trabajo.

Reichel-Dolmatoff¹¹³ documentó remos adornados con elaboradas decoraciones que incorporaban pinturas en tonos de rojo, azul, blanco y negro, con el uso de barnices comerciales. Los remos pintados también han sido documentados por Alberda y Ramos-Pérez¹¹⁴, se destacan principalmente en las comunidades de Jaqué, Puerto Indio y Sambú en Panamá. A lo largo del río San Juan (Colombia), Reichel-Dolmatoff observó remos ornamentados con una tira de hoja verde enrollada en espiral alrededor del mango, la cual se sometía a varias pasadas por el fuego (Figura 10, página 154). Al retirar la tira, la porción cubierta destacaba como una espiral blanca sobre el tono ahumado y ligeramente tostado del resto del mango. Específicamente en la cuenca baja del río San Juan, notó decoraciones más elaboradas en los remos, como incisiones, excisiones triangulares y tallas complejas. Ni las decoraciones ahumadas, ni las excisiones, ni las tallas complejas en el pomo del remo han sido documentadas por Kane, García, ni en los actuales estudios etnográficos dirigidos por Alberda.

Reverte¹¹⁵ registró que, para la confección de los canaletes, se utilizan diversas maderas, entre las que se incluyen el Cedro Espinoso (*Bombacopsis quinata Jacq*), Roble Colorado (*Platymiscium quinata Benth*) y Cocobolo (*Dalbergia retusa Hemsl*). Las dimensiones de estos implementos son variables, oscilan desde 1 metro hasta casi los 2 metros, también es común que el navegante disponga de más de uno, adaptados a la profundidad del río. Además, los registros de Alberda y Ramos-Pérez¹¹⁶ coinciden con los de Reverte¹¹⁷ al indicar que la talla de los remos no es una actividad exclusiva, sino que, generalmente, los navegantes (hombres, mujeres y niños) aprenden a tallar sus propios remos, aunque encarguen la construcción de la canoa a otra persona. En las investigaciones realizadas por Alberda¹¹⁸ y su equipo y Alberda junto con Ramos-Pérez¹¹⁹, se observa un consenso entre los entrevistados en el uso frecuente del mismo árbol de la piragua para esculpir el canaleta. Sin embargo, en situaciones excepcionales, recurren a la madera de balsa debido a emergencias y a la falta de disponibilidad de otro tipo de madera, aunque su breve durabilidad hace que esta práctica sea algo extraordinario. A pesar de esta limitación temporal, la madera de balsa es considerada útil para tallar canaletes, ya sea con propósitos decorativos, fines pedagógicos o ceremoniales (Tabla 2, página 156).

¹¹³ *Ibíd.*

¹¹⁴ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

¹¹⁵ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

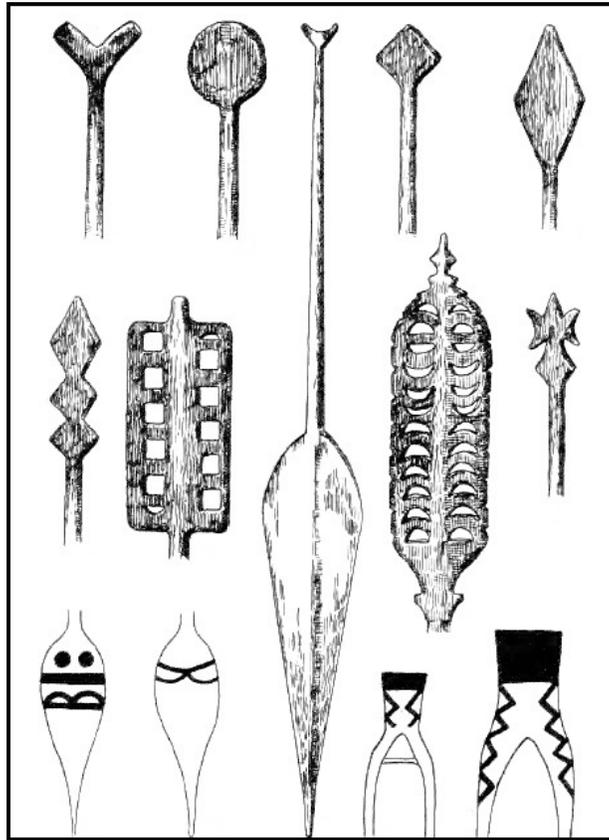
¹¹⁶ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

¹¹⁷ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

¹¹⁸ Alberda et al., «El Área de...

¹¹⁹ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...

Figura 10. Dibujo editado con el programa FotoSketcher 3.90 para mejorar los trazos de canaletes con sus manijas y hojas decorativas y proas de piraguas decoradas con brea de Reichel-Dolmatoff



Fuente: Notas etnográficas sobre los indios chocó de Reichel-Dolmatoff (figura 3).¹²⁰

Estos remos pueden ser de diseño sencillo, cuando solo se busca la funcionalidad, además son lisos y sin adornos. El mango, cilíndrico, es torneado y pulido, mientras que la hoja del remo tiene forma lanceolada, con terminación en punta de mayor a menor tamaño, con el propósito de permitir que se clave al suelo cuando no está en uso. La forma general del canaleta sencillo ha perdurado desde los registros de Reichel-Dolmatoff¹²¹, pasando por las observaciones de Reverte¹²² y llegando hasta los estudios actuales¹²³.

Según Alberda y Ramos Pérez¹²⁴, al igual que con los canaletes, también se elaboran manducos, utilizados para golpear la ropa durante el lavado, a los cuales se les suelen añadir motivos decorativos zoomorfos (Figura 11, página 155). Aunque hasta el momento los investigadores del *Proyecto Etnoarqueológico Jāba* no ha tenido la oportunidad de documentar ninguno de ellos. Crescencio, vecino de Sambú, comparte su experiencia al respecto; en el pasado, él mismo adornaba sus remos con

¹²⁰ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...»

¹²¹ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...»

¹²² Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

¹²³ Alberda et al., «El Área de...»; Ramos-Pérez, *Adaptación ambiental, marítimo...*; Alberda y Ramos-Pérez. «The Jāba: Dugout...»; Rojas-Montes et al., «A review of...»

¹²⁴ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jāba: Dugout...»

formas como cabezas de monos, tortugas u otros animales que le inspiraban. Sin embargo, en la actualidad ha dejado de hacerlo, priorizando la funcionalidad de la pieza sobre su aspecto estético.

Figura 11. Manduco decorado, emulando la cabeza de una tortuga (a y b) y manijas con incisión con motivo geométrico (c y d)



Fuente: Fotografías tomadas por las personas autoras.

En determinadas ocasiones, los mangos se adornaban con motivos figurativos, como animales, tales como monos y tortugas, según lo señalado por los carpinteros entrevistados por Alberda¹²⁵ y su equipo y Alberda y Ramos-Pérez¹²⁶. Asimismo, se destacó la presencia de motivos antropomorfos en otros casos. Según Wassén¹²⁷, entre los chachi (cayapas), se observa una amplia diversidad de formas en los mangos de los canaletes, que no se encuentran en los de los *chocó*. La mayoría de los canaletes registrados presentaban mangos en forma de *horca* o de *Y*, similares a los documentados por Barrett¹²⁸ entre 1908 y 1909 en el territorio de los *cayapas* al noreste de Ecuador. Este territorio es compartido con una parte de los emberá, los *Épera Siapidara*¹²⁹. Los remos, por su parte, podían estar decorados con jagua, pinturas, esmaltes o barnices de colores, como se evidenció en Jaqué y Sambú-Puerto Indio¹³⁰. En Chimán, Torres¹³¹ observó canaletes wounaan que exhibían figuras antropomorfas. En el caso de las piraguas, se observa la posibilidad de aplicar distintos colores en la obra viva y la obra muerta de la embarcación combinándolos con los canaletes (Figura 12, página 156).

¹²⁵ Alberda et al., «El Área de...

¹²⁶ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jäba: Dugout...

¹²⁷ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

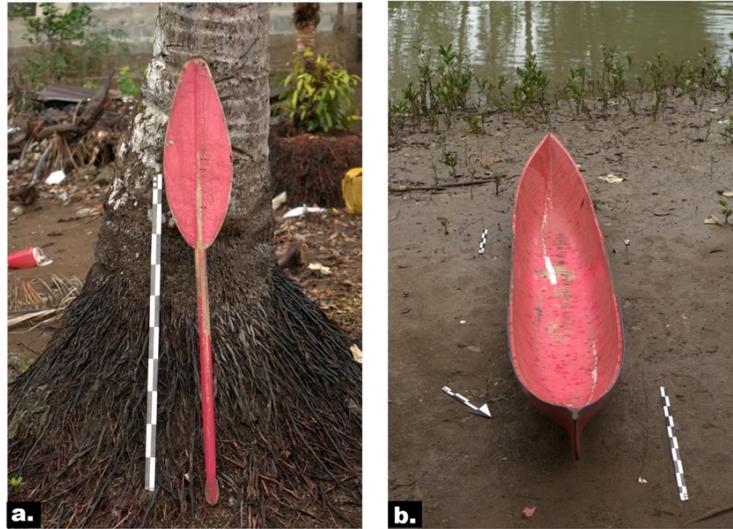
¹²⁸ Barrett *Los indios Cayapas...*

¹²⁹ Carrasco-A., Eulalia, «Los Épera Siapidara...

¹³⁰ Alberda et al., «El Área de...»; Alberda y Ramos-Pérez. «The Jäba: Dugout...

¹³¹ Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*

Figura 12. Canalete y esteleadora (canoa monóxila para pesca marítima)



Fuente: Fotografías tomadas por las personas autoras.

Los canaletes no están exentos de sufrir fisuras, cuando se pesca cerca de la orilla, el oleaje puede provocar su rotura. Por lo cual existen técnicas de reparación abordados por Alberda y Ramos Pérez¹³².

Tabla 2. Árboles utilizados para tallar canaletes

Árboles	Reichel-Dolmatoff	Reverte	Alberda y Ramos-Pérez
Chachajo	•		
Sincibe	•		
Amargo	•		
Cedro Espinoso (<i>Bombacopsis quinata</i> <i>Jacq</i>)		•	•
Roble Colorado (<i>Platymiscium quinata</i> <i>Benth</i>)		•	
Cocobolo (<i>Dalbergia</i> <i>retusa Hemsl</i>)		•	
Balso (<i>Ochroma</i> <i>pyramidale</i>)			•
Espavé (<i>Anacardium</i> <i>excelsum</i>)			•
Jigua Negro (<i>Ocotea</i> <i>Cernua</i> y <i>Nectandra</i> <i>sp.</i>)			•
Pino Amarillo (<i>Pithecelobium</i>)			•

¹³² Alberda y Ramos-Pérez, «The Jába: Dugout...», 21.

<i>manguense</i> , <i>Podocarpus sp.</i> , <i>Lafoensis puncifolia</i> y <i>P. coriaceus</i>)			
Cedro Amargo (<i>Cedrela odorata</i>)			•
Corotú (<i>Enterolobium cyclocarpum</i>)			•
Cuajao (<i>Vitex cooperi</i>)			•
Guabino (<i>Astronium graveolens</i>)			•
Ceiba, Cuipo o Bongo (<i>Ceiba pentandra</i> y, <i>Cavanillesia platanifolia</i> H. B. K.)			•
Caoba (<i>Swietenia macrophylla</i>)			•

Fuente: Elaboración propia, 2024.

La pértiga, también conocida como vara, palanca o palo, en castellano; *tóte tóki* en emberá bedea y *tóteu* en wounaan meu, se caracteriza por ser una vara larga, resistente y elástica. Por lo general, se fabrica principalmente utilizando maderas como Yaya (*Guatteria amplifolia* Triana et Pl), Madroño, conocido como *Biua* en emberá bedea, (*Rheedia madruno* H. B. K.) o Caimito (llamado *Corobaté* o *Jurá Tote* en emberá) (*Chrysophyllum cainito* L., *C. panamense* Pittier), según los registros de Reverte¹³³. Con una longitud que puede llegar hasta los 3 metros, su aplicación principal se centra en la navegación a contracorriente y sin el uso de motores, por ello es preferible su uso a lo largo de las orillas del río, donde la corriente es menos intensa, como se destaca en las investigaciones de Reverte¹³⁴. Para las pértigas, Alberda y Ramos-Pérez¹³⁵ registraron el uso de Hueso (*Faramea occidentalis*), Corobá (*Iryanthera macrophylla*) y Cao (o *Decau*) (Tabla 3, página 158).

¹³³ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

¹³⁴ *Ibid.*, 290-293.

¹³⁵ Alberda y Ramos-Pérez, «The Jába: Dugout...

Tabla 3. Árboles empleados como palanca

Árboles	Reverte	Alberda y Ramos-Pérez
Yaya (<i>Guatteria amplifolia</i> Triana et Pl), o	•	
Madroño (<i>Biua</i> en emberá bedea) (<i>Rheedia madruno</i> H. B. K.)	•	
Caimito (<i>Corobaté</i> o <i>Jurá Tote</i> en emberá bedea) (<i>Chrysophyllum cainito</i> L., <i>C. panamense</i> Pittier)	•	
Corobá (<i>Iryanthera macrophylla</i>)		•
Cao (o decau)		•
Hueso (<i>Faramea occidentalis</i>)		•

Fuente: Elaboración propia, 2024.

Desde la década de 1960 hasta la actualidad, se ha observado una evolución en el equipamiento utilizado en embarcaciones, donde además de los tradicionales remos, se ha incorporado el uso de motores fuera de borda. Esta transición es más evidente en botes y piraguas de mayor tamaño, cuya popa modificada permite la integración de dichos motores (Figura 13, página 159), pero no todos tienen la capacidad económica para adquirirlos, según señala García Casares¹³⁶. Aunque las fotografías de Alexander Wetmore¹³⁷ muestran el uso previo de estos motores, al menos en la Isla de Coiba en el Pacífico de Panamá en 1956 (Figura 14, página 159).

¹³⁶ García-Casares, *Sambú. Historia, pasión...*, 65.

¹³⁷ Alexander Wetmore, *The birds of Isla Coiba Panama* (Washington: Smithsonian Institution, 1957).

Figura 13. Modificación a la plataforma tradicional por un espejo de popa para colocar el motor fueraborda



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

Figura 14. Piragua marítima sin modificación de la popa con motor fuera de borda



Fuente: Fotografía de Alexander Wetmore ¹³⁸.

En los estuarios y navegación costera (incluyendo el golfo de San Miguel), según Torres¹³⁹ se hacen botes de mayor calado en donde se incluyen motores fueraborda.

¹³⁸ La colección fotográfica de esta investigación puede verse en este archivo del Smithsonian Institution: https://collections.si.edu/search/slideshow_embedded?xml=http://siarchives.si.edu/sites/default/files/viewers/csc/viewer_MODS1446_007006_B187_A101.xml

¹³⁹ Torres de Araúz, *Panamá Indígena...*, 205.

La propulsión más común es el motor fuera de borda; no obstante, persiste el uso de canaletes y pértigas. Además, no es raro encontrar embarcaciones navegando con velas en situaciones en las que carecen de motor o gasolina. Torres¹⁴⁰ destaca que son los wounaan, aquellos que emigraron de Colombia a Chimán en Panamá, quienes emplean velas en sus botes para la navegación marítima. Los wounaan eran conocidos por emplear velas en sus botes, con ello se destacaba su capacidad para recorrer distancias considerablemente largas hasta su lugar de origen, lo que fortalecía sus vínculos originarios con Colombia. Alberda¹⁴¹ y su quipo también han registrado el uso de velas entre los emberá en Garachiné.

La navegación, el comercio y las redes sociales entre los wounaan en Panamá y Colombia son evidentes desde los registros de Nordenskiöld¹⁴² de familias de Colombia que se habían mudado al río Sambú en Panamá y se remontan incluso a la historia de sus orígenes, como lo demuestra la narración sobre *Hëwandam*, quien viajaba desde el río Baudó en Colombia hasta Panamá para comprar telas con las que vestir a los recién creados wounaan¹⁴³. El conocimiento náutico de los wounaan abarca las temporadas óptimas para los viajes hacia Panamá desde el sur, que son mayo y diciembre, así como la habilidad necesaria para realizar el viaje contrario, es decir, desde el Chocó hacia el sur. Otra manifestación tangible de estas conexiones son los tomines de un collar wounaan, que contiene monedas de varios países y años diferentes¹⁴⁴. Desde principios del siglo XIX, los viajes de suministro comercial desde el Río Siguirisúa hacia Buenaventura y Quibdó en Colombia fueron frecuentes, según Eder¹⁴⁵.

García Casares¹⁴⁶ destaca que la inclusión de motores fuera de borda no solo responde a la necesidad de mejorar la seguridad, sino también a la búsqueda de mayor rapidez y eficiencia en el sistema de comercialización. Sin embargo, esta adaptación generó transformaciones en las piraguas para ajustarse al nuevo componente, el motor fuera de borda. Este proceso conllevó cambios estructurales y económicos en las familias, quienes se vieron afectadas por la necesidad de recurrir a créditos e hipotecas, enfrentando altas tasas de interés para adquirir dichos motores.

La figura de la piragua en la religión

En el contexto panameño, según Reverte¹⁴⁷, las canoas no solo cumplen una función práctica como medio de transporte, sino que desempeñan un papel crucial en la religión. Un ejemplo de esto es la tradición de colocar a los bebés en pequeñas hamacas o canoas revestidas con telas, inmediatamente después de su nacimiento, a modo de cuna. Esta costumbre parece ser más arraigada entre los wounaan, mientras que los emberá la han reemplazado con el uso de hamacas.

La importancia simbólica de las piraguas para los wounaan está relacionada con su deidad creadora, *Evandama o Hëwandam*. El dios es invocado mediante un tambor

¹⁴⁰ *Ibid.*, 205.

¹⁴¹ Alberda et al., *Proyecto Etno-arqueológico Jāba...*

¹⁴² Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 120.

¹⁴³ Velásquez-Runk, Julia, *Los Wounaan y...*, citando a Peña-Ismare.

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Eder, «The role of...

¹⁴⁶ García-Casares, *Historia del Darién...*; García-Casares, *Sambú. Historia, pasión...*

¹⁴⁷ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 39-42.

con forma de canoa, llamado en su idioma *k'ugwiu*, *kuglín* o *kógio*, durante ceremonias en las que se busca obtener una buena cosecha, como en las chichas propiciatorias¹⁴⁸. Es importante recalcar que no solamente se invoca para la agricultura, sino para apoyo y protección en general¹⁴⁹. Según Ismare Peña¹⁵⁰ y su equipo el uso de la *k'ugwiu*, para los wounaan, es un elemento distintivo con el pueblo emberá. Similar a la práctica de la cuna-canoa, esta costumbre parece ser más prevalente entre los wounaan que entre los emberá¹⁵¹.

Los tambores-canoas fueron descritos por Nordenskiöld¹⁵² como un *gran tambor* semejante a una *canoa tosca* y por Wassén¹⁵³ como unos «gongs de madera en forma de canoa», aunque Binder y su equipo, o Velásquez-Runk¹⁵⁴, la traduce al español como *potrillo* o *piragua de rogatismo*, respectivamente. La *k'ugwiu* consiste estructuralmente en un tronco tallado y ahuecado, imitando las dimensiones de una canoa de 3 metros de longitud y 40 centímetros de ancho con el árbol de Capulín (*t'aik'ierrp* en wounaan meu) (*Trichospermum galeottii*)¹⁵⁵. En los extremos sobresalen salientes redondeados que permiten su suspensión. Exteriormente, puede estar decorado con pinturas de bija y jagua. Este tambor se toca con bolillos de madera, generalmente a cargo de una mujer. Se suspende por uno de los extremos mientras el otro reposa en el suelo. Durante la ceremonia llamada *haaihi jëeu nam* (Figura 15), las mujeres jóvenes solteras forman un círculo alrededor del tambor-canoa, bailando y cantando en sentido contrario a las manecillas del reloj. Simultáneamente, los hombres forman otro círculo paralelo, portando flautas¹⁵⁶; aparentemente, es poco utilizado desde 1935, cuando lo registra Wassén¹⁵⁷ como «tambor en forma de canoa».

Figura 15. Dibujo de una ceremonia haaihi jëeu nam para la agricultura usando la *k'ugwiu* (a) y fotografía de una *k'ugwiu* (b)



Fuentes: Dibujo de Vidal Antonio Rozo en Reichel-Dolmatoff (a)¹⁵⁸ y fotografía en Reverte (b)¹⁵⁹.

¹⁴⁸ *Ibíd.*, 83-137.

¹⁴⁹ Peña-Ismare et al., «The Wounaan haaihi...

¹⁵⁰ *Ibíd.*

¹⁵¹ Torres de Araúz, Reina. *La cultura Chocó...*; Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 42.

¹⁵² Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 148-149.

¹⁵³ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

¹⁵⁴ Velásquez-Runk, *Los Wounaan y...*

¹⁵⁵ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...

¹⁵⁶ *Ibíd.*; Peña-Ismare et al., «The Wounaan haaihi...

¹⁵⁷ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*

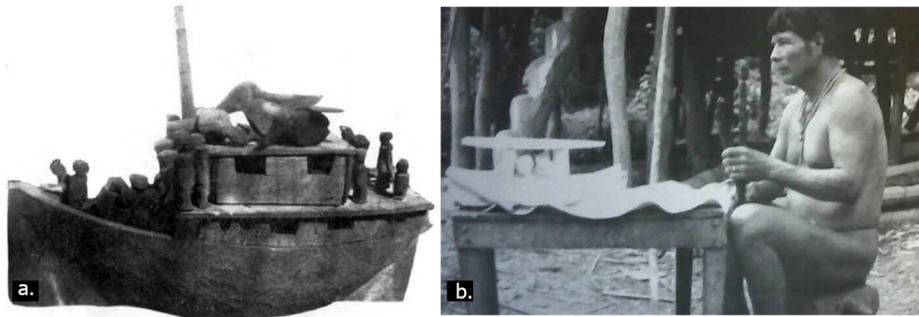
¹⁵⁸ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...», Figura 14.

¹⁵⁹ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 319.

Adicionalmente, entre estas comunidades existe una leyenda sobre el espíritu de *Antumiá*, un espectro nocturno que merodea los ríos y secuestra a aquel indígena que se aventura fuera de su hogar¹⁶⁰. Según los registros de Wassén, *átâumia* es un demonio que habita la selva «con frecuencia aparece bajo la forma de un negro». Esta narrativa podría arrojar luz sobre el temor, respeto o prohibición de la navegación nocturna en los ríos darienitas. La figura de *Antumiá*, o *madre del agua* entre los emberá, encuentra su equivalente en la cultura wounaan con el término *pulvichi* o *purbish*¹⁶¹. En la tradición emberá, los *sošeré* o *goseré*, representados como vacas con cuernos azules, tienen la peculiaridad de esconder las canoas de los emberá¹⁶².

Una práctica notable que Reverte¹⁶³ observó entre los *curanderos-chamanes*, *jaybaná* (en emberá) y *benkina*, *vino-kuna*, *bentkún* o *bënk'n* (en wounaan meu), es la elaboración de un *barco mágico* tallado en madera de balsa (Figura 16). Este barco contiene figuras antropomorfas que representan a los antepasados¹⁶⁴ y se usan para ahuyentar a los malos espíritus que para los *chamanes* son la causa de las enfermedades y la muerte¹⁶⁵. En la Isla Munguidó, Wassén¹⁶⁶ notó que a este le llamaban *pótapa*¹⁶⁷. En su interpretación, Wassén¹⁶⁸ concluye que estos se modelan de los barcos de los *blancos* con «*diablos* viajeros que expulsan las enfermedades» y pueden estar relacionados con «los diablos de las enfermedades que viajan en barcos del sol y de la luna» que registró Nordenskiöld¹⁶⁹ entre los gunas, vecinos de los emberá y wounaan.

Figura 16. Barco mágico donde se colocan figuras antropomorfas representando a los ancestros (a) y *jáibaná* construyendo un barco mágico (b)



Fuente: Lámina XX en Reichel-Dolmatoff (a)¹⁷⁰ y Reverte (b)¹⁷¹

¹⁶⁰ *Ibíd.*, 231.

¹⁶¹ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 81.

¹⁶² Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*; Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 88.

¹⁶³ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

¹⁶⁴ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...»; Torres de Araúz, *La cultura Chocó...*; Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 85.

¹⁶⁵ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 42.

¹⁶⁶ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*, 85.

¹⁶⁷ La palabra *pótapa*, escrita actualmente como *potab bá* sólo significa *árbol de balsa* que es la madera con la que se talla este elemento. Sin embargo, entre los wounaan se le conoce como *baporr* y entre los emberá de habla epena pedee como *jai vapor*.

¹⁶⁸ Wassén, *Apuntes sobre Grupos...*, 86.

¹⁶⁹ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*

¹⁷⁰ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...

¹⁷¹ Reverte-Coma, *Tormenta en el...*

Por último, los emberá cristianos tienen una variante del mito del Jardín del Edén, donde Dios considera la idea de construir una canoa y la enseña a su hijo, reforzando así la creencia de que la masculinidad se fortalece mediante estas actividades¹⁷².

Discusión. Las piraguas en la vida diaria

Los wounaan y los emberá prefieren las piraguas y las balsas para su transporte. Dado que la construcción de estas embarcaciones es una actividad tradicionalmente desempeñada por hombres, transmitida a través de generaciones, aunque en menor medida con el tiempo, y que la propulsión se lleva a cabo mediante pértigas, remos, canaletas o motores fuera de borda, la elección de la ubicación de la vivienda reviste gran importancia. Esta elección se realiza en relación con un río, lo que conlleva la construcción de un sencillo atracadero. Estos tres elementos, vivienda, piraguas y embarcadero son inseparables en la vida indígena de la región y todos ellos se elaboran utilizando árboles maderables (Figura 17).

Figura 17. Hombres pescando en el río Jaqué (a) y hombre transportando productos, incluyendo cultivos de plátano (b)



Fuente: Fotografías tomadas por las personas autoras.

La construcción de embarcaciones por parte de carpinteros especializados suele generar buenos ingresos, especialmente al atender a clientes que, a pesar de no ser especialistas, suelen ser emberá, wounaan o incluso afropanameños darienitas¹⁷³.

Eder¹⁷⁴, Binder¹⁷⁵ et al., Kane¹⁷⁶ o Ramos-Pérez¹⁷⁷ concuerdan con la importancia de la canoa para los emberá y wounaan, ya que sus actividades cotidianas, como la caza, la pesca o asentarse en nuevos territorios, conlleva su uso; asimismo los autores consultados para esta publicación enfatizan en que gran parte de la vida diaria depende de las piraguas (Figura 17). Las entrevistas realizadas por Kane a Dzoshua, un hombre emberá, evidencian que poseer conocimientos náuticos es una ventaja

¹⁷² Kane, *The Phantom Gringo...*

¹⁷³ Reichel-Dolmatoff, «Notas Etnográficas sobre...», Torres de Araúz, Reina. *La cultura Chocó...*, 52; Reverte-Coma, *Tormenta en el...*, 285.

¹⁷⁴ Eder, «The role of...», 21.

¹⁷⁵ Binder et al., *Vocabulario ilustrado woumeu...*

¹⁷⁶ Kane, *The Phantom Gringo...*, 67.

¹⁷⁷ Ramos-Pérez, *Adaptación ambiental, marítimo...*

significativa al buscar esposa. Estos conocimientos no solo destacan habilidades en el aprovisionamiento de alimentos y materiales para la vivienda, sino que también se consideran un símbolo representativo de la masculinidad, demostrando participación en las responsabilidades familiares. Ya desde 1984, Kane¹⁷⁸ registra el desinterés que hay en esta labor constructiva por los hombres de Tamarinbo.

En la actualidad, los emberá y los wounaan se congregan en localidades como Bayamón o Puerto Indio (Comarca Emberá-Wounaan), así como en El Coco o Biroquerá (Jaqué, Darién). No obstante, los ríos suelen estar cercanos a los pueblos o a algunas viviendas, al menos, donde se ubican los embarcaderos. Contrario a la tradición de transmitir de padres a hijos el conocimiento de la construcción naval, este equipo no encontró a ningún hijo de carpintero aprendiendo este oficio. En cambio, se observó interés por parte de otros miembros de la comunidad, aunque ninguno de ellos tenía menos de 30 años.

Al igual que con la *k'ugwiu* de los wounaan, la piragua no se limita necesariamente a una función puramente navegable. Por ejemplo, en las comunidades emberá, se utiliza la *jāba zaque*, literalmente *piragua pequeña*, para facilitar la cosecha, la cual sirve como contenedor que se desliza entre los callejones de los huertos de maíz (Figura 18). A este tipo también se le puede nombrar *hasotar* en wounaan meu o *asotaro* en emberá bedea, que en ambos casos se traduce al español como *canoas para azotar arroz*, según Binder¹⁷⁹ y su equipo. Ambos casos son fascinantes porque la forma de la piragua trasciende su función como medio de transporte o herramienta de pesca. Más allá de su utilidad práctica, la forma de la piragua está intrínsecamente conectada a aspectos más profundos de la cosmovisión de estos pueblos, Nordenskiöld¹⁸⁰ incluso llega a documentar piraguas a modo de residencias acuáticas: «No tenían residencia fija y vivían como nómadas acuáticos en su canoa».

Figura 18. Asotaro o jāba zaque en la comunidad de El Coco, Jaqué



Fuente: Fotografía tomada por las personas autoras.

¹⁷⁸ Kane, *The Phantom Gringo...*, 69.

¹⁷⁹ Binder et al., *Vocabulario ilustrado woumeu...*

¹⁸⁰ Nordenskiöld, *Indianerna på Panamanäset...*, 121.

Conclusiones

Las comunidades emberá y wounaan se destacan como hábiles artesanos de la madera, especialmente en la elaboración de piraguas labradas a partir de un solo tronco. Lamentablemente, este ancestral arte se encuentra en peligro de desaparecer debido a diversos factores, como la falta de sucesión generacional de carpinteros de ribera interesados en preservar esta tradición, la disminución de su utilidad debido a la construcción de carreteras que hacen factible el uso de automóviles y la amenaza constante de la deforestación de los árboles esenciales para esta labor.

Aunque el interés antropológico y sociológico en la construcción tradicional indígena ha sido limitado, algunos datos significativos han sido recopilados, estos proporcionaron valiosos aportes para los estudios contemporáneos sobre este tema. Desde mediados del siglo XX, en la frontera panameña, se ha observado el uso del espavé en la construcción de piraguas, aunque no es la madera preferida debido a su menor durabilidad en comparación con el pino amarillo o el cedro espinoso, conocimiento previo en la selección de la materia prima en el que se ha enfatizado.

La diversidad de árboles utilizados para la construcción de piraguas en ambos lados de la frontera, colombiano o panameño, es notable y, a pesar de los cambios mínimos, el proceso constructivo ha perdurado a lo largo del tiempo, desde la tala en luna menguante hasta el transporte con palos en el bosque o la elevación de las piraguas para protegerlas del suelo. La fase final del acabado se lleva a cabo cerca del lugar de uso final, ya sea río o mar, para realizar ajustes específicos que garanticen la navegación exitosa.

Adicionalmente, se ha observado una transición en las prácticas tradicionales, como la chicha cantada, que ha sido reemplazada por salarios para los participantes en las fases constructivas. Además, se han identificado momentos alternativos para la tala de árboles, incluso fuera de la luna menguante, que era la práctica más generalizada.

A pesar de que Reichel-Dolmatoff y Reverte registraron maderas específicas para los canaletes, la experiencia de este equipo revela que estos se elaboran con diversas maderas utilizadas en la propia piragua, e incluso, se utilizan materiales como el balso. Por su parte, las decoraciones elaboradas, como tallas de animales o ahumados, han perdido relevancia en favor de la funcionalidad de la pieza. Las pértigas, cruciales para tirar de la piragua a contracorriente, deben provenir de árboles largos, flexibles y resistentes, una característica persistente en el tiempo.

La piragua no solo desempeña un papel fundamental en rituales como el riego para la cosecha o el nacimiento en la cultura wounaan, sino que también juega un papel crucial en las actividades diarias relacionadas con el transporte, la agricultura, el comercio y las interacciones sociales. No obstante, para comprender mejor la resistencia o los cambios a lo largo del tiempo, es esencial profundizar en la relación entre la piragua y el chamanismo. Asimismo, tanto en los relatos de creación como en la tradición oral, este artefacto perdura como un elemento de profundo significado.

Aunque la construcción naval de los pueblos emberá y wounaan enfrenta actualmente amenazas debido a la carencia de un relevo generacional o el cambio climático, este proceso está siendo minuciosamente documentado por disciplinas

como la antropología y la sociología. Estos campos están desempeñando un papel fundamental en la elaboración de un registro detallado de cada etapa en la construcción de una piragua, así como en la comprensión de su relevancia dentro de la cultura local. Las piraguas no solo representan una habilidad técnica y artística, sino que son la memoria de la cultura y el ambiente de una época.

Formato de citación según APA

Alberda, A., Ramos-Pérez, R. L., Cunampio, B., Gómez, E., y Mémbora-Peña, C. (2024). Colapso, adaptación y resistencia de la construcción naval emberá y wounaan en Panamá. Aportes antropológicos y sociológicos (siglos XX-XXI). *Revista Espiga*, 23(48), 127-169.

Formato de citación según Chicago-Deusto

Alberda, Abner, Rita Liss Ramos-Pérez, Bienvenido Cunampio, Emma Gómez y Chivio Mémbora-Peña. «Colapso, adaptación y resistencia de la construcción naval emberá y wounaan en Panamá. Aportes antropológicos y sociológicos (siglos XX-XXI)». *Revista Espiga* 23, n.º 48 (noviembre 2024): 127-169.

Referencias

- Alberda, Abner y Rita Liss Ramos-Pérez. «The Jāba: Dugout Canoes of the Emberá - An Ethnoarchaeological Analysis in Darién and the Emberá-Wounaan Territory in Panama». *International Journal of Nautical Archaeology* (2024): 1-26. doi:10.1080/10572414.2023.2299806
- Alberda, Abner, Rita Liss Ramos-Pérez, Helena Barba-Meinecke y Luis Eduardo Mora-Riquelme. «El Área de Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Panamá y la investigación del Patrimonio Cultural Subacuático». *Revista Contacto 1*, n.º 3 (2022): 16-37. <https://revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/article/view/2623>
- Alberda, Abner, Rita Liss Ramos-Pérez, Xim Gual de Torrella y Stella Rendina. *Proyecto Etno-arqueológico Jāba. Construcción naval de tradición indígena en el Oriente de Panamá (proyecto VIP 01-06-07-2021)*. Panamá: Vicerrectoría de Investigación y Postgrado de la Universidad de Panamá, 2022.
- Barrett, Samuel Alfred. *Los indios Cayapas del Ecuador*. Quito: Ediciones ABYA-YALA, 1994.
- Biar, Alexandra. «Dugout Canoes and Waterways: Ethnographic and archaeological evidence from Belize and the Maya territory». *En Underwater and coastal archaeology in Latin America*, editado por Dolores Elkin, Christophe Delaere, 45-56. Florida: University Press of Florida, 2023. <https://doi.org/10.2307/jj.10539933>
- Binder, Ronald y Chindío Peña-Ismare. *Vocabulario Ilustrado woumeu-español-eberã bed'ea*. Panamá: Iglesia Evangélica Unida, 1997.
- Binder, Ronald, Philip Lee Harms y Chindío Peña-Ismare. *Vocabulario ilustrado woumeu-español-epena pedee*. Bogotá: Asociación Instituto Lingüístico de Verano, 1995.
- Borrero L., Ricardo, Antonio Jaramillo-Arango, Juan David Sarmiento-Rodríguez y Wilson Ospina-Riocampos. «First evidence of bottom-based construction in South America. The 'Sin Nombre' Canoe at the Port of Honda, Tolima, Magdalena River, Colombia». *International Journal of Nautical Archaeology* 53, n.º 1 (2024): 1-24. doi:10.1080/10572414.2024.2368203
- Carrasco-A., Eulalia. «Los Épera Siapidara en Ecuador. Proceso de visibilización». *Antropología: Cuadernos de Investigación*, n.º 11 (2011): 79-99. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7590226>
- Collins, Frederick. *Vocabulary of the Language of the Indians of the Canton of Chocó*. Washington: 45th Congress, Senate Document N° 75 (118-121), 1878.
- Eder, Herbert M. «The role of transportation in Choco cultural and environmental change». *The California Geographer VI* (1965): 17-24.
- Fuquén-Gómez, Clara. «Logboats of Coquí: An ethnographic approach to maritime material culture». Tesis doctoral. Universidad de Southampton, 2014. <https://eprints.soton.ac.uk/370021/>

- García-Casares, Joaquín. *Historia del Darién: Cuevas, cunas, españoles, afros, presencia y actualidad de los Chocoes*. Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2007.
- García-Casares, Joaquín. *Sambú. Historia, pasión y cambio social en un Valle del Darién*. Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2013.
- Gordon, Burton Le Roy. *Human geography and ecology in the Sinú Country of Colombia*. Berkeley: University of California Press, 1957.
- Harms, Judith A. *Vocabulario ilustrado eperã pedeede eperaarã oopata (Vocabulario ilustrado en el idioma epena cultura)*. Bogotá: Editorial Alberto Lleras Camargo, 1993. <https://colombia.sil.org/es/resources/archives/18936>
- Indiana University Bloomington. «The Emberá (Chocó) of Darién, Panama: The Stephanie C. Kane Collection». Acceso el 9 de junio de 2022. <https://webapp1.dlib.indiana.edu/images/splash.htm?scope=images/VAD1210>
- Juan, Jorge y Antonio de Ulloa. *Relación histórica del viaje a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. Para medir algunos grados de meridiano terrestre y venir por ellos en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la Tierra, con otras observaciones astronómicas y físicas*. Madrid: Antonio Marín, 1748.
- Kane, Stephanie. *The Phantom Gringo Boat: Shamanic Discourse and Development in Panama*. Christchurch: Cybereditions Corporation, 2004.
- Ley 22, de 8 de noviembre de 1983, Créase la Comarca Embera de Darién (*Gaceta Oficial* N° 19 976, de 17 de enero de 1984).
- Lothrop, Samuel Kirkland. «Aboriginal navigation off the west coast of South America». *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 62 (1932): 229-256.
- Loewen, Jacob A. «Chocó I: Introduction and Bibliography». *International Journal of American Linguistics* 29, n.º 3 (1963): 239-263. <https://www.jstor.org/stable/1263414>
- McSweeney, Kendra. «The Dugout Canoe Trade in Central America's Mosquitia: Approaching rural livelihoods through systems of exchange». *Annals of the Association of American Geographers* 94, n.º 3 (2004): 638-661. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2004.00418.x>
- Nieva-Sanz, Daniel Miguel. «La canoa monóxila y el saber inmaterial de sus últimos carpinteros: Trabajo de campo en El Horno (Magdalena, Colombia)». *Revista Española de Antropología Americana* 54, n.º 1 (2024): 101-113. <https://doi.org/10.5209/reaa.90709>
- Nieva-Sanz, Daniel Miguel 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* 22, n.º 2 (2023): 1-13. <https://doi.org/10.21676/16574923.5124>

- Nordenskiöld, Erland. *Indianerna på Panamanäset*. Estocolmo: Åhlén & Åkerlund Förlag, 1928.
- Peña-Ismare, Chindío. *Warr jöoingaar m gta hajim haajem*. Panamá: Iglesia Evangélica Unida, 1986.
- Peña-Ismare, Chindío, Julia Velásquez-Runk, Rito Ismare-Peña, Chenier Carpio-Opuá. «The Wounaan haaihi jëeu nam ritual with the k'ugwiu. Reinforcing benevolence and preventing calamity». En *Amerindian Socio-Cosmologies between the Andes, Amazonia and Mesoamérica*, editado por Ernst Halbmayer, 234-256. Londres: Routledge, 2020.
- Ramos-Pérez, Rita Liss. *Adaptación ambiental, marítimo fluvial en el Corregimiento de Jaqué, Provincia de Darién*. Panamá: Universidad de Panamá, 2023.
- Reichel-Dolmatoff, Gerardo. «Notas Etnográficas sobre los Indios Chocó». *Revista Colombiana de Antropología* 9 (1960): 75-158.
- Reichel-Domatoff, Gerardo. «Apuntes etnográficos sobre los indios del alto Sinú». *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, n.º 41 (2017): 63-79. [https://doi.org/https://doi.org/10.18257/raccefyn.587](https://doi.org/10.18257/raccefyn.587)
- Reverte-Coma, José Manuel. *Operación Panamá. Por la ruta de los descubridores*. Madrid: EDAF, 1977.
- Reverte-Coma, José Manuel. *Tormenta en el Darién. Vida de los Indios Chocoes en Panamá*. Madrid: Ediciones del Museo 'Profesor Reverte Coma' de Antropología Médica-Forense, Paleopatología y Criminalística, 2002.
- Rojas-Montes, María Andrea, Jorge Andrés Palma-Pineda, Eva Martínez, Sandra Maradiaga, Elisa Margarita Argueta-Urrutia, Ana Isabel Rivas-Turcios, Iván Alfaro, Fabiola de la O Alvarado, Abner Alberda y Rita Liss Ramos-Pérez. «A review of development of underwater cultural heritage in Central America». *Journal of Maritime Archaeology* 19 (2024): 113-150. <https://doi.org/10.1007/s11457-024-09395-6>
- Smithsonian Institution: https://collections.si.edu/search/slideshow_embedded?xml=http://siarchives.si.edu/sites/default/files/viewers/csc/viewer_MODSI446_007006_B187_A101.xml
- Torres de Araúz, Reina. *La cultura Chocó. Estudio etnológico e histórico*. Panamá: Centro de Investigaciones Antropológicas de la Universidad de Panamá, 1966.
- Torres de Araúz, Reina. *Panamá Indígena*. Panamá: Autoridad del Canal de Panamá, 1999.
- Velásquez-Runk, Julia. *Los Wounaan y la construcción de su paisaje: Identidad, arte y gobernanza ambiental en la frontera Panamá-Colombia*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2021.
- Wassén, Henry. *Apuntes sobre Grupos Meridionales de Indígenas Chocó en Colombia*. Bogotá: El Greco Impresores, 1988.
- Wetmore, Alexander. *The birds of Isla Coiba Panama*. Washington: Smithsonian Institution, 1957.