

Astilleros y canoas en la Ciénaga Grande: etnografía náutica sobre la cultura anfibia del Morro/Nueva Venecia (Colombia)

Daniel M. Nieva Sanz 

Universidad de Cádiz (UCA), Grupo de Investigación Intrahistoria, Oralidad y Cultura en América Latina y Andalucía HUMANIDADES-313, Cádiz, España
daniel.nievasanz@gmail.com

Resumen: Abrazado por las extensas aguas cenagosas en el norte de la actual Colombia, se ubica el poblado palafítico del Morro o Nueva Venecia, hábitat de una comunidad de pescadores y canoeros aún portadores de un extraordinario saber material e inmaterial de tradición indígena. La presente investigación con perspectiva náutica se centra en la localización y registro de las últimas canoas monóxilas, en uso o abandono, y la labor artesanal de los carpinteros que sobreviven en un periodo de avanzada transición hacia la fibra de vidrio. Asimismo, se evalúa tanto la funcionalidad material como el valor simbólico de la canoa en el seno de una comunidad cuasi aislada y castigada ocasionalmente por la violencia y la precariedad. Para ello, se desarrolla una metodología marcada por la transdisciplinariedad que combina etnografía, etnohistoria y arqueología náutica, a fin de evaluar la continuidad de la navegación tradicional en la región. El hallazgo y registro de las últimas canoas monóxilas en contexto y la memoria de su construcción y remiendo constituyen resultados de gran relevancia para el estudio de la navegación de tradición indígena en la cuenca del Magdalena y las ciénagas adyacentes.

Palabras clave: Colombia; canoas; cultura tradicional; construcción naval; etnografía.

Shipyards and canoes in the Ciénaga Grande: an ethnographic study on the amphibian culture of El Morro/Nueva Venecia (Colombia)

Abstract: Embraced by the extensive muddy waters in the north of Colombia, is the stilt village El Morro or Nueva Venecia, habitat of a community of fishermen and canoeists still bearers of extraordinary material and immaterial knowledge of indigenous tradition. This research with a nautical perspective focuses

Cuadernos de Antropología

Julio-Diciembre 2023, 33(2)

DOI: <https://doi.org/10.15517/cat.v33i2.54165>

Recibido: 16-02-2023 / Aceptado: 31-05-2023

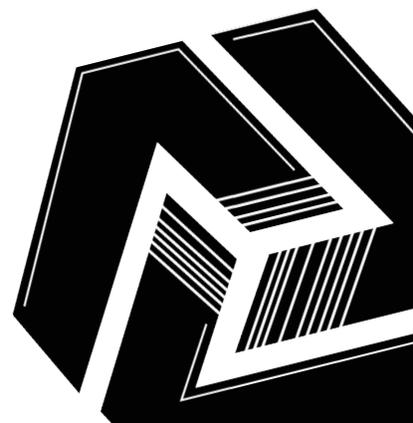
Revista del Laboratorio de Etnología María Eugenia Bozzoli Vargas

Centro de Investigaciones Antropológicas (CIAN), Universidad de Costa Rica (UCR)

ISSN 2215-356X



Cuadernos de Antropología está bajo una licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0



on the location and registration of the last monoxyll canoes, in use or abandoned, as well as the craftsmanship of carpenters who survive in a period of advanced transition towards fiberglass. Likewise, both the material functionality and the symbolic value of the canoe are evaluated within a quasi-isolated community occasionally punished by violence and precariousness. For this, a methodology marked by transdisciplinarity that combines ethnography, ethnohistory and nautical archeology is developed, in order to evaluate the continuity of traditional navigation in the region. The finding and recording of the last monoxylla canoes in context and the memory of their construction and mending, constitute results of great relevance for the study of navigation of indigenous tradition in the Magdalena basin and adjacent swamps.

Keywords: Colombia; canoes; traditional cultures; shipbuilding; ethnography.

Introducción

El poblamiento palafítico del Morro o Nueva Venecia (Figura 1) se ubica en las aguas del complejo lagunar Ciénaga Grande de Santa Marta (CGSM) -configuración compuesta por la ciénaga grande y las ciénagas y caños de Isla de Salamanca y Pajarales-, todo ello en el noroccidente del departamento del Magdalena en la actual Colombia (Figura 2). La Ciénaga Grande de Santa Marta fue una bahía que quedó aislada del mar Caribe hace aproximadamente 2000 años (Garay Tinoco et al., 2004, p. 34). Desde el punto de vista medioambiental, este complejo hídrico goza de una rica biodiversidad y permite soportar los efectos de las crecidas y arrastre de los ríos y, al mismo tiempo, ha posibilitado una intensa e histórica actividad pesquera para las poblaciones humanas asentadas en sus aguas y márgenes (Aguilera-Díaz, 2011).

Con respecto a su primer poblamiento en el territorio de la Ciénaga Grande, los registros más antiguos en la isla de Salamanca se remontan al 362 d.C. en el sitio de Los Jagüeyes, investigado por Carlos Angulo Valdés (1978), seguido por una presencia importante en crónicas como las de Juan de Castellanos (2007) y Fray Pedro de Aguado (1906 [s. XVI]), así como una navegación reglada por la administración hispánica desde las primeras décadas de presencia castellana (Quirós, 1600). No obstante, si nos centramos en los registros en el área próxima a la ciénaga del pajaral, contexto geográfico de los actuales palafitos del Morro y Buenavista, es el yacimiento Cecilio el más antiguo al situarse a inicios del siglo XII d.C. (Angulo, 1978). En términos históricos, las actuales poblaciones palafíticas tienen un origen más tardío según Angulo, siendo el Morro el poblamiento palafítico más antiguo fundado hacia 1847 como consecuencia de un traslado de pescadores de Trojas de Gálvez, también palafítico, cerca de Sitio Nuevo a orillas del río Magdalena (1978). No obstante, la ciénaga de Santa Marta se asocia desde la segunda mitad del siglo XVI al río Magdalena como parte del itinerario de boga (Çapata, 1611) por lo que, pese a este vacío ocupacional aparente hasta el siglo XIX, es preciso resaltar el uso histórico de grandes masas de aguas continentales como hábitat y medida de protección, descrita ya por Covarrubias en el caso mesoamericano sobre la canoa que “en algunas partes viven en ellas dentro de las lagunas, por asegurarse de enemigos y de fieras de la tierra” (Covarrubias, 1611, f. 188v.), o el conocido poblamiento lacustre sobre islas de totora en el lago Titicaca (Guerrero, 2009).



Figura 1: Vista aérea del pueblo palafítico El Morro o Nueva Venecia. Fotografía realizada con dron (DJI Mini 3 pro) por Ignacio Galán en diciembre de 2022.

De este modo, es preciso señalar que este tipo de poblamiento implicó e implica una relación constante con el agua mediante el uso del artificio náutico: la canoa. En lo relativo a la canoa monóxila, constituye el testimonio material de la concepción y construcción de canoas en época prehispánica y de contacto/pericontacto, así como el ejemplo funcional de cómo una embarcación es mejor o peor que otra en función de su adaptación al medio en el que se desempeña y su respuesta a las exigencias para las que fue concebida, y no por razones de complejidad, cronología o estética. Así lo destacaron los primeros cronistas al entender la extraordinaria importancia de la canoa en todas las facetas de su cotidianidad (Aguado, (1906 [s. XVI])); incluso, los propios conquistadores al incorporar las canoas indígenas a su avance en ciénagas y ríos (Nieva, 2022). Es decir, tanto sus referencias históricas como su versatilidad náutica convierten a la canoa monóxila, su funcionalidad, su proceso de construcción y su propio remplazo en el principal objeto de estudio.

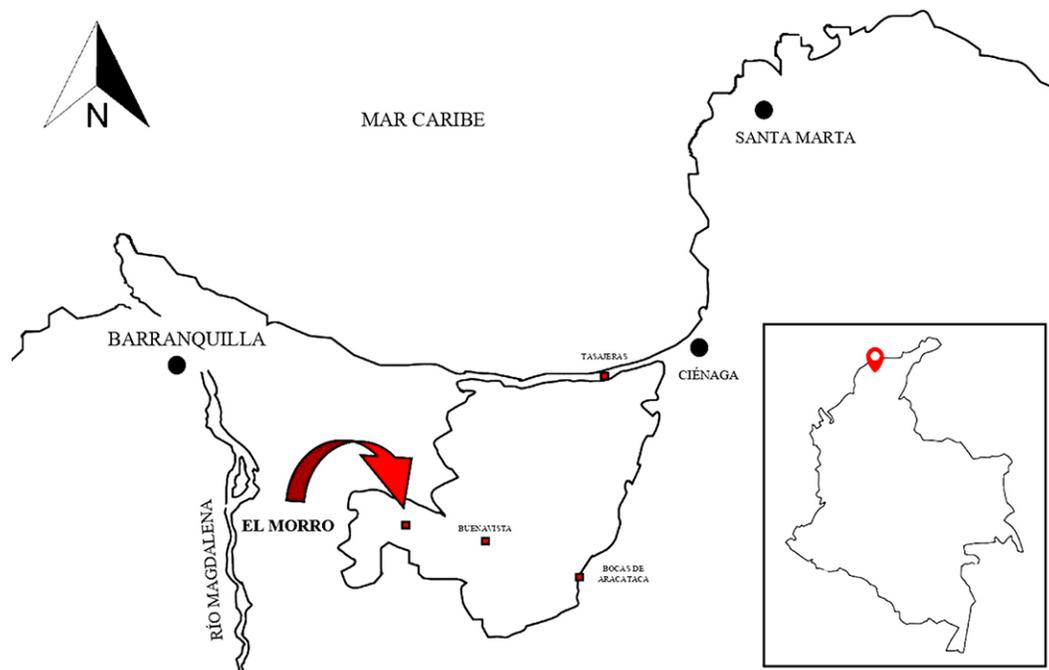


Figura 2: Mapa del Morro y del resto de las poblaciones palafítica y semipalafíticas en la Ciénaga Grande de Santa Marta (Colombia).

No obstante, en la actualidad, resulta realmente compleja la localización y registro de canoas monóxilas, en uso o abandono, pues los distintos factores socioeconómicos derivados de la escasez de materia prima y el control de tala, la incorporación de la fibra de vidrio y el propio desinterés de las nuevas generaciones con respecto a su construcción y/o mantenimiento, han llevado a esta antigua tipología a su cuasi desaparición. En paralelo se desarrollaron tipologías elaboradas a partir de tablas, cuya construcción y uso se ha podido documentar a lo largo de la presente investigación.

Por último, fruto de las preguntas formuladas, surgen objetivos generales y objetivos específicos relacionados con el contexto geográfico y cultural abordado. Por un lado, en un primer grupo de objetivos generales se plantea como prioritario la localización de canoas monóxilas, en uso o en abandono, así como el establecimiento de contactos con carpinteros locales que pudieran dar testimonio de procesos de construcción naval en madera desarrollados en el Morro. Por otro lado, se establece un segundo grupo de objetivos, esta vez específicos, relacionados con la medición y registro de las canoas monóxilas localizadas, así como la documentación mediante entrevista de todo lo relacionado con el oficio de carpintero de naval en el Ciénaga Grande, detallando su panoplia de herramientas y el actual proceso de construcción de canoas en madera (en este caso de tablas), desde su concepción hasta su botadura.

Metodología

Si bien la metodología desarrollada en campo se articula como etnografía con perspectiva náutica, es imprescindible mencionar la previa labor etnohistórica (Jiménez, 1972), derivada del equilibrio entre trabajo de campo y trabajo de archivo planteada por Tristan Platt (2015) y aplicada en la investigación mayor de la que el presente trabajo emana. Este trabajo documental previo ha permitido mayor precisión en la etnografía desarrollada, una etnografía náutica referida al estudio de grupos humanos en un espacio y un tiempo compartido (Aguirre Baztán, 1995), cuya relación entre sí se haya en una cotidianeidad marcada en este caso por un medio acuático ubicuo. Es decir, se trata de una investigación centrada en las canoas como pieza clave en una comunidad situacional que comparte condiciones contextuales (Martínez, 2011), adaptada a un contexto acuoso en el que el artilugio náutico adquiere un alto valor material y simbólico.

Este condicionamiento del medio a los grupos humanos que lo habitaron, y habitan, propicia una suerte de convergencia cultural definida desde el siglo pasado por Edgar Rey Sinning como cultura anfibia (1995). Lo cierto es que, ante un medio natural tan incisivo como este, se torna imprescindible un trabajo de campo que permita experimentar las exigencias de las cenagosas aguas del norte colombiano y el río Magdalena, lo que motivó la expedición en la que se desarrolla el presente estudio de campo. Para ello, hubo una primera fase en la que se fijan necesidades logísticas, lugar, tiempo y objetivos, además de abordar toda la información científica tanto del espacio y de la gente, como del proceso artesanal a observar: la construcción de canoas. Es decir, en lo relativo a la carpintería de ribera, aunque desarrollada en contextos distintos, ha sido necesaria la revisión de referentes sobre carpintería de rivera española como Pujol y Moreno (2014) y Silva (2019), así como trabajos sobre arqueología, etnografía y etnohistoria con perspectiva náutica como Trejo (2022), Favila (2014; citado por Biar y Favila, 2016), Lira (2018) y Lins y Rios (2016); además de los clásicos de la observación participante como Bronislaw Malinowski, ([1922], 1973) y Martín Gusinde ([1931-1937], 1986).

En relación con la materialidad del artilugio náutico, fue desarrollada una tercera fase relacionada con la localización y registro de canoas monóxilas (Figura 3). Para ello, fueron necesarios los testimonios e indicaciones recogidas, además del apoyo aéreo por medio de un dron (DJI Mini 3 pro), cuya visión cenital permitía localizar varaderos de canoas y ejemplares de toda condición y porte. Una vez localizadas las canoas sobre las cuales desarrollar el estudio, fue necesaria la medición y registro de cada uno de los dos ejemplares hallados, utilizando instrumentos elementales de medición (cinta métrica y flexómetro), acompañado de un registro fotográfico y un procesado fotogramétrico que permitió un sosegado análisis posterior.

En lo que se refiere a la labor etnográfica, tras una primera toma de contacto en la Ciénaga Grande durante noviembre de 2022, la presente expedición a inicios de diciembre posibilitó el registro de testimonios tanto de habitantes comunes como de carpinteros de canoas: Donald García (pescador y patrón de canoas de transporte), Daniel Cervantes (carpintero de canoas), Jesús Suarez Gutiérrez (vecino del Morro). De este modo, en esta segunda fase, el instrumento etnográfico empleado fue la entrevista personal, con el fin de evitar el encorsetamiento y la ruptura de la cotidianeidad propia del método del formulario escrito (Aguirre



Figura 3: (Arriba) Vista a media altura durante el apoyo a la búsqueda y localización de canoas y astilleros. Fuente: Fotografía parte de la presente investigación, realizada con dron (DJI Mini 3 pro) por Ignacio Galán en diciembre de 2022. (Abajo) Labores de remolcado y extracción de la canoa monóxila (Morro-1) para su medición y registro. Fotografía del autor en el Morro, diciembre de 2022.

Cauhé, 1995). Esta metodología fue aplicada en distintos pasajes de la vida en el Morro, aunque con especial desarrollo y relevancia en el astillero permanente del carpintero de canoas Daniel Cervantes, a fin de registrar la memoria de las “viejas” monóxilas, el proceso de construcción de canoas de doble proa en tablas, su rutina artesanal y su panoplia de herramientas de carpintero.

Tras el rastro de la canoa monóxila

La búsqueda y la localización de las últimas canoas monóxilas han constituido uno de los principales objetivos a lo largo del trabajo de campo en el complejo acuoso de la Ciénaga Grande de Santa Marta. En este sentido, desde la salida en Tasajeras y el paso por Buenavista, se ha podido documentar su memoria en los testimonios de mayor edad, además de escasos ejemplares tanto en uso como en semiabandono en el Morro.

No obstante, llegados a este punto, se revela necesario marcar los límites semánticos del término “canoa” teniendo en cuenta que, si bien se nombra desde los primeros contactos castellanos con indígenas en las Antillas, definidos por Fernández de Oviedo como naves de “una sola pieza” (Fernández de Oviedo, [1535], 1851, p. 170); la primera vez que se regula el término es en 1729 en el tomo II del Diccionario de Autoridades, donde es referida como embarcación “que hacen los Indios” generalmente elaborada “de una pieza”¹. En lo relativo al contexto analizado, algunas de las primeras menciones a “canoas” se remontan al primer tercio del siglo XVI (Lerma, 1530, AGI, Patronato, 197, R.6, f. 32v.), destacando la condición monóxila de estas el propio cronista Juan de Castellanos al definir las como “leños cavados” (2007, p. 268).

Sin embargo, nuestra investigación llega en un momento de cuasi desaparición de la canoa monóxila como consecuencia de múltiples factores de distinta índole. Si aludimos a razones históricas, es preciso mencionar la incorporación del barco de vapor en el río Magdalena tras la concesión al comodoro alemán J. Bernardo Elbers en 1823 (Rojano, 2019), lo que inició una brusca modificación del paisaje riveroño por un exacerbado consumo de madera tan notable que está presente en la literatura popular (García Márquez, 1985), reduciendo el número de ejemplares de proximidad aptos para una construcción monóxila óptima. De igual manera, la sobreexplotación y contaminación galopante ha promovido planes de gestión y conservación que de forma colateral han ido limitando la tala de los árboles, lo que ha obligado a la búsqueda de alternativas accesibles independientemente de la preferencia del carpintero y del pescador².

En tercer lugar, la dificultad del acceso a la materia prima condiciona la estrategia de aprovechamiento (Adams, 2001), pues al acceder a un menor número de árboles, buscan realizar mayor número de canoas con la madera disponible. Es decir, si de un palo “encorazonado” de más de 12 años resultaba otrora una sola canoa monóxila, pueden hacer por encima de 3 canoas de tablas con la misma cantidad de madera (Daniel Cervantes, El Morro, diciembre de 2022). No obstante, en lo relativo a la preferencia funcional, existe una convergencia en todos los testimonios recogidos en la cuenca magdalenense, los pescadores de aguas someras prefieren canoas monóxilas por su versatilidad, resistencia, sigilo y durabilidad frente a canoas de tablas que necesitan ser calafateadas (Nicolas Ortiz, Tasajeras, noviembre de 2022).

Durante la presente investigación, se han localizado, medido y registrado, dos canoas de casco monóxilo con terminaciones agregadas en proa y popa en la ciénaga del Pajalar: Morro-1 y Morro-2 (ver figuras 4 y 5). Se trata de canoas de una sola pieza en cuyos extremos, como consecuencia de los remiendos aplicados

1 Primera acepción de canoa en el Diccionario de Autoridades, 1729, Tomo II. <https://apps2.rae.es/DA.html>

2 Además de los testimonios del Morro, aquellos recogidos en espacios en los que la monóxila ya ha desaparecido de facto, pescadores veteranos como Nicolas Ortiz ratifican la preferencia por esta (Tasajeras, diciembre de 2022).

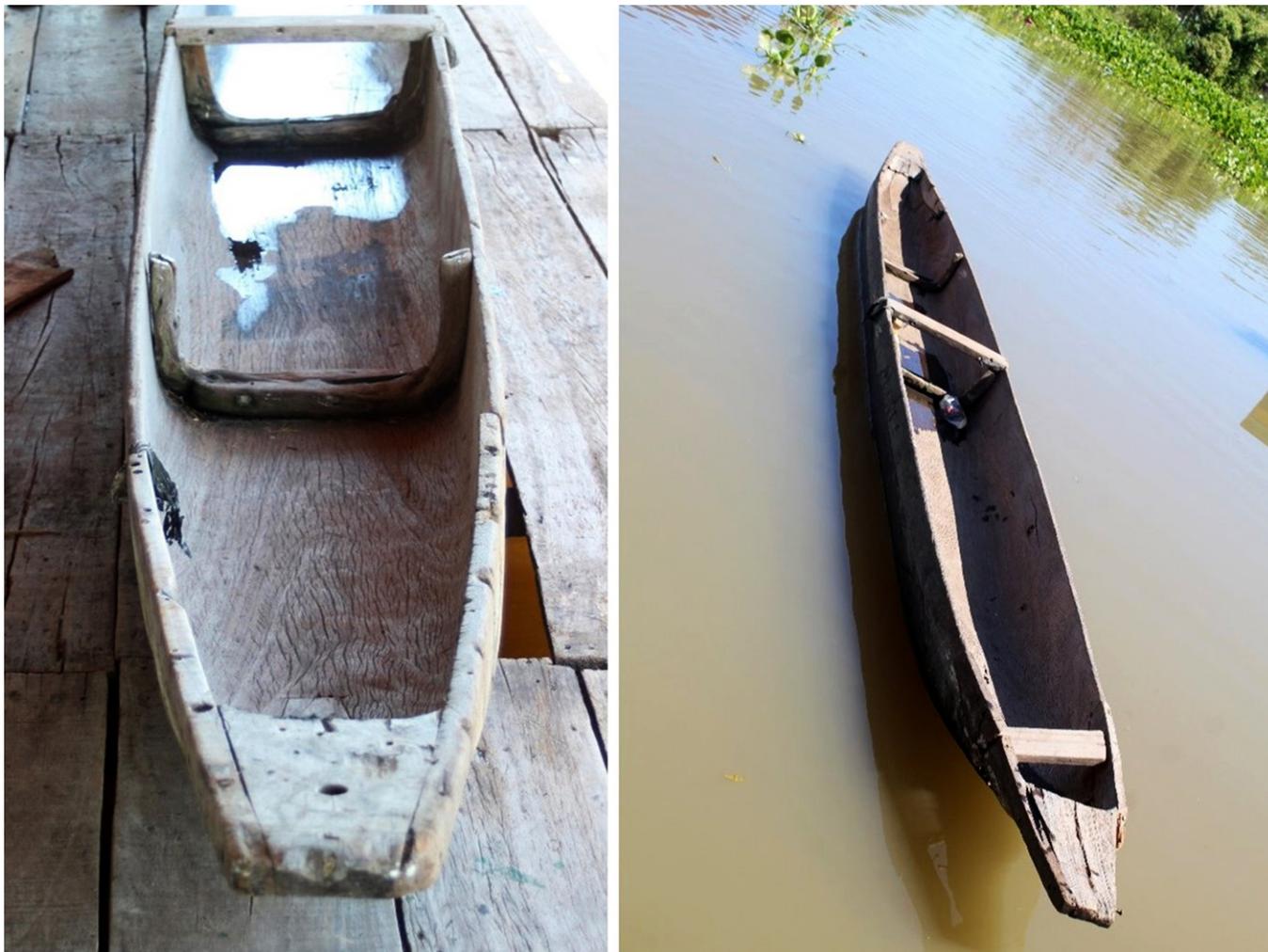


Figura 4: Canoa monóxila (Morro-1) en agua y en dique durante su medición y registro. Fuente: Fotografías de autor.

a posteriori, se agrega una pieza a modo roda compuesta (una pieza llamada cachucha según Daniel Cervantes), abrazada en ocasiones por otras tres pequeñas piezas más de forma longitudinal y dos tablas que terminan el extremo de las bandas.

Por un lado, el ejemplar Morro-1 estaba dotado de un casco monóxilo de 7,70 m de eslora por 0,58 m de manga, dos juegos de cuadernas, y los extremos longitudinales compuestos por un total de seis piezas; una suerte de roda compuesta, cuyas cuatro piezas aportaban verticalidad, mientras eran abrazadas por dos tablas que terminaban la reducción del plan hasta los extremos de popa y proa (ver Figura 4).

Asimismo, se pudo localizar, medir y registrar otra canoa monóxila en uso y de mayor porte (Morro-2), llegando a los 9,87 m de eslora por 0,73 m de manga (ver Figura 5). En este caso, el casco también era monóxilo con la excepción de las terminaciones a proa y a popa donde se inserta una única pieza que hace



Figura 5: Canoa monóxila en uso (Morro-2). Fotografías del autor.

función de roda en ambos extremos, y el uso de cuadernas en el tercio central con función de carlinga. Las canoas monóxilas localizadas y registradas en el Morro suponen la evidencia material de una continuidad conceptual y constructiva, desde las canoas de “un solo palo” descritas por los primeros cronistas en la región (Castellanos, 2007, p. 268); por lo tanto, de tradición prehispánica en lo esencial, aunque con la salvedad de los cambios e influencias derivadas del contacto³. La medición, el registro y el testeo de los ejemplares del Morro han permitido comprender con mayor precisión la eficacia en el movimiento y mayor resistencia estructural de los tipos monóxilos como plantea Moyano (2018), así como la menor flotabilidad y estabilidad transversal si los comparamos con las canoas de tablas, cuya manga aumenta corrigiendo estos inconvenientes, al tiempo que sacrifican otras prestaciones como las destacadas en las monóxilas.

³ Fundamentalmente la introducción de herramientas metálicas que revolucionan un proceso artesanal realizado con herramientas óseas y/o líticas y la ayuda del fuego en época prehispánica.

Materialidad e inmaterialidad de las canoas del Morro

Independientemente de la tipología, el artilugio náutico es imprescindible en la comunidad anfibia del Morro. A través de los testimonios, vemos cómo las embarcaciones están presente en la mayor parte de facetas de su cotidianeidad: “sin canoa no se vive” (Donaldo García, El Morro, diciembre de 2022). Además de la movilidad convencional y la pesca en canoa como principal actividad de subsistencia, en la mayor parte de actividades cotidianas se utiliza algún tipo de embarcación cuya actividad es específica para tal función: venta de víveres, venta de pescado, aprovisionamiento de agua dulce, comitiva de casamiento, servicio funerario, recogida y acumulación de basuras, servicio de ambulancia (en chalupa rápida), transporte escolar o apoyo a la construcción de casas palafíticas. En este punto, es relevante acudir a paralelos históricos como la multifuncionalidad de las canoas en la cultura mexicana del lago Texcoco (Biar y Favila, 2016) o las islas de los Uros en el lago Titicaca (Guerrero, 2009), ambos constituyen dos ejemplos históricos de la virtud de la canoa en hábitat lacustre.

Si bien su funcionalidad y su valor material es claro, no cabe duda de que el valor simbólico ha ido perdiendo peso en la realidad contemporánea de estos pobladores de ciénaga. El modo de análisis de esta carga simbólica descansa sobre 5 puntos fundamentales propuestos por Moyano (2018) y aplicados en contextos históricos americanos en investigaciones recientes sobre Tierra de Fuego (Nieva, 2021). La sociedad actual que se desarrolla en el Morro no es plenamente ajena a las dinámicas sociológicas y socioeconómicas de su contemporaneidad, por lo que, del mismo modo que en otros tantos puntos de la geografía colombiana como Tasajeras, Taganga o El Horno, queda poco rastro del otrora valor simbólico atribuido al artilugio náutico.

Dicho esto, sí podemos detectar cierto peso en algunos de estos aspectos sintomáticos; por un lado, el poder de la canoa como configurador de género y estatus social. Con base en el testimonio de Donaldo García (El Morro, diciembre de 2022), percibimos cómo la posesión de canoa es un elemento de prestigio social que determina el estatus, así como también los roles de género se fijan con respecto a la responsabilidad esta⁴. Si bien es habitual tanto en el Morro como en Buenavista ver a mujeres de todas las edades canaleteando o bogando canoas en el pueblo, los testimonios masculinos nos confirman que nunca son patronas de embarcación, ni salen a navegar o pescar fuera de los límites del pueblo (Donaldo, El Morro, diciembre de 2022). Por otro lado, a mediados del siglo XX era habitual la organización del trabajo pesquero conforme con el denominado “corral”, un grupo de tres o más canoas con boga, piloto y atarrayero cada una, formaban círculos mediante dos designados como punteros a los extremos y un “jefe”, quien daba la orden de lanzar las atarrayas en un lance sincronizado de extraordinaria coordinación (Romero, 1970, p. 159; en Aguilera-Díaz, 2011).

En lo relativo a las costumbres y ritos, la canoa sí se vincula a las principales festividades de carácter acuoso como la Virgen del Carmen, cuya imagen es procesionada en una canoa específica con más manga que las embarcaciones convencionales (Donaldo, El Morro, diciembre de 2022). En este mismo ámbito, sí se percibe una cierta reminiscencia animista en lo que se refiere a evitar la destrucción de la canoa una vez

⁴Se trataría de un rol náutico como el desempeñado por la mujer yámana en Tierra de Fuego (Nieva, 2021).

finalizada su vida útil, otorgando un papel alternativo como banco o macetero, también usual en el litoral caribe colombiano desde la Guajira hasta Taganga (Londoño, 2021), así como en las riberas del río Magdalena, como se ha podido documentar.

En lo que se refiere a la objetivación del paisaje, como construcción sociocultural en términos cognitivos y materiales (Criado, 1999), goza de un peso muy significativo en los poblamientos palafíticos de la ciénaga. En este tipo de contextos, la cuasi omnipresencia del agua evita esa cierta dicotomía simbólica tierra-agua presente en culturas náuticas como los yámana de Tierra de Fuego (Nieva, 2021) o los distintos grupos indígenas de las cuencas del Orinoco y el Magdalena (Bautista, 2013). Si bien en los casos mencionados la canoa adquiere un valor simbólico y funcional extraordinario como vehículo de tránsito entre ambos medios (Westerdahl, 2005), en los pueblos palafíticos sobrepasa ese rol, convirtiéndose en el único espacio seco fuera de las cuatro paredes del hogar; por lo tanto, único medio de relación con el paisaje que les rodea y les define.

En decir, de las cinco facetas del uso de la canoa en relación con su valor simbólico, sí podemos registrar una cierta relevancia en lo que se refiere a la relación de la embarcación con la organización social de la comunidad, su papel en la liturgia festiva de la Virgen del Carmen, la objetivación del paisaje como medio material que permite su articulación y, aunque de forma muy difuminada, también en el rito funerario.

El astillero de canoas en el Morro (Ciénaga Grande, Colombia)

Una vez evaluado el valor funcional y simbólico de la canoa en la comunidad anfibia del Morro, es preciso aproximarnos al carpintero oriundo de esas aguas, que con su labor artesanal mantuvo otrora la movilidad en la comunidad. Sin embargo, actualmente esta función queda reducida a las últimas canoas de maderas que mantienen el pulso a la introducción exponencial y dirigida de la fibra de vidrio⁵.

Fue posible realizar una entrevista al calafate y carpintero de ribera, Daniel Cervantes García, natural del Morro, cuyo astillero está enclavado en la ciénaga del Pajalar, parte del complejo Ciénaga Grande de Santa Marta, dentro del pueblo palafítico del Morro o Nueva Venecia. Si bien en este tipo de hábitat ser pescador es un común denominador entre los varones adultos, la carpintería nos proporciona un ejemplo claro de especialización, pues no ha sido ni es pescador, al dedicarse en exclusiva al trabajo de la madera (Daniel Cervantes, El Morro, diciembre de 2022). En este sentido, fue preciso preguntar sobre la transmisión del arte de carpintería, a lo que Daniel afirmó que, si bien había tenido ayudantes en el pasado, “ya los jóvenes no tienen voluntad y atracción por la construcción en madera” (El Morro, diciembre de 2022).

Preguntado por su panoplia de carpinteros, confirma los nombres de cada herramienta; comprobando con ello que la nomenclatura es compartida con la cultura carpintera hispánica tanto del levante mediterráneo

⁵El testimonio de Donaldo de 35 años no recuerda en su niñez embarcaciones de fibra, mientras que Jesús Gregorio Suarez Gutiérrez de 53 años, y natural del Morro, afirmó que las canoas de fibra de vidrio son parte de una política institucional para el desarrollo que buscó el remplazo de las canoas de madera por canoas fibra de vidrio morfológicamente semejante y mayor vida útil (diciembre de 2022).

como en los astilleros del mar cantábrico (López et al., 2014). A este respecto, se registraron las siguientes herramientas: berbiquí, serrucho, cepillo de carpintero, maceta, formón, azuela gurbia, azuela llana, hacha, sargentas, lija, lima y nivel (ver Figura 6).

Al plantear la construcción de canoas monóxilas, Daniel Cervantes confirmó que se realizaban en la zona hasta hacía unos 15-20 años, debido a que “ya no hay madera enteriza” (Daniel Cervantes, El Morro, diciembre de 2022). Se trata de una horquilla temporal común en la cuenca del Magdalena y litoral caribe colombiano, salvo algunos casos particulares en los que ya no hay evidencia material alguna y la memoria se pierde a la hora de fijar el momento de la desaparición, como sucede en las islas de Providencia y Santa Catalina (Márquez, 2014). Esta cronología relativa se ha corroborado por la presente investigación en Tasajeras y Buenavista, además de pueblos de las riberas fluviales como Tenerife o el Horno; destacando también casos no tan lejanos en la isla de Tierra Bomba, trabajado por Martínez y Puello (2016), o el reciente registro de las últimas monóxilas del litoral caribe entre Taganga y la Guajira acometida por Londoño (2021).

En este sentido, la construcción artesanal en el Morro se ha decantado por la construcción de canoas de tablas que remplazaron paulatinamente a las monóxilas como resultado de los diferentes condicionantes mencionados. Desde el punto de vista arquitectónico, estas embarcaciones derivan del remiendo de monóxilas, al remplazar las zonas de desgaste en el plan y los extremos, dando lugar más tarde a su concepción en tablas como respuesta a la escasez de materia prima, configurando así una tipología propia. Pueden ser canoas de “doble proa” (proa = popa) o con espejo de popa para el motor (proa \neq popa); su casco está elaborado a partir de la unión de tablas a tope, refuerzos con clavazón y su conveniente calafateado. Al mismo tiempo, su composición por piezas permite desarrollar un dibujo longitudinal más ovalado (ver Figura 7), ganando manga en el tercio central, dando además mayor francobordo en las bandas.

Si bien la proporción de eslora y manga señala un antecedente conceptual monóxilo, la composición de la canoa de “doble proa” y en tablas difiere considerablemente de la canoa monóxila; generando cambios significativos en su desempeño y prestaciones. Al estar compuesta por piezas de madera en lugar de un solo tronco, pierde resistencia estructural y eficacia en el movimiento (Moyano, 2018); mientras que al ampliar la manga mejorando la proporción con respecto a la eslora, corrige la inestabilidad transversal de la monóxila, ganando en flotabilidad y estabilidad. En lo relativo a su arquitectura longitudinal, se compone por la tabla central del plan, ambas “rodas” en los extremos, dos tablas de popa a proa que guían la tablazón de las bandas, el resto de las tablas que componen el casco y la regala o regalas. Mientras que, en la arquitectura transversal, destacan las llamadas “curvas” que conforman una suerte de cuadernas imprescindibles para el armado del casco y su refuerzo estructural ante las fuerzas internas o externas, el banco central con función de carlinga o auxiliar a la carlinga sosteniendo el palo y las cachuchas en ambos extremos.

En lo relativo al proceso de construcción de una canoa de tablas, la primera fase o la fase preliminar tiene que ver con la conceptualización y consecución de la materia prima. En lo relativo a lo primero, conceptualmente la canoa de tablas es una tipología común en la región y el principal tipo construido en el astillero analizado, por lo tanto, su elaboración no supone ninguna novedad para el carpintero entrevistado (Daniel Cervantes, El Morro, diciembre de 2022). La madera sí supone un elemento interesante, pues en la zona tan solo se registran los manglares rojos y negros (*Rhizophora mangle* L. y *Avicennia germinans*) de



Figura 6: Panoplia de herramientas del carpintero de canoas Daniel Cervantes. Fuente: Fotografía del autor.

uso limitado a elementos de propulsión, mientras que el resto de las maderas empleadas para tablas y las distintas piezas, generalmente, como la ceiba tolú (*Bombacopsis quinata* Dugand) del curso medio del río; así como el canelon/laurel (*Morella pubescens*) o el caracolí (*Anacardium excelsum*), deben traerlas de Barranquilla y Santa Marta, respectivamente. Asimismo, fruto de la adaptación coyuntural, el señor Cervantes García afirma estar empleando muy recientemente madera de mango (*Mangifera indica*), probando así su comportamiento en el proceso de construcción y en la vida útil de la canoa (El Morro, diciembre de 2022).

Una vez obtenida la madera necesaria, se procede a la construcción de la canoa en al menos 6 pasos constructivos diferenciados. En primer lugar, se sitúan sobre la principal tabla del plan las llamadas curvas que conforman una suerte de cuadernas -construcción a esqueleto previo pese a la ausencia de quilla remplazada por la tabla del plan-, seguido de la tabla larga de cada banda, en segundo lugar. Una vez el plan, las curvas y las tracas longitudinales están situadas y presentadas mediante plantillas/guías de madera (en paralelo al uso de sargentas como fijación temporal), se acomete el tercer paso colocando la pieza que ejerce de “roda” en proa, llamada cachucha. Como cuarto paso, se forra toda la canoa con las tracas a medidas necesarias, se instala la regala y se realiza la terminación del espejo de popa en los casos en los que la canoa se destina a la propulsión con motor; dejando para el siguiente paso la instalación de los bancos, cuya función de “bao” proporciona cierta garantía estructural en lo relativo a la solidez del tercio superior de las bandas.



Figura 7: Izquierda, proceso de construcción de una canoa “doble proa” (proa = popa) en tablas. Derecha, proceso de reparación de canoa por el carpintero Daniel Cervantes. Fotografías del autor.

Por último, antes de botar la canoa a las aguas de la ciénaga, debe acometerse el calafateado con estopa y brea a fin de impermeabilizar las embarcaciones y evitar entradas de agua que pongan en riesgo su integridad. A juzgar por el testimonio recogido en el Morro, se trata de un proceso cuya duración oscila entre los 15 y 20 días, teniendo en cuenta que Daniel Cervantes García carece de ayudantes y/o aprendices. En este caso, dentro de la canoa de tablas hay una gran variabilidad de formas y uniones de tablazón, por lo que nos hemos limitado a la diferenciación básica entre canoas de proa = popa o “doble proa” y canoa proa \neq popa o de espejo de proa para la adaptación del motor.

Conclusiones

A lo largo de la presente investigación, por un lado, se han logrado alcanzar los objetivos marcados, tanto en lo relativo a los testimonios registrados como a la búsqueda, localización y registro de las últimas canoas monóxilas en el Morro. La definición de las canoas monóxilas Morro-1 y Morro-2, junto a la aproximación tipológica a las canoas de tablas construidas en los astilleros de la comunidad, suponen el establecimiento de una panorámica tipológica sobre las canoas de madera aún presentes en la Ciénaga Grande de Santa Marta.

Por otro lado, ha sido posible entrevistar a un carpintero tradicional y documentar in situ un oficio artesanal en franco retroceso, cuyo saber había constituido durante siglos una de las virtudes más relevantes del poblamiento, ya que proveía del principal patrimonio material al habitante del Morro: la canoa. La pérdida del saber y del oficio u oficios tradicionales en torno a la carpintería de canoas, implica la pérdida del conjunto de prácticas culturales relacionadas; así como, también, conlleva la pérdida acelerada del valor simbólico de la canoa en el seno de la comunidad. Ha sido posible verificar cómo el remplazo de la canoa artesanal por tipologías de factura más rápida y de materiales procesados, inclina a la comunidad hacia una práctica utilitarista de un artilugio náutico sin apenas exigencias de mantenimiento y conservación.

Asimismo, la combinación de lo humano y lo material ha permitido el análisis y la descripción del papel funcional y simbólico de la canoa en la cotidianeidad de los habitantes de la ciénaga del Pajalal, corroborando su condición de cultura anfibia al tratarse de una comunidad estrechamente vinculada con un medio acuoso ubicuo. En definitiva, el estudio de la construcción artesanal de canoas en América constituye una herramienta fundamental para la puesta en valor de un patrimonio cultural, material e inmaterial, cuyo futuro incierto aumenta el riesgo de una desaparición silenciosa irreversible.

Agradecimientos

A la Vicerrectoría de investigación de la Universidad Magdalena por el apoyo desde los primeros pasos en la organización de la Expedición Transdisciplinar Magdalena'22; al grupo de investigación HUM 313 y en extensión a la Universidad de Cádiz por posibilitar la estancia de investigación y su apoyo remoto. De igual forma, es preciso agradecer el apoyo al Ministerio de Universidades de España como soporte del proyecto doctoral (FPU20/01462) del que emana toda la investigación desarrollada en torno a la navegación fluvial americana. Agradecer también muy especialmente al equipo transdisciplinar durante la expedición, conformado por Luis Álvarez, Ignacio Galán, Santiago de Narváez y Fabio Bolívar, así como a los contactos e informantes locales ya citados.

Referencias bibliográficas

- Adams, J. (2001). Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology*, 32(3), 292-310.
- Aguado, P. (1906). *Recopilación historial*. (1a edición). Imprenta Nacional. (escrita en el siglo XVI).
- Aguilera-Díaz, M. (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.
- Aguirre Baztán, A. (Ed.). (1995). *Etnografía: metodología cualitativa en la investigación sociocultural*. Editorial Boixareu Universitaria.
- Aguirre Cauché, S. (1995). Entrevistas y cuestionarios. En A. Aguirre (ed.), *Etnografía: metodología cualitativa en la investigación sociocultural* (pp. 171-180). Editorial Boixareu Universitaria.
- Bautista, E. A., (2013). *Cuerpos anfibios, soma y sema del cuerpo prehispánico, la otra medida del cuerpo a través del tiempo y el espacio: análisis bioarqueológico sobre las urnas funerarias en cerámica de los valles alto y medio-bajo del Río Magdalena, Colombia*. UNAL Colombia.
- Biar, A., y Favila, M. (2016). Tradición de navegación indígena en Mesoamérica: los casos lacustres mexicanos y tarascos. En A. Hoces y C. Moral (coords.), *El mar: una forma de vida en América* (pp. 97-124). Historia y Cultura del Mar.
- Çapata, R. (1611). *Diligencias de visita a la Ciénaga Grande de Santa Marta*. AGN, Visitas, 62, 6, D.4, f. 397r.
- Castellanos, J. (2007). *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*. (Tomo I). Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. (escrita en 1589).
- Covarrubias, S. (1611). *Tesoro de la Lengua castellana o española*. Biblioteca Digital Hispánica.
- Criado, F. (1999). *Del terreno al espacio: planteamientos y perspectivas para la arqueología del paisaje*. Grupo de investigaciones en Arqueología del paisaje, Universidad Santiago de Compostela.
- Fernández de Oviedo, G. (1851). *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Real Academia de la Historia. (Original publicado en 1535).
- Garay Tinoco, J., Restrepo Martínez, J., Casas Monroy, O., Solano Plazas, O., y Newmark Umbreit, F. (2004). *Los manglares de la ecorregión ciénaga grande de Santa Marta: pasado presente y futuro*. Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras.
- García Márquez, G. (1985). *El amor en los tiempos del cólera*. Editorial Oveja Negra.
- Gusinde, M. (1986). *Los indios de Tierra del Fuego*. Tomo II, vol. 1. Centro Argentino de Etnología Americana, Conicet. (Original publicado entre 1931-1937).
- Guerrero, V. M., (2009). *Prehistoria de la navegación: origen y desarrollo de la arquitectura naval primitiva*. BAR International Series.
- Jiménez, A. (1972). El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana. *Revista Española de Antropología Americana*, 7, 163-196.
- Lerma, G. de. (16 de enero de 1530). *Carta al rey, Santa Marta*. AGI, Patronato, 197, R.6, f. 32v.
- Lins, M., y Ríos, C. (2016). Canoas monóxilas da Lagoa de Extremoz, RN, Brasil. *Fundamentos* 13, 94-107.

- Lira, N. (2018). Boats of indigenous tradition from north Patagonia: archaeology, history and ethnography. *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 12, 1, 7-36.
- Londoño, W. (2021). Hallazgos recientes sobre la navegación tradicional en el norte de Colombia. *Revista de Arqueología Iberoamericana*, 48, 3-7.
- López J., Moreno, F., y Mejías, J.C. (2014). *Libreta de notas de un Carpintero de Ribera. Un oficio y una vida en el Cabanyal*. Editorial Alfa Delta Digital.
- Malinowski, B. (1973). *Los argonautas del pacífico occidental* (Trad. Antonio J. Desmots). Ediciones Península. (Original publicado en 1922).
- Márquez, A. I. (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*, 6(3), 480-508.
- Martínez, M. (2011). El método etnográfico de investigación. *Etnografía*, 16, 1-16.
- Martínez, M., y Puello, L. (2016). Canoas en Tierrabomba: transformaciones socioculturales en la isla. *Revista Palobra: palabra que obra*, 16, 284-291. <https://doi.org/10.32997/2346-2884-vol.16-num.16-2016-1442>
- Moyano, J. (2018). *Mucho más que barcos. Una aproximación teórica a las funciones, capacidades náuticas, bases materiales y dimensión social de la tecnología naval prehistórica*. BAR International Series 2901.
- Nieva, D. M. (2022). Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538). *Temas Americanistas*, 49, 449-471. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2022.i49.20>
- Nieva, D. M. (2021). Más allá de la materialidad del artefacto náutico: el valor simbólico de la canoa yámana. *Temas Antropológicos, Revista Científica de Investigaciones Regionales*, 43, 2, 135-157.
- Platt, T. (2015). Entre la rutina y la ruptura: el archivo como acontecimiento de terreno. *Diálogo Andino*, 46, 39-54. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812015000100004>
- Pujol, M., y Moreno, I. (2014). La construcción y reparación de galeras en las Drassanes de Barcelona (siglos XIII-XVIII). Intervención arqueológica (2011-2012) en una grada de construcción de época moderna. En F. X. Nieto y M. Bethencourt (coord.), *Arqueología subacuática española: actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española, Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013* (Vol. I, pp. 409-418). Editorial UCA.
- Quirós, V. (14 de junio de 1600). *Auto de ordenanzas para el pueblo de la Ciénaga de Santa Marta*. AGI, Santa Fe, 96, N.5B.
- Rey, E. (1995). *El hombre y su río*. Gráficas Gutenberg.
- Rojano, Á. (2019). *El río Magdalena y el canal del dique: poblamineto y desarrollo en el Bajo Magdalena*. Editorial Unimagdalena.
- Romero, M. E. (1970). *El espacio lacustre: ensayo analítico de su influencia en Nueva Venecia (Magdalena)*. [Tesis de licenciatura inédita]. Universidad de los Andes.

- Silva, N. (2019). Carpinteros de ribera, maestros de azuela y calafates: del arte y la técnica a la ciencia. *La Arquitectura Naval ilustrada en el Marqués de la Victoria. Cuadernos del Instituto de Historia de la Lengua*, 12, 157-176. <https://doi.org/10.58576/cilengua.vi12.42>
- Trejo, F. (2022). Notas náuticas a orillas del río: construcción de un cayuco en Tabasco. *Arqueología mexicana*, 174, 52-57.
- Westerdahl, C. (2005). Maritime cosmology and archaeology. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28, 7-54.