

Localización y registro de canoas monóxilas en el río Magdalena y ciénagas adyacentes (Colombia): metodología y avances de una expedición científica contemporánea

Location & record of dugout canoes in Magdalena River and adjacent swamps (Colombia): methodology and advances of a contemporary scientific expedition

Daniel Miguel Nieva-Sanz * y Alberto José Gullón-Abao **

Resumen: El río Magdalena ha sido la principal vía de comunicación entre el interior continental colombiano y las dinámicas marítimas del litoral caribe, desde el periodo prehispánico hasta al menos inicios del siglo XX. Su amplia cuenca es testigo de un extraordinario dinamismo náutico basado de manera predominante en la canoa monóxila. En consecuencia, el presente artículo expone los avances preliminares de una investigación sobre el terreno, planteada de modo transdisciplinar al combinar miradas y métodos de etnohistoria, etnografía y arqueología náutica, cuyos objetivos estuvieron relacionados con el análisis de esa navegación fluvial que conectó territorios, mercancías, personas e ideas; la evaluación de posibles continuidades conceptuales y constructivas en las embarcaciones aún presentes en el río, y el registro del saber artesanal de las comunidades que aún hoy navegan sus aguas y pueblan sus riberas.

Palabras clave: aguas continentales; canoas monóxilas; carpintería; navegación.

Abstract: Magdalena River has been the main channel of communication between the Colombian continental territory and maritime dynamics of the Caribbean coast, from the pre-Hispanic period to at least early 20th century. Its huge basin was the scene of an extraordinary nautical dynamism, whose technological base has been predominantly the dugout canoe. Consequently, this article exposes the preliminary advances of an investigation on the ground, raised in a transdisciplinary way by combining views and methods of ethnohistory, ethnography and nautical archeology, whose objectives were related to analysis of that river navigation that connected territories, goods, people and ideas; evaluation of possible conceptual and constructive continuities on canoes that still are present in the river, and recording the artisan knowledge of the communities that still today navigate its waters and populate its riverbanks.

Keywords: continental waters; carpentry; dugout canoes; navigation.

Artículo de investigación / Research article

Cómo citar este artículo: Nieva-Sanz, D. M. y Gullón-Abao, A. (2023). 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(2), 1-13. doi: <https://doi.org/10.21676/16574923.5124>

Recibido: 31/03/2023 | **Aceptado:** 08/08/2023 | **Disponible en línea:** 12/08/2023

1 * Universidad de Cádiz, España – Correo: daniel.nievasanz@gmail.com – ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3045-8146>

**Universidad de Cádiz, España – Correo: alberto.gullon@uca.es – ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6005-0980>

Introducción

La virtud marinera de buena parte de los grupos indígenas con los que los primeros castellanos entablan contacto en las Antillas y en la costa de Tierra Firme nos habla de un extraordinario dinamismo prehispánico en materia náutica que abarca el área circuncaribe, llegando incluso al interior continental a través de la navegación fluvial. De hecho, el río Magdalena constituye la principal arteria del noroeste sudamericano, no solo como escenario de las plausibles penetraciones caribes (López, 2019, p. 294), sino también como única vía de avance castellano desde la joven y precaria ciudad de Santa Marta (Castellanos, 1589, p. 436), llamados por los panes de sal que circulaban por el río, sobre los que el propio Gonzalo Jiménez de Quesada sostuvo sus expectativas de avance (AHN, Diversos-Colecciones, 22, n. 27, f. 4r.).

En este sentido, la importancia del río Magdalena y su relación con el litoral adquirió un valor estratégico aún mayor desde cuando fue ratificado, en testimonio dado en Cartagena de Indias el 2 de julio de 1539, como la vía de acceso preferente a la fundada un año antes Santa Fe de Bogotá, y por ende, al Nuevo Reino de Granada (AGI, Patronato, 27). A partir de entonces se estableció paulatinamente un itinerario fluvial bajo la administración hispánica entre los siglos XVI y XIX, balizado por pueblos y puertos *ex novo* o refundados sobre asentamientos preexistentes, y articulado mediante el establecimiento de un sistema de navegación basado en canoas y saberes indígenas, un binomio material e inmaterial perfectamente adaptado a un vasto territorio como el que abarca la cuenca del Magdalena (Nieva, 2023, 312).

Además de convertirse en un nodo de comunicaciones de gran valor estratégico durante siglos, manteniendo la conexión con los territorios interiores del Nuevo Reino de Granada y aprovisionando la flota de Tierra Firme (AGI, Santa Fe, 105, N28, f.568r), el río Magdalena y las ciénagas adyacentes fueron escenario de regulación e

innovación en materia náutica (AGI, Santa Fe, 96, N.5B), lo que nos habla de un espacio extraordinario para el estudio de las influencias entre tradiciones constructivas,¹ así como para análisis tipológicos que tomen en cuenta los distintos factores condicionantes con capacidad de incisión en procesos de concepción y construcción de artilugios náuticos.²

En este sentido, teniendo en cuenta la importancia de la canoa monóxila o de una sola pieza de tronco como base de esta longeva navegación, referida ya durante los primeros contactos en América, como recoge Fernández de Oviedo (1852 [1535], 170) y destacada particularmente en la región desde al menos 1529 (AGI, Patronato, 197, R.6, 32v.), resulta de enorme relevancia la localización de ejemplares que puedan manifestar posibles continuidades de esta tradición constructiva indígena, en un espacio en el que fue extraordinariamente protagónica antes y después del dominio hispánico, debido a una versatilidad y capacidad de adaptación alabada y asumida por las primeras huestes castellanas (Nieva, 2022: 368).

En consecuencia, a finales del año 2022 se desarrolló una expedición científica que remontó el río Magdalena desde la Ciénaga Grande de Santa Marta hasta Barrancabermeja, durante aproximadamente 1.000 kilómetros de navegación entre ciénagas, caños, brazos y el propio curso principal, como parte del trabajo de campo de una investigación mayor que aborda la navegación en el sistema acuoso del Magdalena, desde el periodo de contacto en adelante (ver la fig. 1). En este sentido, los objetivos generales y específicos fijados se relacionan con las preguntas planteadas en la investigación; por un lado, objetivos generales que atienden a la toma de contacto con las comunidades anfibas del Magdalena (Rey Sinning, 1995), la evaluación preliminar de la intensidad en su relación con el medio acuático, y la localización y constatación de la presencia de canoas de factura artesanal. Por otro lado, fijamos un

¹ Empleamos el concepto *tradición constructiva* derivado de la propuesta (McGrail, 2001, 9).

² A fin de evitar el uso de “barco” para tipologías que se alejan de las concepciones atribuidas a este término y, al mismo tiempo, no usar

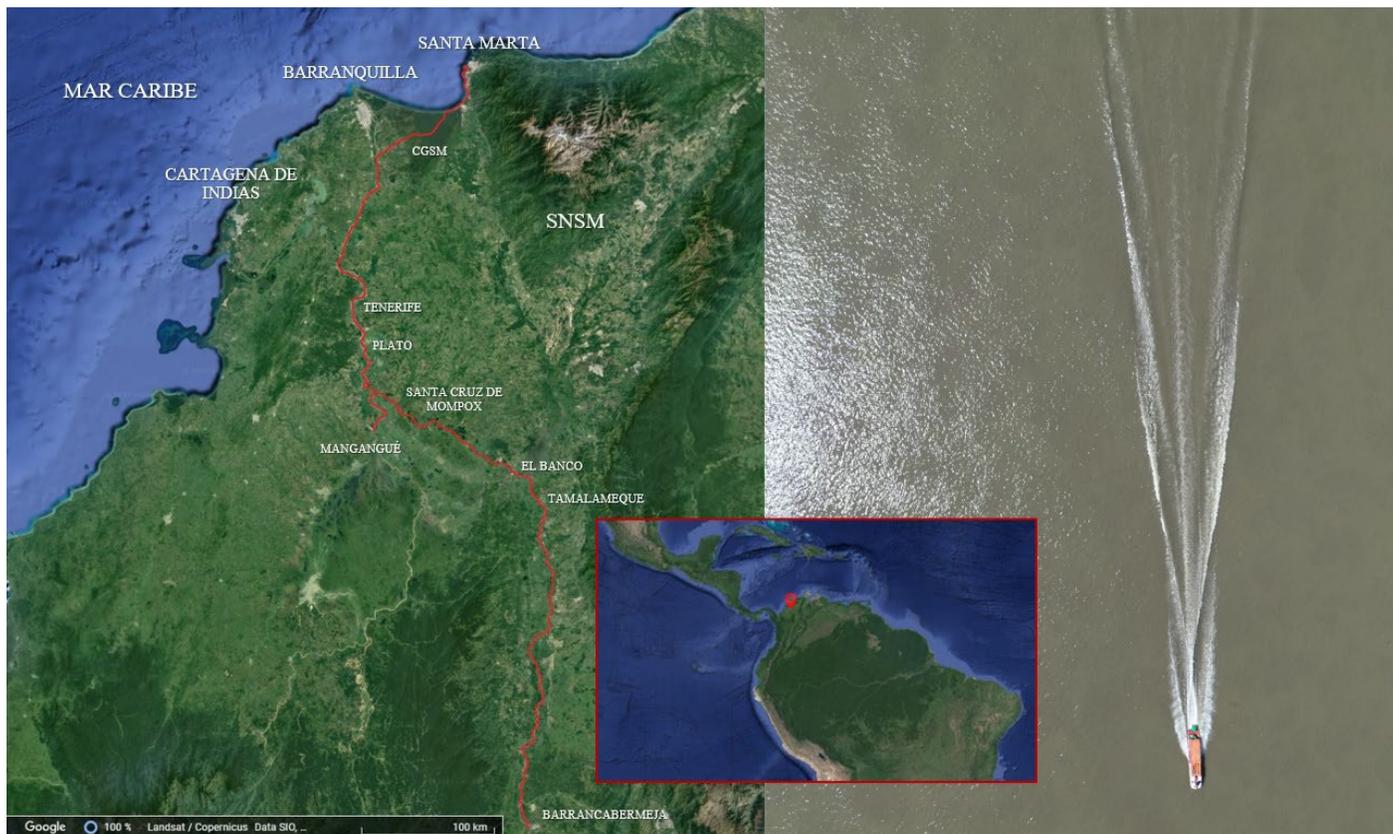
reiterativamente el término “embarcaciones”, optamos por emplear el concepto “artilugio náutico” aplicado por Guerrero Ayuso (2009) y desarrollado ampliamente por Moyana Di Carlo (2018).

segundo nivel de objetivos específicos que abarcan el registro de estos artilugios náuticos de construcción con madera -desde canoas monóxilas a canoas de tablas y sus variantes morfológicas-, por tratarse de un momento de transición entre estas y las de fibra de vidrio; evaluar el comportamiento de las distintas tipologías en ambos contextos acuáticos y registrar sus elementos de propulsión, así como documentar la memoria de los últimos carpinteros de canoas en cada sector y hacer una identificación rigurosa de las especies arbóreas susceptibles de uso en la construcción tradicional de canoas.

En conjunto, las preguntas de la presente investigación abarcan la cadena operativa al completo de una tipología esencial en la relación entre el ser humano y el medio fluvial; base de la navegación en un contexto extraordinariamente dinámico durante al menos cinco siglos de conexiones, comunicación y transporte de toda índole. Asimismo, el objetivo principal del presente texto es trasladar la metodología desarrollada y los avances del trabajo de campo efectuado a finales del pasado año.

Figura 1. (Izq. y miniatura)

Mapa en el que se refleja la ruta fluvial seguida por la expedición científica en diciembre de 2023.



Fuente: Elaboración adaptada en Google Earth. (Dcha.) Fotografía aérea durante el avance.

Fuente: Fotografía durante la investigación con dron (DJI Mini 3 pro) por Ignacio Galán.

Metodología

La exigencia de un territorio acuso tan impositivo y la complejidad del estudio de canoas de tradición indígena

y sus variables tipológicas requiere la combinación de metodologías y el cotejo de fuentes a fin de lograr la mayor información posible. En este sentido, además de la colaboración entre disciplinas para análisis específicos, la

presente investigación se desarrolla en tres fases con una marcada lógica transdisciplinar: investigación histórica y etnohistórica previa, trabajo de campo y registro etnográfico, y localización, registro y análisis material mediante la aplicación de nuevas tecnologías.

Historia, etnohistoria y crítica de fuentes

La temprana presencia castellana en la región y la destacada descripción de la navegación indígena en la documentación demuestran la relevancia y necesidad de la previa labor etnohistórica desarrollada, entendida como el estudio del indígena desde el contacto hasta la actualidad mediante metodología historiográfica (Jiménez, 1972). Es decir, la localización, transcripción y estudio de fuentes primarias manuscritas localizadas en archivos españoles y colombianos,³ así como estudio, clasificación y crítica de fuentes primarias editadas como las crónicas coetáneas, tardías y generales.

Asimismo, ha sido imprescindible hacer una revisión bibliográfica relativa a aquellas investigaciones con perspectiva náutica; tanto clásicos de la observación participante en culturas marítimas como Bronislaw Malinowski ([1922], 1973) y Martín Gusinde ([1931-1937], 1986), investigaciones arqueológicas relativas al cono sur y la costa del Pacífico por Nicolas Lira (2018) o en Brasil Lins y Ríos (2016), como trabajos de etnografía y etnohistoria recientes en los casos de Trejo Rivera (2022), Aguilera et al. (2021) y Fávila Vázquez (2020), respectivamente. Asimismo, si nos centramos en el contexto colombiano, se deben desatacar algunas investigaciones como la desarrollada en las islas de Providencia y Santa Catalina por Márquez (2014), la ya memoria de carpintería monóxila en la isla Tierra Bomba registrada por Martínez y Puello (2016) y las aproximaciones al litoral Caribe colombiano abordadas recientemente por Londoño (2021) y Sarmiento (2021 y 2023), así como el amplio trabajo sobre canoas marítimas y fluviales en el Chocó por Fuquen (2014).

Etnografía y registro inmaterial

El presente estudio combina trabajo de campo y trabajo de archivo -en una suerte de equilibrio metodológico como el propuesto por Tristan Platt (2015)-, cuyo marco geográfico abarca toda la configuración acuosa del Magdalena. Por tanto, una vez acotadas las zonas de trabajo, se optó por acometer una metodología etnográfica (Aguirre Baztán, 1995), centrada en la condición acuosa de grupos humanos que comparte condiciones de vida material semejantes (Martínez Miguélez, 2011, 2) y en las canoas como eje funcional que lo articula todo. Esta condición acuosa es percibida desde el periodo de contacto como una suerte de convergencia cultural condicionada por el contexto físico (Nieva, 2023, 310), referida como cultura anfibia por autores como Edgar Rey Sinning ya desde finales del siglo pasado (1995).

Ante un medio acuoso ubicuo, la relación de los grupos humanos con este y el desarrollo funcional de los artilugios náuticos debe estudiarse también sobre el agua, a fin de poder interpretar con mayor profundidad la información recopilada antes y durante el trabajo de campo. La compleja accesibilidad a las comunidades de las ciénagas y riberas del Magdalena requiere una delimitación clara del tiempo y los objetivos por completar. En este sentido, una vez establecidas las cuestiones logísticas relacionadas con el lugar, el tiempo, las preguntas y los objetivos, y desarrollado salidas intermitentes de reconocimiento durante los meses de octubre y noviembre de 2022, tuvo lugar en diciembre del mismo año la expedición científica por vía fluvial que remontó el río hasta la cuenca media recopilando información.

³ Archivo General de Indias (AGI), Archivo Histórico Nacional (AHN), Real Academia de la Historia (RAH), e Instituto Valencia de Don Juan (IVDJ). Así como los archivos colombianos revisados durante la presente investigación sobre el terreno (no necesariamente con

resultado positivo): Archivo General de la Nación (AGN), Biblioteca del Banco de la República (BVBR), Archivo Histórico de Mompo (AHM), Archivo Histórico de Cartagena (AHC), Archivo Histórico del Magdalena Grande (AHMG).

Esta fase etnográfica fluctuó de no participante a participante directa en momentos puntuales,⁴ pues la observación participante favorece en cierta forma la buena relación e intercambio al transitar entre las perspectivas de observador y observado (Aguirre Baztán, 1995). En este sentido, es preciso reseñar también la importancia de la elección de los informantes, pese a que durante los primeros contactos se trate de un acercamiento recíproco, como también destaca Aguirre Baztán (1995, 12), la situación exige lograr una aceptación que abra la puerta a mayor número de informantes, pudiendo así desarrollar una elección reflexiva de aquellos en los que se intuye mayor experiencia y voluntad de informar. En este sentido, el principal instrumento etnográfico empleado ha sido la entrevista -priorizando en la recolección de información cualitativa relativa a la construcción y gobierno de artilugios náuticos-, teniendo en cuenta que su carácter oral e informal favorece su desarrollo en contextos en los que la relación interpersonal es tan compleja, evitando así fórmulas encorsetadas como el cuestionario, que distancian y disocian la dinámica cotidiana (Aguirre Cauhé, 1995, 171).

Localización y registro material

Durante las jornadas fluviales se acometió una búsqueda y localización de canoas en todos los tramos de la expedición desde Tasajeras y la Ciénaga Grande hasta Barrancabermeja, pasando por caños, brazos y ambas riberas del curso principal del Magdalena. Esta labor de localización requirió testimonios locales y el vuelo de un dron (DJI Mini 3 pro), puesto que el soporte aéreo facilita el barrido de zonas de difícil acceso y permite ganar tiempo a la hora de localizar acumulaciones de canoas o tipologías distinguibles (ver la fig. 3). Una vez localizadas, se procedió a la medición de aquellos ejemplares más representativos de cada tipo, mediante el uso de instrumentos básicos de medición, tanto para las canoas como para los instrumentos de propulsión como pértigas y canaletes (ver la fig. 5). Todo ello, culminado por un registro fotográfico y un posterior procesado fotogramétrico que ha contribuido notablemente con la elaboración de un marco de referencia de tipologías del sistema acuoso Magdalena, mediante la puesta en común de cada uno de los trabajos sectoriales que configuran la investigación mayor en curso.

Figura 2.

Localización y medición de ejemplares monóxilos y de base monóxila. (Ciénaga Grande de Santa Marta, Colombia).



Fuentes: Fotografías de la investigación con cámara réflex Canon EOS 1300D y dron (DJI Mini 3 pro).

⁴ La observación participante desarrollada está relacionada con las salidas de agua destinadas al análisis de las prestaciones náuticas en determinadas tipologías.

Avances de la investigación

La combinación de los distintos instrumentos técnicos y metodológicos mencionados ha permitido recoger una gran cantidad de información, cuyo procesado y análisis reflexivo requiere nuevas fases de trabajo. No obstante, a partir de cuatro grupos de resultados preliminares se expone a continuación una aproximación a los datos recopilados a fin de asentar las bases de un marco de referencia por regiones y contextos acuosos.

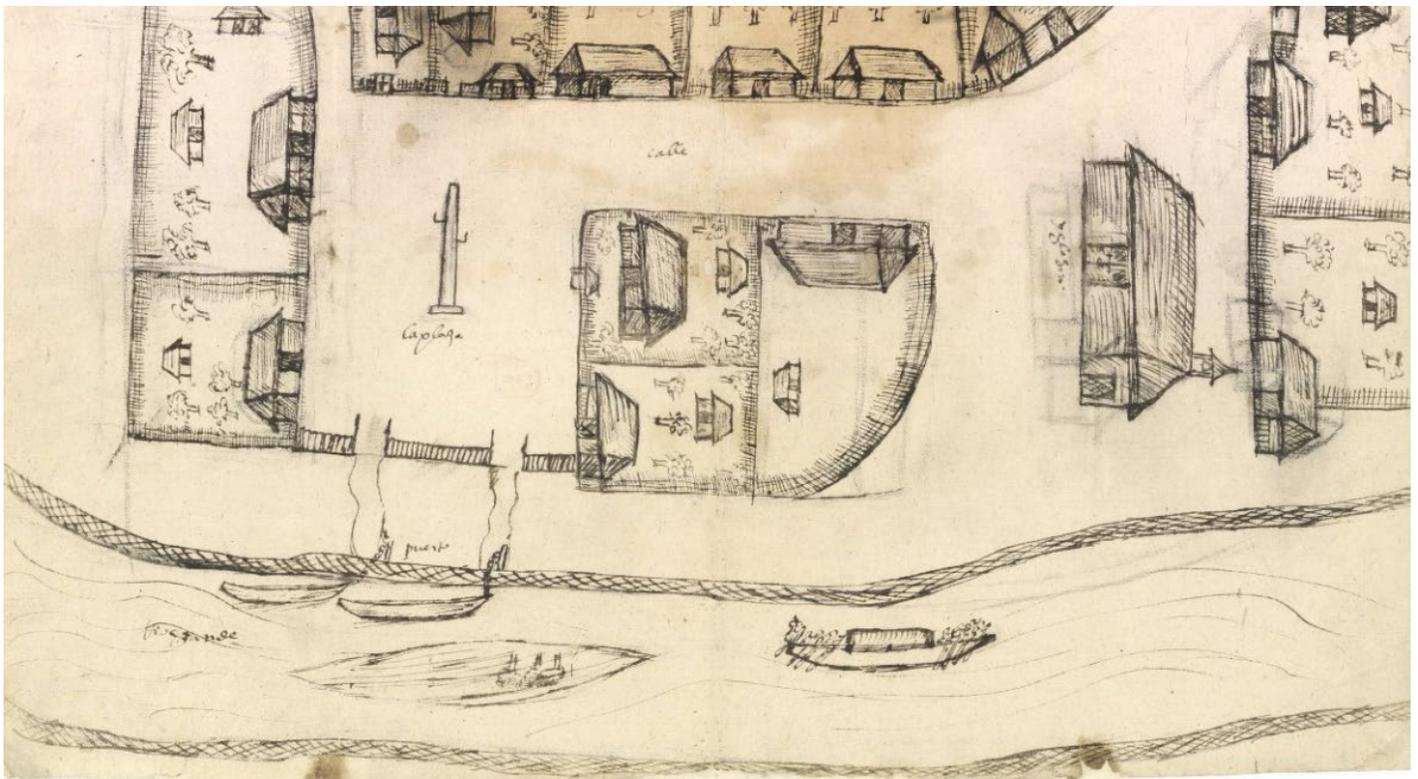
Localización, registro y aproximación tipológica

En primer lugar, es preciso definir a qué nos referimos con el término *canoas*, pues se trata de un vocablo

asumido tras los primeros contactos en las Antillas a finales del siglo XV, como señala Fernández de Oviedo, quien ya afirmó que se trataba de embarcaciones de “una sola pieza” (1852 [1535], 170). Para la región en la que nos encontramos, una de las primeras referencias a “canoas” que sitúa la tradición constructiva de forma muy temprana se remonta a 1529 en una carta enviada al rey por García de Lerma (AGI, Patronato, 197, R.6, 32v.), seguida de una presencia constante en la documentación generada en torno al sistema de boga desarrollado en el río Magdalena bajo la administración hispánica (IVDJ E25, C41, 481).

Figura 3.

Puerto y canoas. Detalle del plano de la Villa de Tenerife (1580).



Real Academia de la Historia

Fuente: Real Academia de la Historia, C-028-003.

Desde el punto de vista constructivo, las canoas monóxilas son concebidas en un solo tronco de árbol, como describió Juan de Castellanos (1589, 268), que se

ahueca sistemáticamente mediante la técnica sustractiva (Rieth, 1998) a fin de lograr embarcaciones de gran resistencia estructural y una extraordinaria capacidad de adaptación a la navegación en las someras aguas continentales debido a su fondo plano y versatilidad de

gobierno. En este sentido, se trata de una embarcación presente a lo largo de la historia de la humanidad en buena parte del planeta (Guerrero, 2009, 65), que se encuentra próxima a su desaparición en Colombia, atravesando por un momento semejante al de la canoa yámana de corteza durante la llegada de Martín Gusinde a Tierra del Fuego en la primera mitad del siglo XX ([1931-1937], 1986). Con certeza, la mirada a la construcción tradicional de embarcación supone una necesidad urgente, como recientemente plantean (Borrero et al., 2022).

En este sentido, los ejemplares documentados durante la presente investigación han permitido tanto el estudio de las continuidades conceptuales de tradición indígena (Ver la fig. 4), como la comprensión y análisis de las múltiples tipologías de tablas derivadas de esta con base monóxila o no. La aproximación tipológica desarrollada hasta la fecha nos permite relacionar modificaciones morfológicas como una serie de necesidades impuestas, fundamentalmente, por las exigencias del medio y su desempeño en una navegación muy intensa y regulada desde mediados del siglo XVI, sin olvidar la potencial influencia del resto de factores concionantes propuestos por Adams (2001) y revisados por Moyano (2018).

Figura 4.

Canoa monóxila y canoa monóxila con modificaciones incluidas en el estudio tipológico en curso. Localizadas en la ribera del brazo de Mompox y en la Ciénaga Grande de Santa Marta, respectivamente.



Fuente: fotografía de la investigación con cámara réflex Canon EOS 1300D.

En definitiva, como avance del estudio en curso ha sido posible registrar una decena de tipologías de factura artesanal y de madera, tanto las cuasi desaparecidas

canoas monóxilas de tradición indígena, canoas monóxilas con modificaciones de influencia europea (cuadernas-curvas, cuadernas con función de carlinga,

banquetes y terminaciones compuestas en los extremos), así como toda la variabilidad conceptual y morfológica de canoas en tablas derivadas de las primeras. Asimismo, su cotejo reflexivo y análisis posterior continúan aportando una información extraordinaria en lo relativo a la comprensión de los condicionantes concurrentes, tanto en los cambios de concepción como en los cambios o modificaciones morfológicas relacionadas con la construcción, que generaron subtipos o tipologías independientes pero con vínculos comunes rastreables.

Registro de elementos de propulsión

En lo relativo al sistema o sistemas de propulsión y gobierno, ha sido posible localizar, medir y registrar elementos relacionados con los tres sistemas de propulsión mencionados en las crónicas: canaletes,⁵

pértigas o palancas⁶ y, ocasionalmente, vela (Ver la fig. 6). Teniendo en cuenta guardar las reservas oportunas respecto a la vela, cuyo uso en época prehispánica está sujeto a debate en el río Magdalena y ciénagas adyacentes -no tanto así en el litoral colombiano si atendemos a las palabras de Fernández de Oviedo respecto a observaciones tempranas (1852 [1535], 63). El canalete y la pértiga sí son instrumentos de propulsión propios de las canoas monóxilas presentes en las crónicas castellanas (Simón, 1891 [1627], 72-73 y 87); lo que implica una continuidad extraordinaria en una práctica náutica ancestral, propia de unas comunidades estrechamente vinculadas con el medio acuoso, como afirmó Fray Pedro de Aguado respecto a que toda actividad desarrollada por los naturales era «por el agua en canoas y no por tierra» (1906 [s. XVI], 89).

Figura 5.

Sistemas de propulsión registrados durante la navegación en la Ciénaga Grande de Santa Marta. Canaletes (Izq.) Vela (Ctral.) y pértiga horquilla (dcha.)



Fuente: Fotografías de la investigación con cámara réflex Canon EOS 1300D. (Tasajeras, diciembre de 2022).

⁵ El canalete es una suerte de remo de medidas muy variables, cuya pala se ensancha en forma de ovoide.

⁶ Las palancas o pértigas registradas miden entre dos y tres metros y pueden terminar en horquilla o en punta.

Registro del saber inmaterial: carpinteros de canoas

Las comunidades canoeras y pescadoras que navegan las aguas del Magdalena y pueblan sus riberas se han relacionado y se relacionan con el medio acuático a través de su principal patrimonio material: la canoa. Por tanto, el valor funcional y simbólico del artilugio náutico (Nieva, 2021) convierte a su constructor en una pieza extraordinariamente importante en la comunidad, pues con su labor artesanal mantuvo otrora la relación constante entre estas culturas anfibas y el río o la ciénaga. No obstante, se trata de un saber en vía de desaparición ante el avance exponencial de uso de fibra de vidrio en materia náutica, lo que reduce la actividad de estos artesanos oriundos del territorio a minoritaria, impidiendo su subsistencia y desmotivando su remplazo

generacional. Todo ello, situó el registro etnográfico de los últimos carpinteros de canoas como parte esencial de la investigación, a fin de rescatar del olvido la construcción monóxila y describir con detalle la construcción con tablas, así como recopilar la información que nos puede aportar en lo relativo al desarrollo y transformación de las múltiples tipologías. En este sentido, a lo largo del itinerario fue posible localizar y entrevistar a carpinteros de ribera en cada contexto acuoso reconocido, registrar su panoplia de herramientas y zonas de trabajo o astilleros, así como documentar técnicas de construcción y remiendo de distintas tipologías de canoas en la región, incluyendo la memoria de la construcción monóxila (Ver la fig. 7).

Figura 6.

Azuela sobre canoa de tablas y entrevista al carpintero Daniel Cervantes en un astillero palafítico de la Ciénaga Grande de Santa Marta (Colombia).



Fuente: Fotografía de la investigación con cámara réflex Canon EOS 1300D.

Identificación de especies arbóreas

Como último de los cuatro grupos de avances, la identificación de especies arbóreas supone otro pilar de la investigación mayor en la que se encuadra el trabajo de campo desarrollado. Si atendemos a las fuentes primarias

analizadas, los primeros cronistas mencionan especies como la ceiba (Castellanos 1589, p. 441), también presente en documentos manuscritos (AGI, Santa Fe, 96, N.5b), así como el cedro y el almendro (AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29), denominaciones que no necesariamente guardan relación directa con la especie científica

concreta, y pueden o no tener relación con los nombres comunes aún empleados por los carpinteros entrevistados en el territorio. En este sentido, una vez seguidas las indicaciones botánicas relativas a la fotografía de identificación, han podido documentarse en las riberas del Magdalena al menos 15 especies susceptibles de uso para la construcción de

embarcaciones y/o elementos de propulsión, cuyo cotejo con las menciones recogidas y clasificadas en fuentes históricas, manuscritas y editadas, y los nombres comunes registrados mediante la labor etnográfica, permite a la investigación la elaboración precisa de una tabla de referencia por regiones y contextos acuosos.

Figura 7.

Fotografías del proceso de identificación de especies arbóreas para distintos usos: [campano (Samanea saman); camajón (Sterculia apetala) y ceiba roja (Ceiba pentandra (L.) Gaertn)]. (Identificación por Willinton Barranco y Michelle V. Soto del Grupo de investigación en Restauración ecosistémica y Ecología Urbana, Universidad del Magdalena).



Fuente: Fotografía de la investigación con cámara réflex Canon EOS 1300D.

Comentarios finales

A lo largo de la expedición científica desarrollada en combinación con el trabajo documental previo, ha sido posible verificar la intensidad de la relación de las comunidades del Magdalena con el medio acuático, localizar y registrar tipologías de tradición indígena, como la canoa monóxila mencionada en las fuentes documentales y las variantes morfológicas en tablazón, así como documentar la memoria de los últimos artesanos en la carpintería de canoas e iniciar un trabajo interdisciplinar relacionado con la identificación de especies arbóreas vinculadas a la elaboración de canoas y/o sus elementos de propulsión.

El presente avance de estudio contribuye en gran medida a la investigación mayor dentro de la cual se encuadra, centrada en la navegación establecida en el sistema acuoso del Magdalena y las tipologías empleadas desde el siglo XVI, así como la combinación de las tradiciones constructivas indígena y castellana dada en adelante. De este modo, constituye la base del establecimiento de límites geográficos partiendo desde la frontera fluvial y cenagosa con el litoral Caribe subiendo río arriba hasta el Magdalena Medio, fijando también límites de presencia y continuidad tecnológica mediante el registro de las tipologías de construcción tradicional con madera antes de su desaparición. De este modo, los avances aquí esbozados y el intenso procesado en curso,

se propone la constitución de un marco de referencia tecnológico y cronológico para el río Magdalena y las ciénagas adyacentes.

En definitiva, en un momento histórico en el que las sociedades postindustriales, a escala cotidiana y general, han ido paulatinamente dando la espalda al medio acuático al tiempo que los materiales sintéticos han propiciado el abandono de los procesos artesanales relacionados con la construcción y mantenimiento de embarcaciones; es preciso enfatizar en la necesidad de hacer estudios específicos. Es decir, analizar este proceso de transición con perspectiva náutica; se antoja urgente como medida que permita estudiar las últimas sociedades humanas en estrecha relación con los mares, lagos y ríos del planeta antes de su disolución o disociación con el territorio.

Declaración de aspectos éticos

Esta investigación requirió el trabajo con pescadores, canoeros y carpinteros del río Magdalena y las ciénagas adyacentes. Siempre se garantizó su participación libre y voluntaria y se comunicó de manera asertiva el propósito de la metodología de investigación, actuando con respeto hacia la comunidad y el territorio. Asimismo, la presente investigación mantiene un compromiso firme en lo relativo a la cooperación activa con la comunidad en favor de la puesta en valor de su patrimonio material e inmaterial.

Contribución de los autores

Daniel Miguel Nieva-Sanz: planteamiento previo, coordinación del trabajo de campo y escritura.

Alberto José Gullón-Abao: planteamiento previo y escritura.

Agradecimientos

A la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad del Magdalena, por el apoyo desde los primeros pasos en la organización de la Expedición Transdisciplinar Magdalena'22, al grupo de investigación HUM 313, al

proyecto "Connexa Mundi" (PID2021-126850NB-I00) y en extensión a la Universidad de Cádiz por posibilitar la estancia de investigación marco de la expedición. Al Ministerio de Universidades de España como soporte del proyecto doctoral (FPU20/01462) del que emana toda la investigación desarrollada en torno a la navegación en los ríos americanos. Agradecemos también muy especialmente al equipo transdisciplinar durante la expedición conformado por Ignacio Galán, Santiago de Narváez, Luis Álvarez y Fabio Bolívar, así como al equipo de botánicos del Grupo de investigación en Restauración ecosistémica y Ecología Urbana que colaboran con el proyecto, Willinton Barranco y Michelle V. Soto. Un agradecimiento especial a todos los contactos locales que han contribuido con la investigación a lo largo de 1.000 km de navegación fluvial y varias decenas de pueblos y puertos ribereños, cuya presencia individualizada tendrá lugar de manera protagónica en la presentación detallada de los resultados por sectores.

Referencias

Fuentes primarias manuscritas (Archivo)

Archivo General de Indias (AGI)

Santa Fe

Patronato

Archivo Histórico Nacional (AHN)

Diversos-Colecciones

Instituto Valencia de Don Juan (IVDJ)

E25

Real Academia de la Historia (RAH)

Fuentes primarias editadas

Aguado, P. (1906). *Recopilación Historial* [escrita en el siglo XVI], 1ª edición, Imprenta Nacional.

Castellanos, J. (2007 [1589]). *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, Tomo I, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Fernández de Oviedo, G. (1851). *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*, Real Academia de la Historia.

Simón, P. (1891 [1627]). *Noticias Historiales de la conquista de Tierra Firme en las Indias occidentales*, Editorial de Medardo Rivas.

Fuentes secundarias

Adams, J. (2001). Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology*, 32.3, 292-310.

Aguilera N., García-Piquer, A., Pérez, C. G., & Huerta, R. P. (2021). Čelkok'endar, aproximación a la navegación indígena en Fuego-Patagonia. Análisis cuantitativo y espacio-temporal de los avistamientos de canoas. *Revista Española de Antropología Americana*, 51, 137-153.

Aguirre Baztán, A. (Ed.) (1995). *Etnografía Metodología cualitativa en la investigación sociocultural*, Barcelona: Editorial Boixareu universitaria.

Aguirre Cauhé, S. (1995). Entrevistas y cuestionarios, en Aguirre Baztán, A. (Ed.), *Etnografía Metodología cualitativa en la investigación sociocultural*, Barcelona: Editorial Boixareu universitaria, 171-180.

Borrero L, Ricardo, et al. (2022). Traditional Shipbuilding Communities: An Urgent and Neglected Research Topic in Maritime Anthropology. *Journal of Maritime Archaeology* 17.4, 603-633.

Favila Vázquez, M. (2020). *La navegación prehispánica en Mesoamérica*. Oxford BAR Publishing.

Fuquen Gomez, C. (2014). Logboats of Coquí: an ethnographic approach to maritime material culture (Doctoral dissertation, University of Southampton).

Guerrero Ayuso, Víctor M. (2009). *Prehistoria de la navegación*. Oxford BAR International Series.

Gusinde, M. (1986). *Los indios de Tierra del Fuego: resultado de mis cuatro expediciones en los años 1918 hasta 1924*, vols. I, II y III, Editorial CONICET.

Jiménez Núñez, A. (1972). El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana. *Revista española de antropología americana*, 7, 163-196.

Lins, M., & Ríos, C. (2016). Canoas monóxilas da Lagoa de Extremoz, RN, Brasil. *Fundamentos*, 13, 94-107.

Lira, N. (2018). *Boats of indigenous tradition from north Patagonia: archaeology, history and ethnography*, *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, Vol 12, 1, 7-36.

Londoño Díaz, W. (2021). Hallazgos recientes sobre la navegación tradicional en el norte de Colombia. *Revista de Arqueología Iberoamericana*, 48, 3-7.

López, C. (2019). Arqueología del Bajo y Medio Río Magdalena: Apuntes sobre Procesos de Poblamiento Prehispánico de las Tierras Bajas Tropicales Interandinas de Colombia. *Revista del Museo de La Plata*, 4(2), 275-304.

Malinowski, B. (1973), *Los argonautas del Pacífico occidental* (trad.) Antonio J. Desmots, Ediciones Península.

Márquez Pérez, A. (2014). Catboats, lanchs and canoes: apuntes para una historia de las relaciones de las islas de Providencia y Santa Catalina con el Caribe centroamericano e insular a través de la construcción y el uso de embarcaciones de madera. *Passagens. Revista Internacional de Historia Política e Cultura Jurídica*, vol. 6, 3, 480-508.

Martínez Miguélez, M. (2011). El método etnográfico de investigación. *Etnografía* 16, 1-16.

Martínez Molina, M. y Puello Orozco, L. A. (2016). Canoas en Tierra Bomba: transformaciones socioculturales en la isla. *Revista Palabra "palabra que obra"*, 16, 284-291. <https://doi.org/10.32997/2346-2884-vol.16-num.16-2016-1442>

Mcgrail, S. (2001). *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*. OUP Oxford.

Moyano Di Carlo, J. (2018). *Mucho más que barcos. Una aproximación teórica a las funciones, capacidades náuticas, bases materiales y dimensión social de la tecnología naval prehistórica*. BAR International Series 2901.

Nieva Sanz, D. M. (2021). Más allá de la materialidad del artefacto náutico: el valor simbólico de la canoa yámana. *Temas Antropológicos*, 43, 2, 135-157.

Nieva Sanz, D. M. (2022). Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538). *Temas Americanistas*, (49), 449-471. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2022.i49.20>

Nieva Sanz, D. M. (2023). Dinámicas de contacto, etnicidad y cultura fluvial en la cuenca del Magdalena:

- una aproximación etnohistórica a partir de las crónicas castellanas. En Padrón, L. y Barrientos M^a. (eds.), *Entre Europa y América: el mar y la primera globalización*. Editorial UPV, 303-316.
- Platt, T. (2015). Entre la rutina y la ruptura: el archivo como acontecimiento de terreno. *Diálogo andino*, 46, 39-54. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812015000100004>.
- Rey Sinning, E. (1995). *El hombre y su río*, Gráficas Gutenberg.
- Rieth, E. (1998). *Des bateaux et des fleuves, archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*. Editions Erance.
- Sarmiento, J. (2021). Saber para Conocer, Conocer para Construir: Conocimientos Tradicionales de Construcción Naval Artesanal en la Comunidad Wayuu, La Guajira, Colombia. *Boletín Científico Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH)*, 40 (1): 115-119.
- Sarmiento, J. (2023). La navegación en el paisaje náutico Wayúú: saberes, prácticas y cultura material. Entre Europa y América. El mar y la primera globalización. En Padrón, L. y Barrientos M^a. (eds.), *Entre Europa y América: el mar y la primera globalización*. Editorial UPV, 285-302.
- Trejo Rivera, F. (2022). Notas náuticas a orillas del río: construcción de un cayuco en Tabasco. *Arqueología mexicana*, 174, 52-57.