

PESCADORES Y CANOAS ENTRE DOS AGUAS. LA COMUNIDAD PESQUERA DE TASAJERAS (MAGDALENA, COLOMBIA)

FISHERMEN AND CANOES BETWEEN TWO WATERS. FISHING COMMUNITY OF TASAJERAS (MAGDALENA, COLOMBIA)

Daniel Miguel Nieva Sanz
Universidad de Cádiz

RESUMEN

Sobre la fina lengua de tierra que sostiene la carretera Troncal del Caribe (RN90), separando la Ciénaga Grande de Santa Marta y el Mar Caribe, se ubica una comunidad de pescadores artesanales, cuyas artes de navegación se han adaptado a ambos contextos acuáticos. En un momento de transición avanzada hacia la fibra de vidrio, acceso limitado a la madera y pérdida de los oficios artesanales relacionados con la náutica, la presente investigación se propone localizar, registrar y analizar las tipologías aún construidas con materiales y técnicas tradicionales. Es decir, tanto la memoria o reminiscencias de canoas monóxilas o de base monóxila, como todas aquellas embarcaciones que han sido o son empleadas por los pescadores tasajeros, a fin de definir su morfología, analizar su funcionalidad y aproximarnos a sus prestaciones náuticas en las dos aguas, así como evaluar el valor simbólico de la canoa en el seno de esta comunidad y su precaria realidad socioeconómica.

Palabras clave: Etnografía náutica; Pescadores; Navegación; Cultura anfibia; Colombia.

ABSTRACT

On the thin strip of land that supports the Caribbean highway (RN90), separating the Ciénaga Grande de Santa Marta and the Caribbean Sea, is located a community of artisanal fishermen, whose navigation arts have been adapted to both aqueous contexts. At a time of advanced transition towards fiberglass, limited access to wood and loss of crafts related to nautical, this research aims to locate, record and analyze the typologies still built with traditional materials and techniques. That is to say, both the memory or reminiscences of dugout canoes or monoxyl base, as well as all those boats that have been or are used by the fishermen, in order to define their morphology, analyze their functionality and approach their nautical performance in both waters, as well as evaluate the symbolic value of the canoe within this community and its precarious socioeconomic reality.

Keywords: Nautical ethnography; Fishermen; Navigation; Amphibian culture; Colombia.

INTRODUCCIÓN¹

La navegación de ríos, ciénagas y litorales marítimos en época prehispánica ya constituía una actividad fundamental para el dinamismo del territorio que hoy conforman la actual Colombia. En este sentido, desde el primer siglo de presencia hispánica la navegación del río Magdalena y las ciénagas anexas constituyó un asunto sobre el que dedicar atención, como vemos en las ordenanzas del 1600 para el “pueblo de la Ciénaga de Santa Marta” (AGI, Santa Fe, 96, N.5B), mediante las cuales se regula de forma muy temprana el tránsito de “ceybas” y “barquetillas” que navegaban desde antiguamente (*Ibidem*, ff. 456v-457r.), y en la propia limitación de la navegación de “los de la ciénaga de Santa Marta” a la hora de “subir vogando el río arriba” (AGI, Patronato, 196, R.24, f. 472r.).

Asimismo, es preciso mencionar algunos trabajos arqueológicos exhaustivos sobre el territorio, como el de Carlos Angulo Valdés, quien en sus conclusiones fija el primigenio poblamiento de la región en relación con los indígenas jagüeyes en el sitio homónimo hacia el siglo IV d.C., seguido de yacimientos más tardíos en Palmira 527 d. C. y en la propia Tasajeras 977 d.C. (1978: 164). Más tarde, a juzgar por la información de las crónicas,

1. La presente investigación emana de la investigación doctoral (FPU20/01462) financiada por el Ministerio de Universidades (España), además del apoyo del proyecto de investigación *Connexa Mundi* (PID2021-126850NB-I00) y la Vicerrectoría de investigación de la Universidad del Magdalena (Santa Marta, Colombia). Sin olvidar el agradecimiento al equipo transdisciplinar que colaboró con la presente investigación y al equipo audiovisual de la Vicerrectoría de Investigación, así como a los pescadores y canoeros de la comunidad de Tasajeras por su excelente disposición en cada una de las salidas de campo y pernoctas en Tasajeras.

la ciénaga y los grupos indígenas que la poblaban ceñían la frontera occidental para el cacique Pocigüeyca (Castellanos, 1589: 268), incluso autores como Andrade propone cierta relación de parentesco derivada de las crónicas (1980: 153). No obstante, pese al inicio hostil en tiempos del capitán Palomino, recogido por Fray Pedro de Aguado, que derivó en la colaboración del cacique de ciénaga en las conversaciones con los grupos los Betuina y el propio Pocigüeyca (Aguado, 1906 [s. XVI]: 27-28), lo que sí queda reflejado de forma clara en las crónicas es que se trató de un territorio en el que tempranamente sus vecinos fueron “de paz y ya todos ladinos” (Castellanos, 1589: 332).

Actualmente, además de los municipios de Ciénaga y Pueblo Viejo más sus correspondientes corregimientos, sobre las aguas de la CGSM son tres las principales poblaciones humanas (Morro o Nueva Venecia, Buenavista y Trojas de Cataca), pudiendo considerar parte de Tasajeras y sus viviendas palafíticas como asentamiento propio de este complejo cenagoso. En lo relativo a Tasajeras como área delimitada de estudio, se trata de un corregimiento ubicado sobre la isla de Salamanca —hoy una estrecha franja de tierra firme que sostiene la carretera principal o troncal del Caribe (RN90)—, dependiente administrativamente del municipio de Pueblo Viejo, cuya realidad socioeconómica sufre de una precariedad muy notable. Desde el punto de vista de la toponimia, su denominación nos habla de una actividad tasajera o de secado alimentos muy marcada en época preindustrial, aunque su presencia en la documentación del periodo hispánico es escasa, salvo algunas menciones tardías (AGN, Colonia, Poblaciones, 46, 10, D.9). Actualmente, se trata de una población en la que converge lo indígena, lo europeo y lo afrodescendiente, cuya trayectoria a lo largo del siglo XXI está marcada y asfixiada por el desamparo, la pobreza, la contaminación y la criminalidad; así como por tragedias directas e indirectas. Por un lado, la recepción de población desplazada tras la masacre cometida en el Morro/Nueva Venecia en el año 2000 (Sarmiento, 2016) y, por otro, el accidente en un camión cisterna de combustible varado, que acabó con la vida de aproximadamente medio centenar de hombres, lo que supuso decenas de familias pescadoras huérfanas de su principal proveedor (Aguilar Caro et al., 2022: 65). En este sentido, siendo la pesca su principal actividad económica, los pescadores tasajeros sobreviven y se sobreponen a numerosas fronteras físicas y simbólicas: la frontera de asfalto que dividió su contexto acuoso, los cambios de materias primas en materia constructiva, la degradación ambiental, las regulaciones sobre el acceso a la madera y la invisibilidad institucional.

En consecuencia, los resultados aquí expuestos suponen la respuesta a las preguntas formuladas por la investigación en lo relativo a evaluar la continuidad y las transformaciones en técnicas de construcción y navegación tradicionales de canoas en la región, mediante objetivos generales y específicos. Para el caso que nos ocupa, los objetivos generales consistieron en la toma de contacto con la comunidad de Tasajeras, la evaluación preliminar de la intensidad en su relación con el medio acuático, y la

constatación de la presencia de embarcaciones de factura artesanal en madera. La elección de los artilugios náuticos como objeto de estudio no es aleatoria, sino que estos han sido centrales en la estructura y funcionamiento de culturas marítimas americanas desde tiempos prehispánicos (Carabias, 2000:32). En consecuencia, los objetivos específicos abarcaron la localización, registro y análisis de las últimas canoas de construcción en madera por tratarse de un momento de urgencia ante la acelerada transición entre estas y las de materiales sintéticos como la fibra de vidrio; evaluar el desarrollo morfológico, el comportamiento y la adaptación de las distintas tipologías a ambos contextos acuosos; así como fijar un punto de referencia desde el que puedan continuar investigaciones con perspectiva náutica en la región.



Imagen 1. Vista área del corregimiento de Tasajeras entre el mar Caribe y la Ciénaga Grande. Fuente: Ignacio Galán, 2022, dron (DJI Mini 3 pro).



Imagen 2. Mapa que refleja la ubicación de Tasajeras entre el mar Caribe y la Ciénaga Grande de Santa Marta (Colombia). Fuente: Elaboración propia basada en Google Earth.

Desde el punto de vista metodológico, la presencia e interacción de la zona de la Ciénaga, tras los primeros contactos del siglo XVI, convierten en imprescindible una previa labor etnohistórica (Jiménez, 1972) sobre fuentes primarias, manuscritas y editadas, a fin de posibilitar e incentivar el trabajo etnográfico que aquí se desarrolla. En paralelo, se ha requerido una amplia revisión bibliográfica que abarca clásicos de la observación participante como Bronislaw Malinowski ([1922], 1973) en Oceanía y Martín Gusinde ([1931-1937], 1986) en Tierra de Fuego, e investigaciones recientes como la de Fávila Vázquez (2022) y Lira (2018); así como obras referentes en materia náutica como las de Guerrero Ayuso (2001) y la reciente de Moyano Di Carlo (2018). Además de lo relativo a trabajos realizados en la región como la reciente aproximación de Londoño (2021), o las investigaciones etnográficas de Márquez (2014) y Martínez y Puello (2016). En este sentido, el presente estudio combina trabajo de campo y trabajo de archivo buscando el equilibrio propuesto por Tristan Platt (2015), fijando la Ciénaga Grande de Santa Marta (CGSM) como el espacio geográfico donde acometer de forma sectorial una metodología etnográfica con perspectiva náutica, que aborde las condiciones espacio y tiempo compartidas por una comunidad humana (Aguirre Baztán, 1995), donde la canoa posibilita una constante relación con el medio acuático. Bien es cierto

que la etnografía aquí desarrollada se centra exclusivamente en la condición acuosa de la comunidad y en las embarcaciones como eje funcional que lo articula todo. Es decir, más allá de su concepción actual como comunidad etnolingüística, concreta o no, se trata de una comunidad situacional que comparte unas condiciones de vida material semejantes (Martínez Miguélez, 2011: 2); condición acuosa descrita como cultura anfibia por Fals Borda (1979) y, más tarde, por Edgar Rey Sinning (1995) en lo relativo a los contextos de tipo cenagoso o lagunar.

En suma, desde el punto de vista del planteamiento metodológico, se trata de un medio natural tan impositivo, que la relación y desarrollo de los grupos humanos deben estudiarse sobre el agua y no desde el escritorio, de modo que el estudio de su forma de vida y la posterior interpretación de los datos recopilados se realice de la forma más precisa posible. La compleja accesibilidad de Tasajeras requiere una delimitación clara del tiempo y los objetivos a completar, así como el establecimiento de lazos de confianza con miembros de la comunidad. En este sentido, se trató de una labor etnográfica desarrollada en dos periodos distintos; por un lado, una estadía con pernocta la primera semana de noviembre (2022), más tarde complementada por otra estadía con pernocta en la primera semana de diciembre del mismo año.

Una vez sentadas las bases de la investigación, dio comienzo una fase etnográfica que fluctuó de no participante a participante directa en momentos puntuales como la navegación en canoa de ciénaga con pértiga o la navegación en cayuco marítimo durante una jornada de pesca (Ver imagen 8)²; 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). Es preciso reseñar también la importancia de la elección de los informantes. En esta ocasión, los primeros contactos tuvieron lugar con la familia de Enoy y Jairo, una familia de pescadores cuya polivalencia en el oficio ha permitido conocer distintas facetas de su cotidianeidad, así como navegar en las embarcaciones analizadas tanto en la ciénaga como en el mar. No obstante, hablar de elección en este tipo de contexto no responde de forma fidedigna a lo acaecido, pues durante los primeros contactos la elección realmente fue recíproca y no dependió en exclusiva del investigador, como también destaca Aguirre Baztán (1995: 12).

En el presente caso, se ha optado por entrevistar a pescadores de ambos ambientes acuosos y relacionados con la familia de Enoy, es decir pescadores de mar como Jairo (marido, 45 años) y pescadores de ciénaga como Nicolás Ortiz (padre, 55 años), así como a la propia Enoy y su hermana Ramona (35 y 38 años), también pescadoras. Además de

2. Salidas de agua desarrolladas en los días 4 y 5 de noviembre de 2022, respectivamente.

forma secundaria al resto de pescadores que les acompañaban en las distintas salidas como Dalber Majía (48 años) y Elkin Lorenzo (33 años); y un propietario de canoas para la pesca y el transporte denominado Amed Gutiérrez (61 años). La ausencia de carpinteros de canoas entre los entrevistados se debe a su cuasi desaparición en el poblamiento, quedando constructores tradicionales en algunos lugares circundantes como Pueblo Viejo o en el poblamiento palafítico del Morro (Nieva Sanz, 2023). En este sentido, el principal instrumento etnográfico empleado ha sido la entrevista, teniendo en cuenta que su carácter oral e informal favorece su desarrollo en contextos de relaciones interpersonales cerradas, especialmente con desconocidos, evitando así la frialdad de fórmulas rígidas que no solo nos distancia del informante, sino que disocian o rompen la preciada cotidianeidad. En consecuencia, se asume una cierta pérdida de información cuantitativa (Aguirre Cauhé, 1995: 171), pero se prioriza una recolección precisa de información cualitativa obtenida en contextos cotidianos. En lo relativo al tiempo práctico de observación, cabría destacar que las entrevistas se producían fundamentalmente durante las salidas de pesca o navegación, lo que implica una horquilla horaria que va desde las 5 am hasta las 6 o 7 pm o de las 3 pm a la 1 am. No obstante, la observación es constante en toda actividad realizada, lo que obligó al mantenimiento de una cierta atención flotante pendiente de cada dato más o menos significativo, procurando registrar tanto lo global como lo específico (Aguirre Baztán, 1995: 13).

1. LA CANOA Y LA COMUNIDAD: USOS Y SIMBOLISMO

Debido a que la comunidad de pescadores tasajeros se desempeña en ambos contextos (ciénaga y mar)³, las tipologías empleadas y su destreza marinera gozan de unas particularidades concretas. Las largas jornadas nocturnas y diurnas recolectando grandes cantidades de pescado, culminan en el mercado central de Tasajeras⁴, un espacio dinámico rodeado de canoas en el que mercaderes y pescadores se batan en un lance lonjero de extraordinaria variedad ictiofaunística, pues en él se concita pescado de mar, de ciénaga e incluso de río. De este modo, el mercado es un elemento central en la vida

3. Del mismo modo que sucede con las canoas para cada espacio acuosos, los pescadores suelen estar marcadamente divididos entre los que faenan en mar y los que faenan en ciénaga, pudiendo variar coyunturalmente, pero estando incluso condicionado por lado en el que habitan y, por ende, por una suerte de continuidad consuetudinaria (De los testimonios se deriva como Jairo es pescador de mar y Nicolás de ciénaga, noviembre de 2022).

4. El complejo infraestructural del mercado sobresale en su planta, dimensiones y color de su techumbre (ver imagen 1).

de Tasajeras, pues supone el destino final de decenas de canoas y cayucos en los que se ha desarrollado el arduo trabajo de pesca en las dos aguas⁵.

Sin pretender un análisis profundo de la actividad pesquera, puesto que se aleja de los objetivos náuticos planteados, cabe señalar también el modo en qué técnicas de pesca tradicional como la atarraya o el sistema de corral han ido cediendo el paso a “nuevos inventos” como zangarreo, boliche y chinchorra, pues “antes todo el mundo pescaba con atarraya y cualquier pescador iba a la ciénaga y llenaba la canoa en poco tiempo” (Testimonio de Amed Gutiérrez, Tasajeras en diciembre de 2022). Así mismo, pueden añadirse otros métodos también empleados en la región como el embarbascado, el cuchareado, la pesca de jaibas con nasas o la simplemente la pesca con nailon en mano durante las esperas y desplazamiento de la faena.



Imagen 3. Labores relacionadas con la pesca. De izquierda a derecha: tirado del chinchorro desde cayuco; aviado de los aparejos de pesca en las inmediaciones del mercado; procesado de pescado en las viviendas de Tasajeras. Fuente: Elaboración propia.

Tanto la madera como la pesca han sufrido un notable proceso de disminución debido a las dinámicas de explotación de recursos: “cuando era pequeño había mucha más vida en la Ciénaga” (Testimonio de Amed Gutiérrez en el mercado de Tasajeras, diciembre de 2022). Por un lado, la construcción de la troncal Caribe a mediados del siglo XX y la alteración de las filtraciones entre las dos masas acuosas y, por otro, la intervención agropecuaria respecto a las principales vías de alimentación hídrica de la Ciénaga: los ríos Sevilla,

5. A través de la arqueología se registra ese carácter de área de intercambio en la zona desde época prehispánica, como consecuencia del hallazgo de cerámica negra Tairona y de culturas del río Magdalena. (Angulo, 1978: 164 y 166-167)

Aracataca y Fundación; y los caños Clarín Nuevo, Aguas Negras, Renegado (Camacho Aponte, 2019). En tercer lugar, el problema de la madera precede a estas dinámicas del siglo XX, pues este comienza a principios del siglo XIX debido a la sobreexplotación de la foresta en la cuenca del Magdalena tras la incorporación del barco de vapor (Rojano, 2019). Esta dinámica de modificación del paisaje ribereño, como consecuencia del exacerbado consumo de madera, está presente también en la literatura popular con obras tan relevantes como *El amor en los tiempos del cólera* de Gabriel García Márquez (1985). Todo ello genera una respuesta contemporánea de protección del medioambiente que también incide sobre el uso de determinados ejemplares arbóreos para la construcción de canoas monóxilas, una concepción de tradición indígena basada en el ahuecado de tronco de árbol (Nieva, 2023: 7).

En este sentido, el presente apartado se centra en el análisis de los artilugios náuticos que hacen posible este dinamismo pesquero, clave de la supervivencia de una de las comunidades más precarias de Colombia. En Tasajeras, el abanico de embarcaciones empleadas es amplio *a priori*, pero, si nos aproximamos con detalle, vemos como cada tipología responde a una serie de necesidades impuestas fundamentalmente por el medio físico y los medios materiales, sin desdeñar la influencia del resto de concionantes propuestos por Adams (2001) y revisados por el mencionado Moyano (2018).

En primer lugar, debemos definir “canoas”, hallando la primera regulación de la palabra en 1729 como “embarcación que hacen los Indios: la qual regularmente es de una pieza, y por esto siempre pequeña. Suele darsele otros vários nombres segun los parages; pero este es el más general, que le dieron los españoles, por ser el primero que hallaron en la Isla de Santo Domingo” (Tomo II del Diccionario de Autoridades). Sin embargo, como la propia definición indica, se trata de un término asumido tras los primeros contactos en la Antillas como señala Fernández de Oviedo, quien las refiere como embarcaciones de “una sola pieza” (1852 [1535]: 170). En el presente contexto, encontramos referencias tempranas, concretamente en la correspondencia entre gobernador de Santa Marta y el rey en 1529 (AGI, Patronato, 197, R.6, 32v.).

Por otro lado, si nos referimos al término cayuco, su origen entraña mayor dificultad, pues no encontramos referencias en documentos de los siglos XVI o XVII, así como tampoco en diccionarios y glosarios náuticos del siglo XVIII como el Diccionario náutico o portuario marítimo de 1717 (BNE, Biblioteca Digital Hispánica, Mss/3158). Debe ser ya en el diccionario marítimo español de 1831, donde cayuco se defina como “una canoa muy pequeña que se usa en varias partes de América” (BNE, Biblioteca Digital Hispánica, GMM/2555, 1831: 153). En Tasajeras, el cayuco de madera ya no es una sola pieza sino de tablas, siendo además de mayor porte que la canoa de ciénaga, por lo que resulta necesaria esta explicación previa para la comprensión de las particularidades propias del

contexto estudiado y la disociación entre la definición común y la convención tasajera⁶.

La sensación de haber llegado tarde a un proceso de extinción de una tipología es una constante durante el trabajo de campo en la comunidad de pescadores tasajeros, al tratarse de un proceso cuasi culminado, como fuera la canoa de cortezas yámana a la llegada de Martín Gusinde a Tierra de Fuego en la primera mitad del siglo XX ([1931-1937], 1986). En lo relativo a la monóxila, se trata de uno de los tipos más empleados en la historia náutica global (Guerrero, 2009: 65), aún presente en las aguas del interior de la ciénaga en torno al pueblo palafítico de El Morro (Nieva, 2023), pero ya ausentes en la comunidad de Tasajeras donde, sin embargo, recuerdan su infancia plagada de estas canoas de “un solo palo” o “enterizas”. Todos ellos, además, coinciden en la preferencia de ese tipo de embarcaciones sobre las de tablas unidas a tope, clavazón y estopa (Testimonio de Nicolas Ortiz, Tasajeras el 4 de diciembre de 2022), puesto que gozaba de unas cualidades náuticas considerablemente superiores, especialmente en lo relativo a la eficiencia en el movimiento y la resistencia estructural como detalla para los monóxilos Moyano Di Carlo (2018: 54). Las embarcaciones construidas mediante varias piezas pierden resistencia estructural frente a aquellas elaboradas a partir de una sola pieza (monóxilas), aunque estas pueden superar a las primeras en flotabilidad y estabilidad transversal ganando manga (2018). Desde el punto de vista de la capacidad hidrodinámica, en las primeras descripciones de las canoas monóxilas en la región Magdalena durante la primera mitad del siglo XVI, queda claro que la canoa monóxila es la embarcación mejor adaptada a las exigencias del medio fluvial y cenagoso (Nieva, 2022: 466).

Desde el punto de vista de las técnicas tradicionales de navegación, pese a que el motor está ganando terreno en las aguas de la ciénaga, el alto costo del combustible para una comunidad sumida en la precariedad como Tasajeras, mantiene activos los tres sistemas de propulsión referidos en las primeras crónicas: canaleta o remo, palanca y vela. Las velas se aparejan de múltiples formas y con modestos materiales o de reciclado. En lo relativo a las palancas o pértigas, se trata de varas largas cuyo extremo distal termina en horquilla, punta o triple punta, a fin de impulsar la embarcación mediante su clavado en el somero fondo de la ciénaga, haciendo las veces de bichero. En tercer lugar, el instrumento auxiliar y de propulsión por excelencia es el canaleta, una suerte de remo individual compuesto por un mango largo y una pala ovalada, cuya forma y tamaño varía considerablemente en función de la materia prima y las necesidades funcionales de cada caso (ver imagen 4).

6. Existen ejemplos cercanos en los que la jerarquía tipológica entre canoa y cayuco corresponde a las definiciones convencionales, siendo canoa una tipología más grande que cayuco. Un ejemplo sería la comunidad pesquera de Taganga (Visitada en los meses de diciembre y enero de 2022 y 2023, respectivamente).



Imagen 4. Sistemas de propulsión empleados en la navegación de la Ciénaga Grande de Santa Marta. De izquierda a derecha: palanca, motor, vela y canalete. Fuente: Elaboración propia.

En lo relativo al valor simbólico, la comunidad de pescadores tasajeros mantiene determinados elementos idiosincráticos y características marcadas por su estrecha relación con el medio acuático, pero no es ajena a las convenciones socioeconómicas de la contemporaneidad. Es decir, la tendencia utilitarista y pérdida parcial del simbolismo de los artefactos –especialmente la canoa como su principal patrimonio material–, es una realidad latente en todas las entrevistas realizadas. Es preciso tener en cuenta que el tránsito a la fibra de vidrio es prácticamente pleno en la incorporaciones de canoas nuevas, lo que conlleva también la dificultad en este corregimiento para contactar con carpinteros tradicionales o documentar la cadena de transferencia del saber artesanal entre estos y las nuevas generaciones (solo queda el recuerdo de aquellos ya fallecidos como el padre de Jairo)⁷. Todo ello puede explicar que ante preguntas relacionadas con la posibilidad de cierto simbolismo en los procesos de construcción y/o botado de una canoa, la respuesta siempre sea negativa; bien por su ya inexistencia o bien por desconocer con detalle procesos ya cuasi desaparecidos en el corregimiento. No obstante, sí se han podido registrar reminiscencias simbólicas detectadas a través de determinados marcadores que atañen a las distintas facetas de su cotidianeidad, analizados a continuación mediante el modelo para el análisis del valor simbólico de los artilugios náuticos propuesto Moyano Di Carlo (2018), y desarrollados a continuación.

En lo relativo a peso de la canoa en la configuración de género y estatus social, aún conserva una influencia muy significativa. Si bien se dan casos de mujeres pescadoras o jaladoras como la propia Enoy –quienes rompen todos los esquemas preestablecidos debido a circunstancias especiales derivadas de la enfermedad o muerte del pescador (Testimonio de Enoy, Tasajeras, noviembre de 2022)–, es habitual que la posesión

7. Esta dificultad para encontrar los últimos carpinteros de canoas tradicionales no sucede del mismo modo en otros poblamientos de la ciénaga como en el Morro (Nieva, 2023).

y gobierno de canoas esté en manos masculinas. Asimismo, la posesión o no de una embarcación, marca el reparto de la captura, el estatus dentro de la actividad pesquera y, por ende, el estatus dentro de la comunidad.

Asimismo, si bien el peso de canoa en la ritualidad comunitaria es menor respecto a comunidades canoeras históricas como los yámana (Nieva, 2021), sí está presente en la principal festividad de la comunidad como la Virgen del Carmen, y en mitos pescadores que sacralizan las aguas determinados días: “los viejos a veces dicen que el agua es bendita y no se puede salir” (Testimonio de Jairo en Tasajeras, diciembre de 2022). En este ámbito, quizá el indicador más característico sea la no destrucción de las canoas cuando terminan su “vida útil”, como se registra en el litoral caribe colombiano (Londoño, 2021: 6), lo que apunta a reminiscencias de una concepción de las canoas que trasciende lo meramente material. En la actualidad, cuando la canoa “deja de trabajar”, se le atribuye otra función como macetero o banco, mediante la cual continua de algún modo formando parte de la comunidad, al tiempo que evoca la memoria del pescador que otrora la navegó.

Por otro lado, otro de los ámbitos inmatriciales de incidencia de los artilugios náuticos es la propia construcción del paisaje cultural marítimo (Westerdahl, 1992), puesto que se trata de una comunidad cuya ubicación ha exigido históricamente una relación constante con el medio acuático en doble vertiente. Es decir, la fina lengua de tierra en la que se ubica el pueblo separa dos aguas distintas pero conectadas al mismo tiempo, las aguas de la Ciénaga Grande de Santa Marta y las del Mar Caribe. Los artilugios náuticos para los dos contextos acuáticos difieren, como difieren también las condiciones de navegación y pesca por lo que, de algún modo, la canoa es imprescindible en su relación cotidiana con el paisaje, teniendo en cuenta además el valor simbólico que le proporciona su doble filiación (naturaleza terrestre y uso acuático), siendo el vehículo para transitar entre ambos medios (Westerdahl, 2005: 20).

Asimismo, la orientación en el mar o en la ciénaga a bordo de la canoa, está basada en el paisaje: bien mediante triangulación o uso puntos de referencia característicos (Testimonio de Jairo en Tasajeras, diciembre de 2022). No obstante, la construcción de la troncal caribe (vía principal de comunicación) y su intenso tráfico está resignificando la percepción de su propio paisaje cultural, desplazando al agua y las canoas como tándem simbólico y generando nuevas articulaciones en torno al asfalto.

2. TASAJERAS Y SUS ÚLTIMAS CANOAS ARTESANALES

Más allá de las reminiscencias morfológicas y la memoria de la canoa monóxila⁸, en

8. Durante los dos periodos de trabajo de campo realizado en Tasajeras no fueron registradas canoas de concepción monóxila. Sí en la memoria de los testimonios, quienes coincidían en que décadas atrás había “bastantes canoas enterizas de un solo tronco”, fabricada en caracolí y distintas ceibas (Testimonio de Jairo en Tasajeras, diciembre de 2022).

este apartado se inicia la definición de las últimas tipologías de factura artesanal y en madera, registradas en uso durante la presente investigación etnográfica en la comunidad pesquera de Tasajeras. Concretamente, dos tipos y subtipos de canoas asociados a las aguas de ciénaga, y un tipo de cayuco marítimo empleado en las labores de pesca en las aguas del mar Caribe. Más allá de la importancia del registro y descripción de las distintas tipologías de canoas localizadas, su análisis morfológico y conceptual ha permitido avanzar una hipótesis sobre el proceso de transición entre la concepción monóxila de tradición indígena y la concepción mediante unión de tablas, así como los posibles condicionantes concurrentes⁹.

2.1. Canoas de tablas con “doble proa” (proa = popa)

La canoa llamada en la región “de doble proa”, es una canoa longitudinalmente simétrica o cuasi simétrica, es decir, la roda de proa y la roda de popa (no codaste) tienen las mismas dimensiones y ubicación en la estructura de la embarcación (ver imagen 5). La única diferencia entre ambas terminaciones es un orificio empleado para el amarre de la canoa; bien introduciendo por este una vara metálica o de madera y clavarla en el suelo como punto fijo de sujeción, o bien mediante el paso de un cabo por el orificio para su amarre a tierra en algún improvisado noray. Es preciso aclarar que, ante la ausencia de quilla, la roda no constituye el extremo de esta como es habitual, sino que llaman también roda a la pieza que se proyecta a proa desde el plan.

Asimismo, esta característica terminación en proa y en popa supone una reminiscencia de las canoas monóxilas históricas, pues generalmente estas se terminaban del mismo modo en ambos frentes para favorecer la maniobrabilidad y ambivalencia, pues se podía gobernar indistintamente en ambas direcciones en caso de atorarse o dificultar la boga en alguno de los extremos. En este sentido, su función condiciona la morfología, pues se trata de una embarcación de uso fundamentalmente pesquero, siendo ambos extremos utilizados como plataforma estable para el pescador, dado que la terminación de la roda es plana en línea con la regala (si la hay), y en paralelo al plan de la embarcación sobresaliendo a proa y popa.

Desde el punto de vista de las prestaciones marineras, se trata de una embarcación que, del mismo modo que su precedente monóxilo, cuentan con una eslora muy superior a la manga, lo que implica menor estabilidad transversal y menor flotabilidad, en favor de una hidrodinámica y aerodinámica que favorecen el movimiento. Al mismo tiempo, si bien su morfología es semejante a la canoa monóxila, su concepción y construcción

9. Con el término tradición hacemos referencia al concepto de tradición constructiva propuesto por (McGrail, 2001:9).

a base de tablas, reducen considerablemente su resistencia estructural (Moyano, 2018: 54), sufriendo mucho de vías de agua recurrentes que deben ser afrontadas durante la navegación mediante el achique, y subsanadas más tarde por medio del calafateado (registrado a bordo en las salidas de agua en Tasajeras ver imagen 6).



Imagen 5. Canoa de doble proa (proa = popa) en plena faena sobre aguas de Tasajeras. Fuente: Elaboración propia.

En este punto se antoja importante realizar una aproximación a las piezas que componen la estructura de una canoa de “doble proa” en tablas. En lo que respecta a su arquitectura longitudinal, se debe tener en cuenta la tabla central del plan, las “rodas” en ambos extremos, la regala o regalas y el resto de las tablas que componen el casco de la embarcación unidas a tope (especialmente significativa la irregularidad y reciclaje de las tablas empleadas en el casco fruto de las continuas reparaciones). Por otro lado, en lo que se refiere a la arquitectura transversal, esta está compuesta fundamentalmente por las piezas que llaman “curvas”, una suerte de cuadernas que cumplen una función estructural respecto a la tablazón y dar solidez al casco ante fuerzas internas (tripulación y carga) y externas (agua y viento), los bancos -generalmente uno central con función de carlinga o auxiliar a esta al sostener el palo-, y dos cortos en los extremos llamados banquetes. Estos bancos nunca se hallan en un número elevado, puesto que una de las fases del movimiento con la pértiga implica desplazarse caminando de popa a proa con esta clavada en el fondo, por lo que un gran número de bancos dificultaría el trabajo (ver imagen 4).

Para el sistema de propulsión y gobierno se han logrado registrar los tres medios propios de las canoas en la región: pértiga o palanca, remos o canaleta y vela. Debido a la poca profundidad de las aguas de la Ciénega grande (en torno a 2 metros en la mayor parte de su superficie), es la palanca de entre 2 y 3 metros de longitud el sistema de propulsión preferente (pudiendo terminar en forma de “Y” más o menos abierta o en punta afilada),

ayudado ocasionalmente por canaletes. Sin embargo, la circulación de vientos propicia el uso ocasional de velamen de trapo o de plástico. Unas velas entre cuadras y cangrejas aparejadas en palos dispuestos en forma de horquilla (ver imagen 4). El uso de la vela en este litoral caribeño noreste sí encuentra soporte documental, pues el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo afirma que el nombre del Cabo de la Vela se debe a que “allí se vio una gran canoa o piragua de indios que iba a la vela” (1852 [1535]: 63).



Imagen 6. Entrada de agua entre tracas durante navegación en la Ciénaga Grande. Fuente: Elaboración propia.

En lo relativo a las dimensiones, estas canoas se encuentran desde los cuatro metros hasta cerca de los diez con una manga no superior al metro. El ejemplar de “doble proa” de mayor porte observado registró una eslora de 9,6 metros por una manga de 0,60 centímetros. Es decir, se trata de canoas muy largas y estrechas con una capacidad de carga personal que puede superar la media docena de personas a bordo, no siendo habitual en las labores de pesca más de dos. En lo que respecta a la materia prima, son mencionadas maderas como las ceibas, el caracolí y el campano; sin embargo, en embarcaciones de tablas y con un alto nivel de remiendo en la mayor parte de los ejemplares, es muy difícil e impreciso determinar una madera u otra como la predominante, pues la precariedad y la propia dinámica de reparación obliga a la combinación coyuntural de tablas con distintas procedencias (ver imagen 6).

Por último, se debe destacar que la canoa de doble proa (proa = popa), es una tipología que deriva morfológicamente de la canoa monóxila, pues generalmente mantiene las proporciones del casco, pero se compone por tablas. Entendemos esta dinámica como respuesta a dos factores incidentes: el desgaste-remiendo y la escasez de madera por las

razones mencionadas. Por un lado, el desgaste más común en las monóxilas tiene lugar en el plan y en los extremos, lo que obliga al remiendo con tablas nuevas favoreciendo esa transición a la canoa de tablas; por otro, al comprobar la viabilidad de la canoa con tablas, la escasez de madera mencionada obliga a una economía de materia prima que termina decantando el proceso constructivo hacia la concepción de canoas completamente de tablas, como las construidas en los astilleros del Morro (Nieva, 2023).

2.2. Canoa de tablas con espejo de popa (proa ≠ popa)

La canoa más habitual en el lado cenagoso de Tasajeras es la canoa de tablas con terminación en espejo a la popa. Se trata de una embarcación semejante a la tipología anterior, incluso, ocasionalmente se trata de una canoa de doble proa a la que le “mochan” o seccionan la popa; pudiendo también ser canoas de nueva factura en las que las diferencias se acentúan notablemente. Si bien continúa siendo una embarcación de fondo plano, bordas bajas con regala y estructuralmente semejante con sistema de cuadernas y bancos para ganar resistencia estructural, la terminación a popa reduce la funcionalidad pesquera de la de “doble proa”, en pro de mejorar la maniobrabilidad y la eficiencia en el movimiento ajustando motor fueraborda. Asimismo, la canoa de tablas con espejo de popa, no derivada de una de doble proa mochada, se confecciona generalmente más arrufada, como solución a la nueva navegabilidad derivada del empleo del motor, además de disponer una proporción eslora-manga menos marcada, resultando más manga para ganar en flotabilidad y estabilidad transversal (Moyano 2018: 54). No obstante, esta tipología también es empleada mediante otros sistemas de propulsión como palanca, canaleta y vela.

Desde el punto de vista de la resistencia estructural, goza de las mismas limitaciones que el resto de las tipologías de tablas observadas, al sufrir de entradas de agua constantes como pudimos observar mediante navegación en ciénaga en uno de estos tipos en la primera salida de agua (noviembre de 2022). En lo relativo a las dimensiones, al tratarse de un tipo muy abundante las labores medición resultaron muy diversas, tomando como referencia el ejemplar más corto observado con una eslora de 6,39 metros por una manga de 0,86 metros, y el ejemplar más largo observado con una eslora de 9,68 metros por una manga de 1,07 metros, lo que nos proporciona una horquilla estimada de portes. En lo relativo a la tripulación habitual, no varía demasiado respecto a las canoas de “doble proa” en cada una de las medidas referenciadas -entre seis y dos-, siendo dos el número más recurrente, aprovechando el espacio para cargar más en las mayores.



Imagen 7. Canoas de tablas y espejo de popa en el varadero de canos de Tasajeras. Fuente: Elaboración propia.

Por último, del mismo modo que con la canoa de “doble proa”, el llamado “mochado” de popa para la habilitación del motor, convierte a este subtipo en una variante separada cuando se conciben con espejo de popa, mayor manga y más arrufadas, modificando sustancialmente su morfología y alejándose definitivamente de la concepción monóxila. Es preciso mencionar que se trata de la tipología más abundante actualmente en las poblaciones de la Ciénaga Grande, desde Tasajeras hasta los pueblos palafítico de Morro y Buenavista, siendo en estos últimos poblamientos donde se ha registrado en astilleros palafíticos su proceso de construcción (Nieva, 2023).

2.3. Cayucos de tablas (proa ≠ popa)

En lo relativo al otro lado de la navegación tasajera, el mar, cabe definir fundamentalmente la tipología que denominan “cayuco”. Este difiere de su definición convencional, cuya construcción en madera le convierte en una tipología en peligro de reemplazo por las lanchas de fibra de vidrio. Del mismo modo que las canoas de la ciénaga, también la memoria de los ancianos recuerda esta tipología elaborada en un solo palo, según los testimonios recogidos, grandes monóxilos de gran manga que llegaban del litoral nororiental.



Imagen 8. Detalles de boga con canalete en mar (izq.) y canaletes de respeto en proa (drcha.) en el cayuco con el que se realizó la salida de mar en Tasajeras. Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo a los ejemplares observados durante las dos estadías de campo en la comunidad de pescadores, se trata de cayucos de tablas a tope, clavazón y estopa con una arquitectura muy próximos a las canoas de la ciénaga, pero con matices propios de las dimensiones y de su desempeño marítimo. La arquitectura longitudinal de los cayucos está compuesta por una gran tabla central en el plan acompañada de otras que completan toda la manga, tan solo la roda de proa al cerrar la popa con espejo para el motor, las regalas y el resto de las tablas que conforman el casco. Asimismo, en lo relativo a la arquitectura transversal, cuenta con un banco centrado con “función de carlinga”, pero más próximo a popa, otro banco de popa y un banquete en la proa, así como de nuevo encontramos las llamadas “curvas”, que unidas las de ambas bandas conforman las cuadernas aportando resistencia estructural al casco.

En este caso, la función de solidez estructural resulta especialmente importante al tratarse de una embarcación marítima y expuesta a las fuerzas generadas por el medio -el quebranto y el arrufo-, debiendo resistir los pantocazos contra las olas del mar y las tensiones generadas en su gobierno. En lo relativo a su desplazamiento sobre el agua y contra el aire (hidrodinámica y aerodinámica), el cayuco usado en el lado marítimo de Tasajeras resulta mucho más robusto que las canoas del lado cenagoso, pero comparte la ausencia de quilla y fondo plano. Además del mayor francobordo, la principal diferencia con las canoas de la ciénaga y derivado por su navegación en el mar es la pérdida de horizontalidad a proa o arrufado, mucho más marcado que en las primeras. Es decir, a

fin de navegar mejor frente al oleaje, la roda se levanta a proa mucho más respecto al plan (ver imagen 9). En este sentido, cabe destacar la polivalencia del cayuco pues, si la canoa de ciénaga tendría dificultades para rendir en un mar agitado como consecuencia de su reducido francobordo y baja estabilidad transversal, el fondo plano del cayuco marítimo le permitiría desempeñarse en la ciénaga como confirma el propio Jairo (Testimonio recogido en Tasajeras el 2 de diciembre de 2022).



Imagen 9. Cayuco con el que se realizó la salida de mar en Tasajeras. Fuente: Elaboración propia.

Del mismo modo que las canoas de tablas, la resistencia estructural de estos ejemplares es considerablemente inferior a la que tendría la misma tipología concebida y construida en un solo tronco (Moyano, 2018: 54). Sin embargo, los ejemplares observados gozaban de unas terminaciones muy eficientes que lograban una estanqueidad mejor que las canoas de ciénaga, aunque parcial, pues la entrada de agua es una constante en todos los tipos observados (ver imagen 6). Por otro lado, en materia de propulsión no emplean pértiga o palanca al tratarse de aguas marítimas y, por ende, una profundidad muy superior, pero sí se utilizan canaletes de gran tamaño con habitualidad, pues a pesar de tratarse de embarcaciones preparadas para el uso de motor, buena parte de los lances costeros se realizan a remo, evitando así un consumo innecesario de combustible para una comunidad con recursos limitados y bajas expectativas en la captura¹⁰.

10. Este es el caso de la pesca con chinchorro, primero se tira en la zona elegida desde el cayuco (ver imagen 3) y después un gran número de pescadores jala desde la playa. En esta ocasión, el reparto es a partes iguales, salvo la familia propietaria del cayuco que percibe mayor beneficio, según se acuerde en cada caso. (Lance pesquero recogida en Tasajeras durante noviembre de 2022).

Por último, las medidas obtenidas mediante la medición *in situ* de uno de estos ejemplares más característicos, nos dan una eslora de 7,20 metros por una manga de 0,95 metros; es decir, una manga superior en proporción a la manga de las canoas de ciénega, lo que aporta mayores flotabilidad y estabilidad transversal en un contexto considerablemente más peligroso que el cenagoso como afirman en el territorio (Testimonio de Jairo, Tasajeras noviembre de 2022).

En definitiva, se trata de una tipología ausente en las aguas de la CGSM, circunscribiendo su presencia al litoral caribe de la comunidad de Tasajeras (ver imagen 1), siendo incluida en el presente estudio al considerar Tasajeras parte parcial de la ciénega junto al resto de pueblos palafíticos y, al mismo tiempo, ejercer de excelente contrapunto de tipologías propias de aguas continentales. Su morfología propia de aguas marítimas se asemeja a las monóxilas (tanto canoas como cayucos) de la comunidad pesquera de Taganga, fundamentalmente en las proas más arrufadas que las de uso en aguas continentales, mayor manga en mejor proporción con la eslora y mayor francobordo.

CONCLUSIONES

A lo largo de la presente investigación ha sido posible verificar la intensidad de la relación de la comunidad pesquera de Tasajeras con el medio acuático en sus dos vertientes: ciénega y mar. Asimismo, se ha analizado la materialidad y funcionalidad de la canoa como conector imprescindible de esta relación, abordando las últimas tipologías artesanales, su morfología y prestaciones. En este sentido, en un momento de transición cuasi culminada hacia la fibra de vidrio en Colombia, se han podido documentar en Tasajeras al menos tres tipologías distintas en madera y sus respectivas variaciones, además de documentar la fresca memoria de las otrora hegemónicas canoas monóxilas de tradición indígena. En este sentido, las virtudes y defectos de cada una de las tipologías evidencian el enorme peso de la respuesta a las exigencias del contexto en materia náutica. Es decir, unas embarcaciones no son mejores o peores que otras *per se*, por los materiales empleados, por la complejidad en los procesos de construcción o por el tiempo o lugar en el que se construyen, sino que son mejores aquellas capaces de adaptarse con mayor eficacia a las exigencias del medio acuoso en el que se desempeñan, en tanto que son capaces de responder a los fines para los que fueron concebidas.

En sentido macro, el presente estudio sectorial contribuye en gran medida a la investigación mayor en la que se encuadra, en torno a la navegación establecida en el sistema acuoso del Magdalena y las tipologías navales que se emplearon, tanto de influencia castellana como indígena o la convergencia de ambas. De este modo, como se avanzaba, el presente estudio nos ha permitido establecer uno de los límites geográficos partiendo desde el litoral caribe, además de frenar la pérdida de información sobre las últimas tipologías de construcción tradicional en madera, para poder establecer otro límite tecnológico de

referencia en el trabajo etnohistórico, arqueológico y etnográfico con perspectiva náutica que se desarrolla, desde el periodo de contacto hasta la actualidad.

En definitiva, en un momento histórico en el que las sociedades posindustriales, a escala cotidiana y general, han ido paulatinamente dando la espalda a mares, ríos o lagos al tiempo que los materiales sintéticos han remplazado a la madera, y propiciado el abandono de los procesos artesanales relacionados con la construcción y mantenimiento de embarcaciones (Borrero et al., 2022), es preciso enfatizar la necesidad de una etnografía con perspectiva náutica como la desarrollada. Es decir, analizar este proceso de transición con perspectiva náutica se antoja urgente como medida que permita analizar y registrar lo que pueden ser los estertores finales, materiales e inmateriales, de la estrecha relación entre esta comunidad y el medio acuático en sus distintas formas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Adams, Jonathan (2001) "Ships and boats as archaeological source material". *World Archaeology*, 32(3): 292-310.

Aguado, Fray Pedro de (1906) [ca. 1586] *Recopilación Historial*, 1º edición, Bogotá: Imprenta Nacional.

Aguilera Díaz, María Modesta (2011) "Habitantes del agua: el complejo lagunar de la Ciénaga Grande de Santa Marta". *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana*, 144: 1-59.

Andrade, Angela (1980) *Bases para la estructuración de estudios arqueológicos en la región de santa marta (Colombia)*, Bogotá: Universidad de los Andes.

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.

Camacho Aponte, Pedro Alonso (2019) *Análisis de los impactos negativos en la Ciénaga Grande de Santa Marta por el desbalance hídrico que genera el desvío de cauces con fines agropecuarios*, Santa Marta: Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD.

Carabias, Diego (2000) "Navegación prehispánica en el norte de Chile: Una contribución al estudio de las prácticas náuticas en las áreas Andes Centro-Sur y Meridional". *Werkén* 1: 31-54.

Caro, Aura Aguilar, et al. (2023) "Tasajera resiliente: Desafío institucional para la salvaguarda de los Derechos Humanos y la dignificación de sus pobladores". *JURÍDICAS CUC*, 19 (1): 63-92.

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

Fals Borda, Orlando (1979) *Historia doble de la Costa: Tomo 1, Mompox y Loba*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.

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

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

García Márquez, Gabriel. (1985) *El amor en los tiempos del cólera*. Editorial Oveja Negra.

Garay Tinoco, Jesús; Restrepo M., Jorge; Casas M., Óscar; Solano P, Óscar, y Newmark U., Federico (2004) *Los manglares de la ecorregión Ciénaga Grande de Santa Marta: pasado, presente y futuro*, Santa Marta: INVEMAR.

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

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

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

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

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

Malinowski, Bronislaw (1973) *Los argonautas del pacífico occidental*. Barcelona: Ediciones península.

Márquez Pérez, Ana Isabel (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 Molina, Margary y Puello Orozco, Luis Ángel (2016) “Canoas en Tierrabomba: transformaciones socioculturales en la isla”. *Revista Palobra “palabra que obra”* 16: 284-291.

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

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

Nieva Sanz, Daniel Miguel (2023) “Astilleros y canoas en la Ciénaga Grande: etnografía náutica sobre la cultura anfibia del Morro/Nueva Venecia (Colombia)”. *Cuadernos de Antropología*, 2023, 33(2): 1-18.

Nieva Sanz, Daniel Miguel (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.

Nieva Sanz, Daniel Miguel (2021) “Más allá de la materialidad del artefacto náutico: el valor simbólico de la canoa yámana”. *Temas Antropológicos Revista Científica de Investigaciones Regionales*, 43: 135-157.

O’Scanlan Murphy, Timoteo (1831) *Diccionario marítimo español además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid: Imprenta Real, BNE, Biblioteca Digital Hispánica, 1/32488 GMM/2555.

Platt, Tristan (2015) “Entre la rutina y la ruptura: el archivo como acontecimiento de terreno”. *Diálogo andino*, 46: 39-54.

Rey Sinning, Edgar (1995) *El hombre y su río*, Gráficas Gutenberg, Santa Marta: Colombia.

Rojano, Álvaro. (2019) *El río Magdalena y el canal del dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena*. Editorial Unimagdalena.

Sarmiento, Juan Pablo (2016) “Justicia transicional sin transición El caso de la masacre de Nueva Venecia”. *Co-herencia*, 13(24): 181-211.

Trejo Rivera, Flor (2022) “Notas náuticas a orillas del río: construcción de un cayuco en Tabasco”. *Arqueología mexicana*, 174: 52-57.

Westerdahl, Christer, (2005) “Maritime cosmology and archaeology”. *Deutsches Schiffsarchiv*, 28: 7-54.

Westerdahl, Christer, (1992), “The maritime cultural landscape”. *International Journal of Nautical Archaeology* 21(1): 5-14.

REFERENCIAS DE ARCHIVO

Archivo General de Indias (AGI). *Santa Fe - Patronato*

Archivo General de la Nación (AGN). *Poblaciones*

Biblioteca Nacional de España (BNE). *Biblioteca Digital Hispánica*