

**UN ESTUDIO SOBRE LA INTERRELACIÓN ENTRE LA NÁUTICA  
CASTELLANA Y LA INDÍGENA EN EL PRIMER REMONTAJE DEL RÍO  
MAGDALENA (1525-1538)**

**A STUDY ABOUT THE INTERRELATION BETWEEN CASTILIAN AND  
INDIGENOUS SHIPPING IN THE FIRST ASCENT OF MAGDALENA RIVER  
(1525-1538)**

*Daniel Miguel Nieva Sanz*  
*Universidad de Cádiz*  
**ORCID: 0000-0003-3045-8146**

**Resumen:**

Durante el proceso de conquista de América, los ríos jugaron un papel importante y exigente, que limitó las prestaciones de las naves castellanas y demandó a sus tripulaciones un rápido aprendizaje del conocimiento náutico indígena; adaptación coyuntural imprescindible en el contexto fluvial. El presente estudio plantea un análisis náutico bidireccional sobre la navegación del río Magdalena, a partir de los antecedentes y del desarrollo de la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada entre 1536-1538.

**Palabras clave:** bergantines, canoas, etnohistoria marítimo-fluvial

**Abstract:**

During the process of conquest of America, the rivers played an important and demanding role, which limited the performance of the Castilian ships and required their crews to quickly learn indigenous nautical knowledge; essential conjunctural adaptation in the fluvial context. The present study proposes a bidirectional nautical analysis on the navigation of the Magdalena River, based on the background and development of the expedition of Gonzalo Jiménez de Quesada between 1536-1538.

**Keywords:** brigantines, canoes, maritime-fluvial ethnohistory

## Introducción

Desde el periodo prehispánico, los ríos constituyeron las principales vías de penetración al vasto e inaccesible interior continental. Sin embargo, a pesar de su relevancia, las expediciones fluviales durante el proceso de conquista adolecen de un vacío historiográfico notable o discreta presencia en trabajos como los clásicos de Ballesteros y Avellaneda, para el caso que nos ocupa, donde tan solo se abordan someramente como contenido biográfico del conquistador. Si ampliamos el campo de visión, encontramos estudios sobre las huestes de conquista, analizadas con detalle por los historiadores Gómez y Marchena, pero sin abordar de forma específica la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada, su condición fluvial y las dinámicas de contacto desarrolladas en torno al curso del río Magdalena y su posterior dominio.<sup>1</sup>

En primer lugar y en lo relativo al ámbito castellano, el fenómeno de mayor relevancia fue el remontaje de Quesada (1536-1538),<sup>2</sup> tomado aquí como objeto de estudio para el análisis funcional de las embarcaciones castellanas que integraban la flotilla. En lo que respecta a la perspectiva náutica, además de contar con trabajos de referencia sobre construcción naval ibérica como los de Casado Soto o Serrano Mangas –centrados en tipologías navales como la nao o el galeón–, el objetivo en estas líneas es analizar y definir embarcaciones secundarias como el bergantín, cuya versatilidad las convirtió en elementos imprescindibles para la penetración continental por vías fluviales.<sup>3</sup>

Por otro lado, en lo que se refiere a la navegación indígena, la canoa constituye el principal instrumento en la relación entre los distintos grupos humanos locales y el río Magdalena, *Yuma* o *Kariguaño*, por lo que hemos analizado su dimensión material, así como evaluado la utilidad que dieron los castellanos a este tipo de embarcaciones en determinadas coyunturas. En este caso, sí se cuenta con estudios desde la etnohistoria, la

---

<sup>1</sup> Ballesteros Gaibrois, Manuel, *Gonzalo Jiménez de Quesada* (Madrid: Historia 16, 1987). Avellaneda Navas, José Ignacio, *La expedición de Sebastián de Belalcázar al mar del norte y su llegada al Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Banco de la República, 1992). Gómez, Carmen y Marchena, Juan, “Los señores de la guerra en la conquista”, *Anuario de Estudios Americanos*, 1985, 42, pp. 127-215.

<sup>2</sup> Gonzalo Jiménez de Quesada (1509-1579) conquistó el Nuevo Reino de Granada y fundó Santa Fe de Bogotá en 1538. Lucena Salmoral, Manuel. Gonzalo Jiménez de Quesada. *Diccionario Biográfico Español* (<http://dbe.rah.es/biografias/13303/gonzalo-jimenez-de-quesada>).

<sup>3</sup> Casado Soto, José Luis, “Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los Descubrimientos: Aproximación a la definición de su perfil tipológico”, En: (coord.) Torres Ramírez, Bibiano, *Andalucía, América y el mar* (Sevilla, UNIA, 1991), pp. 121-143 y Serrano Mangas, Fernando, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, (Madrid: Mapfre, 1992).

etnografía y la arqueología sobre la navegación indígena en ámbitos marítimos y lacustres americanos, como son los trabajos sobre los canoeros fueguinos del etnógrafo Martín Gusinde y la revisión pormenorizada de los arqueólogos Orquera y Piana, además de lo relativo a las canoas del Chiloé en la costa del Pacífico estudiadas por Nicolas Lira, o los innovadores estudios de aguas interiores en Mesoamérica planteados por Favila Vásquez.<sup>4</sup>

Desde el punto de vista metodológico, el presente artículo plantea un análisis etnohistórico, marcado por una lógica transdisciplinar que permita complementar la labor historiográfica sobre fuentes primarias, manuscritas y editadas, con fuentes derivadas de disciplinas como la arqueología y la antropología, a fin de responder a las preguntas relacionadas con los dos grandes objetivos de la investigación: definir las náuticas castellana e indígena en el río Magdalena y desgranar su interrelación en el contexto fluvial. De este modo, se desarrolla un modelo de análisis náutico dividido a su vez en dos fases: un análisis tipológico que permita conocer las diferentes embarcaciones que se emplearon en cada contexto, seguido de un análisis funcional que desvele las ventajas y desventajas de cada tipología naval en su aplicación fluvial.

### **Los intentos previos y la expedición de Jiménez de Quesada**

El punto de partida de las primeras expediciones del río Grande de la Magdalena no es otro que la joven ciudad de Santa Marta, ubicada en la costa caribeña de la actual Colombia. Fue fundada por Rodrigo de Bastidas en 1525 y experimentó un desarrollo incierto marcado por una relación tensa con los grupos indígenas como consecuencia de los saqueos y razias precedentes acaecidos a espaldas de la Corona.<sup>5</sup> A esto se añadieron

---

<sup>4</sup> Gusinde, Martín, *Los indios de Tierra del Fuego* (Buenos Aires: CONICET, 1986, Tomo II, vol. 1º). Orquera, Luis y Piana, Ernesto, *La vida material y social de los Yámana* (Buenos Aires: UBA, 1999). Carabias, Diego, Lira, Nicolas y Adán, Leonor, “Reflexiones en torno al uso de embarcaciones monóxilas en ambientes boscosos lacustres precordilleranos andinos, zona centro-sur de Chile”. *Magallania* (Punta Arenas), 2010, 38.1, pp. 87-108. Favila Vásquez, M., “Lacustrine battles carried out by Mexica people: Use of war canoes in Tenochtitlan”, (Hawai: *Proceedings of the 2014 Asia-Pacific regional conference on underwater cultural heritage*, 2014), pp. 1-10.

<sup>5</sup> Castellanos, Juan de, *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, (Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007 [1589]), Tomo I, p. 375. Archivo Histórico Nacional (En adelante AHN), Diversos-Colecciones, 22, n. 27, fol. 1v., *Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada* (1539), Jiménez de Quesada (atrib.).

las enfermedades y el hambre que lastraron su porvenir, junto al desgobierno precipitado tras el intento de asesinato y posterior muerte de Bastidas en 1527.<sup>6</sup>

Ante este panorama caótico, en 1528 la Corona procuró encauzar el rumbo de la joven ciudad samaria nombrando como gobernador al burgalés García de Lerma.<sup>7</sup> Para el caso que nos ocupa, lo más interesante de su etapa fue la resolución de los dos impedimentos más importantes para el remontaje del “poderoso río, el ‘río grande’ que después se llamó Magdalena”.<sup>8</sup> Por un lado, su sobrino Pedro García de Lerma halló la ruta por tierra para desplazar un ejército superando las primeras millas cenagosas del delta y engancharse al curso fluvial aguas arriba, donde pudiera progresar con eficacia por riberas practicables.<sup>9</sup> Por otro, una flotilla comandada por Rodrigo Llanos y Jerónimo de Melos se enfrentó a la desembocadura donde “la furia de él es tan grande, que no los deja subir”<sup>10</sup> y lograron navegar por vez primera aguas arriba hasta Sompallón.<sup>11</sup> Castellano y portugués respectivamente, llegaron a remontar a las órdenes de Lerma treinta leguas del río entablando contacto con indígenas en ambas orillas, cuyos testimonios hacían intuir la posibilidad de navegar al menos otras cien, al afirmar que se podría “navegar por el río cinco meses con navíos”.<sup>12</sup>

En lo que respecta a un remontaje exitoso, ambos hitos fluviales dependían entre sí: si bien el hallazgo de una ruta pedestre alternativa facilitaba las cosas, no contar con las naves de apoyo implicaría el transporte de los bergantines “en piezas por tierra” para armarlos una vez alcanzada la orilla del Magdalena, como llega a plantear al soberano el

<sup>6</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 375 y Aguado, Fray Pedro de, *Recopilación Historial* [escrita en el siglo XVI], 1ª edición (Bogotá: Imprenta Nacional, 1906), p. 20. Finalmente, Bastidas abandonó moribundo Santa Marta y falleció en Santiago de Cuba en 1527.

<sup>7</sup> Aguado, *op. cit.*, pp. 30-32; Castellanos, *op. cit.*, pp. 380-381.

<sup>8</sup> Friede, Juan, *Los Chibchas bajo la dominación española*, (Bogotá: La Carreta, 1974), p. 31.

<sup>9</sup> Pedro de Lerma encabezó una expedición con unos 200 hombres y varios capitanes que partió de Santa Marta, logrando pasar del “río de Sarare (Cesar) á las riberas del río grande de la Magdalena”. Aguado, *op. cit.*, 46; también Castellanos, *op. cit.*, p. 407 y en Carta de García de Lerma a Carlos V, Santa Marta, 26 de octubre de 1531, Archivo General de Indias, (En adelante AGI), Santa Fe, 49, R. 1, N. 2, fol. 1v.

<sup>10</sup> *Ibidem*, fol. 1v.

<sup>11</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 55; Castellanos, *op. cit.*, p. 401.

<sup>12</sup> Carta de García de Lerma a Carlos V, Santa Marta, 9 de septiembre de 1532, AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 4, fol. 1r. La legua a la que el texto y las fuentes hacen referencia es la legua castellana, fijada originalmente en 5000 varas castellanas de Burgos, unas 2,6 millas romanas, 15 000 pies castellanos o 4190 metros. Suprimida por Felipe II en 1568 y sustituida por la legua común; y Carta de García de Lerma a Carlos V, Santa Marta, 28 de junio de 1532, AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 3, 1r. y Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v.

propio García de Lerma.<sup>13</sup> Además, habría que transportar las provisiones a lo largo de 600 kilómetros de selva sin poder garantizar que estas fueran suficientes para cubrir las necesidades posteriores. Del mismo modo, el remontaje previo y los infructuosos intentos anteriores evidenciaron la vulnerabilidad de las naves a merced de ataques desde ambas orillas. Si no fraguaban las relaciones amistosas con la población ribereña, las posibilidades de escape o respuesta desde las embarcaciones eran muy reducidas. Por tanto, toda expedición de remontaje pasaba por la articulación combinada de la hueste pedestre y la navegación fluvial en un progresar simultáneo con apoyos constantes tierra-agua. Aun propiciándose esta fórmula de avance, el éxito no estaba asegurado, como demostró el propio García de Lerma en el estrepitoso fracaso de 1534, no logrando penetrar muchas leguas río arriba y aumentando notablemente la hostilidad con la población de las riberas.<sup>14</sup>

A su muerte, y con una situación insostenible, como nuevo gobernador llega el adelantado Pedro Fernández de Lugo, acompañado de un excesivo número de personas para las posibilidades de la desesperada ciudad costera.<sup>15</sup> Tras varios intentos fallidos para reconducir la situación, Fernández de Lugo tomó la determinación de nombrar al licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada general de la expedición que, como recurso desesperado, buscaría torcer ese nefasto destino que aparentemente condenaba a Santa Marta. Esta no era una mera empresa de conquista en aras de la incorporación de nuevos territorios a la Corona, sino una medida urgente, ya que, en palabras del propio Quesada en su *Epítome*: “los unos y los otros quedaron con la sola esperanza de lo que se descubriese el río arriba”.<sup>16</sup>

Se detectan ciertas contradicciones en las fuentes respecto a las cifras, pero podemos estimar que participaron unos seiscientos soldados de infantería, cien de caballería y una tripulación próxima a los dos centenares en las naves;<sup>17</sup> es decir, cerca de

<sup>13</sup> Carta de García de Lerma a Carlos V, Santa Marta, 26 de octubre de 1531, AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 2.

<sup>14</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 412. El gobernador Fernández de Lugo alentaría la expedición de Quesada afirmando que lograrían el éxito si “tomais mas de veras que Lerma lo tomo tiempo pasado”. *Ibíd.*, p. 434; también Aguado, *op. cit.*, p. 50 y Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v.

<sup>15</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 57.

<sup>16</sup> Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v; Castellanos, *op. cit.*, p. 434.

<sup>17</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 78; Jiménez de Quesada, *op. cit.*, 1v; Castellanos, *op. cit.*, p. 435; Fernández de Piedrahita, Lucas, *Historia general de la conquista del Nuevo Reyno de Granada* (Madrid, 1688), p. 101. La gente de caballo generalmente son hidalgos, tanto recién llegados como “enriquecidos” en el proceso de conquista. Gómez y Marchena, *op. cit.*, p. 48.

un millar de hombres –a pie y a bordo– con el propósito de remontar con éxito el río Magdalena.<sup>18</sup> Atendiendo a los antecedentes, la expedición se planteó con las embarcaciones como apoyo constante al ejército pedestre, es decir, que irían “los bergantines por el río, con quien se comuniquen los de tierra”.<sup>19</sup> Desde el comienzo se trató de una empresa accidentada, con una flotilla muy diezmada a su entrada por la boca – finalmente recompuesta– y un ejército muy vulnerable a la dureza de las condiciones, los peligros de la fauna, las enfermedades, el hambre y los conflictos con los grupos indígenas.<sup>20</sup> Sin embargo, pese a una mortalidad en torno al 75%, la expedición de Jiménez de Quesada culminó con la fundación el 6 de agosto de 1538 de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, futura y próspera capital del Nuevo Reino de Granada.<sup>21</sup>

En los dos bloques de análisis subsiguientes se analiza la funcionalidad de las embarcaciones castellanas en su articulación simultánea con la hueste pedestre, que hizo viable una expedición de enormes dificultades logísticas, así como una aproximación a la navegación indígena y el empleo de las canoas como recurso ante situaciones de estancamiento en un río tan exigente como el Magdalena.

### **Las naves castellanas: análisis tipológico y funcional**

Tanto en los intentos precedentes como en la expedición dispuesta por Fernández de Lugo, el sistema fluvial de apoyos tierra-agua por medio de embarcaciones constituía una parte esencial para el desarrollo exitoso de la empresa. Sin embargo, la falta de trabajos específicos sobre embarcaciones menores, añadido a las incongruencias en las fuentes respecto a la tipología de las naves, impiden por el momento conocer con gran detalle su naturaleza y prestaciones. Ahora bien, este no es un problema que atañe únicamente al presente estudio, sino que la dificultad en torno a la tipología naval es una constante en los estudios historiográficos y arqueológicos sobre el desarrollo de la náutica ibérica, pues a menudo en las fuentes se emplean términos genéricos, altas dosis de ambigüedad e

---

<sup>18</sup> Simón, Pedro, *Noticias Historiales de la conquista de Tierra Firme en las Indias occidentales* (Bogotá: Editorial de Medardo Rivas, 1891), pp. 58-59; Aguado, *op. cit.*, pp. 54-55.

<sup>19</sup> Simón, *op. cit.*, p. 58; Castellanos, *op. cit.*, p. 434.

<sup>20</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 91; Simón, *op. cit.*, p. 93.

<sup>21</sup> Méritos y servicios: Gonzalo Jiménez de Quesada, Santa Marta, 5 de julio de 1576, AGI, Patronato, 160, N. 2, R. 1.; y Título de ciudad para el pueblo de Santa Fe, 27 de julio de 1540, AGI, Patronato, 195, R. 6, fol. 1r.

indeterminación en los elementos técnicos de las embarcaciones o, incluso, imprecisiones manifiestas de los cronistas o escribanos que establecen una nomenclatura errada.<sup>22</sup>

Esta circunstancia común a la náutica ibérica también está presente en el caso que nos ocupa, pues las divergencias entre las distintas crónicas y la escasa información técnica dificultan notablemente la definición tipológica de las naves empleadas. Si atendemos a los primeros cronistas, Pedro de Aguado habla de seis embarcaciones (cinco bergantines y una fusta), mientras que Juan de Castellanos dice que son “bergantines, el uno dellos buena carabela”, lo que induce a pensar que emplea “bergantín” como nombre genérico para embarcación, como también hace posteriormente Aguado (ver tabla 1).<sup>23</sup> En tercer lugar, por mencionar las tres crónicas más próximas al acontecimiento, en el *Epítome* de Jiménez de Quesada no se especifica el número de naves más allá de “ciertos bergantines”.<sup>24</sup> Posiblemente al estar ya en marcha por tierra y no conocer con detalle la composición de la primera flotilla, ni tampoco del segundo envío de naves que desde Santa Marta se estaban despachando para reemplazar las perdidas en la desembocadura.

En cuanto a los cronistas tardíos, fray Pedro Simón habla de “seis bergantines y un barco” que concreta más tarde como una carabela,<sup>25</sup> mientras que Fernández de Piedrahita menciona la presencia de dos carabelas, de las cuales dice que una naufragó en la boca del río, y la otra en Morro Hermoso, donde en realidad sabemos que encalló la fusta de Urbina (uno de los capitanes embarcados).<sup>26</sup> Esta confusión nos habla indirectamente de la posible entidad de los bergantines, pues considera a la fusta más próxima a la carabela y lejana al resto de bergantines lo que, al conocer las dimensiones atribuidas a las fustas en el periodo, nos puede aportar cierta información relativa.

En este sentido, tenemos al menos tres tipos náuticos mencionados en las crónicas: *bergantín*, *fusta* y *carabela*, siendo esta última referenciada por varios cronistas cuando sus supervivientes son rescatados por el envío de contingencia de los tres bergantines.

---

<sup>22</sup> Nieva Sanz, Daniel Miguel, “Panorama naval ibérico en los siglos XVI y XVII: desarrollo, innovaciones y guerra naval”, *Revista Historia Autónoma*, 15 (2019), pp. 81-82.

<sup>23</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 77; Castellanos, *op. cit.*, p. 436.

<sup>24</sup> Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v.

<sup>25</sup> Simón, *op. cit.*, pp. 58 y 62.

<sup>26</sup> Fernández de Piedrahita, *op. cit.*, pp. 102-103.

Cronista	Naves (Total)	Bergantines	Fusta	Carabela	Página/s Fol/s	Año
San Martín y Lebrija		5			Fol. 1r.	1539
Jiménez de Quesada (Epítome y cuaderno)		“Ciertos” 5			Fol. 1v. / p. 379	1539 1540
Juan Castellanos	7			1	p. 436	1582
Pedro de Aguado / Antonio Medrano	7	5	1	1	pp. 77-78	s. XVI [1906]
Pedro Simón	7	6		1	pp. 58 y 62	1627
Lucas Fernández de Piedrahita	7	5	1?	2	pp. 102-103	1688
Joaquín Acosta	5				p. 106	1848

TABLA 1. Tabla de elaboración propia sobre las referencias registradas en los distintos cronistas, respecto a las naves que componían la primera flotilla.

Aquí posiblemente está la resolución de la cuenta, pues se trató de una flotilla de siete embarcaciones, compuesta por cinco bergantines, una fusta y una carabela de refuerzo con mayor carga de provisiones, lo cual es confirmado por Castellanos cuando asegura que la gente de agua va “en seis barcos y en una carabela”.<sup>27</sup>

En primer lugar, la mencionada carabela es una de las embarcaciones más representativas de los primeros momentos de navegaciones transoceánicas. Era un tipo atlántico cuyo origen se remonta hacia el siglo XIII, vinculado a construcciones propias de Portugal, Galicia, Andalucía y algunos astilleros cántabros.<sup>28</sup> Desde el punto de vista arquitectónico se trata de naves de una sola cubierta, espolón a proa, popa llana, tres palos y velas latinas,<sup>29</sup> aunque los tipos españoles empleaban aparejo redondo y las de menor

<sup>27</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 434.

<sup>28</sup> Casado Soto, *op. cit.*, pp. 137-138.

<sup>29</sup> Lorenzo, José de; Murga, Gonzalo de y Ferreiro, Martín, *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de vapor* (Madrid: Establecimiento tipográfico T. Fortanet, 1864), p. 132; García de Palacio, Diego, *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México* (Virreinato de Nueva España: 1587, Edición Facsímil, Valladolid, Maxtor, 2007), p. 137.



entidad, según funcionalidad, podían carecer de cubierta y apoyar con remos su propulsión.<sup>30</sup> En esta ocasión, la carabela naufragó y no llegó a remontar el río; no obstante, si bien las embarcaciones podían partir con “las velas a los aires”,<sup>31</sup> el río Magdalena exigía otros métodos de propulsión alternativos, ya que “las velas allí no son de importancia por tener abrigadas la madre del río las grandes arboledas que lo han cercado por uno y otro lado”.<sup>32</sup>

La propulsión es una de las grandes diferencias en la navegación de ríos respecto al mar, pues además de que las “corrientes son tan grandes” que obligan a un trabajo constante durante su remontaje, se suma la limitada o a veces nula circulación de viento, que impide la navegación eficiente a vela, lo que había de ser suplido por fuerza de brazos. Los métodos empleados y recogidos en las crónicas eran fundamentalmente dos para “batallar continuamente con los raudales del río”.<sup>33</sup> Por un lado, la propulsión a remo, que se convertía en el elemento inseparable de soldado en este contexto<sup>34</sup> y suponía un desgaste físico considerable por remar “agua arriba”<sup>35</sup> ayudándose con palancas o pértigas en aquellos tramos en los que el fondo lo permitiese.<sup>36</sup> Por otro, era común que se remolcase la nave con una “sirga larga” o maromas desde las orillas y barrancas. Esto exponía a los remolcadores a los riesgos de depredadores, ataques de indígenas y accidentes de consideración.<sup>37</sup>

En segundo lugar, la mencionada fusta era un tipo de embarcación larga y de bajo bordo equiparable a la pinaza e incluso a una carabela modesta, de propulsión mixta con tres palos y remos, cuyo término también fue víctima de generalización desde la Edad Media.<sup>38</sup> En este sentido, su mención por parte de Pedro de Aguado nos puede hablar también de las dimensiones modestas de los bergantines, pues las crónicas refieren la fusta

<sup>30</sup> Casado Soto, *op. cit.*, p. 138. En este sentido, en tiempos de García de Lerma este confirma la necesidad de esta implementación pues “las carabelas pueden ser de remos como los bergantines, porque cuando les faltare tiempo pueden subir al remo”. En Carta de García de Lerma a Carlos V, Santa Marta, 9 de septiembre de 1532, AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 4, fol. 1v.

<sup>31</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 402.

<sup>32</sup> Simón, *op. cit.*, p. 87.

<sup>33</sup> Fernández de Piedrahita, *op. cit.*, p. 104.

<sup>34</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 443.

<sup>35</sup> Simón, *op. cit.*, p. 87.

<sup>36</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 437; Simón, *op. cit.*, pp. 72-73; Fernández de Piedrahita, *op. cit.*, p. 104.

<sup>37</sup> Fernández de Piedrahita, *op. cit.*, p. 104; Castellanos, *op. cit.*, p. 437 y Simón, *op. cit.*, pp. 72-73.

<sup>38</sup> Lorenzo, Murga y Ferreiro, *op. cit.*, p. 271; Casado Soto, *op. cit.*, p. 141.

de Urbina como una nave de mejores prestaciones,<sup>39</sup> lo que podría explicar la confusión tardía de Piedrahita con una carabela.<sup>40</sup>

En tercer lugar y relacionado con la propulsión, el principal tipo mencionado es el bergantín, cuyo empleo hasta finales del siglo XVII fue mixto, combinando vela y remo, lo que le convertía en una embarcación ligera muy versátil.<sup>41</sup> El término bergantín ha fluctuado considerablemente a lo largo de la historia naval ibérica desde su origen en el siglo XIV. Por un lado, el oidor Diego García de Palacio lo define sencillamente como “navío chico y ligero”,<sup>42</sup> mientras que podemos destacar algunos elementos morfológicos básicos que nos definen una embarcación de uno o dos palos (mayor y trinquete), con bauprés y velas cuadras, pudiendo variar su nomenclatura en función del aparejo.<sup>43</sup> Sin ninguna duda, y aun teniendo en cuenta toda cautela por el empleo genérico del término, se trata de uno de los tipos ligeros más comunes en la exploración de América, con referencias tan emblemáticas como el caso de los bergantines de Hernán Cortés en el lago Texcoco, empleados durante la toma de la Tenochtitlan en 1521.<sup>44</sup>

Los tres tipos mencionados, cuya morfología pudo variar en función de las posibilidades, materiales y coyunturas concurrentes, coinciden en su condición ligera, poco calado y propulsión mixta. Esto es notorio en el caso de los bergantines, de paupérrima arquitectura naval, siendo incluso probable que carecieran de cubierta, como refiere Juan de Castellanos.<sup>45</sup> Es decir, en base a la información de las crónicas podemos intuir que se trataba de bergantines sencillos, que hubieron de enfrentarse –muy cargados– a una desembocadura fluvial realmente complicada, donde además de las barras de arena propia de los deltas, la fuerte corriente arrastraba troncos enteros con raíces y ramas.<sup>46</sup> En cierta forma, todos los condicionantes pueden explicar el alto porcentaje de fracaso en la primera

---

<sup>39</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 80.

<sup>40</sup> Fernández de Piedrahita, *op. cit.*, p. 102.

<sup>41</sup> Odriozola Oyarbide, Lourdes, *Construcción naval en el país vasco, siglos XVI y XIX* (San Sebastián: Diputación foral de Gipuzkoa, 1996), p. 124.

<sup>42</sup> García de Palacio, *op. cit.*, 133r.

<sup>43</sup> Lorenzo, Murga y Ferreiro, *op. cit.*, pp. 83-84.

<sup>44</sup> “Mandó que con gran diligencia se hiciesen los bergantines para poder vadear la laguna y entrar mejor en México”. Aguilar, Fray Francisco de, *Relación breve de la conquista de Nueva España* (México: UNAM, 1977), p. 95.

<sup>45</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 436.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

flotilla, hasta lograr la penetración con las naves de remplazo mientras la hueste pedestre aguardaba el rencuentro.

En lo que se refiere a la capacidad, la dificultad de análisis continúa pues, aun si se contase con una tipología clara, sería difícil definirla con precisión al carecerse de una construcción estandarizada en el ámbito hispánico hasta finales del siglo XVII y fundamentalmente en el siglo XVIII.<sup>47</sup> A partir de las fuentes podemos establecer una estimación que nos aproxime a las capacidades de carga de estas naves, que previsiblemente transportaron en torno a doscientos hombres, lo que determina un promedio aproximado de treinta hombres por bergantín,<sup>48</sup> atribuyendo a la carabela una función exclusiva de carga de provisiones durante las primeras leguas de río. No obstante, si atendemos a la segunda tanda tras el mayoritario fracaso del primer intento, son tres los bergantines que remontaron el río con 180 hombres, según Piedrahita,<sup>49</sup> lo que doblaría el número de personas a bordo situándolo en un promedio de 60, que puede indicarnos errores del cronista o urgencia coyuntural, pues debían reforzar la expedición pedestre lo antes posible con las naves que disponían.

Atendiendo a los aspectos que conforman la conceptualización de las embarcaciones propuesta por Keith Muckelroy,<sup>50</sup> hemos abordado el barco como máquina a través de una aproximación tipológica basada en las crónicas, para dedicarnos ahora, sin perder de vista lo primero, a la concepción del barco como parte de un sistema militar mediante el análisis de una multifuncionalidad logística clave para el éxito de la expedición. Lo cierto es que el remontaje de un río cuyas riberas eran realmente angostas a causa de la espesura de la vegetación y de alto el riesgo debido a la amenaza constante de animales e indígenas, supuso una gran dificultad para una hueste numerosa y pedestre como la de Jiménez de Quesada. En este sentido, las próximas líneas se dedican a las funciones y necesidades de los bergantines, por tratarse de la única tipología que logra remontar el río y cumplir en mayor o menor grado con el cometido pretendido.

---

<sup>47</sup> Nieva Sanz, *op. cit.*, p. 78.

<sup>48</sup> La fusta de Urbina zarpó con 50 hombres según Aguado, *op. cit.*, p. 80.

<sup>49</sup> Fernández de Piedrahita, *op. cit.*, p. 124.

<sup>50</sup> El barco como máquina; como sistema funcional y como micro sociedad. En Muckelroy, K., *Maritime Archaeology*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1978).

La función de los bergantines como fuente de abastecimiento entraña dos variantes importantes. Por un lado, sirvieron para abastecer al ejército tras su larga marcha desde Santa Marta a través del bosque tropical hasta el punto de encuentro, situado a unas 100 leguas río arriba en la confluencia con el río Cesar.<sup>51</sup> Por otro lado, una vez superadas las dificultades relatadas con una y otra tanda de bergantines [dos de la primera que sobrepasaron el delta, más los tres enviados en la segunda], estos pasaron a una fase en la que seguirían cumpliendo su función abastecedora, pero en una acción simultánea con el ejército pedestre que progresaba por la ribera. Las naves debían navegar “río arriba en compañía y en conserva de la gente que por tierra fuese” logrando así un apoyo combinado de “unos á los otros”.<sup>52</sup> Transcendía entonces su función de transporte de provisiones de origen, esbozando un importante papel multifuncional en que “los barcos por una y otra banda buscaran de comer por la ribera”.<sup>53</sup>

Dada la altísima morbilidad de la expedición de Quesada –mayor problema que la propia mortalidad en avances de tropas por terreno adverso–, una vez iniciado el progresar simultáneo, los bergantines se revelaron imprescindibles para el transporte de heridos y enfermos que por decenas lastraban al resto de la tropa y atraían a depredadores.<sup>54</sup> Por ello, el avance simultáneo con “los enfermos y matalotajes” a bordo posibilitó un proseguir de la expedición más ágil.<sup>55</sup> Sin embargo, no se podía priorizar el apoyo logístico a costa de generar vulnerabilidad para las naves, pues la cantidad de enfermos en la hueste pedestre aumentaba exponencialmente como consecuencia de la crecida del río. Aquí se incorpora un aspecto clave que recuerda que el bergantín no es un elemento fijo de función inmutable, sino que evidentemente depende de la tripulación marinera y militar que posibilita un mejor o peor desempeño. Quesada lo ilustró perfectamente al recalcar la necesidad respecto a que los bergantines llevaran suficiente “gente sana para que los bogue, defienda y gobierne en sus faenas y correrías que han de hacer á una banda y á otra del río para descubrir lo que hay en él”.<sup>56</sup>

<sup>51</sup> Castellanos, *op. cit.*, pp. 434-435; Aguado, *op. cit.*, p. 78.

<sup>52</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 77; Simón, *op. cit.*, p. 58 y Castellanos, *op. cit.*, p. 434.

<sup>53</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 438.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> Simón, *op. cit.*, p. 58; Aguado, *op. cit.*, p. 89.

<sup>56</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 89; Simón, *op. cit.*, p. 74.

Por último, llegados a un punto de inflexión en el que los convalecientes son muy numerosos y las exigencias de la ruta impiden el proseguir de los bergantines, estos son un excelente desahogo para aligerar al contingente operativo optando porque “vayan en los barcos los dolientes para se reparar en Santa Marta”,<sup>57</sup> liberando al resto de lastre en su marcha por tierra hacia la altiplanicie bogotana.

En tercer lugar, el papel ofensivo de los bergantines no era en absoluto su función principal, pero constituyeron un soporte esencial para el ejército pedestre –aportando apoyo de artillería– y viceversa, pues las naves también se hallaban en una posición muy vulnerable frente a los ataques sorpresivos en momentos de fondeo de ribera. De hecho, los bergantines supervivientes de la primera flotilla anhelaban el socorro del ejército de Quesada temiendo que “los indios del río grande no los damnificasen con la mucha cantidad de canoas que podían juntar”.<sup>58</sup>

Sin embargo, es innegable que la envergadura de los bergantines y la capacidad de portar artillería ligera les convertía en elemento útil desde el punto de vista táctico, tanto en el avance como en situaciones en las que fuera preciso generar un perímetro de seguridad cerrando el río en prevención o defensa de un ataque. Se halla un buen ejemplo de ello en el retorno de Quesada en canoas la madrugada siguiente a un ataque resistido en La Tora, cuando los “dos bergantines que andaban asegurando el río” les confundieron por la distancia con “canoas rezagadas” sobre las que “tiraron una pelota con un verso de los que llevaban”, errando su tiro y no llegando a hacer un segundo tras “alzar una bandera que pudiese ser vista y divisada de la gente de los bergantines”.<sup>59</sup> Teniendo en cuenta la presencia de las naves en lances bélicos, cabe mencionar especialmente el empleo de toldos que protegiesen a la tripulación de las oleadas de flechas ponzoñosas que solían lanzarse durante los combates fluviales. Estos están presentes desde el intento de Melo en tiempos

---

<sup>57</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 449.

<sup>58</sup> Aguado, *op. cit.*, pp. 81 y 88; Castellanos, *op. cit.*, pp. 445 y 456. Un buen ejemplo de la vulnerabilidad de las navegación fluvial sin apoyo en las riberas, aunque a otra escala, se refleja en los planes en el río Tajo durante los prolegómenos de la Unión de Coronas en la Península Ibérica, donde tienen la intención de transportar en naves por el río artillería y municiones, pero destacando que “sería necesario que el ejército se repartiese en dos escuadrones y que el uno marchase por la una parte del río y el otro por la otra y las barcas de los bastimentos y municiones en medio”, porque de lo contrario al tener que acercarse las naves a una de las riberas desprotegidas “facilmente podrían se offendidas e impedidas de el enemigo”. Lisboa, 17 de marzo de 1579, Archivo General de Simancas (AGS), Guerra y Marina, Leg. 89, doc. 61.

<sup>59</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 109.

del gobernador García de Lerma y, por supuesto, en las naves que integraron expedición de Quesada.<sup>60</sup>

La cuarta y última de las funciones logísticas cumplidas por los bergantines tiene que ver con las posibilidades que estos podían proporcionar al resto del ejército “para que en la necesidad de pasaje en algún dificultoso paso la gente de tierra los pasase en ellos”. En este sentido, los bergantines eran capaces de resolver una situación de estancamiento como la que relata el cronista Juan de Castellanos, cuando para cruzar un brazo o afluente no “pudieron hallar vado”, mandando “hacer venir a los bergantines” para con ellos poder superar un escollo que de lo contrario habría supuesto largas demoras o cambios de rutas.<sup>61</sup>

Por otro lado, Quesada envió a los dos bergantines más ligeros y la tripulación justa para que a modo de reconocimiento “navegasen lo que pudiesen el río arriba y viesan lo que en él había” con orden de volver enseguida a dar aviso. Sin embargo, la fuerte corriente frustró la misión y evidenció que el papel de los bergantines tocaba a su fin al no poder remontar un curso tan adverso.<sup>62</sup>

En definitiva, la multifuncionalidad de los bergantines se reveló de vital importancia para una expedición de enorme exigencia, donde era imprescindible contar con un elemento de apoyo para el abastecimiento, movilidad, reconocimiento, defensa y “hospital de campaña”. De hecho, este sería precisamente el último cometido de los bergantines una vez que Jiménez de Quesada progresó hacia el interior. Estos, tras el tiempo de espera acordado, retornarían bajo el mando del licenciado Gallegos con todos los enfermos y heridos a Santa Marta.<sup>63</sup>

### **La versatilidad de la canoa indígena: análisis funcional**

Las razones por las que los humanos comenzaron a elaborar artilugios náuticos son numerosas y están sujetas a debate, fluctuando en torno a la movilidad local, migración a largas distancias, subsistencia, guerra o ritualidad. No obstante, estudios detallados como los del arqueólogo Víctor M. Guerrero Ayuso sobre la evolución de la náutica desde la

---

<sup>60</sup> Castellanos, *op. cit.*, pp. 401 y 455.

<sup>61</sup> Simón, *op. cit.*, p. 58; Aguado, *op. cit.*, p. 77; Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v; Castellanos, *op. cit.*, p. 440.

<sup>62</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 443; Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v.

<sup>63</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 113.

prehistoria, apuntan a la pesca o actividades de subsistencia en sentido amplio como la más importante de las motivaciones.<sup>64</sup> La pesca era fundamental en la dieta los principales grupos étnicos del Magdalena,<sup>65</sup> para cuyo desempeño era necesaria una estrecha relación con el río y sus afluentes, pues si bien podían obtener pescado de este durante todo el año, era en verano cuando los peces aprovechaban la salida de las ciénagas para desovar,<sup>66</sup> del mismo modo que en invierno la subida de las aguas provocaba la entrada a las ciénagas de especies migratorias como el bagre y el bocachico.<sup>67</sup> En este sentido, el instrumento más importante para su subsistencia era la canoa, no solo por ser su principal medio de desplazamiento y apoyo al cultivo en los playones,<sup>68</sup> sino por su uso activo en la pesca, donde “parecía que el agua guardara el rastro dejado por los peces, que perseguían en sus ligeras embarcaciones y que flechaban en su caprichoso nado”.<sup>69</sup>

Por otro lado, en el comercio fluvial la canoa también ocupó un papel fundamental como recoge el propio Jiménez de Quesada, quien afirmó que, “si la de grano subía por el dicho río, esta otra abaxava”, refiriéndose a la sal que de río arriba bajaba en grandes panes para su trocado, siendo uno de los principales acicates de la diezmada expedición, al creer que “donde aquella sal se hazia avia grandes riquezas y era gran tierra, la qual era de un poderosísimo señor”.<sup>70</sup> También Juan de Castellanos asegura que “los indios por agua se mandaban en todos sus contactos y haciendas”,<sup>71</sup> del mismo modo que en la crónica de Pedro Simón también confirma que “todos los indios de aquellas riberas del Río Grande se sirviesen con canoas”,<sup>72</sup> lo que de nuevo sitúa a la canoa como el patrimonio material más importante para los grupos indígenas magdalenenses, pues esta era su principal instrumento de pesca, movilidad y comercio.

<sup>64</sup> Guerrero Ayuso, Víctor M., *Prehistoria de la navegación*, (Oxford: BAR International Series, 2009), p. 3.

<sup>65</sup> Rey Sinning, Edgar, *Poblamiento y resistencia: Los Chimila frente al proceso de ocupación de su territorio siglo XVIII*, Santa Marta: Conexión Cultural, 2012, p. 68.

<sup>66</sup> Patiño, Víctor Manuel, *Historia de la cultura material en la América equinoccial*, (Bogotá: Ministerio de Cultura, 2012), Tomo I, p. 169.

<sup>67</sup> Aguilera-Díaz, María Modesta, “La Mojana: riqueza natural y potencial económico”, *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana*, 2004, 48, p. 38.

<sup>68</sup> Rodríguez Cuenca, José Vicente y Rodríguez Ramírez, Camilo, “Bioantropología de los restos óseos provenientes de un sitio tardío en el bajo Río Magdalena (El Salado, Salamina, Magdalena)”, *Maguaré*, 2002, 15-16, p. 192.

<sup>69</sup> Rey Sinning, *op. cit.*, p. 68.

<sup>70</sup> Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 2r.

<sup>71</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 439.

<sup>72</sup> Simón, *op. cit.*, p. 75.

Una vez conocido el papel de la canoa como la herramienta principal y único vehículo para desplazarse por un río tan bravo y caudaloso como el Magdalena, es preciso profundizar en sus características y prestaciones náuticas. Más allá del debate sobre el origen amazónico de los grupos *karib* y la posibilidad de que la náutica fuera importada al *Caripuña* (bajo magdalena en lengua karib),<sup>73</sup> resulta claro que el desarrollo vital de muchas generaciones “a orillas del río y ciénagas hizo y hace en los hombres desarrollar habilidades, como la fabricación de barcas, como es el caso de las canoas”.<sup>74</sup>

No es abundante la información respecto a las dimensiones y las capacidades de estas canoas salvo la derivada de las crónicas, por lo que se trata de una labor compleja, ya que los márgenes en los que se concibe y desarrolla una embarcación están marcados por múltiples factores como plantea Jonathan Adams: tecnología, ideología, materia prima, propósito, tradición, economía y entorno.<sup>75</sup> En este sentido, las observaciones en el Magdalena no son especialmente precisas, pero algunos casos hablan de una capacidad unifamiliar como el recogido por Castellanos en un momento de contacto y huida en que cargan “todos sus haberes con prendas de hijuelos y mujeres”,<sup>76</sup> o la referencia de Pedro de Aguado respecto a cómo San Martín toma 25 hombres en seis canoas para reconocer a vanguardia,<sup>77</sup> lo que nos hablaría de unas cuatro personas por canoa, promedio ratificado por Pedro Simón.<sup>78</sup> Por otro lado, sabemos de la gran capacidad que pueden llegar a tener algunas canoas americanas, capaces de transportar hasta “cuarenta y cincuenta hombres, y tan anchas que podría estar de través una pipa holgadamente entre los indios flecheros”.<sup>79</sup> En cualquier caso, la capacidad de carga podía verse condicionada también por la manga, como en casos de las canoas de Papúa con capacidad para más de veinte personas.<sup>80</sup>

<sup>73</sup> Reichel-Dolmatoff, Gerardo, “Etnografía chimila”, *Thesaurus: boletín del Instituto Caro y Cuervo*, 1947, p. 140.

<sup>74</sup> Rey Sinning, *op. cit.*, p. 68.

<sup>75</sup> Adams, Jonathan, “Ships and boats as archaeological source material”, *World Archaeology* 32.3, 2001, p. 301.

<sup>76</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 407, cuya comparación serían las canoas yámana con una eslora de unos 5 metros de media. Orquera y Piana, *op. cit.*, pp. 238-239.

<sup>77</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 97.

<sup>78</sup> Simón, *op. cit.*, p. 83.

<sup>79</sup> Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1851), 26, XVIII-XXXI, p. 171. Véase también Vargas Manchuca, Bernardo de, *Milicia y descripción de las Indias* (Madrid: Casa de Pedro Madrigal, 1599), libro 3, fol. 68v.

<sup>80</sup> Cheneviere, 1995, cit. por Guerrero Ayuso, *op. cit.*, p. 103.



La escasa investigación de las últimas décadas en lo que se refiere a las embarcaciones indígenas del Magdalena no contribuye con una definición precisa, salvo afirmaciones de algunos autores sobre la posibilidad de que estas alcanzaran nueve o diez metros de eslora.<sup>81</sup> Esto nos podría indicar una destreza notable en lo que a construcción naval se refiere por tratarse de medidas muy elevadas si las comparamos con las de los indígenas brasileños Kamaiurá o las monóxilas alacalufe de Tierra de Fuego que, generalmente, no superaban los 5 metros.<sup>82</sup>

Se carece además de información respecto a distintas tipologías potencialmente empleadas; por ejemplo, lances comunes en el Magdalena como la caza del manatí son objeto de especialización náutica en el Orinoco.<sup>83</sup> Sin embargo, las prestaciones exigidas a una embarcación en un lance cinegético con un animal de gran tamaño pueden también coincidir con las de embarcaciones cotidianas, como el caso yámana y la caza de mamíferos marinos en las gélidas aguas fueguinas.<sup>84</sup>

En el Magdalena estamos ante canoas o embarcaciones monóxilas, es decir, elaboradas a partir de un tronco de árbol que era sistemáticamente ahuecado. Ese tipo de embarcación supone un salto tecnológico que supera a las balsas de cañas o flotadores de piel, proporcionando mayor estabilidad y capacidad de carga, lo que la convierte en uno de los tipos más empleados por el hombre a lo largo de la historia y en distintas partes del mundo.<sup>85</sup> Su construcción se realiza por medio del fuego y el empleo de herramientas óseas y/o líticas como indica Juan de Castellanos, quien tras confirmar que carecen de herramientas metálicas y para labradlas es “flemático sosiego con hachuelas de piedra y

---

<sup>81</sup> Chaves Mendoza, Álvaro, “Panorama prehistórico de la costa caribe colombiana”, *Universitas Humanística*, 1979, 10.10, p. 32; Rey Sinning, *op. cit.*, p. 68; Noguera Mendoza, Aníbal, *Crónica Grande del Río de la Magdalena*, Bogotá: Sol y luna, 1980, p. 13.

<sup>82</sup> Guerrero Ayuso, *op. cit.*, p. 117; Cooper, E., *Analytical and critical bibliography of the tribes of Tierra del fuego and adjacent territory*, (Washington DC: US Printing Office, 1917), Vol. 63, p. 200.

<sup>83</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 419 y Aguado, *op. cit.*, p. 437. Gilij, Filippo Salvatore, *Ensayo de historia americana o sea Historia Natural, Civil y Sacra de los reinos, y de las provincias de Tierra firme* (Bogotá: Editorial Sucre, 1955), pp. 78, 81 y 97, en Patiño, *op. cit.*, p. 144.

<sup>84</sup> Gusinde, *op. cit.*, p. 498.

<sup>85</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 407. Fernández de Oviedo, *op. cit.*, p. 171. El empleo de balsas está muy extendido desde Ecuador (véase Fletcher, 1949, pp. 47-54) hasta los changos de piel empleados en Bolivia y Chile estudiados por Cosmelli y Castro Rojas, 2017, pp. 127-142. Más próximos al contexto analizado tendríamos la balsa-ritual muisca, Guerrero Ayuso, *op. cit.*, pp. 41 y 65.

con fuego”.<sup>86</sup> En lo que se refiere a la incorporación de herramientas metálicas, en casos similares se registra un lógico incremento de la eficiencia, como también documenta Castellanos en torno a Maracaibo.<sup>87</sup>

La construcción de una embarcación conceptualmente simple se caracteriza, sin embargo, por una cadena operativa compleja, pues se trata de un trabajo que necesariamente requiere cooperación comunitaria tanto en la obtención de la materia prima como en la construcción y botadura de la canoa. En primer lugar, se necesita seleccionar y talar troncos de grandes dimensiones con herramientas líticas, ayudados en ocasiones por fuego en la base del tronco. En lo que se refiere al vaciado del tronco, se combina la quema de capas sucesivas que son retiradas con la azuela, tratándose de un proceso lento y exigente hasta la incorporación de herramientas metálicas.<sup>88</sup>

En relación con la morfología, las canoas cuentan con bordas bajas a estribor y a babor –“la mayor tiene de bordos sobre el agua tres cuartas ó una vara, ó menos cuando va cargada”–, lo que en cierta forma también deja a sus tripulantes en notable vulnerabilidad ante ataques tanto de caimanes como de la artillería castellana.<sup>89</sup> Juan de Castellanos recoge un episodio con un caimán que “arremetió con la canoa, y con aquellos espantables dientes [...] cuanto mordió la bestia fiera, otro tanto saco de la madera”.<sup>90</sup> Además, era lógica la fragilidad de estas ante la artillería castellana con que se armaban los bergantines, pues “como aquel género de navios que los indios usan, que es lo que yo aquí llamo canoas sea tan bajo y terrero y de tan poca defensa ni ofensa, eran desbaratadas y aun echadas á hondo con algunas pelotas de los versos”.<sup>91</sup>

En lo que se refiere a la materia prima, algunos autores plantean el uso de distintas especies madereras para la construcción de las canoas del Magdalena, mientras que recientes trabajos como los de Ardila Luna apuntan directamente al caracolí, un árbol

---

<sup>86</sup> Castellanos, *Elegías de varones ilustres de Indias*, p. 182. Fernández de Oviedo afirma que los caribes la llaman “piragua”, 1851, p. 171.

<sup>87</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 182; Guerrero Ayuso, *op. cit.*, p. 73.

<sup>88</sup> Guerrero Ayuso, *op. cit.*, pp. 71-72; Patiño, Víctor Manuel, *La Tierra en la América equinoccial* (Bogotá: Presidencia de la República, 1997), p. 87.

<sup>89</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 83 y Simón, *op. cit.*, p. 66.

<sup>90</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 409.

<sup>91</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 83.

americano de la familia de las *Anacardiaceae* y propio de la zona intertropical.<sup>92</sup> Juan de Castellanos habla de ceiba verde para las monóxilas próximas a Maracaibo, especie también presente en el río Magdalena, mencionada por cronistas como fray Pedro Simón al hablar de las que arrastra el río en su crecida –ceibas y cedros– y el propio Castellanos al relatar cuando la expedición había de construir puentes provisionales para cruzar afluentes. Es decir, se trata de un tipo de madera empleada para la construcción de canoas en regiones próximas y localizada también en las riberas del Magdalena, lo que indica la viabilidad de su empleo.<sup>93</sup>

Si nos referimos al sistema de propulsión, la canoa se caracteriza por desplazarse a partir de la fuerza motriz aplicada por los remeros o bogas, cuyo número variaba notablemente en función de las dimensiones de esta y su cometido. De hecho, siendo el sistema el característico de las galeras, lleva a los primeros observadores a referirse en algunos casos a las canoas como galeras, especialmente cuando se trata de un contexto de «guerra naval» sobre el río enfrentándose a un gran número de ellas.<sup>94</sup> Por otro lado, el empleo de algún tipo de velamen no se descarta, especialmente a partir del contacto, como describe Castellanos refiriéndose a “piraguas bien aderezadas de velas y de manos”; que coincidiría con la afirmación del cronista Fernández de Oviedo: “navegan con velas de algodón y al remo”.<sup>95</sup>

En lo relativo a su maniobrabilidad, las aproximaciones de una embarcación a tierra exigen una gran resistencia y suponen uno de los momentos más delicados de la navegación. Sin embargo, una canoa monóxila permite aproximaciones a la ribera con gran eficiencia, rapidez y seguridad, como recogen algunos cronistas.<sup>96</sup> Esto viene posibilitado por su fondo plano, al carecer de quilla como las embarcaciones europeas, lo que les permitía una versatilidad mayor en fondos bajos, no despejados y cenagosos como los habituales en este contexto.

---

<sup>92</sup> Aguilera-Díaz, *op. cit.*, p. 42; Ardila Luna, Diana Carolina y Martínez Polanco, María Fernanda, “Las pesquerías coloniales en honda”, *Maguaré*, 2005, 19, p. 190.

<sup>93</sup> Simón, *op. cit.*, pp. 62 y 79; Antonio Julián habla de *cedro* en *La perla de América: Provincia de Santa Marta* (Madrid: Antonio de Sancha, 1787), p. 239. Además, Juan de Castellanos dice que “así cortaron una ceiba blanda con otras diferencias de maderas que tocaban entrambas las riberas”, Castellanos, *op. cit.*, p. 441.

<sup>94</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 453.

<sup>95</sup> Fernández de Oviedo, *op. cit.*, p. 171.

<sup>96</sup> Simón, *op. cit.*, p. 84 y Castellanos, *op. cit.*, p. 446.

Esta ventaja de la embarcación monóxila permitía que dejaran las canoas en tierra y a pie de las palmas, siendo una escena común en las riberas,<sup>97</sup> pero, además, se disponían puertos. Los relatos de los cronistas recogen cómo en el río “no faltó población ni faltó puerto”.<sup>98</sup> Fue habitual también en el periodo hispánico la existencia de puertos de canoas asentados sobre playones, en algunos casos conformando puntos de comercio e intercambio de productos lejanos como el puerto de Tora, de origen prehispánico, o el puerto de canoas de Guataquisito controlado por los panches en la margen izquierda del río Magdalena.<sup>99</sup> Esta cualidad comercial de determinados emplazamientos confirma el dinamismo del curso fluvial como vía de comercio y comunicación interétnica.<sup>100</sup>

### Los conquistadores y la canoa del Magdalena

La canoa indígena estaba dotada de las prestaciones necesarias para un contexto fluvial y cenagoso como el del Magdalena, por lo que allá donde los bergantines de mayor calado veían limitada su maniobrabilidad, era común que los expedicionarios europeos las empleasen como medio versátil para proseguir su marcha. En este sentido, se trata de un aspecto coincidente en la exploración fluvial de otros ríos americanos, pues encontramos casos comparables en la expedición de Francisco de Orellana en el Amazonas,<sup>101</sup> o Miguel Cabello Balboa en el Perú,<sup>102</sup> además de ejemplos más próximos como el de los fugados por el atentado contra Rodrigo de Bastidas, quienes las emplearon en Riohacha,<sup>103</sup> e incluso en la expedición opuesta a Quesada desde el nacimiento del río Magdalena encabezada por Sebastián de Belalcázar, quien atraviesa el “río Magdalena en unas canoas”.<sup>104</sup>

En este sentido, en el curso bajo son numerosas las ocasiones en que la expedición castellana optó por el empleo de canoas, pues su versatilidad permitía superar los obstáculos que limitaban a los bergantines o al ejército pedestre. El fondo plano de la canoa

<sup>97</sup> Rodríguez Cuenca y Rodríguez Ramírez, *op. cit.*, p. 192.

<sup>98</sup> Castellanos, *op. cit.*, pp. 407 y 417.

<sup>99</sup> Uribe, Carlos Castaño, “Configuración cultural de los Karib en Colombia: algunos comentarios e hipótesis”, *Revista española de antropología americana*, 1984, 14, p. 112; Noguera Mendoza, *op. cit.*, p. 14.

<sup>100</sup> Simón, *op. cit.*, pp. 90-91.

<sup>101</sup> Carvajal, Gaspar de, *Relación del nuevo descubrimiento del famoso Rio Grande que descubrió por muy gran ventura el capitán Francisco de Orellana* (Madrid: Consejo de la Hispanidad, 1944), fols. 6 y 12v.

<sup>102</sup> Bouchard, Jean François, et al, “Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial: evidencias e hipótesis”, *Revista española de antropología americana*, 1987, 17, p. 51.

<sup>103</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 25.

<sup>104</sup> Avellaneda, *op. cit.*, p. 10.

permite su movilidad en aguas muy poco profundas al mismo tiempo que su morfología favorece la hidrodinámica, enfrentar fuertes corrientes y transitar por espacios angostos. En definitiva, las prestaciones que las canoas indígenas ofrecieron a los conquistadores en este exigente contexto superaban con creces a las naves propias.

En lo que se refiere a la movilidad, ya la expedición frustrada para remontar el Magdalena en tiempos del gobernador García de Lerma mostró la necesidad de usar embarcaciones indígenas cuando, ante la ausencia o incapacidad de los bergantines, buscaron “por los pueblos comarcanos canoas en qué pasar”.<sup>105</sup> Sin embargo, se trató de una primera experiencia difícil, pues el gobierno de embarcaciones monóxilas en un río de tan fuerte corriente exigía de una destreza particular de la que los castellanos carecían. En esa misma expedición se recoge que el capitán San Martín y sus hombres tuvieron que “atravesar los lagos que por delante tenía, y así con algunas canoas que allí hubo pasó con su gente”,<sup>106</sup> donde encontraron notoria resistencia indígena.

Cumpliendo esta misma función de movilidad práctica, Jiménez de Quesada, apremiado por el hambre y la enfermedad que amenazaba al contingente castellano durante la fase previa al encuentro con los bergantines, optó por cruzar el río Cesar en pequeñas canoas. Asimismo, estas no solo suponían una buena alternativa a las embarcaciones castellanas, sino incluso a los caballos o la propia marcha a pie.<sup>107</sup>

Del mismo modo que lo pretendido para las naves castellanas con escaso éxito, las canoas sí cumplen una eficiente función de reconocimiento de aguas río arriba o a través de afluentes, ciénagas y terrenos inundados. Esto se ve reflejado en la orden dada por Quesada al capitán San Martín ante la incapacidad de los bergantines para seguir remontado el río y reconocerlo a vanguardia, pues “del río son ya grandes las corrientes para los bergantines que llevábamos”.<sup>108</sup> Esta labor de reconocimiento también se documenta en tiempos de García de Lerma, encomendada incluso a “indios de paz” que ejercían como rastreadores o medios de comunicación rápida en el río.<sup>109</sup>

---

<sup>105</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 51.

<sup>106</sup> *Ibidem*, p. 52.

<sup>107</sup> *Ibidem*, pp. 107-108 y 87.

<sup>108</sup> Palabras del capitán San Martín según Castellanos, *op. cit.*, p. 444; Jiménez de Quesada, *op. cit.*, fol. 1v; Aguado, *op. cit.*, pp. 96-97.

<sup>109</sup> Castellanos, *op. cit.*, p. 413.

En tercer lugar, con las canoas también podían ejercer un apoyo móvil al ejército pedestre, aunque en este caso las prestaciones que las embarcaciones indígenas ofrecían, en lo referido a capacidad de carga, era muy reducida si la comparamos con los bergantines. Sin embargo, una vez que estos son incapaces de continuar, las canoas pueden suponer una buena solución coyuntural. Quesada lo procuró al conocer los resultados del reconocimiento de San Martín; es decir, se experimentó también el progresar simultáneo tierra-agua con las canoas indígenas ante la imposibilidad de avance de los bergantines, suprimiendo las funciones de aprovisionamiento y transporte de heridos, pero reforzando tanto su labor de reconocimiento a vanguardia como el apoyo a la movilidad y el combate.<sup>110</sup>

En definitiva, en un entorno tan específico como el Magdalena y sus riberas, las canoas indígenas ofrecían una versatilidad funcional mayor que las naves castellanas en aquellos momentos en que las condiciones del terreno se tornaban complicadas para cualquier calado. Las embarcaciones indígenas, a pesar de su apariencia primigenia, constituían una obra del ingenio humano perfectamente adaptada al entorno y sus exigencias, lo que obligó, además, a un proceso fugaz de aprendizaje en unos hombres cuya experiencia en contextos fluviales de condiciones semejante era reducida o nula.

### **Consideraciones finales**

A lo largo de la investigación se ha podido extraer de las fuentes buena cantidad de datos relacionados con las embarcaciones castellanas, cuya organización y estudio ha permitido elaborar un modelo de análisis náutico sobre los bergantines que cubrieron el remontaje del río Magdalena. Este se compone por una primera fase que se centra en conocer la diversidad tipológica presente, seguido de una segunda en la que definir con detalle su multiplicidad funcional; lo que da lugar a un modelo de plausible aplicación en otro tipo de contextos semejantes, teniendo en cuenta que los grandes ríos americanos, en todas las latitudes, fueron escenario de las expediciones castellanas al interior continental durante la primera mitad del siglo XVI. Asimismo, a pesar de la parcialidad de la información primaria, ha sido posible replicar el análisis náutico en el ámbito indígena,

---

<sup>110</sup> Aguado, *op. cit.*, p. 98.

siendo la canoa su principal patrimonio funcional y de uso cotidiano en la relación con el río desde siglos previos al contacto.

En este sentido, hemos podido aproximarnos al modo en que los expedicionarios castellanos tomaron, adaptaron y emplearon la canoa como solución versátil ante las enormes exigencias de un río tan caudaloso, cambiante y complejo como el Grande de la Magdalena, aplicando el modelo de análisis funcional empleado en las naves castellanas, pero desvelando cómo solventaban las carencias de estas. Esta capacidad de adaptación náutica se percibe también en los casos documentados en otros ríos americanos durante el periodo de conquista, siendo por vez primera analizado con profundidad y en el contexto fluvial colombiano donde, tras el establecimiento de la administración hispánica, el río se convirtió en la arteria fundamental para el desarrollo del Nuevo Reino de Granada.

En definitiva, la presente investigación revela cómo los ríos constituyeron escenarios de enorme exigencia náutica obligando a análisis tipológicos profundos, tanto sobre las embarcaciones indígenas que demostraban una adaptación plena al medio, como en lo relativo al ámbito castellano y la necesidad de abordar las embarcaciones de menor porte, pero mayor versatilidad, que pudieron ser la clave en la eficiente penetración continental en América.