

La canoa monóxila y el saber inmaterial de sus últimos carpinteros: trabajo de campo en El Horno (Magdalena, Colombia)¹

Daniel Miguel Nieva Sanz
Universidad de Cádiz ✉

<https://dx.doi.org/10.5209/reaa.90709>

Recibido: 27/07/2023 • Revisado: 24/10/2023 • Aceptado: 30/10/2023

ES Resumen. Como testigo mudo de la construcción naval de tradición indígena, las llamadas canoas enterizas o canoas monóxilas y el saber de sus carpinteros, se encuentran en un momento próximo a la desaparición y el olvido histórico. La presente investigación etnográfica con perspectiva náutica se ha centrado en la búsqueda, localización y registro de las últimas canoas de este tipo, en uso o en abandono, como evidencia material de la continuidad parcial de su tradición constructiva, en paralelo a la localización y registro del inmaterial saber artesanal de los últimos carpinteros oriundos de El Horno (Magdalena, Colombia).

Palabras clave: ceiba; cultura anfibia; navegación; Etnohistoria; construcción naval.

EN Dugout Canoe and the Immaterial Knowledge of its Last Carpenters: Fieldwork in El Horno (Magdalena, Colombia)

EN Abstract. As a mute witness of the indigenous naval construction, the so-called one-piece canoes or dugout canoes and the knowledge of their carpenters, are in a moment close to disappearance and historical oblivion. The present ethnographic research with a nautical perspective has focused on the search, location and registration of the last canoes of this type, in use or abandoned, as material evidence of the partial continuity of its construction tradition, in parallel to location and registration of the immaterial craft knowledge of the last carpenters from El Horno (Magdalena, Colombia).

Keywords: ceiba, amphibian culture, navigation, Ethnohistory, shipbuilding.

Sumario: 1. Introducción. 2. Los últimos carpinteros y la construcción monóxilas. 3. El paisaje cultural anfibia y el aprovisionamiento de madera. 4. Localización de las últimas canoas enterizas en la región. 5. Conclusiones. 6. Referencias.

¹ Investigación emanada del proyecto doctoral (FPU20/01462), financiado por el Ministerio de Universidades (España), apoyada por el proyecto de investigación "Connexa Mundi" (PID2021-126850NB-I00) y la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad del Magdalena (Santa Marta, Colombia).

Cómo citar: Nieva Sanz, Daniel M. 2024. “La canoa monóxila y el saber inmaterial de sus últimos carpinteros: trabajo de campo en El Horno (Magdalena, Colombia)”. *Revista Española de Antropología Americana* 54 (1): 101-113.

1. Introducción

El corregimiento de El Horno pertenece al municipio de San Zenón (Magdalena, Colombia), y se ubica en territorio medianero entre un complejo de ciénagas dominadas por la de Pijiño y el brazo fluvial de Mompox. Se trata de una región muy afectada por la crecida del río Magdalena, pues sube notablemente el nivel quedando inundada entre las aguas de la ciénaga de Sincanacha y del propio brazo (Figuras 1 y 2). Este medio fluvial tan impositivo, ha propiciado en los grupos humanos que lo habitaban y habitan un proceso adaptativo que hunde sus raíces en el periodo prehispánico (Nieva 2023a); concretamente, para época de contacto y pericontacto, entre ambas bandas del entonces río se describe la presencia de zenúes, malibúes y chimilas (Pérez 2020). Asimismo, a lo largo del periodo hispánico y el posterior republicano hasta la actualidad, estas dinámicas de relación entre el ser humano y el medio acuático continuaron produciéndose, lo que motivó la aplicación del concepto “cultura anfibia”, aplicado a la cuenca del Magdalena y ciénagas adyacentes, a finales del siglo pasado por Fals Borda (1979) y Edgar Rey Sinning (1995). En lo relativo a la zona de trabajo, la familia Mier y Guerra ejecutó las principales fundaciones en la ribera oriental, concretamente el municipio de San Zenón de Navarro en 1750, encontrándose aun parcialmente anegada la ubicación actual del corregimiento del Horno (AGN, Poblaciones: SC.46, 4, D.5, 1751). Es decir, estos territorios se encontraban en el paso del curso principal del río Magdalena antes de producirse su desvío en torno a 1840, desvío que formó el brazo de Loba potenciando sobremanera los municipios de Magangué y El Banco, y dejando tan solo un estrecho brazo frente al otrora pueblo portuario por excelencia: Santa Cruz de Mompox (Peñas y Arquez 1994: 97).



Figura 1. Vista aérea del Horno anegado durante la crecida (fotografía parte de la presente investigación. Realizada con dron -DJI Mini 3 pro- por Ignacio Galán en diciembre de 2022).

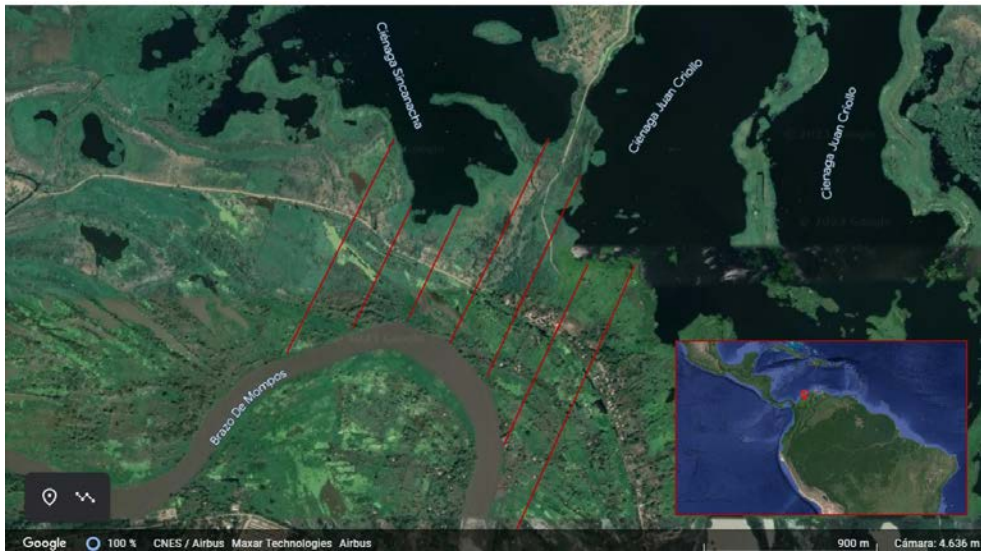


Figura 2. Vista satelital de El Horno durante la bajante. El rayado rojo representa la zona “urbana” barrida durante la búsqueda y localización de canoas monóxilas y carpinteros de ribera, que se añade a la navegación desde las ciénagas adyacentes hasta la ciénaga de Pijiño (adaptado de Google Earth).

En este sentido, del mismo modo que el propio Gonzalo Jiménez de Quesada destacó, en el primera mitad siglo XVI², la magnitud de las crecidas del río Magdalena (AHN, Diversos-Colecciones, 22, n.27, 1v), aún hoy estas generan en las poblaciones circundantes enormes alteraciones en sus vidas, algunas solventadas por la experiencia transgeneracional de adaptación al medio, y otras de mayor incidencia y afectación, generalmente, relacionadas con las particularidades de la contemporaneidad en materia de tecnología, movilidad y aprovisionamiento. Añadido a todo ello, se debe destacar un desamparo institucional manifiesto en lo relativo a la precariedad de sus viviendas y las vías públicas en materia de prevención de la crecida y sus efectos. Si bien se trata de comunidades canoeras, los últimos años se han inclinado hacia el ciclomotor cuando el agua lo permite, lo que convierte al tempo de la crecida en una suerte de péndulo que hace transitar a la comunidad de forma intermitente entre su pasado y su presente.

El saber artesanal del carpintero de ribera, el conocimiento silvícola tradicional y la canoa monóxila como concepción naval de tradición indígena, han conformado la base de estas comunidades anfibia durante los últimos siglos de la historia del territorio³, tanto a nivel interno, como en lo relativo a su relación con el sistema de boga establecido por la administración hispánica desde mediados del siglo XVI (Nieva 2023b). En este sentido, los resultados preliminares volcados en la presente investigación sectorial responden a las preguntas sobre la continuidad y las transformaciones en la construcción de artilugios náuticos de tradición indígena, así como al rol de estos en la relación histórica entre las comunidades ribereñas y el medio acuoso⁴.

² Gonzalo Jiménez de Quesada (1509-1579) dirigió el primer remontaje castellano del río Magdalena hasta La Tora, dando comienzo a la configuración del Nuevo Reino de Granada tras la fundación de Santa Fe de Bogotá en 1538 (Lucena Salmoral s.f.).

³ Cabe destacar la labor previa a nivel documental en base al método etnohistórico (Jiménez 1972), como parte de una investigación que procura mantener el equilibrio entre trabajo de campo y trabajo de archivo propuesto por Tristán Platt (2015).

⁴ Optamos por utilizar el concepto “artilugio náutico”, desarrollado en el contexto prehistórico por Guerrero (2009) y revisado recientemente por Moyano di Carlo (2018), a fin de evitar la reiteración del término “embarcación”, así como el empleo de términos atribuidos generalmente a tipologías muy distantes morfológica y conceptualmente como “barco” o “nave”.

Por un lado, era necesario establecer contacto con carpinteros de canoas de la región y registrar su conocimiento, experiencia y proceso de construcción de una tipología cuasi desaparecida, evaluando reminiscencias de una tradición constructiva indígena (Mcgrail 2001: 9)⁵, así como valorar la influencia o influencias alóctonas que esta ha podido experimentar a lo largo de las dinámicas de contacto desarrolladas (Nieva 2022). Por otro, combinar esta aproximación etnográfica con la mirada interdisciplinar que permita la localización de áreas arbóreas de aprovisionamiento y la identificación de especies para su cotejo reflexivo, con menciones en crónicas y testimonios contemporáneos recogidos.

Por último, en lo relativo a la faceta material de la investigación, se fijó como objetivo prioritario la localización y registro de canoas monóxilas en uso o abandono a lo largo de este hábitat acuoso. El estudio de las canoas monóxilas localizadas constituye parte sustancial de la investigación sobre la tradición constructiva en la región, ante su avanzado remplazo por materiales sintéticos, como han registrado estudios específicos sobre canoas monóxilas en las islas colombianas de Providencia y Santa Catalina por Márquez (2014), el registro de la ya memoria carpintera en la isla Tierra Bomba por Martínez y Puello (2016), o la reciente aproximación a las monóxilas del litoral caribe colombiano abordada por Londoño (2021). En definitiva, la posibilidad de registrar en un área como El Horno dos ejemplares de canoas monóxilas sin modificaciones (Horno-1 y Horno-2), ha permitido iniciar un estudio tipológico sectorial, que contribuye con la investigación sobre la navegación y sus artilugios náuticos en la cuenca del río Magdalena y las ciénagas adyacentes.

2. Los últimos carpinteros y la construcción monóxilas

Como síntesis de los testimonios específicos recogidos en tres periodos calendáricos correspondientes a distintos niveles de crecida (octubre, diciembre y enero. Ver Figuras 1 y 2), en lo que se refiere al proceso de concepción y construcción de canoas⁶, podemos hablar en esta región al menos de seis pasos divididos en tres distinguidas fases (Cuadro 1). Se trata de un método coincidente en lo fundamental con otros paralelos de construcción monóxila actual, como el documentado por Flor Trejo en Tabasco (2022); aunque estableciendo en el presente caso al menos tres fases diferenciadas (Figura 3), siendo discutible la diferenciación entre mayor o menor número de acciones o pasos.

Fases	Nº de paso	Proceso de construcción	Herramienta	Duración (días) *Con ayudante
1º Concepción y obtención de materia prima	1	Concepción y localización de materia prima	-	-
	2	Tala del árbol	Hachas	1
2º Preforma y forma de la canoa	3	Desbastado del tronco	Hachas y azuelas gambia	4
	4	Ahucado del tronco y acabados	Azuela gurbia y azuela llana	5
3º Madurado y botadura	5	Cobertura con lajones de los costaneros y madurado	-	10
	6	Botadura	Polines	1

Cuadro 1. Proceso de construcción de una canoa monóxila en la región del Horno (elaboración propia).

⁵ Se aplica el concepto de Mcgrail *boatbuilding traditions* (2001: 9), a fin de referirnos a la concepción y construcción monóxila de canoas de tradición indígena o derivadas de esta.

⁶ Diferenciación entre concepción y construcción derivada del planteamiento de Pomey (2011: 28).

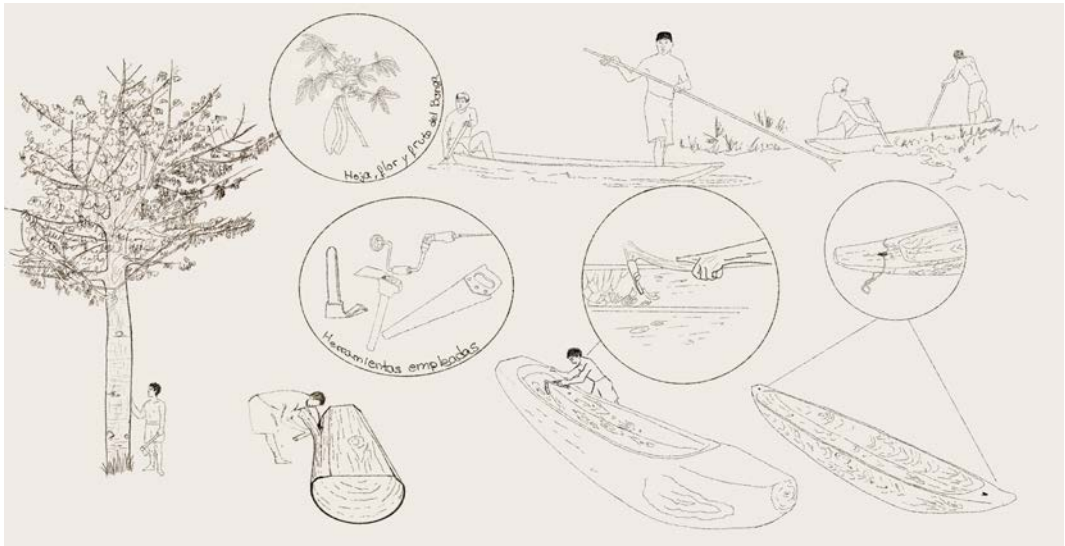


Figura 3. Proceso de construcción de canoas monóxilas en la cuenca del río Magdalena (ilustración científica parte de la investigación. Desarrollada por Marina González).

En primer lugar, una fase de concepción y obtención de la materia prima, sin ser lo uno necesariamente antes que lo otro, pues las características de la materia prima pueden condicionar la concepción de la canoa (Adams 2001), no en lo fundamental, sí en las dimensiones y estrategia de trabajo. El primer paso dentro de la fase inicial tiene que ver con la selección del árbol a talar, teniendo en cuenta que es preciso localizar un árbol “encorazonado”⁷ o con la suficiente antigüedad que sirva a la pretensión constructiva, así como la necesidad de obtener los derechos del mismo, si no los tiene ya. Manuel nos planteaba cómo lo habitual era la compra del derecho al vecino correspondiente o propietario de ese “lote” (El Horno, enero de 2023). A lo largo de la investigación, se registró un área habitual de aprovisionamiento, una suerte de bosque en las inmediaciones de la ciénaga de Pijiño, en el que pudieron registrarse la mayor parte de las especies arbóreas maderables mencionadas por los testimonios en la zona.

El segundo paso de la primera fase implica la tala del ejemplar “a punta de hacha”, pues los tres aseguran que cuando aún era habitual la construcción de canoas monóxilas en su región, no se utilizaban habitualmente motosierras eléctricas ni otras herramientas ajenas a la panoplia convencional del carpintero de ribera: azuelas gambia, gurbia y llana; berbiquí, mazas, serrucho, hacha y formón (ver Cuadro 1). En esta fase, se registra la reminiscencia de un saber tradicional que implica el conocimiento del territorio, la materia prima y su relación con la luna; pues los tres entrevistados coincidieron en la necesidad de tener en cuenta las fases de la luna a la hora de talar el árbol destinado a una canoa monóxila:

“Nuestros abuelos nos enseñaron eso acá, buscar el tiempo que la luna no esté joven si no que tenga muchos días de pasada, tiene que ver con el tiempo, la naturaleza también. En una luna nueva no se podía talar el árbol, porque le cae una plaga, un bicho que se taladra la madera se apollilla y la vuelve harina. Entonces uno está pendiente de que a la hora de cortar el árbol esté la luna ya vieja, que llamamos acá, tenga días de haber pasado, porque si lo hacemos con la luna nueva la madera se daña, comienza a ponerse punche” (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022).

⁷ Entendemos por “encorazonado” aquel ejemplar que tiene suficiente “corazón”, en referencia al duramen y la médula del tronco.

Se trata de una advertencia que el constructor de canoas Manuel Pallares también hizo de forma vehemente pues, “si tú tumbas el árbol con la luna nuevecita [...] se pica todo” (Manuel Pallares, El Horno, 4 de enero de 2023). Esta advertencia común en todos los testimonios indica que el talado del árbol debe producirse con luna menguante, lo que puede tener que ver con la cantidad o ubicación de la savia en relación con la amenaza de los xilófagos y el secado del árbol. Sin duda, es un principio tradicional carpintero que registramos en la documentación del siglo XVIII en el territorio neogranadino, pues destacan que el árbol debe ser “cortado en menguante” (AGN, Caciques e indios, 4, D.22). Asimismo, hay una segunda advertencia que marca el desarrollo de este paso, pues es preciso controlar la caída del árbol:

“El árbol se tiene también el cuidado al caer, que el árbol no vaya a hacer un estruendo porque a la hora de caer el árbol se puede partir el corazón, se raja y entonces se daña el procedimiento de la canoa. Teníamos pendiente tocar el árbol si sonaba firme o sonaba hueco, si suena a coco no servía para hacer la canoa” (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022).

Las dos advertencias mencionadas para la tala del árbol cierran esta primera fase del proceso constructivo, dando paso al primer trabajado de la madera sobre el terreno, momento en que “se cuadra primero el palo quitando los costaneros”⁸. De este modo, la segunda fase comienza con el desbastado del tronco (ver Cuadro 1 y Figura 3), mediante el método de pieza enteriza, es decir, extrayendo los costaneros –“un hombre arriba y otro abajo con una sierra” (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022)–, corteza y capa superficial (albura), por medio del empleo de sierra o serrucho, hacha y azuela “Gambia” hasta “sacarle las cuatro caritas” (Manuel Pallares, El Horno, 4 de enero de 2023), entre las cuales, identificarán la cara más estrecha de las cuatro para atribuirle el plan de la canoa. Para este proceso, según el carpintero Manuel Pallares, pueden invertir cuatro días con ayudante (El Horno, 4 de enero de 2023).

El cuarto paso ya en la segunda fase constructiva implica el vaciado, ahuecado o “covado” del tronco (ver Figura 3), mediante la técnica sustractiva (Rieth 1998) para ir dando forma a la canoa usando el hacha, inicialmente, y azuela curva o “gurbia” más tarde. Se trata de un trabajo para el que también se invierte cinco días con ayudante o aprendiz. Según los testimonios, debían ahuecar el tronco hasta dejar un espesor de “una pulgada franca”, lo que equivale a 2,54 cm (medida que corresponde al espesor obtenido en las canoas analizadas por la presente investigación salvando el propio desgaste o pulido del uso). En este sentido, es preciso destacar la continuidad de unidades de medida propias del periodo hispánico, pues en el tiempo de la construcción de canoas enterizas⁹, aproximadamente hasta hace unos 15 años¹⁰, estas eran medida en varas, pues dicen los mayores que el “metro que se utilizaba era un palo con que medían pulgadas y cosas, y se comenzaba a hacer el proceso [...] anteriormente acá no le llamábamos por metros sino por varas” (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022).

Una vez terminado todo el trabajo de desbaste y ahuecado, se pasa a la tercera fase del proceso constructivo con dos pasos fundamentales: el madurado y la botadura. Es decir, inmediatamente después de terminar la carpintería, la canoa se debe dejar en tierra tapada con astillas o lajones de los costaneros: “Ahí la cogíamos y la arropábamos con los mismos astillones que sacábamos de los costaneros” (Manuel Pallares, El Horno, 4 de enero de 2023). Por último, una vez superados diez días, podía destaparse y botarse al río para comenzar a navegar (ver Cuadro 1).

Para cerrar este apartado, es preciso comparar los pasos documentados con pasos teorizados en la cadena operativa completa de canoas monóxilas como la descrita por Nicolás Lira (2016: 202), encontrando una similitud muy marcada, a excepción de algunos aspectos como la

⁸ De los costaneros “se pueden sacar los remos”, José Madrid López (El Horno, 5 de diciembre de 2022).

⁹ A partir de la experiencia en el territorio, incorporamos el uso de los términos canoa “enteriza” y canoa “de un solo palo” como nombres comunes para referirse a la canoa monóxila.

¹⁰ Al contrario que en otros contextos del caribe colombiano como Providencia y Santa Catalina, donde no se puede determinar el final del uso de canoas monóxilas (Márquez 2014), en el Horno tienen muy claro el momento del abandono fijándolo en la primera década del siglo XXI.

incorporación de herramientas metálicas que, por un lado, acelera el proceso y reduce el número de carpinteros o ayudantes necesarios y, por otro, elimina o reduce considerablemente el papel del fuego en el proceso, mientras que en época prehispánica había sido un auxiliar fundamental mediante el empleo de herramientas líticas u óseas (Guerrero 2009: 73).

3. El paisaje cultural anfibia y el aprovisionamiento de madera

Si las primeras crónicas y la documentación posterior señalaban la estrecha vinculación de las comunidades ribereñas con el medio acuático, a lo largo del trabajo de campo desarrollado en el brazo de Mompox ha sido posible ratificar la presencia impositiva del agua en todas las facetas de su cotidianeidad. En este sentido, tomamos en cuenta la consideración del paisaje, tanto desde el punto de vista cognitivo como desde el puramente material, como una construcción cultural con notables implicaciones de tipo simbólico (Criado 1999: 6), teniendo en cuenta que esta puede diferir en función del individuo o converger entre individuos de una comunidad sometida a las mismas dinámicas de interrelación con el medio que les rodea (Westerdahl 1992).

En lo que se refiere a las riberas del río Magdalena y sus brazos principales, no cabe duda de la percepción del medio acuoso como la principal vía de comunicación entre riberas, pueblos y gentes distantes, pero, sin embargo, vemos también percepción dicotómica superpuesta entre tierra y agua desde el periodo prehispánico, delimitando el territorio al formar una suerte de “fronteras” entre grupos étnicos –característica presente en mitos chimilas como el de la consecución del fuego (Reichel-Dolmatoff 1945: 8)–, o repartimientos y límites bajo la administración hispánica, como se menciona en la carta del oidor Juan López (AGI, Santa Fe, 16, R.12, N.24, f. 163v). Asimismo, esta semiruptura entre medios (acuosos y terrestre) se acentúa si nos centramos en el tránsito pendular de la crecida que condiciona la vida en el contexto analizado (ver Figura 1), pues la anegación estacional, quiebra unas dinámicas y propicia otras a las que las comunidades afectadas se adaptan modificando drásticamente sus modos de vida.

En este sentido, teniendo en cuenta esta faceta dicotómica del paisaje en la región, la canoa adquiere un valor funcional y simbólico de extraordinario peso¹¹, dado que está dotada de una dualidad intrínseca al proceder del medio terrestre pero estar concebida para el medio acuático (Westerdahl 2005: 20). De este modo, desde las primeras descripciones de Fray Pedro de Aguado respecto a que toda actividad de los naturales era “por el agua en canoas y no por tierra” (1906 [escrita en el siglo XVI]: 89), el artilugio náutico supone en la comunidad su principal medio de transporte y tránsito entre los espacios acuosos que forman parte de este paisaje cultural anfibia¹².

En consecuencia, la búsqueda y localización de zonas en las que los carpinteros hallaban desde pretérito los grandes troncos necesarios para la construcción monóxila, constituyó uno de los objetivos planteados por la investigación mayor a la que pertenece el presente estudio sectorial. El testimonio de los contactos locales, carpinteros y canoeros, el vuelo de dron (DJI Mini 3 pro) y la navegación entre caños con una lancha o *jonso* a motor diésel dos tiempos, fue posible localizar un bosque de aprovisionamiento entre las ciénagas menores y la ciénaga de Pijiño. El registro de aquellos ejemplares señalados por los contactos locales como empleados tradicionalmente en la construcción de canoas se complementó con su cotejo con fuentes documentales, manuscritas y editadas, y el trabajo interdisciplinar necesario para la identificación taxonómica final.

¹¹ El análisis de los artilugios náuticos y su rol en una comunidad puede acometerse de muchos modos; desde el análisis integral que aborda la embarcación como máquina, sistema funcional y microsociedad propuesto por Muckelroy (1978) hasta el análisis del valor simbólico en función de su presencia en distintas facetas vitales como propone Moyano di Carlo (2018); incluso, pueden haber reflexiones sobre la atribución a las embarcaciones de una agencia propia, atendiendo a la propuesta sobre los actantes no-humanos de Bruno Latour (1999).

¹² Las ciénagas y los fondos óptimos de pesca se bautizan con el nombre de pescadores fallecidos en el territorio que, junto a los mitos locales, ejemplifican la estrecha relación de la comunidad con el paisaje (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022).

Los resultados preliminares arrojados señalan en el área del Horno y su *hinterland*, la presencia de cedro amarillo-iguamarillo (*Albizia guachapele* [Kunth] Dugand), ceiba tolu (*Bombacopsis quinata* Dugand), ceiba de agua o roja (*Ceiba pentandra* [L.] Gaertn.), ceiba amarilla o de leche (*Hura crepitans* L.K.), canelón o laurel (*Morella pubescens* [Humb. & Bonpl. ex Willd.] Wilbur), campano (*Samanea saman* [Jacq] Merr.), camajón (*Sterculia apetala* [Jacq] H. Karst) y guacamayo (*Albizia niopoides* [Spruce ex Benth.] Burkart)¹³, lo que corresponde con los testimonios locales respecto al uso para construcción de canoas “enterizas” y sus elementos de propulsión (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022), así como con las menciones genéricas de ceiba por los primeros cronistas (Castellanos 2007: 441), presente también en documentación del siglo XVIII a la hora de “hacer una piragua de seiba” (AGN, Caciques e indios, 4, D.24). La información recogida en este estudio sectorial realizado en la ribera oriental del brazo de Mompo en El Horno (Magdalena), constituye una pieza esencial en la investigación mayor de la que emana, al sumar datos para la conformación de un marco de referencia de toda a la cuenca magdalenense por sectores y momentos históricos.

4. Localización de las últimas canoas enterizas en la región

Conociendo el valor simbólico y funcional del artilugio náutico para la comunidad y una vez analizado a los artesanos que lo producen; repasada la memoria de su proceso de construcción y cotejadas las especies arbóreas potencialmente empleadas, era necesaria la constatación de la presencia de los últimos ejemplares de esta tipología de tradición indígena en el territorio. Como ejercicio de comprensión necesario, es preciso asomarnos al término “canoas” como elemento fundamental en el contexto analizado y objeto de estudio de la presente investigación. Se trata de un vocablo antillano derivado de los primeros contactos castellanos en el mar Caribe, recogido por Fernández de Oviedo de forma parca y clara al referirse como nave de “una sola pieza” (1852: 170). Del mismo modo, el tomo II del diccionario de Autoridades de 1729, refleja la condición monóxila de la canoa y el origen americano del término, pues dice se trata de una “embarcación que hacen los Indios: la qual regularmente es de una pieza”¹⁴. No obstante, en el contexto temporal y espacial que nos ocupa, tenemos en 1530 la mención de “canoas” en una carta del gobernador de Santa Marta García de Lerma (AGI, Patronato, 197, R.6, 32v.), o la más clara definición del cronista Juan de Castellanos, quien refiere las canoas como “leños cavados” (2007: 268).

Este artilugio náutico heredado de la tradición prehispánica (Fernández de Oviedo 1852: 170), conocido e incorporado por las huestes castellanas desde los primeros momentos (Nieva 2022: 468) y conservado durante siglos como tipología predilecta en estos contextos fluviales y cenagosos, se encuentra en riesgo de desaparición cuasi total en el territorio. Las razones de su longevidad radican en la adaptación total a las exigencias del medio (Nieva 2022: 462), versatilidad de movimiento y resistencia estructural como plantea Moyano di Carlo para las monóxilas prehistóricas (2018: 54); así como la notable durabilidad frente a tipos de tablas con o sin base monóxila, ratificada por los testimonios recogidos: “sale más duradera la enteriza” (José Madrid López, El Horno, 5 de diciembre de 2022).

En este sentido, las razones para su desaparición son mucho más recientes. Estas tienen que ver fundamentalmente con el orto y el ocaso de dos materias primas: la fibra de vidrio y la madera, respectivamente. Por un lado, el exacerbado consumo de madera tras la incorporación del barco de vapor en el río Magdalena, a partir de 1823 (Rojano 2019), generó un descenso brusco de la densidad arbórea en las riberas del río como la literatura popular recoge ya en el siglo XX, al entender que “las calderas de los buques habían devorado la selva” (García Márquez 1985: 181), dando lugar a una escasez notable de ejemplares de proximidad con las condiciones necesarias para la construcción de canoas monóxilas. De este modo, la escasez de árboles propició un giro

¹³ Identificación realizada mediante una colaboración en curso con los botánicos Willinton Barranco y Michelle V. Soto del Grupo de investigación en Restauración ecosistémica y Ecología Urbana. Universidad del Magdalena (Colombia).

¹⁴ Primera acepción de canoa en el Diccionario de Autoridades, 1729, Tomo II. <https://apps2.rae.es/DA.html>.

económico hacia la canoa de tablas, porque con las de un solo tronco “se pierde mucha madera” (José Madrid López, El Horno, 5 de diciembre de 2022). Por ende, al tener menos troncos a su disposición y mejores herramientas de trabajo, la estrategia se inclina hacia la elaboración de más embarcaciones, sacrificando la tradición y la eficiencia de las monóxilas, debido al menor consumo de madera en canoas de tablas o piezas. No obstante, este cambio no se produjo de forma inmediata, sino que el propio desgaste del plan, y los necesarios remiendos con tablazón, poco a poco fueron objetivando una alternativa que terminaría por concebirse en tablas, configurando así una tipología y sub-tipologías bifurcadas. Por último, la incorporación de la fibra de vidrio desde el último tercio del siglo XX, aunque en esta zona con notablemente menos intensidad que en áreas como la Ciénaga Grande o el litoral caribe colombiano (Martínez y Puello 2016: 289), potencia el abandono de la carpintería de canoas.

En buena parte del territorio colombiano, como las islas colombianas de Providencia y Santa Catalina, no se han podido registrar los últimos ejemplares de esta tradición constructiva elaborados en una sola pieza (Márquez 2014: 491) y, en sentido amplio, en otras regiones sudamericanas se han localizado ya a través de metodología arqueológica como el caso chileno del río Hueninca (Lira 2021). Este panorama continental nos habla de la relevancia y contribución que supone localizar y registrar canoas monóxilas en su contexto y en uso o semi abandono. En este sentido, el presente estudio ha permitido el registro de dos ejemplares de canoas de doble proa (proa = popa), es decir, con terminaciones semejantes en ambos extremos, cuya morfología indica continuidades en la tradición indígena y un desempeño en aguas continentales. Se trata de canoas de fondo plano, longitudinalmente simétricas o cuasi simétricas con terminaciones salientes en proa y en popa dispuestas en paralelo al plan; una proporción manga-eslora muy significativa al buscar formas muy largas y estrechas que favorecen el movimiento eficiente pero reducen notablemente la estabilidad transversal; un escaso francobordo siendo la obra viva mayor que la obra muerta en navegación y, por último, su condición monóxila le otorga una resistencia estructural muy superior a las canoas de tablas con o sin base monóxila en la región.

Su búsqueda y localización en las inmediaciones de la ciénaga de Pijiño y el brazo del río Magdalena a su paso por Mompo, requirió de todos los medios al alcance de la presente investigación: terrestres, náuticos y aéreos (dron DJI Mini 3 pro). Esta tuvo lugar en la tercera salida de campo al Horno, acometida en el mes de enero, con el nivel de agua aminorado y una experiencia de casi tres meses desde los primeros contactos locales. En esta ocasión, tras recorrer la ribera del brazo desde Mompo, fue preciso entablar contacto con la señora Eva María de La Hoz, poseedora de dos canoas, conseguir su permiso, y llegar a la casa en semiinundación tras cruzar el río en *jonso*, aproximarse en mototaxi y terminar a pie superando la zona aún parcialmente inundada. Una vez *in situ*, fue posible verificar que se trataba de dos canoas monóxilas en estado de semiabandono, pero atesoradas dentro de la propiedad y guardadas con celo pues, ante las repetidas ofertas que en el pueblo le habían formulado a la señora, la respuesta siempre fue clara: “No la vendemos. Ya eso es como una tradición vieja. Una reliquia vieja”¹⁵.

Con el permiso y acompañamiento de un miembro de la familia propietaria de la casa, fue necesario mover una de las canoas para su correcto fotografiado y escaneo (Figura 4a), resultando ser un ejemplar monóxilo y en su fase de vida previa al remiendo que en otros casos hemos registrado. Se pudo comprobar la poca pérdida de horizontalidad en los extremos, ambos en terminación plana paralelos al plan con un orificio en uno de ellos para asegurarla a tierra “metiendo un puyón” (Bladimir Madrid, El Horno, 5 de diciembre de 2022). La canoa Horno-1 llegó a los 5,10 metros de eslora por 0,45 m de manga y 2 centímetros de espesor, teniendo en cuenta un notable pulido del uso.

¹⁵ Respuesta de la poseedora relatada por Manuel Pallares (El Horno, 4 de enero de 2023).



Figura 4. Comparativa de las canoas monóxilas: a) Horno-1; b) Horno-2 (fotografías de autor).

Por último, la canoa Horno-2 se encontraba en peor estado de conservación (Figura 4b), especialmente en uno de los extremos y bajo una gran cantidad de maderas y macetas de tablas. Se trató de un ejemplar morfológicamente semejante, pero de mayor porte, pues se registró una eslora de 7,05 metros por una manga de 0,65 metros y un espesor de 2,5 centímetros. Su estado nos indica cómo el propio proceso de desgaste -ya sea en plan, bandas o extremos-, supone el primer paso hacia el remiando y, por ende, a la pérdida paulatina de su condición monóxila en un proceso que terminaría con la concepción de nuevos tipos, que coexistieron hasta terminar reemplazando a las enterizas como consecuencia de los diferentes factores citados.

En definitiva, las canoas Horno-1 y Horno-2, constituyen un ejemplo extraordinario de monóxilas de uso en aguas continentales, que halla paralelos morfológicos en Brasil como las descritas por Lins y Ríos (2016), las canoas mexicas descritas por Favila (2020), incluso, monóxilas de la prehistoria europea en áreas lacustres como las de Van Pesse (Guerrero 2009: 107). Se trata de canoas de casco monóxilo, poca manga con relación a su eslora, escasa pérdida de horizontalidad o arrufo en los extremos y de bordas bajas o poco francobordo. Si bien la simetría o asimetría longitudinal fluctúa más allá de las aguas en las que se desempeñe, sí interpretamos que los elementos morfológicos mencionados vienen determinados por estas, pues prestaciones náuticas relacionadas con la estabilidad transversal, la navegabilidad y la propia integridad de la nave, exigen en contextos marítimos mejor proporción manga-eslora, bordas altas y formas más arruadas como las presentes en el litoral caribe colombiano.

5. Conclusiones

Se pueden extraer tres líneas fundamentales del presente estudio: continuidad, versatilidad y riesgo de desaparición. Por un lado, ha sido posible verificar la continuidad de una tipología conceptualmente semejante a las canoas prehispánicas descritas por las primeras crónicas que, aun teniendo en cuenta los cambios derivados del contacto, ha permanecido en las riberas del Magdalena como el principal instrumento en la relación entre el ser humano y el medio acuático, articulando todas las facetas de su cotidianeidad práctica y simbólica. En consecuencia, su continuidad nos lleva necesariamente a la segunda línea, pues la longevidad demostrada por las

canoas monóxilas de aguas continentales prueba su versatilidad en un territorio muy condicionado por un medio ubicuo; condición destacada desde los primeros castellanos quienes, ante la inoperatividad funcional de las naves propias, hubieron de emplear estos artilugios náuticos en las rápidas aguas y bajos fondos de la cuenca magdalenense. Esta virtud marinera atribuida a la canoa monóxila frente a los primeros bergantines en remontar el río, nos permite comprender cómo unas embarcaciones no son mejores o peores que otras por razones de procedencia, época de factura, estética o aparente complejidad de sus formas, sino que unas responden mejor que otras a las exigencias náuticas del contexto en el que se desempeñan o cumplen mejor los fines para los que fueron concebidas.

En tercer lugar, nuestro estudio llega en un momento de cuasi total desaparición de esta tipología, recordando a los trabajos de Martín Gusinde con canoas de corteza en Tierra de Fuego a inicios del siglo XX (1986 [1931-1937]) pues, como entonces en aquellas frías latitudes, se percibe el enorme riesgo que corre en la región la carpintería de canoas de tradición indígena –en nuestro caso monóxilas–, tratándose de una tipología otrora empleada en numerosos contextos acuosos de todo el continente. Los distintos factores condicionantes citados han empujado paulatinamente a este saber artesanal hacia un abandono silencioso con parangón en otras regiones de América; debido al remplazo paulatino de la madera por materiales sintéticos, la interrupción de la cadena de transferencia de saber y la pérdida parcial del valor simbólico de los artilugios náuticos. En este sentido, la labor etnográfica realizada ha permitido el registro de este patrimonio cultural, material e inmaterial, y subrayado la situación en la que se encuentra en la actualidad.

Por último, cabe destacar la utilidad del estudio de caso en el Horno, respecto a la investigación macro sobre la concepción y construcción de canoas monóxilas, no solo en el sistema acuoso del Magdalena y el litoral caribe colombiano de la que emana, sino también en los estudios sobre embarcaciones de tradición indígena acometidos en contextos arqueológicos y etnográficos de otras regiones de América. La localización, medición y registro de los ejemplares Horno-1 y Horno-2 en contexto funcional, nos ha permitido conocer de forma directa la morfología y prestaciones de canoas monóxilas de aguas continentales sin modificaciones, así como registrar la memoria del proceso artesanal, cognitivo y práctico, necesario para la elaboración de estas, a través de testimonios de los últimos carpinteros tradicionales del territorio. Todo ello, no solo contribuye al mayor conocimiento sobre las características físicas, el valor funcional y el valor simbólico de esta tipología, sino también a aproximarnos a las implicaciones culturales implícitas tanto en su continuidad como en su abandono.

6. Referencias

6.1. Referencias documentales

AGI (Archivo General de Indias, Sevilla, España)

–. Patronato, 197, R.6, 32v., “Carta al rey del gobernador García de Lerma” 1530.

–. Santa Fe, 16, R.12, N.24, f. 163v., “Carta de Juan López de Cepeda, oidor de la Audiencia de Santa Fe”, 1564.

AGN (Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia)

–. Caciques e indios, 4, D.22, “Orden de Esmaille a Manuel Pareja, alcalde de Moporo, para que remita piragua que estaba en construcción”, 1710.

–. Caciques e indios, 4, D.24, “Orden de Francisco de la Rocha Ferrer a José Bran, capitán de naturales de pueblo de Moporo para que haga y envíe una piragua”, 1717.

–. Poblaciones: SC.46, 4, D.5, “Censo nuevas poblaciones fundadas”, 1751.

AHN (Archivo Histórico Nacional, Madrid, España)

–. Diversos-Colecciones, 22, n.27, 1v., “Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada”, 1539.

6.2. Referencias bibliográficas

- Adams, Jonathan. 2001. "Ships and Boats as Archaeological Source Material". *World Archaeology* 32 (3): 292-310.
- Aguado, Fray Pedro de. 1906 (escrita en el siglo XVI). *Recopilación Historial*. Bogotá: Imprenta Nacional. 1ª edición.
- Aguilera Águila Nelson, Alberto García-Piquer, Christian García Pérez y Raquel Piqué Huerta. 2021. "Čelkok'ënar, aproximación a la navegación indígena en Fuego-Patagonia. Análisis cuantitativo y espacio-temporal de los avistamientos de canoas". *Revista Española de Antropología Americana* 51: 137-153.
- Castellanos, Juan de. 2007 (1589). *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*. Tomo I. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Criado Boado, Felipe. 1999. "Del terreno al espacio: planteamientos y perspectivas para la arqueología del paisaje". *Criterios y convenciones en Arqueología del paisaje* 6: 1-82. Santiago de Compostela: Grupo de Investigaciones en Arqueología del paisaje.
- Fals Borda, Orlando. 1979. *Historia doble de la costa: Mompox y Loba*. Bogotá: Carlos Valencia editores.
- Favila-Vázquez, Mariana. 2020. *La navegación prehispánica en Mesoamérica. Modelo de conectividad entre la costa del Pacífico y el Altiplano Central (1200-1521 d.C.)*. Oxford: BAR International Series 3013.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo. 1851. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- García Márquez, Gabriel. 1985. *El amor en los tiempos del cólera*. Bogotá: Editorial Oveja Negra.
- Guerrero Ayuso, Víctor M. 2009. *Prehistoria de la navegación*. Oxford: BAR International Series 1952.
- Gusinde, Martín. 1986 (1931-1937). *Los indios de Tierra del Fuego: resultado de mis cuatro expediciones en los años 1918 hasta 1924*, Vols. I, II y III. Buenos Aires: Editorial CONICET.
- Jiménez Núñez, Alfredo. 1972. "El método etnohistórico y su contribución a la Antropología Americana". *Revista Española de Antropología Americana* 7: 163-196.
- Latour, Bruno. 1999. *La esperanza de Pandora: ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Lins, Marcelo y Carlos Ríos. 2016. "Canoas monóxilas da Lagoa de Extremoz, RN, Brasil". *Fundamentos* 13: 94-107.
- Lira, Nicolás. 2016. "Cadena operativa de manufactura y uso de las canoas monóxilas de la Patagonia Septentrional", en *Arqueología de la Patagonia: de mar a mar*, Francisco Mena, ed., pp. 200-211. Santiago de Chile: Andros Impresores.
- . 2021. "Hallazgo de tres canoas monóxilas de tradición indígena en el río Hueninca, Lago Pullinque, región de Los Ríos". *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología* Número Especial: 413-424.
- Londoño Díaz, Wilhelm. 2021. "Hallazgos recientes sobre la navegación tradicional en el norte de Colombia". *Revista de Arqueología Iberoamericana* 48: 3-7.
- Lucena Salmoral, Manuel. S.f. *Gonzalo Jiménez de Quesada*. Diccionario Biográfico Español. <http://dbe.rah.es/biografias/13303/gonzalo-jimenez-de-quesada>.
- Márquez Pérez, Ana Isabel. 2014. "Catboats, lanchs and canoes: apuntes para una historia de las relaciones de las islas de Providencia y Santa Catalina con el Caribe centroamericano e insular a través de la construcción y el uso de embarcaciones de madera". *Passagens. Revista Internacional de Historia Política e Cultura Jurídica* 6 (3): 480-508.
- Martínez Miguélez, Miguel. 2011. "El método etnográfico de investigación". *Etnografía* 16: 1-16. https://uis.edu.co/wp-content/uploads/2022/09/13_Investigacionetnografica.pdf.
- Martínez Molina, Margary y Luis Ángel Puello Orozco. 2016. "Canoas en Tierrabomba: transformaciones socioculturales en la isla". *Revista Palabra "palabra que obra"* 16: 284-291.
- Mcgrail, Sean. 2001. *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*. Oxford: Oxford University Press.

- Moyano di Carlo, Julián. 2018. *Mucho más que barcos. Una aproximación teórica a las funciones, capacidades náuticas, bases materiales y dimensión social de la tecnología naval prehistórica*. Oxford: BAR International Series 2901.
- Muckelruy, Keith. 1978. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nieva Sanz, Daniel Miguel. 2022. "Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)". *Temas Americanistas* 49: 449-471. <https://dx.doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2022.i49.20>.
- . 2023a. "Dinámicas de contacto, etnicidad y cultura fluvial en la cuenca del Magdalena: una aproximación etnohistórica a partir de las crónicas castellanas", en *Entre Europa y América: el mar y la primera globalización*, Lilyam Padrón Reyes y M^a del Mar Barrientos Márquez, eds., pp. 303-316. Bilbao: Editorial de la Universidad del País Vasco.
- . 2023b "De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611)". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 28 (2): 111-133.
- Peñas Galindo, David Ernesto y Oscar Arquez Van-Strahlen. 1994. *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina*. Mompox: Ediciones Malibu.
- Pérez Díaz, Juan Felipe. 2020. *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompox Nuevo Reino de Granada (1530-1823) Estudio comparativo de sus evidencias arqueológicas, históricas y arquitectónicas*. Sevilla: AcerVos.
- Platt, Tristan. 2015. "Entre la rutina y la ruptura: el archivo como acontecimiento de terreno". *Diálogo Andino* 46: 39-54.
- Pomey, Patrice. 2011. "Defining a Shio: Architecture, Function, and Human Space" en *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Alexis Catsambis, Den Ford y Donny L., Hamilton, eds., pp. 25-46. Oxford: Oxford University press.
- Reichel-Dolmatoff, Gerard. 1945. "Mitos y cuentos chimilas". *Boletín de Arqueología* 1 (1): 4-30.
- Rey Sinning, Edgar. 1995. *El hombre y su río*. Santa Marta: Gráficas Gutenberg.
- Rieth, Eric. 1998. *Des bateaux et des fleuves, archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*. París: Editions Errance.
- Rojano Osorio, Álvaro. 2019. *El río Magdalena y el canal del dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena*. Santa Marta: Unimagdalena.
- Trejo Rivera, Flor. 2022. "Notas náuticas a orillas del río: construcción de un cayuco en Tabasco". *Arqueología Mexicana* 174: 52-57.
- Westerdahl, Christer. 1992. "The Maritime Cultural Landscape". *The International Journal of Nautical Archaeology* 21: 5-6.
- . 2005. "Maritime Cosmology and Archaeology". *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 28: 7-54.