

RESEARCH ADVANCE

## HALLAZGOS RECIENTES SOBRE LA NAVEGACIÓN TRADICIONAL EN EL NORTE DE COLOMBIA

### *Recent Findings on Traditional Navigation in Northern Colombia*

*Wilhelm Londoño Díaz*

Universidad del Magdalena, Santa Marta, Colombia  
([wlondono@unimagdalena.edu.co](mailto:wondono@unimagdalena.edu.co))

**RESUMEN.** Este avance describe recientes hallazgos sobre la navegación indígena en el norte de Colombia. Al usar la noción de «navegación indígena» no se discrimina entre tiempos precolombinos y tiempos históricos. Dicha noción es muy útil para ver continuidades en la cultura material. Dado que es una investigación en marcha, se vienen tomando fuentes históricas, etnográficas y, en menor medida, arqueológicas, para comprender los elementos generales de la navegación indígena en esta parte del mundo.

**PALABRAS CLAVE.** Navegación; indígenas; Caribe; historia; arqueología; Colombia.

**ABSTRACT.** This paper describes recent findings on indigenous navigation in northern Colombia. Using the notion of “indigenous navigation” does not discriminate between pre-Columbian and historical times. This notion is very useful to see continuities in material culture. Since this is an ongoing research, historical, ethnographic and, to a lesser extent, archaeological sources are being used to understand the general elements of indigenous navigation in this part of the world.

**KEYWORDS.** Navigation; indigenous; Caribbean; history; archaeology; Colombia.

## INTRODUCCIÓN

En algunas recopilaciones de documentos españoles del siglo XVI (Tovar 1994) se reseñaron los enfrentamientos y saqueos que se produjeron entre 1525 y



Figura 1. Anclas indígenas de probable origen prehispánico. Fuente: Casa del Patrimonio de Taganga.

1528 cerca de la recién fundada ciudad de Santa Marta, ahora ubicada en el norte de Colombia. En la famosa batalla de Pueblo Grande, ocurrida tal vez en el verano de 1528, la persona que escribió el documento reportó que varios heridos fueron llevados en «balsas y

*Recibido: 21-7-2021. Modificado: 23-7-2021. Aceptado: 1-8-2021. Publicado: 9-8-2021.*



Figura 2. Monóxilo de Camarones, Guajira, Colombia.

canoas» desde la ciénaga hasta Santa Marta. Este escrito es de gran relevancia porque nos habla de la existencia de dos tipos de naves menores. Más adelante, cuando el documento narra las exploraciones al norte de Santa Marta, se mencionan las canoas como artefactos usados en contextos indígenas, por lo que es fácil comprender que este tipo de naves era usado por los nativos y no traído por los españoles. No se puede decir lo mismo de las «balsas», que probablemente sí fueron hechas mediante técnicas importadas de la península ibérica. Al hacer un sumario de las exploraciones efectuadas actualmente en el Caribe colombiano, con miras a hallar elementos de navegación indígena, encontramos que, por lo menos etnográficamente, hay dos tipos de embarcaciones: monóxilos, es decir, naves hechas de un solo tronco, y balsas construidas con listones dispuestos en un marco.

## ANCLAS INDÍGENAS

Respecto a las evidencias históricas, los documentos coloniales narran con frecuencia aspectos sobre la cul-

tura material indígena y es ahí donde es posible inferir los tipos de arquitectura naval existentes en el momento de la conquista. Estas descripciones de las crónicas españolas son importantes puntos de partida para comprender las tradiciones tecnológicas nativas.

Sin embargo, el registro arqueológico es más errático, en especial porque la acidez de los suelos tropicales hace que las condiciones de conservación de la madera sean mínimas (Sánchez *et al.* 2008). Aunque la posibilidad de conservación en el fondo del mar es eventualmente mayor, aún no se tienen reportes de hallazgos subacuáticos de canoas. De todas formas, hay algunas evidencias importantes como un par de anclas encontrado en un contexto prehispánico (figura 1). Según la información suministrada por el Cabildo Mayor de la comunidad indígena de Taganga, las anclas se hallaron en un contexto arqueológico del poblado, cerca del actual cementerio de la población. En esta área y en zonas adyacentes es factible localizar evidencias, como la cerámica indígena, que hablan del elevado potencial arqueológico del sitio.

Las anclas que se muestran en la figura 1 forman parte del repertorio de elementos de cultura náutica indígena.



Figura 3. Canoa de Camarones, Riohacha, Guajira, Colombia.

na que reposan en el Museo de la Memoria de la comunidad indígena de Taganga, Magdalena (Londoño 2020). En este museo se hace una recreación de las artes de pesca tradicionales que involucran a las canoas, las redes de pesca y las anclas.

## CANOAS MONÓXILAS

En términos etnográficos, las evidencias sobre la navegación indígena son más abundantes. A lo largo de todo el litoral adyacente a la Sierra Nevada de Santa Marta, se han podido detectar algunas canoas hechas con un solo tronco (Elkin 2002), como se dijo arriba, que forman parte de una arquitectura naval en pleno proceso de desaparición. Los monóxilos, para el caso de Colombia, se fabrican con árboles como el caracolí (*Anacardium excelsum*). El proceso de manufactura consiste en cortar un árbol, según las necesidades de carga de pasajeros de la canoa, para proceder a reducir el tronco a las dimensiones que tendría la eslora; después, por medio de la excavación del tronco se hace la concavidad para dar forma al casco de la nave (figura 2).

Una de las características de los monóxilos, como el de la figura 2, es que proceden de tradiciones familiares; es decir, son elementos heredados, en especial de los abuelos, cuyos nietos son los actuales pescadores de la región. No se han vuelto a fabricar monóxilos porque desde la década de 1960 existen estrictas regulaciones sobre la poda de árboles como el caracolí. Estos vetos están relacionados directamente con la creación de áreas protegidas como el Parque Nacional Natural Tayrona. En muchos de estos monóxilos es posible apreciar procesos de reparación de partes rotas usando madera y resinas sintéticas que comienzan a llegar a la región en la década de 1970. En la actualidad, los pescadores de zonas como Camarones, en la Guajira colombiana, han optado por hacer sus canoas ya no de madera sino de fibra de vidrio.

En la figura 3 podemos observar que, actualmente, las canoas hechas de fibra de vidrio son usadas con vela para transitar las lagunas que se encuentran en lugares como la población de Camarones. Esto lo hacen especialmente indígenas de la etnia *wayuu* o wayú.

Si pudiéramos hacer una estratigrafía, tendríamos que los monóxilos se fabricaron hasta la década de 1960,



Figura 4. Barca de molde y listón, Camarones, Riohacha, Guajira.

después fueron refaccionados hasta que se comenzó a usar solamente la fibra de vidrio, en la primera década del siglo XXI, para reemplazar de forma definitiva la madera como fuente primaria de fabricación. Hoy en día, según lo confirmé con pescadores *wayuu*, las canoas de madera no se reparan, sino que se hacen y arreglan canoas de fibra de vidrio. Al parecer, estamos ante la última fase de los monóxilos restaurados que, cuando tengan algún tipo de avería, serán llevados a tierra para ser abandonados o reciclados como otro tipo de artefacto.

## BARCAS DE MOLDE Y TIMÓN

Además de las canoas monóxilas, encontramos en el norte de Colombia una técnica mediterránea reportada en Brasil (Castro y Gomes-Dias 2015). Esta técnica consiste en el uso de moldes y listones para producir las barcas y permite construir embarcaciones siguiendo un marco previo, al que se le van agregando listones para formar partes como el casco. Para el caso del norte de Colombia, estas naves se usaban para pescar en áreas

alejadas de la costa y, en las décadas de 1960 y 1970, se les añadieron motores diésel (figura 4). Este desarrollo tecnológico está asociado con el dinero que circuló en la región como consecuencia de la bonanza que dejó el cultivo de *cannabis*.

## CONCLUSIONES PRELIMINARES

Como se puede apreciar en este avance, se han podido identificar, mediante tres tipos de fuentes, datos sobre la navegación indígena en el norte de Colombia. La primera fuente, por orden cronológico, es la arqueológica. Tal como lo indican las dos anclas halladas en Taganga, hay sólidas evidencias de tecnologías navales para hacer cabotajes sobre el litoral. Después tenemos las reseñas históricas, en especial los documentos españoles que describen cómo los indígenas se desplazaban en sus canoas.

Finalmente, contamos con los datos etnográficos que nos hablan de la producción de monóxilos, los cuales se dejaron de fabricar varias décadas atrás; este alto en la producción de artefactos se debió a la ausencia de la

materia prima necesaria para la producción de las canoas.

### **Agradecimientos**

Agradecemos el apoyo financiero de la Universidad del Magdalena y de la Fundación Gerda Henkel para adelantar los trabajos de campo de esta investigación.

### **REFERENCIAS**

- CASTRO, F.; D. GOMES-DIAS. 2015. Moulds, Graminhos and Ribbands: a pilot study of the construction of saveiros in Valença and the Baía de Todos os Santos area, Brazil. *International Journal of Nautical Archaeology* 44, 2: 410-422.
- ELKIN, D. C. 2002. Water. In *International Handbook of Underwater Archaeology*, eds. C. V. Ruppé y J. F. Barstad, pp. 313-329. Boston: Springer.
- LONDOÑO, W. 2020. *Cultural Heritage Management and Indigenous People in the North of Colombia: Back to the Ancestors' Landscape*. Routledge.
- SÁNCHEZ, S.; G. CRESPO; M. HERNÁNDEZ; Y. GARCÍA. 2008. Factores bióticos y abióticos que influyen en la descomposición de la hojarasca en pastizales. *Pastos y Forrajes* 31, 2: 99-118.
- TOVAR, H. 2010. *Relaciones y visitas a los Andes. Siglo XVI: Tomo III. Región Caribe*. Bogotá: Uniandes.