

Proyecto PID2021-126850NB-I00 financiado por:



La presente obra monográfica se enmarca en el proyecto Connexa Mundi.
Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global:
el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830). PID2021-126850NB-I00

INTRODUCCIÓN

El histórico territorio de la Nueva Granada, nuevo reino y más tarde virreinato que abarcó la actual Colombia y parte de los países colindantes, cuenta con un vigor y una diversidad natural extraordinaria. Si tomamos consideración su amplia área de influencia sobre gobernaciones costeras, se trata de un territorio que abarca buena parte del litoral meridional del mar Caribe y salida Atlántica; al oeste en la costa del océano Pacífico y, al este y al sureste, los grandes llanos vinculados a las cuencas fluviales del Orinoco y el Amazonas, respectivamente. En términos orográficos, se trata de un territorio atravesado de sur a norte por las últimas estribaciones septentrionales de los Andes, dispuesta en tres vertientes: la cordillera occidental, la cordillera central y la cordillera oriental. Si a todo ello le añadimos al noroccidente el complejo istmo del Darién o de Panamá y una densidad arbórea considerablemente alta en la mayor parte del territorio, se presenta un espacio sumamente accidentado, por ende, difícil de explorar, comunicar y vigilar. Sin embargo, cuenta con medio centenar de ríos principales vinculados a cinco vertientes Caribe, Pacífico, Amazonas, Orinoco y Catatumbo, de tal forma que, la disposición de sus cuencas articuló la comunicación desde época prehispánica (López, 2019), y posibilitó la penetración a un territorio que, hacia el siglo XVI, era casi inaccesible por vía terrestre. De este modo, la problemática central de la investigación se encuentra en la dificultad de movilidad en el espacio neogranadino, las ventajas y desventajas de los ríos como articuladores de toda comunicación factible y, en consecuencia, el rol estratégico de las canoas y los canoeros indígenas. Todo ello, se aborda en diacronía dedicando especial atención a los tres ejes enunciados en el título (exploración, comunicación y vigilancia). A continuación, se desarrolla la presentación de cada uno de ellos, pues, como era común en los escolásticos, la consideración del enunciado ha de ser siempre el comienzo.

En primer lugar, se analiza la relevancia de la canoa en las iniciativas exploratorias de Castilla en el siglo XVI, no solo en el río Magdalena en su virtud de vertebrador del territorio, sino también en el resto de ríos de la vertiente caribe (Cauca, Sinú y Atrato), en los ríos de la vertiente Pacífico (San Juan, Baudó, Dagua o Anchicayá, entre otros) y en los ríos de las vertientes orientales (Meta, Casanare, Candelaria, Catatumbo-Zulia). Las huestes castellanas remontaron en experiencias sucesivas estos ríos que comunicaban los distintos territorios de los sectores caribe y pacífico, además de dar acceso a los cacicazgos del interior continental. En este proceso se vieron condicionados por unas exigencias naturales desconocidas hasta entonces, razón por

la cual tuvieron que adaptarse a la coyuntura, modificar sus métodos de avance y reconocer en el «otro» indígena el conocimiento práctico que a la postre implementarían (Nieva, 2025). Esta dinámica de contacto, aprendizaje y reproducción de *modus operandi*, se rastrea también aquí en réplicas expedicionarias sobre los ríos orientales, donde el conocimiento práctico indígena estuvo presente de manera recurrente.

En segundo lugar, la investigación aborda las transformaciones propias del tránsito entre centurias (ss. XVI y XVII), centrando la mirada en el establecimiento del sistema de comunicación que permitió el desarrollo del ya Nuevo Reino de Granada, conectando su centro administrativo y judicial en altura (Santa Fe de Bogotá, 1538) con las ciudades portuarias del Caribe (Santa Marta, 1525 – Cartagena de Indias, 1533), que garantizaban una frecuente conexión con Cádiz y Sevilla, particularmente, a partir de mediados del siglo XVI a través de la flota de Tierra Firme (Pajuelo, 2022). Es precisamente esta arteria fluvial estratégica la que se sitúa en el segundo eje como centro del análisis, dado que, ante las exigencias de toda índole impuestas por el río Magdalena, sus características y sus tiempos, continuarán siendo protagónicos durante siglos los artilugios náuticos y el conocimiento tradicional que permitía su construcción y gobierno con virtud. Se trata de un periodo en el que, la absorción del conocimiento práctico indígena ya experimentada en los remontajes exploratorios previos se institucionaliza, estableciendo a canoeros y a canoas como la base humana y material de la arteria principal de un territorio con grandes problemas de comunicación.

En tercer lugar, la investigación aborda la vigilancia y la conservación del control durante las distintas coyunturas de inestabilidad asociadas a los siglos XVIII y XIX. Esta faceta del estudio se centra en la horquilla cronológica que abarca desde el establecimiento borbón del Virreinato de Nueva Granada (1717), hasta los años previos a la ruptura revolucionaria de la segunda década del siglo XIX. En este sentido, nos encontramos desde dinámicas de contrabando, hasta alzamientos de grupos indígenas «alzados», pasando por acciones de espionaje y agresión, por parte de aquellas potencias rivales que concurrían en un ámbito americano cada vez más ambicionado (Ortega, 2022). Aquí se hace especial hincapié en la toma de conciencia, especialmente, tras la fundación de Real Cuerpo de Ingenieros Militares en 1711, sobre la importancia estratégica del conocimiento geográfico del territorio. A partir de lo cual, a fin de evitar sorpresas del enemigo o la habitual actividad pirática y contrabandista, se desemboca un intenso y lúcido proceso de reconocimiento y control de estos importantes ríos y sus características. Todo ello, analizado pormenorizadamente con el fin de conocer con detalle el relevante rol que canoas y canoeros jugaron en tan delicada coyuntura.

Por último, se añade un amplio cuarto capítulo de carácter interdisciplinar, que cierra la investigación mediante el estudio integral de las canoas monóxilas contemporáneas (XX-XXI), a fin de conocer tanto la pervivencia de ese conocimiento práctico-tradicional relacionado con el territorio fluvial, como el detalle de la materialidad y las cualidades náuticas de esas canoas omnipresentes en la investigación. En cierto modo, supone un eco motivador y latente, de la máxima de Marc Bloch respecto a no limitarnos a la común convención sobre la importancia de analizar el pasado para entender el presente, sino también estudiar el presente para inteligir e interpretar de manera más completa el pasado, pues «el temblor de la vida humana, que exigirá un duro esfuerzo de imaginación para ser restituido a los viejos textos, es aquí directamente perceptible a nuestros sentidos» (1952: 48).

En consecuencia, si bien se trata de una investigación eminentemente histórica, tiene un innegable y justificado carácter transdisciplinar, pues transita entre fronteras metodológicas, combina miradas y marcos teóricos de disciplinas concomitantes y con capacidad de análisis sobre un objeto de estudio que así lo exige. De este modo, se presenta una monografía que emana del proyecto *Connexa Mundi*, con el fin de analizar en diacronía y de manera integral las canoas y los canoeros en Nueva Granada, en relación con la incorporación de este territorio en un sistema de nodos de comunicación propio de la ductilidad hispánica en la Edad Moderna. Para ello, ha sido necesaria la localización y el análisis pormenorizado de fuentes históricas manuscritas y editadas; artísticas, gráficas y cartográficas; así como fotográficas, orales y materiales.

En lo que se refiere a la vertiente histórica e historiográfica, la labor de archivo ha constituido la base sólida desde la que desarrollar con amplitud la investigación. Para ello, se han revisado una docena de archivos históricos a ambos lados del Atlántico y empleado en el libro en torno a un centenar y medio de documentos manuscritos, además de las crónicas y relaciones editadas (ver anexo I). Todo ello, en un constante ejercicio de búsqueda, clasificación y análisis de toda fuente primaria, manuscrita o editada, desde el siglo XVI al siglo XIX. Asimismo, atendiendo a las necesidades y exigencias intelectuales del objeto de estudio, ha sido imprescindible ajustar una serie de parámetros teóricos que permitieran optimizar las fuentes. Estos son el método etnohistórico, por un lado, y la necesaria perspectiva náutica, por otro. Es decir, estudiar lo indígena desde las primeras dinámicas de contacto a la actualidad a través de la documentación (Jiménez Núñez, 1972), afrontando el estudio y el tratamiento de la información plasmadas en los manuscritos con una marcada sensibilidad antropológica. Esto es ser capaz de escudriñar entre las letras determinados marcadores culturales y conductuales, así como reminiscencias del conocimiento artesanal y práctico estudiado. En segundo lugar, una imprescindible perspectiva náutica que permita discernir datos conceptuales, arquitecturales y funcionales en las embarcaciones y su desempeño, a partir de parcas descripciones en documentos o vagas nomenclaturas empleadas por escribanos, cronistas o protagonistas de la época. Para ello, ha sido fundamental el empleo y el cotejo de diccionarios históricos de la lengua castellana, glosarios náuticos y diccionarios marítimos desde finales del siglo XVI hasta el siglo XIX (ver Anexo I). Así, la presente investigación está ineludiblemente integrada en la corriente científica global de las llamadas Humanidades Azules; es decir, en la voluntad de investigación interdisciplinar sobre las conexiones históricas, ambientales y culturales ser humano y el medio acuático.

Las fuentes escritas son abundantes en el territorio neogranadino y suficientemente explícitas en la mayor parte de las problemáticas abordadas, si aplicamos el debido cotejo y crítica. Sin embargo, es de común saber que las imágenes a menudo dicen más que mil palabras, por lo que la labor paralela de búsqueda, clasificación y análisis de fuentes gráficas ha ocupado también un notable espacio en el desarrollo de la investigación. Han sido revisadas las representaciones de canoas y su contexto en todo tipo de soporte desde el siglo XVI al XXI, esto es modestos dibujos al margen en planos, grabados, litografías, acuarelas y fotografías. Además, merece atención un recurso especialmente relevante en esta investigación, como lo es la cartografía histórica. En croquis, planos y mapas podemos ver lo que más interesa representar al observador e intuir aquello que no se representa, bien por desconocimiento, por oculto interés o por sincero desinterés. En este caso, la abundante cartografía nos permite también comprender la dimensión y la importancia estratégica de este te-

territorio americano para la Corona, pues en distintos archivos y repositorios digitales han sido localizados y contemplados más de medio centenar de croquis, planos y mapas relacionados con los ríos del territorio neogranadino (ver anexo II).

Los objetivos de la primera parte de la investigación derivan de las preguntas suscitadas a partir de los tres ejes de cuestionamiento propuesto: exploración, comunicación y vigilancia. Es decir, para el siglo XVI nos preguntamos qué exigencias prácticas impusieron los ríos neogranadinos y qué necesidades logísticas o funcionales cubrieron las canoas indígenas, durante esas primeras experiencias exploratorias de Castilla. Mientras que para el tránsito hacia el siglo XVII y con vigencia hasta el XVIII, el cuestionamiento gira en torno a por qué la náutica indígena se asentó como la base de la comunicación fluvial del Nuevo Reino de Granada y cómo coexistió o, más aún, predominó sobre otras tendencias náuticas, concepciones y tipologías navales. Todo ello, para llegar a un convulso siglo XVIII y tránsito al XIX, donde las preguntas se centran en la necesidad virreinal del conocimiento y el control de las cuencas fluviales, en paralelo al doble rol de canoas y canoeros indígenas, tanto en la vigilancia y comunicación, como en la colaboración con ilícitas, subversivas o enemigas intenciones.

De manera subsecuente a la labor de archivo y escritorio, se diseñaron trabajos de campo consecutivos entre 2022 y 2025, que se despliegan en paralelo a la investigación documental, procurando mantener un cuidadoso equilibrio entre el trabajo de campo y el trabajo de archivo (Platt, 2015). De tal modo que la investigación suponga una suerte de viaje continuo de ida y vuelta, en el que la labor documental facilita la comprensión de las dinámicas históricas y sociales vinculadas al paisaje y al paisanaje. Al mismo tiempo el regreso del campo al archivo mejora sustancialmente los resultados, dado que permite una relectura de la documentación, bajo la luz aportada por la experiencia en el territorio. Todo ello, a fin de completar la investigación en el relativo al registro contemporáneo de la oralidad y la materialidad asociada a la navegación de tradición indígena, lo que muestra esa voluntad de captar lo vivo y observar el presente con el fin de interpretar mejor el pasado.

En consecuencia, fue diseñado y desarrollado un primer trabajo de campo en 2022 que implicaba el remontaje de aproximadamente 1000 kilómetros de curso fluvial, partiendo de la ciudad de Santa Marta y atravesando su Ciénaga Grande (CGSM), y así tomar el caño de aguas negras para conectar con el curso principal del río y brazos paralelos hasta llegar a Barrancabermeja (la antigua Tora). Todo ello ha posibilitado recorrer buena parte de los pueblos ribereños y las comunidades, cuya cotidianeidad histórica desde los primeros contactos se describe «en canoas y no por tierra» (Aguado, 1906 [escrita en el siglo XVI]: 89). Unas comunidades ribereñas definidas en el siglo XX por Fals Borda como cultura anfibia (1979), dado que aun atesoran una cotidianeidad tradicional muy marcada y conocen con sufrida experiencia los caprichos del río. Atendiendo a las preguntas suscitadas durante el trabajo de escritorio, fueron planteados objetivos principales y específicos, que constituyeron el sino de esta expedición científica contemporánea *ExpTransdisciplinar Magdalena'22* (Nieva y Gullón, 2023) y de las campañas de refuerzo sucesivas (2023, 2024 y 2025), combinando sobre el terreno las miradas de historiadores, antropólogos, biólogos y botánicos en torno a la navegación tradicional y sus particularidades. A lo que se debe añadir la colaboración en investigaciones complementarias como las dos campañas de campo en el proyecto hispano-colombiano e interuniversitario *ARQUEOCIÉNAGA* en 2024 y 2025.

Los objetivos de la vertiente de la investigación destinada al trabajo de campo en el territorio se entrelazan en una suerte de rumbos concomitantes, definidos por la verificación y registro material e inmaterial de las últimas evidencias de concepción y construcción de canoas monóxilas en el río Magdalena y ciénagas. A lo que se añade, puntualmente, trabajo de campo en otros ríos neogranadinos, el estudio interdisciplinar sobre los árboles empleados por sectores y las reminiscencias de ese conocimiento artesanal en la actualidad o en la memoria de los canoeros, carpinteros y pescadores del territorio (ver anexo III).

Para ello, fue necesario desarrollar una metodología etnográfica adaptada a comunidades situacionales; es decir, comunidades que comparten situación o comunes condiciones materiales y simbólicas (Aguirre Baztán, 1995 y Martínez Miguélez, 2011: 2). Además, fue de gran importancia la consulta y diálogo reflexivo con la experiencia de clásicos de la etnografía con perspectiva náutica como Martín Gusinde en Tierra del Fuego ([1931-1937] 1986) y Bronislaw Malinowski en la Melanesia [1922], 1973). En este sentido, se persiguió el propósito de recopilar información de canoeros y carpinteros de los ríos colombianos, sobre los saberes tradicionales relacionados con la selección y tratamiento de la madera y la construcción de canoas por medio de técnicas artesanales como la de sustracción (Rieth, 1998); girando entorno al concepto de tradición o tradiciones constructivas derivado de la propuesta de McGrail (2001, 9), y analizar con ello, tanto la funcionalidad práctica de la canoa en la relación eficiente entre el ser humano y el medio acuático (Guerrero, 2009), como una continuidad conceptual que subraya su relevancia cultural y su condición de «guarda de la tradición» (Patiño, 2010: 26).

En lo relativo al registro material, fue acometida una labor de localización y registro mediante métodos convencionales y nuevas tecnologías, como el vuelo de dron DJI mini 3 PRO y el registro fotogramétrico, tanto de canoas monóxilas y de base monóxilas como de sus elementos de propulsión y herramientas de construcción, de cara a posibilitar con ello, ya en el laboratorio, un necesario análisis de las cualidades náuticas en relación con las exigencias del medio acuático en el que se desempeñan. Esta documentación gráfica de canoas en campo se ha logrado a través la realización de diversas tomas fotogramétricas para la creación de un gemelo digital a partir del cual obtener y tomar datos morfométricos de precisión. En la fase de postprocesado se han importado los modelos texturizados en OBJ, GLB y/o STL al software Blender, permitiéndonos ajustar diversos parámetros como las luces y la escala, pero sobre todo dándonos la oportunidad de trabajar sobre el modelo tridimensional para generar diversas vistas ortofotogramétricas. En este sentido, teniendo como objetivo prioritario el estudio tipo-morfológico de las canoas y su clasificación tipológica y de estilo a nivel en los distintos ríos de la actual Colombia, se ha ideado el renderizado de vistas cenitales y laterales. Finalmente, los productos gráficos fueron dibujados con el software de vectorización *Adobe Illustrator* para favorecer el cotejo de los detalles técnicos de las canoas. Por último, en la propuesta final de definición morfológica y de estilo, ha sido también imprescindible la revisión de los registros del siglo xx, cuando científicos de distintas disciplinas como el zoólogo James Hornell, el geógrafo Clinton R. Edwards y el geólogo Brian Moser documentaron navegación tradicional en la vertiente del pacífico y en los ríos orientales de Colombia. Todo ello, y mediante una pormenorizada y reflexiva labor de cotejo con el registro actual, permitió desarrollar una aproximación a la variabilidad de estilos en canoas y elementos de propulsión por sectores. Teniendo

en cuenta que se trata de un conocimiento artesanal donde no hay dos ejemplares iguales, dado que su característica fundamental es la no estandarización y la adaptación continua las necesidades del contexto.

Por otro lado, si tenemos en cuenta la condición del paisaje como constructo sociocultural, tanto en el plano cognitivo como en el plano físico, y sus profundas implicaciones simbólicas para los seres humanos que lo habitan (Criado, 1999: 6), resultó también imprescindible la consideración de la canoa como instrumento que posibilita la objetivación de su paisaje cultural al que también pertenece (Westerdahl, 1992). Asimismo, a tenor de la extraordinaria relación de las culturas anfibias con el medio acuoso que las circunda, fue imprescindible una mirada reflexiva a la historia ambiental del territorio (Worster, 2004). Razón por la cual, en lo relativo a las especies que emplearon y emplean en la construcción de canoas, se realizaron pesquisas documentales y recorridos en lancha a fin de localizar y registrar áreas tradicionales de aprovisionamiento de los carpinteros oriundos del territorio, así como hoja, fruto y fuste de ejemplares de aquellas especies que, tanto en fuentes históricas como en testimonios locales (Anexo III), se vinculan con la construcción de monóxilas.

Este trabajo interdisciplinar fue desarrollado con botánicos del *Grupo de Investigación en Restauración Ecosistémica y Ecología Urbana* de la Universidad del Magdalena y con ecólogos del *Proyecto Ecos Pueblo Viejo* de la Universidad del Rosario. Lo cual ha permitido desarrollar un proceso de cotejo e identificación de especies arbóreas relacionadas con las embarcaciones tradicionales, y elaborar un marco de referencia por sectores que recoge las propiedades físicas y mecánicas de las especies; a partir del cotejo con diversas bases de datos (Riesco et al., 2019, Blanco 2020, Rosales-Sólorzano 2020, Tamarit-Urías y Fuentes-Salinas 2003, Castiblanco-Rodríguez y Torres-Vázquez 2020). También desde la vertiente botánica del equipo y de cara a la identificación ya en laboratorio de las especies arbóreas, se examinaron los registros fotográficos y se cotejó con bases de datos como Trópicos (2023) y el Catálogo de Plantas y Líquenes de Colombia (2019), a fin de confirmar la información. Adicionalmente, se evaluó el estado de conservación de las diferentes especies de acuerdo con la clasificación de la *Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza* (IUCN, 2023), y se determinó el contexto geográfico y los sectores donde estas especies son principalmente utilizadas.

En suma, la presente monografía presenta un estudio integral y en diacronía, de la relevancia que canoas y canoeros han ostentado en el devenir histórico de la Nueva Granada y la actual Colombia. Se rastrea ese conocimiento práctico de tradición indígena y su rol en las dinámicas exploratorias de Castilla, en el establecimiento de la comunicación estratégica de un Nuevo Reino conectado a un sistema global en ciernes, y en la articulación de la vigilancia virreinal sobre un territorio sumamente complejo y vulnerable a las continuas amenazas concurrentes. Todo ello, complementado con un estudio contemporáneo de la memoria de las comunidades que aún hoy pueblan y navegan las cuencas fluviales de Colombia, y de la materialidad de los omnipresentes artilugios náuticos, que pervivieron durante siglos ocupando distintos nichos funcionales, hasta su lento, silencioso y casi irreversible ocaso posindustrial.

CAPÍTULO I

La canoa indígena en la exploración y conquista del Nuevo Reino de Granada (ss. XVI-XVII)

Con la flemática asimilación de la entidad territorial ante la que se encontraban, superado el entusiasmo antillano inicial y una vez es descubierto a ojos de Castilla el mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1513), se renovó el original interés por habilitar un paso a las especierías. Esta nueva tendencia junto a la desazón que generaron fracasos como el de Alonso de Ojeda en 1509, mantuvieron las costas meridionales del Caribe y el potencial territorial interior bajo una suerte de manto sombrío de desinterés, salvo por algunas ilícitas diligencias que aprovechaban el aún vacío de autoridad (Friede, 1974: 25-27). Sin embargo, muy pronto la inercia exploratoria de Castilla incorporaría nuevos elementos al tablero, como la primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano (1519-1522) y la toma de Tenochtitlan por Hernán Cortés (1521). La primera supuso una actualización geográfica global, mostrando la verdadera lejanía de las islas de especias y la necesidad manifiesta de fijar nuevos objetivos sobre el vasto territorio que el ingente número de millas de litoral recorrido esbozaba. Mientras que el segundo acontecimiento de la década de los veinte, se convirtió en el acicate necesario para las innumerables huestes que a partir de ese momento penetraran al interior continental (Nieva, 2025). Asimismo, esta nueva voluntad viene acompañada por el establecimiento del Consejo de Indias con independencia del de Castilla (1523-1524), lo que

aporta a la nueva tendencia una autonomía y una agilidad mayor a nivel jurídico.

En este sentido, el área noroccidental de América del Sur constituye un espacio de confluencia entre la salida del istmo de Panamá, las estribaciones septentrionales de los Andes y las notables cuencas hídricas del Caribe, el Pacífico, el Orinoco y el Amazonas; además de toda una red de ríos que vertebran y comunican el territorio (Restrepo et al., 2020: 46). Estas características geográficas propiciaron en época prehispánica una gran diversidad poblacional manifestada en numerosos grupos étnicos vinculados a al menos tres de las cinco grandes familias étnico-lingüísticas de América (Landaburu, 2004). Por lo tanto, si bien la voluntad de consolidación y el respaldo jurídico estaban ya sobre la mesa con las fundaciones de Santa Marta (1525) y Cartagena (1533), los intentos exploratorios de Pascual de Andagoya en el Pacífico (Cieza de León, [1553] 2005: 84) y la presencia de Federmann en Venezuela desde 1529 (Aguado, 1906 [s. XVI]: 185), se trataba de un territorio de una gran densidad arbórea y una casi inviable comunicación terrestre, siendo las vías fluviales las que abrieron progresivamente el interior continental al avanzar castellano.

Las noticias de Pizarro y el botín de Atahualpa exacerbaban los ánimos de la década de los treinta y potenció todo tipo de iniciativas exploratorias (Frie-

de, 1954: 55). En este sentido, encontramos cómo desde el norte se produjo la penetración a través del río Magdalena por parte de Jiménez de Quesada (1536-1538), quién fundó Santa Fe de Bogotá (1538) dando lugar a la configuración del Nuevo Reino de Granada (Nieva, 2023d). Desde el oriente, combinando cuencas fluviales orientales con escaso éxito, Nicolás Federmann (1537), mientras que desde el sur entraba el pizarrista Sebastián de Belalcázar, quien exploró parcialmente el río Cauca fundando Santiago de Cali (1536) y recorrió en sentido opuesto a Quesada el río Magdalena hasta el controvertido encuentro con este y Federmann en la altiplanicie cundiboyacense (Aguado, 1906 [s. XVI]: 192). Asimismo, expediciones menos resonadas como la de los hermanos Heredia, con capitulación formal (AGI, Indiferente, 415, L. 1, ff. 69r-71v), reconocieron parcialmente el río Sinú y la ribera occidental del Magdalena, entre otros (Gómez, 1984: 37), o como la expedición ambiciosa de Juan de Vadillo quién, pese al fracaso de propósito, permitió distinguir desde entonces el río Cauca del río Magdalena (Caicedo, 2017). Por último, desde el occidente

el adelantado Pascual de Andagoya logró reconocer el río San Juan, propiciar la fundación de Buenaventura (1540) y dar paso a la exploración y dominio de la franja chocona. La reiterada representación de los cursos fluviales en la abundante cartografía que se producía incesantemente, desde las primeras décadas en adelante, muestra la importancia con la que los primeros castellanos dotaban a estas arterias naturales en su expansión y control del territorio. (ver anexo II).

Sin embargo, el progresar por ríos está acompañado de toda una serie de factores condicionantes a los que no se habían enfrentado con anterioridad. El contexto fluvial condiciona el progresar, ya sea por agua o por tierra, así como condiciona el combate y el descanso; sin olvidar, que los naturales han desarrollado su vida desde hace siglo en esas exigentes condiciones. Lo cierto es que la experiencia de los castellanos que componían las huestes en ríos de semejante envergadura y complejidad era escasa o nula, del mismo modo que las embarcaciones encontraban dificultades para remontarlos, el armamento ofensivo sufría ante la humedad continua, el defensivo se conver-

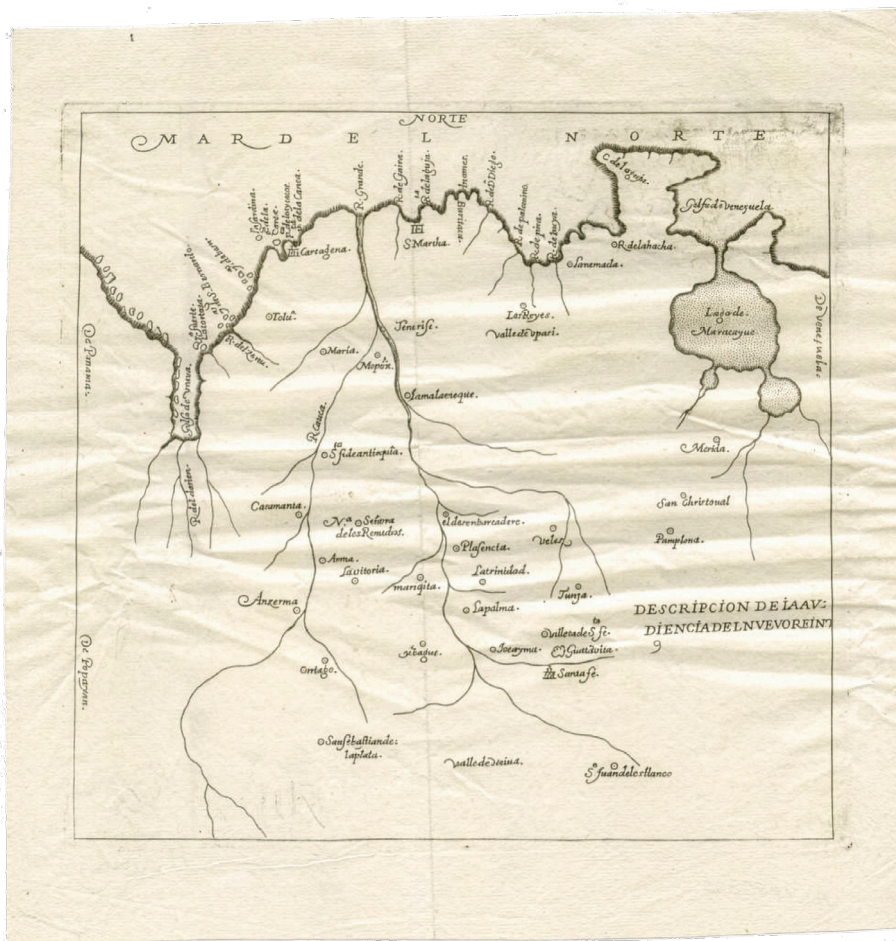


Figura 1. Descripción de la Audiencia del Nuevo Reino, 1601. (Fuente: BVBR).

tía por momentos en un inconveniente y los caballos en prohibida carroña (Nieva, 2024b). Esta coyuntura situó sobre la mesa la necesidad de reconocer y aplicar en el propio proceder la experiencia y la virtud del «otro», a fin de hacer viable lo que en apariencia no lo era, y poder llevar la empresa exploratoria a buen término. Es decir, además de los lenguas y guías fue imprescindible el uso de canoas y canoeros, embarcaciones de tradición indígena concebidas para responder a las exigencias náuticas del río, que gobernadas por naturales en una acción combinada permitiera un avance eficiente.

En consecuencia, este primer capítulo analiza el carácter inapelablemente fluvial de las primeras experiencias castellanas en el territorio, a través de una primera aproximación a la problemática de la investigación, en tanto a las ventajas y desventajas que los contextos fluviales ejercen sobre la vida y la movilidad de los procesos históricos que en ellos acontecieron, y sobre el fundamental rol de la canoa monóxila. A continuación, se abordan esas primeras experiencias y las consecuentes dinámicas de contactos generadas en los distintos sectores abarcados, tanto la fundamental génesis y vertebración del Nuevo Reino en la cuenca del río Magdalena, como los procesos exploratorios y fundacionales en la vertiente pacífico y los primeros pasos en los ríos orientales (ver fig. 1).

1. Castilla y el río Grande de la Magdalena (1500-1538)

«Aquel rio es de mucha importancia, y tengo creído que Vuestra Majestad se ha de servir de él más que de todas las Indias juntas»

GARCÍA DE LERMA, 1536
(AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 4, f. 2r).

La primera experiencia castellana en el río Grande de la Magdalena fue la de Rodrigo de Bastidas un «día de La Magdalena» de 1500 (Acosta, 1848: 21), motivo por el que tomó su nombre. Estos primeros contactos en

el litoral de la cuenca sur caribeña no tuvieron demasiado éxito, desde el Cabo de la Vela hasta el Darién, salvo algunos intercambios de objetos por oro o perlas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 161). Sin embargo, constituyeron el preámbulo y la motivación de la empresa de Bastidas dos décadas más tarde, dado que tras conseguir firmar capitulaciones con la Corona y obtener jurisdicción desde la desembocadura del «río grande» hasta el mencionado Cabo de la Vela, un 29 de julio de 1525 decidió fundar a orillas del mar Caribe y bajo la imponente custodia de la Sierra Nevada la ciudad de Santa Marta (Castellanos, 1589: 375 y Quesada 1539, f. 1v). Esta fue la primera fundación castellana en el territorio, un pequeño asentamiento de escasa población, a juzgar por el debate en las crónicas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 14; Castellanos, 1589: 375), entre la que se encontraban los rebeldes que acabarían traicionando y atentando precisamente contra su fundador; dado que este había procurado evitar los abusos y alcanzar la paz con los «indios comarcanos», no permitiendo de ninguna manera «a los indios hacerse demasiada», forzarlos al trabajo o sustraer sus provisiones «sin que por ello diesen justa paga» (Castellanos, 1589: 375; Aguado, 1906 [s. XVI]: 20).

Tras la muerte de Bastida, la aún lenta operatividad institucional generó en la joven fundación samaria el advenimiento de un peligroso descontrol bajo los capitanes sucesores, con un Rodrigo Álvarez Palomino a la cabeza que se oponía al gobernador provisional, Juan de Vadillo, con quién acabó compartiendo el gobierno en una bicefalia infructuosa (Caicedo, 2017). Sin embargo, en lo que a ríos menores se refiere, el capitán Palomino recorrió bastante territorio circundante y estableció relación con numerosos grupos indígenas hasta terminar sus días «ahogado en un río donde nunca más pareció», y que hoy lleva su nombre (Aguado, 1906 [s. XVI]: 30-32; Castellanos, 1589: 380-381).

Tras este intervalo y el rechazo a Pedro de Heredia (AGI, Santa Fe, 72, N. 1), la Corona nombró como nuevo gobernador a García de Lerma, un banquero y comerciante natural de Burgos, quien llegó con un número importante de peninsulares (Castellanos, 1589: 387 y Aguado, 1906 [s. XVI]: 37), no logrando inicialmente grandes transformaciones con respecto a las tensiones con los naturales y el desarrollo paupérrimo del asentamiento (Aguado, 1906 [s. XVI]: 38; Castellanos, 1589: 390). Sin embargo, sí sería bajo el gobierno

de García de Lerma cuando se hallarán las dos claves logísticas necesarias para superar las imposiciones de aquel «poderoso río, el 'río grande' que después se llamó Magdalena» (Friede, 1974: 31). A través de la iniciativa con unos 200 hombres y liderada por su sobrino, Pedro García de Lerma, se culminó la intención ya de algunos capitanes de Bastidas en tanto a hallar una vía terrestre que evitara las impracticables márgenes del delta (Aguado, 1906 [s. XVI]: 46; también Castellanos, 1589: 407); logrando con ello pasar del «río de Sarare (Cesar) á las riberas del río grande de la Magdalena» (AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 2, f. 1v).

De este modo, se logró resolución a una parte del problema, aunque este primer tramo exclusivamente terrestre para evitar la desembocadura todavía imponía condicionantes difíciles de superar. Por un lado, si se quería remontar con embarcaciones y esquivando la desembocadura, esta alternativa obligaba a cargar los bergantines «en piezas por tierra» hasta una vez alcanzado el curso de nuevo, como transmitía García de Lerma por carta al Rey (AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 2). Además, habría que ser capaces de cargar con todas las provisiones de la expedición a lo largo de un número de millas aún desconocido, lo que impedía garantizar el abastecimiento para los tramos ulteriores de la expedición.

En este sentido, la única posibilidad de hacer viable el remontaje era un avance simultáneo, es decir, que la hueste terrestre que había esquivado la boca bordeando por tierra hasta alcanzar el curso río arriba, necesitaba contar a su llegada al río con bergantines, que más ligeros hubieran superado la desembocadura y permitieran un suministro de provisiones y una función eficiente de apoyo al avance (Nieva, 2025). Finalmente, el nudo termina por desanudarse al lograr entrar con bergantines por la boca de aquel gran río que, en palabras del propio García de Lerma, su furia era «tan grande, que no los deja subir» (AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 2, f. 1v). Los pilotos Jerónimo Melo y Rodrigo Llano, portugués y castellano respectivamente, lograron remontar treinta leguas del río y entablar contacto con grupos indígenas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 55; Castellanos, 1589: 401). Incluso, se baraja la posibilidad de navegarlo por otras cien leguas arriba; llevándose con ellos lengua y guía que afirmaba: «se puede navegar por el río cinco meses con navíos» (AGI, Santa Fe, 49, R. 1, N. 2, f. 1v).

Sin embargo, ya fuera por incapacidad o por la desobediencia de sus capitanes, no pudo lograr el gobernador García de Lerma aprovechar esta probada navegabilidad. En 1534 intentó sin éxito lo que sería el antecedente de una expedición simultánea tierra-agua, combinando 150 hombres a pie y previendo las dificultades: «tres barcos llevan para tal socorro» (Castellanos, 1589: 412). De hecho, el propio Fernández de Lugo, gobernador sucesor, estaba convencido del éxito de la empresa exploratoria capitaneada por Jiménez de Quesada, si «tomais mas de veras que Lerma lo tomo tiempo pasado». (Castellanos, 1589: 412 y 434; también referido en Aguado, 1906 [s. XVI]: 50 y Jiménez de Quesada, *Epítome*, f. 1v).

Con la muerte del gobernador, el proyecto de ciudad samaria aún presenta un estado decadente, con una comunicación marítima muy limitada, intran-sitables vías terrestres y escasas relaciones de intercambio con los grupos indígenas del entorno como consecuencia hostilidad acumulada, motivos que empujaban a muchos pobladores a huir de un horizonte de hambre, enfermedad y guerra. A estas razones se añadían como aderezo las noticias sobre el «descubrimiento del Perú y de sus riquezas, por lo cual fueron muchos soldados promovidos á dejar la vivienda de Santa Marta é ir á participar de las riquezas nuevamente descubiertas» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 49). Tal fue el grado de devastación que, al llegar el gobernador interino Rodrigo Infante, la ciudad contaba con una fortaleza arruinada, un precario hospital y una iglesia en cuya cerca se guardaban los pocos caballos del medio centenar de españoles y 40 peones que aún moraban en ella (Castellanos, 1589: 420-421). La decadente estampa es también recogida en su tiempo en sendas cartas de Rodrigo Infante y fray Tomás de Toro Cabrera (AGI, Santo Domingo, 49, R. 6, N. 37, f. 1r y AGI, Justicia, 1123, f. 2v).

En este desalentador panorama se optó por un gobernador con experiencia en Canarias y con la posibilidad de pasar a Santa Marta un contingente numeroso y de calidad (AGI, Indiferente, 415, L. 1), aunque las cifras constituyen un intenso debate entre cronistas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 58 y Castellanos, 1589: 419). En este sentido, el adelantado de Canarias, Pedro Fernández de Lugo, gozaba de experiencia de conquista y de mando, pero la incorporación un millar de bocas a una ciudad sumida en el hambre, el combate y la enfermedad, no hacía vislumbrar un ho-

rizonte demasiado alentador (Castellanos, 1589: 418 y 420). De hecho, los intentos de restablecimiento de relaciones con los naturales del entorno derivaron en nuevos conatos de violencia y en poco tiempo los nuevos pobladores se incorporaban paulatinamente a la nutrida lista de enfermos y muertos de la ciudad (Aguado, 1906 [s. XVI]: 59-66 y Friede, *Los Chibchas*: 46). El escenario era tan dantesco que «si se hubieran de tañer á todos (las campanas), fuera menester que nunca cesaran» (Simón, 1627: 56 y Aguado, 1906 [s. XVI]: 76).

En definitiva, las ilícitas dinámicas anteriores a la fundación de Santa Marta, el fracaso de los sucesivos gobernadores y las deslealtades de algunos codiciosos capitanes llevaron a la nueva ciudad a tal límite, que el propio Gonzalo Jiménez de Quesada en su *Epítome* posterior critica, achacando el nefasto estado de Santa Marta (1525) y de la reciente ciudad de Cartagena (1533), a los desmanes y la pérdida de respeto a todo «bien publico nin privado» (Quesada, 1539, f. 1v). En suma, la importancia del río Grande y su reconocimiento curso arriba, ya no constituía únicamente una empresa más de descubrimiento y conquista, sino salida desesperada ya que «los unos y los otros quedaron con que sola esperança de lo que se descubriese el rrio arriba» (Quesada, 1539, f. 1v).

1.1. El río Grande de la Magdalena: una aproximación con perspectiva ambiental

Presentada la relevancia de los ríos en la exploración, comunicación y control del territorio neogranadino, se dedican determinadas líneas en cada capítulo a valorar con perspectiva ambiental las características de los contextos fluviales aludidos, no como una inerte sucesión de información geográfica, sino como un despliegue de potenciales condicionamientos físicos tanto al desarrollo cultural y práctico de las comunidades que en ellos habitaban, como al progresar de las huestes castellanas que en ellos se internaron, su embrionaria comunicación y su anhelado control. En este sentido, interesan aquellos datos de tipo climático (temperaturas medias, humedad relativa) y, especialmente, datos hidrológicos y geomorfológicos, en tanto que pudieron incidir en la navegación y, por ende, concepción y construcción de embarcaciones capaces

de responder con solvencia (caudal promedio, estabilidad, el gradiente de altura en relación con la corriente, capacidad erosiva y sedimentaria).

En lo que se refiere al río Magdalena, este recorre aproximadamente 1500 km contando, desde su nacimiento en las últimas estribaciones septentrionales de los Andes, hasta su desembocadura en el mar Caribe, además toda una serie de brazos, caños, afluentes y complejos cenagosos que configuran una vasta cuenca de 257.000 km² (ver fig. 2). Si hablamos de curso navegable, pese unos 240 km navegables con dificultad en la cuenca alta reconocida por Belalcazar (AGI, Patronato, 27, R.18), debemos acotarlo a unos 1000 km tan solo hasta los conocidos como saltos de Honda, otrora territorio indígena Ondaima y final del sistema de navegación hispánico establecido en el siglo XVI (Nieva, 2023d).

La ubicación del río Magdalena entre las cordilleras Quindío o Central y Sumpaz u Oriental y cuatro grandes cuencas hídricas (Caribe, Amazonas, Orinoco y Pacífico) da lugar a altas precipitaciones (2.150 mm/año) y, por ende, un caudal medio de 7.154 m³/s, una humedad relativa en la media y baja cuenca en torno al 70% y 28° C de temperatura anual media, aumentando considerablemente si centramos el foco tan solo en el curso bajo, donde la humedad y la temperatura se sitúan en 85% y 30° C, respectivamente (Restrepo, 2020: 46). Estas condiciones relacionadas dibujan un contexto sumamente exigente, tanto para la vida de las comunidades indígenas que lo habitaron y navegaron desde época prehispánica, como para el progresar por las riberas en tales condiciones de humedad y temperatura, donde tan solo se dan dos estaciones secas y dos húmedas (Ferro Medina, 2013: 4-35).

En lo que se refiere a geomorfología, los sistemas fluviales constan de zonas de producción/erosión, transferencia/transporte y almacenamiento/deposición, formando una suerte de cadena natural, a partir de la cual el río va tomando su forma produciendo sedimentos en el curso alto, desplazándolos y depositándolos finalmente en los tramos posteriores (Buffington y Montgomery 2013: 730-767). Es este caso, el río Magdalena comienza depositar sedimento desde el inicio del curso medio y continua hasta la desembocadura conformando en el transcurso islas con mayor y menor grado de permanencia, gran variabilidad de profundidad-calado y un continuo arrastrar de sedimentos y materiales vegetales todo tipo como ramajes

y troncos (Nieva, 2025). Asimismo, la configuración morfológica de la cuenca del Magdalena también cuenta con amplias planicies inundadas referidas en las crónicas como «ciénagas y esteros» (Castellanos 1589: 288), y el gran ecosistema lagunar costero (5.591 ha), conectado por caños y afluentes del río Magdalena y conocido como Ciénaga Grande de Santa Marta (CGSM).

Por último, resta destacar la propia fluctuación histórica de la desembocadura y los notables problemas y quebraderos de cabeza referidos por los primeros castellanos, pues al margen de las posteriores implicaciones de la construcción del canal del dique en 1650 (Ybot León, 1952: 164), en el siglo XVI la

boca del Magdalena podía alcanzar una anchura de entre 18 y 20 km (Restrepo et al., 2020: 41-83); siendo ya subrayada la continua descarga de «estorbos» para la navegación y la alta corriente y oleaje que impedían penetrar de manera segura (Castellanos, 1589: 301). En resumen, el río Magdalena impone una serie de exigencias físicas que inciden en su navegación, además de la peligrosa penetración de su desembocadura, el propio remontaje entre cursos bajo y medio presenta profundidades cambiantes, áreas muy someras, una fuerte corriente y continuos materiales superficiales que amenazan la integridad de las embarcaciones de tradición ibérica limitando su operatividad (Nieva 2025).

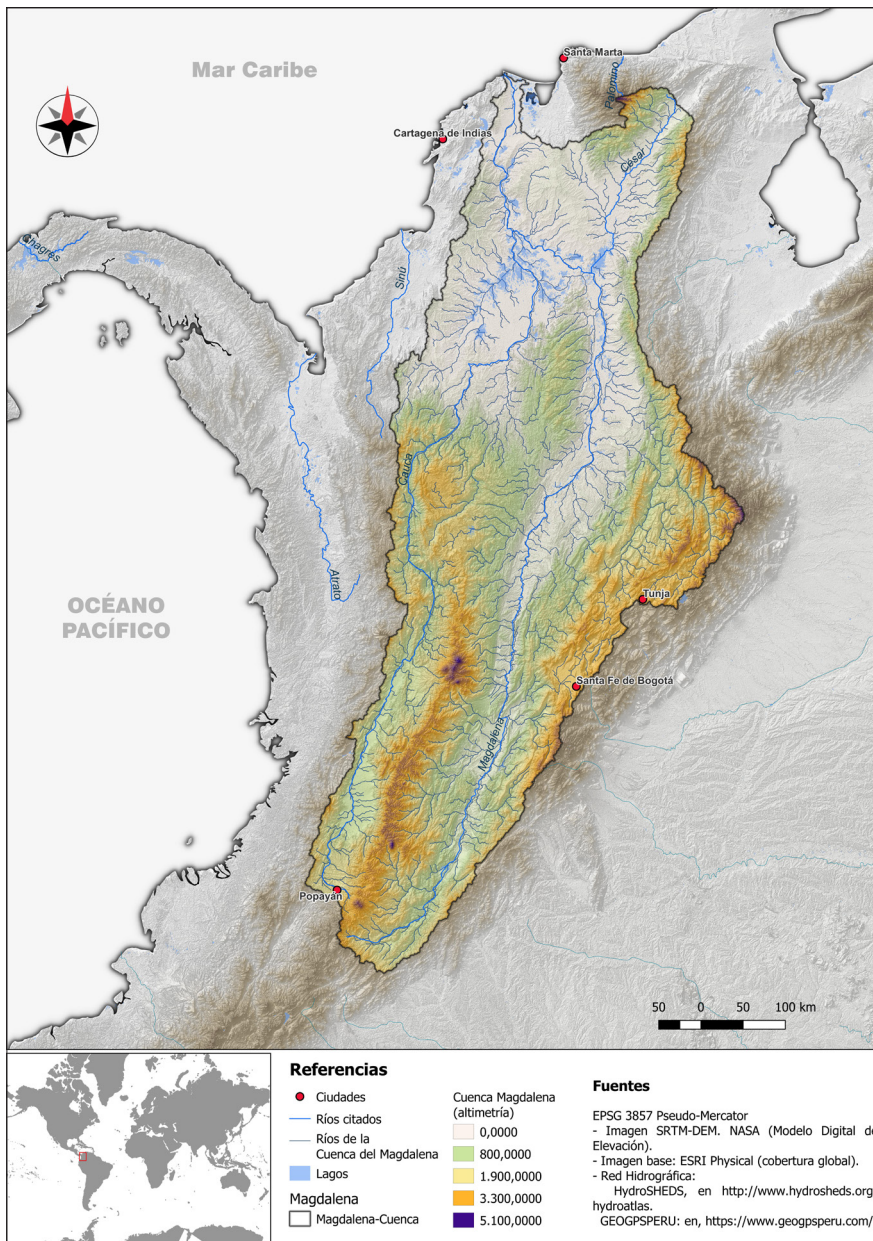


Figura 2. Mapa que representa con detalle la gran cuenca conformada por los ríos Magdalena y Cauca. (Fuente: Elaborado para la investigación mediante la colaboración con el antropólogo Lautaro Sousa).

1.2. Expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada en 1536

«Tenían esperançã por lenguas de yndios que muy adelante el rrio arriba avia grandes riquezas y grandes provincias y señores dellas»

GONZALO JIMÉNEZ DE QUESADA (1539, AHN, Diversos-Colecciones, 45, N. 13, f.1v).

El funesto panorama que ofrecía la Santa Marta de Fernández de Lugo impulsó a este a un último movimiento de supervivencia. Optó por dejar el destacamento justo para mantener la seguridad de la ciudad y de aquellos que en ella quedaban, y destinar todos los efectivos a una expedición desesperada río arriba, con alrededor de 800 hombre según los diferentes cronistas coetáneos y tardíos (Simón, 1627: 58-59; Aguado, 1906 [s. XVI]:54 y 78; Jiménez de Quesada, 1539, f. 1v; Castellanos, 1589: 435; Fernández de Piedrahita, 1688: 101). Desde el punto de vista logístico, Fernández de Lugo conocía los precedentes, razón por la cual comprendió a la perfección el papel funcional que debían ejercer los bergantines, en lo relativo al constante apoyo a los hombres que por la orilla oriental avanzan a pie y caballo, disponiendo para ello que irían «los bergantines por el río, con quien se comuniquen los de tierra» (Simón, 1627: 58; Castellanos, 1589: 434), a fin de ejercer las naves un rol continuo de apoyo al avance pedestre, en labores de aprovisionamiento, reconocimiento, seguridad y transporte de heridos (Nieva 2022a).

La hueste salió en 1536 siguiendo la ruta reconocida por el sobrino de García de Lerma y a través de la «provincia» de los Chimilas, «gente desnuda, belicosa y muy crecida y herbolaria» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 79), aunque con notables desvíos y dificultades a consecuencia de las «inundaciones que el río grande empezaba ya hacer» (Castellanos, 1589: 435). El avanzar entre la cerrada foresta constituía una tarea agotadora para los azadoneros (AGI, Patronato, 197, R. 6, f. 32v), del mismo modo que, hubieron de pasar con «con sogas y cabuyas» los riachuelos y zonas inundables que fragmentaban el territorio, generaba numerosos accidentes y bajas entre un contingente agotado. Todo ello, bajo el frenético ritmo marcado por un Quesada preocupado por alcanzar el vital punto de encuentro en el río, «antes que los bergantines se le pasasen adelante» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 79; Castellanos, 1589: 412 y 439).

En las crónicas se deslizan ciertos detalles de la vertiente náutica de la expedición, en la que siete naves zarparon algunos días más tarde, se refugiaron en un ancón e intentaron al alba penetrar la boca del gran río con el propósito de remontar cien leguas de río hasta el punto de encuentro con Quesada (Quesada, 1539, f. 1v; Castellanos, 1589: 434). Si bien contaban con la experiencia de los intentos previos, especialmente, el remontaje de Jerónimo de Melo quien no fue «por la corriente muy afuera, ni tampoco pegado con la orilla» (Castellanos, 1589: 401). Así optaron por continuar, pese a conocer que «el río grande viene de creciente» (Castellanos, 1589: 436), lo que sumado a una «repentina y recia tormenta», desencadenó la dispersión de las naves y el naufragio de buena parte de ellas (Nieva, 2022a). Apenas el capitán Juan de Chamorro con dos bergantines logró refugiarse en una bahía «entre las dos bocas del río grande» y proseguir con su cometido sin saber la suerte corrida por sus compañeros (Aguado, 1906 [s. XVI]: 81).

Al ser consciente de la importancia de las naves en su labor de apoyo al grueso de la hueste, el gobernador Fernández de Lugo aprisa mandó «aderezar y poner á punto dos bergantines ó barcos grandes», que serían tres junto al desdichado bergantín de Juan del Olmo, ofrecido para reincorporarse a lo guarnecidos en Malambo, logrando juntar así cinco naves con el licenciado Gallegos como general de todas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 82-83; Simón, 1627: 65). Por su parte, los desesperados hombres de Quesada hubieron de pasar en canoas el río Cesar por la falta de la comida «que siempre los perseguía» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 87) y, para cuando alcanzaron la orilla oriental del Magdalena atravesando ciénagas y terrenos inundados con multitud de peligros naturales, habían ya perdido un centenar (Castellanos, 1589: 407 y 435; Aguado, 1906 [s. XVI]: 88).

Tras varias jornadas de interminable espera, Sanmartín halló a los bergantines navegando «reposadamente y con recreación», ordenándoles entonces que aceleraran la marcha hacia Sampallón para auxiliar con urgencia a la desesperada hueste (Castellanos, 1589: 435-7; Aguado, 1906 [s. XVI]: 88; Simón, 1627: 72). Sin duda, las posibilidades logísticas que el reencuentro con las naves ofrecía, supusieron cierta revitalización en un contingente alicaído y próximo a desertar, pese a un Jiménez de Quesada virtuosos en sus arengas (Castellanos, 1589: 438; Simón, 1627:

73; Aguado, 1906 [s. XVI]: 89; Fernández de Piedrahita, 1688: 101). El progresar por las riberas fluviales era una labor tremendamente exigente, dado que habían de abrir camino por medio de machetes y azadones (Nieva, 2024b), en un ambiente malsano en continuo estado de humedad (Aguado, 1906 [s. XVI]: 87, 91 y 250; Castellanos, 1589: 439). Además, la crecida de las aguas trastocaba todo avance y obligaba a pasar terrenos inundados por medio de canoas, cabuyas, puentes improvisados o directamente a pie con el agua hasta las axilas y a merced de los ataques de caimanes y ancondas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 77, 90-91; Castellanos, 1589: 384, 407, 439, 441 y 449; Simón, 1627: 58 y 75).

Juan de Castellanos relata cómo ya en las experiencias precedentes desaparecía gente en el río, indígenas aliados que se bañaban o recogían agua en la orilla, soldados que lo trataban de pasar a nado o incluso casos como el de la esposa de Andresillo, salva-da por este de las fauces de un caimán apuñalándole los ojos (Castellanos, 1589: 407-409). De este modo los conquistadores habían de adaptarse a las exigencias del río por medio de un aprendizaje empírico y permanente ante el que muchos sucumbían (Nieva, 2025). Sin embargo, en aquellas partes en que la tropa podía desplazarse en seco a través de la espesura, los riesgos eran iguales o mayores ante las acometidas de jaguares y tigrillos que asaltaban la columna sin poder liberar a las víctimas (Aguado, 1906 [s. XVI]: 90-91; Castellanos, 1589: 440). A esto se añadían aves carniceras, mosquitos y gusanos que llamaron «barros» al compararlos con los gusanos que en Castilla se meten en los bueyes (Aguado, 1906 [s. XVI]: 91; Castellanos, 1589: 439 y 443). No obstante, no solo los riesgos del entorno amenazaban la vida de los soldados a pie, sino que el hambre constituía uno de los mayores peligros, pues pasaban jornadas sin dar bocado de consideración, alimentándose de raíces y tallos tiernos, así como toda lagartija, sapo, culebra y ratón a su alcance. Asimismo, llegaron a matar ocultamente caballos de la expedición para que así se repartiera su carne entre los hombres, práctica que acabó castigándose con severidad (Castellanos, 1589: 441; Aguado, 1906 [s. XVI]: 91; Simón, 1627: 93). Incluso, cocieron todo elemento de cuero que llevaban. Caso semejante al acaecido en la expedición de Magallanes-Elcano durante su desesperado paso del Pacífico (Pigafetta 2017: 45).

Gonzalo Jiménez de Quesada había interiorizado altas expectativas respecto a lo que río arriba le es-

peraba, debido tanto los panes de sal como «telas con mil diversidades de pinturas», que eran interpretados como una inequívoca prueba de la existencia de una «provincia rica de tierra» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 96; Fernández de Piedrahita, 1688: 124). En consecuencia, se separó del río en La Tora y continuó en su propósito atravesando la Sierra del Opón ya con menos de 200 hombres, lo que muestra una mortalidad muy alta antes de alcanzar y dominar la altiplanicie cundiboyacense, donde terminaría por fundar la Santa Fe de Bogotá (1538); ciudad de altura en torno a la cual se configuraría el Nuevo Reino de Granada (AGI, Patronato, 160, N. 2, R. 1 y AGI, Patronato, 195, R. 6, f. 1r). Por su parte, los bergantines no pudieron continuar río arriba y, cargados con heridos y enfermos, iniciaron un largo regreso a Santa Marta bajo el mando del capitán Gallegos (Jiménez de Quesada, *Epítome*, f. 1v; Aguado, 1906 [s. XVI]: 95 y 112-113).

1.3. *Descenso trágico del Licenciado Gallegos y la réplica expedicionaria del gobernador Lebrón*

La ofensiva de canoas sobre el retorno bergantines, nos muestra la vulnerable condición de las naves en el río y el riesgo ya conocido desde las tentativas de García de Lerma. El peligro era aún mayor si se trataba de un escenario ya «quemado», por donde habían pasado en el remontaje y donde podía unirse lo que antes no lo estaba; es decir, alianzas interétnicas que respondieran con mayor contundencia a su presencia (Nieva, 2024b). De hecho, así sucedió entre jefes tribales que «se juntaban de muy lejos» a fin de organizar «armada de más de dos mil canoas llenas de gente de guerra, con designio de tomar á mano los bergantines» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 83 y 50). Con este sospechado panorama, el licenciado Gallegos hubo de regresar a Santa Marta llevando consigo unos 150 enfermos y heridos a bordo de los cinco bergantines, además de la mínima tripulación y guarnición necesaria para la seguridad (Castellanos, 1589: 449; Fernández de Piedrahita, 1688: 123; Simón, 1627: 94). Juan de Castellano recoge también las sospechas de Quesada quién barruntaba que «la gente que nos queda por espalda son indios atrevidos» (1589: 445). Sin embargo, mientras el resto de la hueste continuó la empresa por la Sierras del Opón, los bergantines tuvieron que descen-

der el río llevando a bordo a los «que venían enfermos» y arrojando por la borda a los que «cada día morían» (Simón, 1627: 95 y Quesada, 1539, f. 2r).

El retorno de los bergantines que habían acompañado el remontaje, ofreció una oportunidad de ventaja aprovechada por los grupos indígenas de las riberas, dando lugar a una «guerra naval por el río», como así detallan Simón (1627: 98) y Castellanos (1589: 457). Este acontecimiento nos permite conocer el uso bélico de la canoa, no solo en los habituales ataques silentes de sorpresa u oportunidad (Nieva, 2024b: 144-145), sino desempeñadas en un hostigamiento y un ataque directo a gran escala: «mil canoas [...] y por todas sus playas grandes fuegos» (Castellanos, 1589: 452). Más allá de las grandilocuentes cifras de los cronistas, se trató de un combate realmente duro donde los bergantines tuvieron que cubrirse con toldos para frenar la lluvia de flechas, quedando «como pellejo de erizo», y sin apenas poder gobernarlos, pues «ni se podía bogar ni sacar la mano fuera de bordo» (Castellanos, 1589: 457; Simón, 1627: 98). Del mismo modo, aquellos intentos de abordaje indígena tras abarloar las canoas a los costados, terminaban en amputaciones de manos, que «quedaban de sus brazos divididas» (Castellanos, 1589: 457-458). De este modo, apenas una veintena de hombres entre todos los barcos sobrevivieron al descenso, dejando un escenario dantesco de cadáveres flotando en aguas teñidas de sangre. A pesar del alivio, su salida no fue afortunada al ser impulsados mar adentro por la corriente del río en su desembocadura y ser pocos los remeros operativos, teniendo que pasar mayores calamidades hasta que el viento propicio les permitió arribar en Santa Marta. Allí, «sabida la matanza hecha y los pocos que vuelven con la vida», la desolación se sumó a las exequias por el gobernador Fernández de Lugo, recientemente fallecido (Castellanos, 1589: 457-458; Simón, 1627: 99).

Por otro lado, la expedición de prendimiento encabezada por Jerónimo Lebrón constituye la réplica más inmediata al *modus operandi* empleado por Quesada en su remontaje del río Magdalena (Nieva, 2025). Lebrón es el gobernador interino que sucede la fallecido Fernández de Lugo (AGI, Patronato, 197, R. 14), y quién partió de inmediato río arriba tras los pasos los Quesada, siendo rechazado por Hernán Pérez de Quesada sin reconocer su autoridad (Aguado, 1906 [s. XVI]: 224). En este sentido, también se trató de una experiencia sumamente dura y exigente en la que este

utilizó de manera simultánea los dos modos de avance «unos por tierra y otros navegando» (Castellanos, 1589: 427). Es importante subrayar el aprovechamiento de la experiencia, dado que se empleó a Alonso Martín, «varon experto, de los caudillos viejos el mas viejo, y de los mas antiguos desta tierra» (Castellanos, 1589: 427). Así como, señalar la escasez y necesidad de metal para los procesos coyunturales de construcción de embarcaciones, como se refleja de manera inequívoca en el momento en que Lebrón manda quemar las naves «para frustrar de todo punto los designios de los que pretendían volverse á Santa Marta», pero ordena también esconder todo elemento metálico «en una cueva ó caverna, y cubriéndolos con tierra los dejó allí» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 227).

2. La canoa indígena en el Nuevo Reino de Granada

El subcontinente austral americano experimentó en época prehispanica un desarrollo de concepciones náuticas tan diverso como los contextos acuáticos que abarca, compartiendo elementos comunes con los primigenios artilugios náuticos del resto del planeta (Guerrero Ayuso, 2009), lo que constituye una muestra clara de la humana resolución de problemas semejantes en territorios inconexos y de manera independiente (Boas, 1896: 88). Algunos ejemplos de ello serían los distintos tipos de flotadores de piel o changos (Letelier Cosmelli y Castro Rojas, 2017: 127-142), la amplia variedad de balsas simples y complejas (Jaramillo 2023, Prieto, 2016: 139-186), las canoas compuestas por piezas de corteza como las empleadas en Tierra de Fuego (Gusinde, 1986) o por tablas cosidas como las dalkas del Chiloe (Lira 2018 y Aguilera et al. 2021). Y, por supuesto, las canoas monóxilas o de una sola pieza de árbol en aguas continentales de ríos, ciénagas y lagos (Lira, 2010; Lins y Ríos, 2016 y Nieva Sanz, 2023c y 2024a).

Si nos centramos en los territorios que comprendieron el Nuevo Reino de Granada, además de las balsas, no es completamente descartable el empleo de otro tipo de embarcaciones, pero la documentación

de los primeros castellanos en el territorio apunta de manera inequívoca a que es la canoa monóxila la tipología predominante (Nieva, 2024a). Si bien encontramos cierta sinonimia entre «canoa» y «piragua» (ver capítulo IV), es la voz canoa la que goza de mayor presencia en la documentación. Ambas de origen antillano, oídas y asumidas por vez primera durante los prístinos contactos a finales del siglo XV (Fernández de Oviedo, 1851 [1535]:170), siendo desde entonces empleada por las huestes castellanas a lo largo y ancho del continente en cada observación de una embarcación indígena con semejantes características (Véase en la cuenca del Plata Schmidl, 1986 [1602]: 38). De este modo, es preciso acudir a la segunda parte de las pocas descripciones castellanas, dado que al referirnos a canoas de «un solo palo» o monóxila (μονόξυλος), estamos hablando de una canoa elaborada mediante el ahuecamiento de un solo tronco de un árbol (o su fuste concretamente), razón por la cual se emplea término griego *monos* (uno) y *xilon* (madera).

En este sentido, nos encontramos ante una de las concepciones navales de mayor presencia global en las experiencias del ser humano en medio acuático. No obstante, a través del sistemático estudio documental, comprobamos cómo en el caso americano constituye también un extraordinario marcador de un conocimiento prehispánico sumamente resolutivo y adaptado a las exigencias del medio, mayor aún, si tenemos en cuenta la carencia de herramientas metálicas (Patiño, 1997: 87). Asimismo, este forma parte también de todo un acervo atesorado por las poblaciones «que por el río grande navegaban y habitaban» (Aguado, 1906 [s. XVI]: 87), que incluye uso tradicional de determinados árboles y el conocimiento de los tiempos lunares para la tala; así como los tiempos del río y las técnicas de navegación más eficientes por medio del uso de pértigas y canaletes: «remos con que se bogan las canoas» (Simón, 1637: 61).

2.1. La concepción y construcción de la canoa «de un solo palo»

Para acercarnos a la comprensión de la embarcación indígena de mayor presencia en los ríos neogranadinos, es preciso diferenciar de forma clara las dos fases que, al menos, conforman todo proceso de elabora-

ción de embarcaciones: la concepción y la construcción (Pomey, 2011: 25-46 y Pomey y Rieth, 2005). Entendiendo la concepción como la configuración mental, fue preciso pesquisar entre todas aquellas alusiones tempranas. Tanto descripciones generales de Indias como las aportadas por cronistas como Francisco López de Gómara, quien se refiere a canoas «hechas de una pieza» (1979 [1552]: 23), y Fernández de Oviedo, que también subraya una concepción monóxila clara: «de una sola pieza» (1851 [1535]: 170). No obstante, si acercamos el foco al espacio neogranadino con concreción, algunas de las primeras referencias sería la de García de Lerma en carta de 1530 (AGI, Patronato, 197, R. 6, f. 32v), seguida por las claras referencias de los principales cronistas coetáneos y tardíos como Juan de Castellanos (1589: 402 y 407) y Pedro Simón, (1627: 59), y en documentación manuscrita temprana en la que se alude a canoas «hechas de una pieza» (AGI, Santa Fe, 18, R. 4, N. 29, f. 2r). En este sentido, mientras que en otros espacios de América del Sur hallamos alusiones a otro tipo de concepciones como las canoas de «cáscara de árbol» (Ladrillero, 1880 [s. XVI]: 473) o las canoas de tablas «cosidas» (Miguel Goicueta en Ladrillero, 1879: 514), vemos en el espacio neogranadino cómo la segunda parte de la descripción es siempre coincidente y suficientemente clara, en tanto que alude a un modo unívoco de pensar la canoa: en un solo tronco de árbol.

De este modo y despejadas las dudas conceptuales, se debe abordar la fase de construcción a través de la información obtenida tras el análisis y cotejos de la abundante documentación histórica. A pesar de tratarse de una embarcación habitualmente prejuzgada como simple o de baja complejidad conceptual, constituye un diseño perfectamente adaptado a las exigencias del entorno e implica una cadena operativa que, previo a la incorporación de herramientas metálicas, necesitaba a lo largo de todas sus fases de fuertes dinámicas de cooperación comunitaria: talado, desbastado, ahuecado, acabado, curado y botado. Existen relatos generales como el de Fernández de Oviedo que describen con cierto detalle el proceso de construcción de canoas de un solo palo en Indias: «Cada canoa es de una sola pieza ó solo un árbol, el qual los indios vacían con golpes de hachas de piedras enhastadas [...] y con estas cortan ó muelen á golpes el palo, abocándolo, y van quemando lo que está golpeado y cortado, poco á poco, y matando el fuego, tornando