

ARTÍCULOS

UNA APROXIMACIÓN INTEGRAL AL ORIGEN DEL CHAMPÁN EN EL RÍO MAGDALENA (SIGLOS XVI-XIX)¹

Daniel Miguel Nieva Sanz
Universidad de Cádiz, España

daniel.nieva@uca.es

<https://orcid.org/0000-0003-3045-8146>

Resumen: La conexión entre el interior del Nuevo Reino de Granada y los puertos del litoral caribe, así como el vínculo de este con la Corona desde mediados del siglo XVI, fue posible mediante un sistema de navegación sostenido sobre embarcaciones fluviales que cubrieron el curso navegable del río Magdalena. La definición de estos artilugios náuticos, más allá de la denominación asentada, exige la valoración de los aspectos conceptuales, morfológicos y funcionales, que cumplieron un rol estratégico durante al menos tres siglos. De este modo, la presente aplicación de una metodología historiográfica con perspectiva náutica sobre fuentes primarias, manuscritas y editadas, así como un análisis integral, ha permitido mayor precisión en la definición del champán y su protagonismo en una de las vías de comunicación más relevantes de la América hispana a lo largo de la Edad Moderna.

Palabras clave: Navegación fluvial, canoas, historia náutica, carpintería de ribera, boga.

Title: AN INTEGRAL APPROACH TO ORIGIN OF THE MAGDALENA RIVER CHAMPAN (XVI-XIX CENTURIES)

Abstract: The connection between the interior of the New Kingdom of Granada and the ports of the Caribbean coast, as well as its link with the Crown since the mid-16th century, was possible through a navigation system supported by river boats that covered the navigable course of the Magdalena River. The definition of these nautical gadgets, beyond the established denomination, requires the assessment of the conceptual, morphological and functional aspects, which played a strategic role for at least three centuries. In this way, the present application of a historiographical methodology with a nautical perspective on primary, manuscript and edited sources, as well as a comprehensive analysis, has allowed greater precision in the definition of champán and its role in one of the most relevant communication routes of Hispanic America throughout the Modern Age.

Keywords: River navigation, canoes, nautical history, riverside carpentry, rowing

1. Introducción.

¹ El presente trabajo se enmarca en el "Proyecto PID2021-126850NB-I00 financiado por MCIN/ AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER" y emana del contrato (FPU20/01462) financiado por el Ministerio de Universidades (España).

Recibido: 11-09-2023

Aceptado: 10-09-2024

Cómo citar este artículo: NIEVA SANZ, Daniel Miguel. Una aproximación integral al origen del champán en el río Magdalena (Siglos XVI-XIX). *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2024, n. 33. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

A partir de la ratificación del río Magdalena como principal vía de acceso al Nuevo Reino de Granada (territorio concerniente a la actual Colombia)², se desarrolló un sistema de navegación fluvial sobre un itinerario unos mil kilómetros; cuya base tecnológica y práctica fue la canoa monóxila y los canoeros indígenas que la gobernaban con precisión³. Durante las primeras décadas de administración hispánica este sistema de navegación fluvial estuvo sujeto a un determinismo económico y logístico muy marcado⁴, lo que generó toda una serie de controversias de tipo moral y jurídico, que alimentaron una abundante actividad legal destinada a su regulación en los planos tecnológico y humano⁵. En este sentido, se sucedieron denuncias, visitas, ordenanzas y reales cédulas que reformaron el sistema de boga, regulando no solo cuestiones logísticas relacionadas con los tiempos y las condiciones de la tripulación, sino también la morfología de las embarcaciones responsables de semejante comunicación estratégica. Es decir, el territorio que Gonzalo Jiménez de Quesada había configurado en torno a una ciudad de interior y altitud como Santa Fe de Bogotá (1538)⁶, dependía extraordinariamente de la conexión fluvial con sus inmediatas ciudades portuarias del caribe: Cartagena de Indias y Santa Marta.

En este contexto espacio-temporal, con el suceder de las décadas el denominado champán supuso un cambio notable en el sistema de comunicación fluvial en ciernes, cuyo origen y/o incorporación en el río se encuentra inmerso en un prolongado y nebuloso debate historiográfico. Una problemática común en los estudios de tipologías náuticas previas a la estandarización de la construcción naval, donde la disociación entre terminología y tipología genera problemas a la investigación, al tiempo que propicia horizontes para necesarios estudios tipológicos.

El principal objetivo de la presente investigación consiste en aproximarnos al champán neogranadino en los planos conceptual, morfológico y funcional, así como definir con detalle su origen y desarrollo en el río Magdalena. Para ello, además de un necesario apartado metodológico que fije conceptos, marcos teóricos y enfoques, el trabajo se estructura fundamentalmente en dos apartados. Por un lado, un análisis integral del denominado champán, donde cuestionamos la relación término-tipología y las convenciones sobre su incorporación, seguido por la exposición de una hipótesis argumentada sobre su génesis conceptual; a partir del diálogo entre factores condicionante preponderados por la reglamentación hispánica relativa al sistema de boga entre los siglos XVI y XIX.

² *Actas hechas en Cartagena ante el licenciado Santa Cruz*, Cartagena, 2 julio 1539. AGI, Patronato, 27.

³ NIEVA SANZ, Daniel Miguel. 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*. 2023, 28.2, pp. 111-133.

⁴ YBOT LEÓN, Antonio. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: ABC, 1952, p. 122.

⁵ Un ejemplo de ello son las *Ordenanzas sobre la boga de los indios del río Magdalena*, Santa Fe, 18 de febrero de 1576. AGI, Patronato, 196, R.4.

⁶ Concedido el título de ciudad en 1540. *Título de ciudad para el pueblo de Santa Fe*, 27 de julio de 1540. AGI, Patronato, 195, R.6.

2. Metodología.

El trabajo de archivo ha constituido la base metodológica del presente estudio, como parte de una investigación mayor que abarca las distintas tipologías presentes en el río Magdalena a lo largo del siglo XVI y su interrelación, vínculos morfológicos y prestaciones. En este sentido, localizar, clasificar y analizar fuentes primarias, manuscritas y editadas, ha permitido recopilar una gran cantidad de datos presentes en crónicas, relaciones de visita, correspondencia y reglamentación de distinta índole. Por otro lado, ha sido imprescindible una perspectiva etnohistórica, entendida como el estudio de lo indígena a través de fuentes y metodología historiográfica⁷, a fin de ajustar la mirada con la que se abordan los documentos, y buscar la faceta náutica indígena antes y después de las dinámicas de contacto desarrolladas. En este punto, es preciso tener en cuenta la importancia de la crítica de fuentes, puesto que la reglamentación y las relaciones de visitas estaban sujetas a un determinismo muy marcado por las necesidades de la administración hispánica, debido a lo cual, es importante cotejar la información con otro tipo de documentos también aportados como cartas y relaciones de méritos, tampoco libres de condicionantes de naturaleza particular, pero propicios para el cotejo de unos con otros a fin de aproximarnos con mayor precisión a las problemáticas del panorama náutico del momento.

Por otro lado, la localización, la clasificación y el cotejo de glosarios náuticos desde el siglo XVI como el de García de Palacios⁸, diccionarios históricos de la lengua castellanas⁹, y los completos diccionarios marítimos de los siglos XVIII y XIX¹⁰, ha permitido no solo definir mejor la tipología, sino rastrear su presencia o ausencia en una suerte de lógica diacrónica, permitiendo de este modo conocer al menos la incorporación del término, que no necesariamente la incorporación de la tipología de embarcación.

En tercer lugar, la revisión de mapas, planos y croquis del río Magdalena desde sus primeras representaciones¹¹, hasta los desarrollados a lo largo de las

⁷ JIMÉNEZ NÚÑEZ, Alfredo. El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana, *Revista española de antropología americana*. 1972, 7, pp. 163-196.

⁸ GARCÍA DE PALACIO, Diego. *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México, Virreinato de Nueva España*. Edición Facsímil. Valladolid: Maxtor, [1587] 2007.

⁹ [Diccionario de Autoridades], 1726-1739. *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*, Madrid: Real Academia Española y Covarrubias, Sebastián de, 1611. Tesoro de la Lengua castellana o española, Biblioteca Digital Hispánica, BNE, R/6388, Madrid.

¹⁰ LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de y FERREIRO, Martín, 1864. *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de vapor*, Madrid: establecimiento tipográfico T. Fortanet. Y O'Scanlan Murphy, Timoteo. *Diccionario marítimo español además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*, Madrid: Imprenta Real, BNE, Biblioteca Digital Hispánica, 1/32488 GMM/2555, 1831.

¹¹ Refiriendo como tempranos la primera representación del itinerario fluvial hacia 1570 en la *Traça*

centurias subsiguientes llegando, incluso, a aquellos proporcionados por las expediciones científicas del siglo XIX¹²; ha posibilitado también el rastreo diacrónico de esta tipología y sus características mediante su representación gráfica, proporcionando una suerte de datación relativa sobre su presencia en determinados tramos o puertos del río Magdalena.

Por último, ha sido precisa una revisión bibliográfica intensa que permitiese conocer las distintas hipótesis que a lo largo de las últimas décadas se han generado. En lo que se refiere a estudios específicos sobre este tipo de embarcaciones, la presente investigación dialoga con los planteamientos de Germán Silva Fajardo respecto a una introducción muy temprana¹³. También con el trabajo de Álvaro Acevedo Gutiérrez, quien sugiere situar la incorporación de los champanes en el río Magdalena hacia 1598¹⁴, y sobre lo propuesto por Gabriel Poveda Ramos, quién plantea la vía filipina constituyendo una de las principales referencias respecto al difusionismo atribuido a la aparición del champán¹⁵.

Además, se han incorporado las herramientas teóricas proporcionadas por especialistas en estudios náuticos como Keith Muckelroy, en lo relativo a un análisis integral de las embarcaciones como un conjunto de sistemas funcionales (máquina, sistema funcional y micro-sociedad)¹⁶. Asimismo, ha sido de enorme relevancia la necesidad de abordar las fases de concepción y construcción de una embarcación¹⁷, así como los factores condicionantes propuestos Adams y revisados recientemente Moyano Di Carlo, que en ellas inciden¹⁸.

En suma, el trabajo se ha desarrollado a partir del estudio de fuentes primarias relativas al río Grande de la Magdalena, el cuestionamiento reflexivo de la relación término y tipología —mediante su análisis con perspectiva náutica y el cotejo diacrónico de diccionarios/glosarios náuticos—, y la formulación reflexiva de una hipótesis que circunscribe su génesis a la cuenca del Magdalena y sus propias dinámicas. Es decir, un desarrollo tipológico local como resultado de la incidencia de

chorographica de lo contenido en los tres brazos que cerca de la ciudad de Popayan. Fuente: Real Academia de la Historia (RAH), C-028-022 y el Plano de la Villa de Tenerife de 1580. Fuente: RAH, C-028-003

¹² Como el *Croquis del curso del río Magdalena levantado por el Barón de Humboldt*, 1801. Biblioteca Virtual, Banco de la República, H704.

¹³ SILVA FAJARDO, Germán. *Champanes, vapores y remolcadores, Historia de la navegación y la ingeniería fluvial Colombiana*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y las Obras Públicas, 2009, p.21.

¹⁴ ACEVEDO GUTIÉRREZ, Álvaro. El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI. *Reflexiones Teológicas*. 2010, 6, p. 252.

¹⁵ POVEDA RAMOS, Gabriel. *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: TM Editores, 2016, p.9.

¹⁶ MUCKELROY, Keith. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.

¹⁷ POMEY, Patrice. Defining a ship: architecture, function, and human space. En: Catsambis, Alexis, Ford, Ben y Hamilton, Donny L. *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford: Oxford University press, 2011, pp. 28.

¹⁸ ADAMS, Jonathan. Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology*. 2001. 32.3, pp. 292-310 y MOYANO DI CARLO, Julián. *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, 2018.

los múltiples factores condicionantes y concurrentes durante siglos de una navegación fluvial, de base indígena, pero determinada por las necesidades de la administración hispánica.

3. La disociación término-tipología.

En los estudios de tipologías navales es común la disociación terminología-tipología¹⁹, lo que hace difícil precisar o afirmar categóricamente la filiación cultural u origen conceptual de una embarcación, pues se puede incurrir en asociaciones erradas y, por ende, resultados errados. Tomando en cuenta esta particularidad del estudio tipológico, abordamos el nebuloso debate respecto a la introducción u origen de los llamados champanes, que protagonizaron la navegación y el transporte de mercancías en el río Magdalena durante al menos tres siglos, así como su hipotética vinculación con las embarcaciones chinas que dieron origen a esta tipología eminentemente asiática²⁰.

En el presente apartado reflexionamos a través de los autores mencionados, sobre las distintas propuestas relativas a la introducción de la tipología. Por un lado, vemos la horquilla cronológica que se forma entre la temprana introducción del champan planteada por Germán Silva Fajardo al inicio de la navegación fluvial²¹, y la propuesta por Álvaro Acevedo Gutiérrez quien la sitúa en 1598²². Por otro lado, se cuestiona la hipótesis más extendida, es decir, la vía filipina interpretada como canal de influencia sobre la navegación en el río Magdalena, atribuida por Gabriel Poveda Ramos a Alonso de Ollala y Hernando de Alcocer en 1564²³. Más allá de los ajustados tiempos para las propuestas más tempranas, teniendo en cuenta el reciente establecimiento de la navegación regular en el Magdalena para la fecha indicada²⁴, y las fechas relativas a la primera ruta transpacífica estable a partir del galeón de Manila²⁵, lo más significativo es la ausencia total del término champán en la abundante documentación manuscrita, revisada en los siglos XVI y XVII, así como en las crónicas generales, coetáneas y tardías.

La navegación del río Magdalena generó una notable cantidad de reglamentación preocupada en la eficiencia y la sostenibilidad, tanto a nivel

¹⁹ CASADO SOTO, José Luis. Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI. *Itsas memoria*. 1998, 2, pp. 171-172.

²⁰ En el *Diccionario marítimo español* se define el champán como “buque de China o del Japón: largo de mucho arrufo, de tres palos con velas de estera fina al tercio; el palo de proa muy inclinado hacia esta parte, la vela mayor muy grande y la mesana chica”. op. cit. p. 200.

²¹ SILVA FAJARDO, Germán. *Champanes, vapores y remolcadores, Historia de la navegación y la ingeniería fluvial Colombiana*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y las Obras Públicas, 2009, p.21.

²² ACEVEDO GUTIÉRREZ, Álvaro. El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI. *Reflexiones Teológicas*. 2010, 6, p. 252.

²³ POVEDA RAMOS, Gabriel. *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: TM Editores, 2016, p.9.

²⁴ NIEVA SANZ. De canoeros... op. cit., pp. 111-133.

²⁵ SOLÓRZANO FONSECA, Juan. Los Españoles en las Filipinas y la primera globalización económica: comercio, migraciones e influencias Culturales en el Pacífico (1565-1815). *Revista De Historia*, 2019, 79, pp. 41-68.

infraestructural como a nivel humano, pero se entendía el doble filo de cualquier reforma en la navegación del Magdalena, pues si bien se quería acabar con la boga indígena al haber producido una mortalidad de naturales exacerbada, se reconocía el peligro de cualquier medida que llevara a cesar “la contratación del nuevo rryno y España”²⁶. En este delicado contexto, tratándose la hipotética incorporación del champán de una innovación sólida y esencial en una navegación sumamente estratégica para la Monarquía Hispánica en lo relativo al dinamismo y comunicación del interior continental, sorprende la nula mención respecto a sus pioneros introductores o cargos que posibilitaron la incorporación de un nuevo tipo de embarcación eficiente. De hecho, son numerosos los casos en los que, saltos cualitativos a nivel infraestructural como la apertura de nuevos puertos²⁷, la incorporación de nuevas tipologías o reformas amplias como la acometida por Martin Camacho a finales del siglo XVI²⁸, gozan de una presencia reiterada en la documentación, tanto de forma directa por parte de sus protagonistas, como de forma indirecta por tratarse de cambios que revolucionan todo un sistema de navegación con múltiples actores e intereses involucrados.

No obstante, la ausencia del término durante dos siglos de documentación no implica necesariamente una ausencia de la tipología. De hecho, el análisis de los mapas, planos y croquis confeccionados en este periodo permite confirmar desde 1580, la representación en el río Magdalena de embarcaciones morfológicamente semejantes a los llamados tardíamente champanes, también descritos en documentos tempranos como la *Relación de Las Palmas de Tamalameque* de 1579, donde se hace diferenciación entre las canoas convencionales y las otras “mucho más grandes”²⁹.

En consecuencia, este juego de presencias y ausencias en las fuentes de distinta índole, nos obligan a cuestionar las presunciones que atribuían una filiación asiática evidente en el champán del río Magdalena y, al mismo tiempo, analizar los factores condicionantes que pudieron contribuir con el desarrollo de una tipología híbrida temprana, sin el término “champán” asociado hasta dos siglos más tarde.

3.1 Cuestionamiento integral del Champán.

Si atendemos a la concepción arquitectónica, se relevan diferencias notables entre el champán chino y el champán magdalenense, pues la tipología oriental se define en los diccionarios náuticos como una embarcación de propulsión a vela y una base conceptual completamente distinta, ya que está basado en la unión de

²⁶ *Carta del licenciado Juan Bautista Monzón, visitador de la Real Audiencia de Santa Fe y gobernación de Cartagena*, Cartagena, 30 de julio de 1579. AGI, Santa Fe, 56A, N.6, f. 1r.

²⁷ Notablemente destaca por el propio Beltrán de Unceta en la *Relación de méritos de Beltrán de Anzueta*, 22 de junio de 1556. AGI, Santa Fe, 80, N.56, f. 345r.

²⁸ *Petición del capitán Martin Camacho*, 15 de marzo de 1595. AGI, Santa Fe, L.91, N.45B, f. 586r

²⁹ *Relación de Las Palmas de Tamalameque*, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, Patronato, 27, R.20, 12v.

bloques estructurales o “cajones grandes unidos y bien calafateados”³⁰. De hecho, etimológicamente el término Champán deriva del malayo *čampán* que lo hace a su vez del chino *sam pan* o 'tres tablas'³¹. Por el contrario, los champanes magdalenense son inicialmente de base monóxila (una sola pieza) como describen los documentos³², y aún se puede evaluar en acuarelas del siglo XIX como el grabado de François Désiré Roulin (1823) “Champán sur la Magdalena”, la litografía de Ramón Torres Méndez (Ca. 1860 – 1878) “Champán en el río Magdalena” (ver fig. 3) y en fotografías del primer tercio del siglo XX como la colección de Gumersindo Cuéllar Jiménez (1891-1958)³³. Si bien es cierto, el champán derivó más tarde en algunos subtipos de tablas a tope y refuerzos longitudinales tipo palmejares, bien calafateada y cobertura de guadua³⁴, como también se detecta en dibujos tardíos como el de Henry Riballier de 1880 titulado “El Champán”³⁵.

Si prestamos atención a la morfología, además de las diferencias conceptuales, la semejanza más destacada y que está inserta en el común imaginario, tiene que ver con la cobertura vegetal que se dispone de borda a borda, conformando una suerte de bóveda. Sin embargo, la precaución en este tipo de inferencias directas a partir de similitudes morfológicas debe ser muy alta, recordando máximas fundamentales en materia de difusión como la planteada por Franz Boas, respecto a que “los mismos fenómenos pueden desarrollarse de multitud de maneras”³⁶. De hecho, es preciso recordar las numerosas ocasiones en la historia de la náutica a nivel global, en las que grupos humanos, distantes unos de otros, desarrollan soluciones semejantes ante los mismos problemas o, dicho de otro modo, conciben artilugios náuticos muy similares sin necesidad de difusión alguna. Estos son los casos de las semejanzas entre los flotadores de piel de animal, empleados en Asia y en América desde siglos anteriores a la comunicación oceánica plena³⁷.

³⁰ Diccionario Marítimo Español, 1864, op. cit. p. 194.

³¹ Diccionario de la Real Academia Española (RAE). Y presente ya en los diccionarios marítimos del siglo XIX como “embarcación de la China y del Japón” (1831, p. 200 y 1867, p. 194) y Terry y Rivas (1896, p. 52).

³² *Relación de Las Palmas de Tamalameque*, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, Patronato,27, R.20, 12v.

³³ Fotografías de la colección Gumersindo Cuéllar Jiménez (1891-1958), Biblioteca Virtual, Banco de la República. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/search> (Consultado el 20 mayo de 2023).

³⁴ Se dan algunas variables de canoas cubiertas como el llamado bongo, cuya significación en el río Magdalena no difiere del champán más que en el porte, tratándose también de una problemática que requiere futuras atenciones.

³⁵ El champán, Henry Riballier, 1880. Nº registro AP4935, Banco de la República de Colombia. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/search> (Consultado el 19 mayo de 2023).

³⁶ BOAS, Franz. Las limitaciones del método comparativo en la antropología. En Bohannan y Glazer (eds.). *Antropología. Lecturas*. Madrid: McGraw-Hill, 1896 [1993], p. 88.

³⁷ GUERRERO AYUSO, Víctor M. *Prehistoria de la navegación: origen y desarrollo de la arquitectura naval primigenia*, Oxford: BAR International Series. 2009. pp. 19 y 229-235.

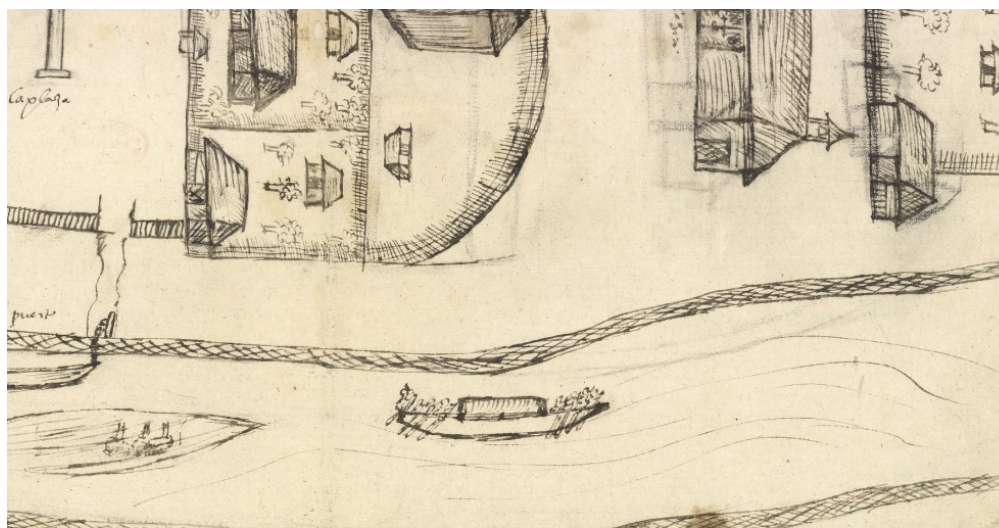


Fig. 1. Detalle de puerto en el Plano de la Villa de Tenerife, 19 de mayo de 1580. **Fuente:** Real Academia de la Historia — Colección: Sección de Cartografía y Artes Gráficas — Signatura: C-028-003 — Signatura anterior: 09-04661, n.º 6 — N.º registro: 01132.

En tercer lugar, referente al plano funcional, ambas tipologías sí comparten la preferencia de uso en contextos fluviales, aunque la cantidad y disposición de tripulación, el sistema de propulsión sin emplear vela y el empleo de palancas en el caso del Magdalena, nos invita de nuevo a pensar en un desarrollo muy condicionado tanto por factores universales como por factores particulares de su contexto. Es decir, también su funcionalidad y gobierno se ajusta a las exigencias impuestas por el río, exigencias resueltas con remos y palancas, tanto por los canoeros indígenas, como por los primeros castellanos que remontaron con dificultades sus aguas³⁸.

Por último, si prestamos atención al término, ya se ha mencionado su ausencia en documentos de los siglos XVI y XVII en el contexto neogranadino - apareciendo ya en los documentos de finales del XVIII³⁹-, tampoco en diccionarios marítimos hasta el siglo XIX mientras que, sí se representan y definen en mapas, planos y documentos desde el siglo XVI canoas morfológicamente semejantes a las descripciones posteriores del champán⁴⁰. Por tanto, el cierre de este primer apartado tiene que ver con la aproximación a las descripciones vinculadas a ese término, que se registran en el río Magdalena entre los siglos XVIII y XIX, pues estas comienzan a

³⁸ CASTELLANOS, Juan de, *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, Tomo I, Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007 [1589], p. 437; SIMÓN, Pedro. *Noticias Historiales de la conquista de Tierra Firme en las Indias occidentales*, Bogotá: Editorial de Medardo Rivas, 1891 [1627], pp. 72-73 y FERNÁNDEZ DE PIEDRAHITA, Lucas. *Historia general de la conquista del Nuevo Reyno de Granada*, Madrid, 1688, p. 104.

³⁹ Agradecimiento y devolución de embarcaciones, Cartagena 14 de diciembre de 1772, AGN, MISCELANEA:SC.39, 66, D.72, 1r.

⁴⁰ Relación de Las Palmas de Tamalameque, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, PATRONATO, 27, R.20, 12v.

aparecer en documentos relacionados a la administración del territorio⁴¹. Esto sugiere que su incorporación terminológica en el río Magdalena pudo tener que ver con la llegada de cargos de la administración de experiencia relacionada con Filipinas, donde la administración hispánica sí utiliza el término y el tipo⁴². Por otro lado, pudo llegar a través de viajeros y expedicionarios que antecederan a José Celestino Mutis (1763-1764), experimentando una relación de ideas que motivara el renombrado de una tipología presentes en las aguas del Magdalena desde el siglo XVI, referidas entonces con otras denominaciones como canoas cubiertas, canoas de merchantería, barquetas o barquillos.

En este sentido, se antoja necesario comparar una de las descripciones más ilustrativas de los champanes, realizada por el botánico alemán Alexander Von Humboldt en 1801:

Nuestro champán tenía 23.5 metros de largo y 2 metros de ancho en el centro, ambos extremos terminaban en punta. El piso es exactamente rectangular, una forma incomoda, pero ciertamente necesaria para la estabilidad. El centro del champán (3/5 del mismo) es curvado, cubierto con un elevado toldo de seis pies de altura, de palmera tupida⁴³.

Asimismo, esta descripción se presenta acompañada con un dibujo de un champán, cuya modesta ejecución permite compararlo sin grandes dificultades con las primeras representaciones de canoas cubiertas en el Magdalena en torno a 1580, no presentando diferencias significativas⁴⁴:



Fig.2. Comparativa entre A) Dibujo de champán por Humboldt, 1801 B) Dibujo de canoa cubierta en plano de la villa de Tenerife, 1580. **Fuentes:** HUMBOLDT, *Extractos...* op. cit. p. 13^a y Plano Villa de Tenerife, RAH, C-028-003.

⁴¹ Agradecimiento y devolución de embarcaciones, Cartagena 14 de diciembre de 1772, AGN, MISCELANEA:SC.39, 66, D.72, 1r. o Falúas y champanes, Mompox, 2 de diciembre de 1772, AGN, Milicias y Marina: SC.37.53.148, 1r.

⁴² Algunos casos de uso de champanes en funciones bélicas como el *Capítulo de carta del Cabildo secular de Manila sobre ataque a Mindanao*, Manila, 20 de agosto de 1637, AGI, Filipinas,27,N.224 y funciones comerciales como es el caso de la Carta de Diego Salcedo sobre materias de Hacienda, 16 de julio de 1664, AGI, FILIPINAS,9,R.3,N.41.

⁴³ HUMBOLDT, Alexander Von. *Extractos de los Diarios de Alexander Von Humboldt preparados y presentados por la Academia colombiana de ciencias exactas, físicas y naturales y la Academia de Ciencias de la República Democrática alemana*, Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia, 1982 [1801], Diario VII a y b, p. 13^a.

⁴⁴ *Plano de la Villa de Tenerife* (1580). RAH, C-028-003.

En este sentido, si atendemos a los datos proporcionados por Humboldt, en el siglo XIX se trata de champanes que pudieron alcanzar los 20-25 metros de eslora por una manga con un máximo de dos metros. En lo relativo a la tripulación, confirma 14 bogas que desplazaban la embarcación por medio de palancas de entre 12 a 18 pies de largo, apoyadas en el lecho presionando contra su pecho u hombro para tratar de lograr un movimiento acompasado con el uso de canaletes⁴⁵.

Por último, si comparamos esta descripción decimonónica del llamado champán, con las descripciones tempranas de estas canoas mayores y con cubierta que fueron copando el protagonismo en la navegación del río Magdalena desde el siglo XVI, hallamos una semejanza cuasi plena, que incluso irá alcanzando mayor exactitud a medida que avanzamos de centurias. Se refieren a las dimensiones “cincuenta y cinco a sesenta pies y de ancho cinco palmos y medio hasta seis”, la simetría longitudinal y la cobertura vegetal “hazenlas con una cubierta con unos bejucos encarcados y con ojas de una planta que llaman bihao de una tercia de ancho y una vara y mas de largo”, así como del sistema de propulsión accionado por “doce o catorce bogas de indios” que usan canaletes hechos de guayacan y “son de forma de espada de dos manos tienen un palmo de ancho y cinco de largo” o “palanqueando con unas varas de veinte palmos”⁴⁶.

4. Origen y desarrollo del champán magdalenense.

A partir del cuestionamiento de la relación terminología-tipología y la vinculación asiática con el champán, se antoja necesaria la argumentación de la hipótesis aquí planteada, es decir, el desarrollo local como resultado de los distintos niveles de factores condicionantes, preponderando aquellos particulares relacionados con las medidas incorporadas por la reglamentación de la boga⁴⁷. Partiendo de la canoa monóxila como principal embarcación empleada en las primeras décadas de navegación fluvial hispánica, debido a su extraordinaria versatilidad⁴⁸, se llegó paulatinamente a desarrollar una tipología autónoma en la que se combina la tradición indígena y se sintetizan las medidas recogidas en la reglamentación sucesiva. A continuación, se repasan los elementos morfológicos, funcionales, materiales y humanos, que conformaron la imagen del champán y que derivaban de forma directa de la síntesis funcional aplicada por la reglamentación hispánica, como respuesta a las necesidades impuestas por los múltiples factores condicionantes.

⁴⁵ HUMBOLDT. *Extractos de los Diarios...* op. cit., p. 13a.

⁴⁶ *Cartas de Audiencia*, 1603. AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29, ff. 2.r-3v. Número de bogas incluso ya reseñado en doce en documentos de 1579 como la citada relación de Tamalameque AGI, Patronato, 27, R.20, 2r y 3v. En lo relativo a las equivalencias: Braza española (1,6718 metros); Pie de burgos (0,278635 metros); Palmo castellano (20 cm).

⁴⁷ NIEVA SANZ. *De canoeros...*, op. cit. p. 121.

⁴⁸ NIEVA SANZ, Daniel Miguel. Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538). *Revista Temas Americanistas*. 2022, 49, p. 462.

4.1 Cobertura vegetal abovedada.

Desde el punto de vista material y morfológico, la cobertura vegetal dispuesta con forma abovedada de borda a borda, constituye el rasgo más característico del champán y el principal elemento asociativo con el champán asiático. No obstante, a través de la documentación vemos como se trata de una de las más tempranas medidas presentes en la reglamentación hispánica, pues, si bien los indígenas dominaron la navegación fluvial bogando a la intemperie desde el periodo prehispánico, los ritmos y tramos fijados por el nuevo sistema de navegación convirtieron la exposición constante en una de las principales causas de morbilidad y mortalidad⁴⁹.

Si nos acercamos a la materia prima, la cobertura vegetal de las primeras canoas referida como “cubierta de bejucos”⁵⁰ o “toldo de cáñamo”⁵¹, pudo ser el modo vago en que llamaron a la guadua, especie autóctona que ya sabemos cubría los champanes del siglo XIX, o simplemente la utilización de distintos materiales para el mismo fin. Esta se trata de un género de plantas de la subfamilia del bambú que no fue descrita como *Bambusa guadua* hasta 1806 por Alexander von Humboldt y Amadeo Bonpland, pero venía siendo empleada tanto para la cobertura de las canoas, como para las balsas de guadua en el río Magdalena desde siglos precedentes⁵². En este sentido, a través de la documentación constatamos la incorporación de cobertura vegetal sobre canoas desde al menos 1560⁵³, reflejada también en las primeras representaciones⁵⁴, y consolidada mediante la reiteración y actualización de la norma en el tránsito hacia la centuria decimoséptima⁵⁵.

4.2 Dimensiones o porte.

El aumento del porte es una constante en la reglamentación, pues si bien la base de este sistema de navegación fueron las canoas monóxilas de tradición indígena, a medida que el peso del tráfico fluvial aumentaba, se requerían mayores capacidades de carga. Por ello, estas canoas que originan el cambio hacia los “champanes”, eran “mucho más grandes, porque son de anchura de cuatro pies y de largura de sesenta pies; caben en ella cien botijas de aquellas”⁵⁶.

⁴⁹ *Ordenanzas de Juan de Junco...* AGI, Patronato, 196, R.4, f. 39v.

⁵⁰ *Cartas de Audiencia*, 1603. AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29, f. 2.r.

⁵¹ *Ordenanzas de Juan de Junco...* AGI, Patronato, 196, R.4, f. 39v.

⁵² PATIÑO, Víctor. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*. III Tomo, Vías Transportes y Comunicaciones. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo. 1991 p. 242.

⁵³ *Ordenanzas de Juan de Junco...* AGI, Patronato, 196, R.4, f. 39v

⁵⁴ *Plano de la Villa de Tenerife* de 1580, RAH, C-028-003, y *Plano de la Provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos*, AGI, MP-Panama,8, 1584.

⁵⁵ *Cartas de Audiencia*, 1603. AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29, f. 2.r.

⁵⁶ Relación de Las Palmas de Tamalameque, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, Patronato, 27,

Y a través de la documentación vemos como continua la insistencia por el aumento del porte. A finales de siglo, Martín Camacho en los *autos de reformación*, incide en el aumento de eslora y manga de las canoas convencionales, pues “es provechoso que las dichas canoas sean grandes respecto de que de traxina mas ropa en ellas y los yndios con mas comodidad pueden meter sus comidas en abundancia para sus viajes”⁵⁷. Esta diferencia de porte con las canoas monóxilas del Magdalena que describen las crónicas, se mantuvo en sus riberas y ciénagas anexas⁵⁸, pues “son estas canoas de la propia hechura de los indios que no difieren más de en la grandeza”⁵⁹. Este común origen, diferenciado paulatinamente por las medidas que habían de aplicarse en las canoas destinadas al transporte de mercaderías en el río, se percibe con claridad en las acuarelas del siglo XIX (ver fig.3) e, incluso, en las fotografías del siglo XX mencionadas⁶⁰.

La continuidad de la concepción monóxila, pues “son estas canoas de merchanteria de vn solo palo como las demás”⁶¹, ratifica la extraordinaria respuesta funcional de las canoas de tradición indígena en un contexto de enorme exigencia como el curso del río Grande. El aumento proporcional del porte no tendría que implicar cambios aparentes en la relación eslora-manga, ni modificaciones de la propia concepción en un tronco ahuecado, por lo que en materia de estabilidad, navegabilidad, resistencia estructural y flotabilidad, mantendría las mismas virtudes y limitaciones que las canoas monóxilas convencionales⁶².

Otras de las características que confirman su derivación de las canoas monóxilas de tradición indígena, es la simetría longitudinal descritas en 1603, al asegurar que de “proa a popa es aguzada como lansadera de tejedor”⁶³. Se trata de una forma intencionada que permite mayor maniobrabilidad y versatilidad en las difíciles riberas y caños del Magdalena, pues otorga ambivalencia longitudinal a la embarcación, permitiendo salir de atoramientos, además de proporcionar una base horizontal estable para el timonel tanto a proa como a popa.

R.20, 12v.

⁵⁷ *Autos de reformación que el capitán Martín Camacho mando guardar en la Villa de Tenerife costa del rio grande...*, Tenerife, 1598. AGI, Santa Fe, 96, N.5, f. 476r.

⁵⁸ NIEVA SANZ, Daniel Miguel. Astilleros y canoas en la Ciénaga Grande: etnografía náutica sobre la cultura anfibia del Morro/Nueva Venecia (Colombia). *Cuadernos de Antropología*, 2023, 33(2), pp. 1-18.

⁵⁹ Relación de Las Palmas de Tamalameque, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, Patronato,27, R.20, 12v.

⁶⁰ Fotografías de la colección Gumersindo Cuéllar Jiménez (1891-1958), Biblioteca Virtual, Banco de la República. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/search> (Consultado el 20 mayo de 2023).

⁶¹ Relación de Las Palmas de Tamalameque, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, Patronato,27, R.20, 12v.

⁶² Se enumeran las prestaciones utilizadas en el análisis de artilugios náuticos propuestas por MOYANO DI CARLO. *Mucho más que barcos...* op. cit., p. 77.

⁶³ *Cartas de Audiencia*, 1603. AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29, ff. 2.r.

4.3 Materia prima.

En lo relativo a la materia prima, las canoas monóxilas del Magdalena registran una extraordinaria variedad de especies arbóreas en función del tramo de esos más de 1000 km de curso fluvial navegable. Estas canoas grandes o “champanes” estaban sujetos al mismo condicionamiento, aunque la documentación afirma que se hacían “todas de cedro tan grandes algunas que hacen doscientas botijas y estas son de almendros”, en tramos concretos también pudieron construir las con ceiba como se registra en la construcción de canoas en la zona desde inicios del periodo hasta la actualidad⁶⁴, pasando por menciones en áreas cercanas hacia el siglo XVIII⁶⁵.

4.4 Tripulación y uniformidad.

Por último, una vez repasado a nivel documental las causas de este desarrollo tipológico en cuanto a su concepción y morfología, resulta pertinente también mencionar la influencia de esta misma reglamentación en los aspectos humanos, que terminan por caracterizar también al champán en su conjunto como sistema funcional. En lo que respecta a la tripulación, ya en 1579 se relacionan doce bogas con esas canoas mayores utilizadas para las merchanterías⁶⁶, llegando a finales de siglo y en el tránsito a la centuria decimoséptima a “catorce bogas de indios y han de ser diestro el piloto y contrapiloto y el proel y contraproel”⁶⁷. De este modo, tampoco la tripulación del champán del Magdalena referida en el siglo XIX guarda semejanza con la del champán asiático, mientras que su desarrollo sí coincide con las ratios de tripulación fijadas por la reglamentación hispánica⁶⁸.

⁶⁴ CASTELLANOS. *Elegías...* op. cit., p. 441 y NIEVA SANZ. *Astilleros y canoas...* op. cit.

⁶⁵ Orden de Francisco de la Rocha Ferrer a Cosme López, cacique de Moporo, para que haga una piragua de ceiba, Maracaibo, 28 de diciembre de 1714. AGN, Caciques e indios, 4, D.15.

⁶⁶ Relación de Las Palmas de Tamalameque, Tamalameque, 5 de marzo de 1579, AGI, Patronato, 27, R.20, 12v.

⁶⁷ *Cartas de Audiencia*, 1603. AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29, ff. 2.r.

⁶⁸ *Cartas de Audiencia*, 1603. AGI, Santa Fe, 18, R.4, N.29, ff. 2.r-3v. Número de bogas incluso ya reseñado en doce en documentos de 1579 como la citada relación de Tamalameque AGI, Patronato, 27, R.20, 12v.



Fig. 3. Litografía que recoge el desplazamiento del champán mediante palanqueo, timonel sobre la plataforma horizontal de popa en un casco de concepción monóxila, la cobertura vegetal y el fuego a bordo. **Fuente:** “Champán en el río Magdalena” por Ramón Torres Méndez (Ca. 1860 – 1878).

Por otro lado, determinados rasgos característicos de los bogas afrodescendientes, grabados en el imaginario colectivo de la región —como el sombrero de paja—, halla su origen en las medidas hispánicas para frenar la mortalidad de la boga de 1570: “no se permita que ningún yndio baya a bogar arriba que no lleve un sombrero de fieltro o de paxa para algún reparto del sol”⁶⁹. La comida de la tripulación también fue motivo de controversia y medidas desde que lo destacara el aún príncipe Felipe II en la real cédula de Monzón⁷⁰, lo que en materia náutica nos interesa de cara a su plausible relación con la posterior ubicación del fuego al interior del champán, donde se cocina y hace vida, como sucede en otros casos paralelos en el subcontinente austral americano⁷¹. El fuego hace hogar y el hogar acentúa esa condición social o de espacio vital inherente en las embarcaciones como plantean Muckelroy y Pomey, lo que eleva al artilugio náutico al trascender de lo eminentemente material y generar una micro sociedad a bordo⁷². En este sentido, el propio Humboldt destaca esa manifestación social

⁶⁹ *Ordenanzas de Juan de Junco...* AGI, Patronato, 196, R.4, f. 38v.

⁷⁰ *Real cedula de Felipe II* (príncipe), Monzón, 11 de agosto de 1552. AGI, Indiferente, 532, I, f. 95 v.

⁷¹ Caso de las canoas yámana de Tierra del Fuego. Véase GUSINDE, Martín. *Los indios de Tierra del Fuego*, Tomo II, Vol. 1, Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires: CONICET, 1986.

⁷² MUCKELROY, Keiht. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978 y POMEY. “Defining a ship...” op. cit., pp. 26-27.

generada en la embarcación, haciendo mención del “canto y aun dialogo” de los bogas que, “mientras más pesado sea el trabajo, más rabiosa será la gritaría”⁷³.

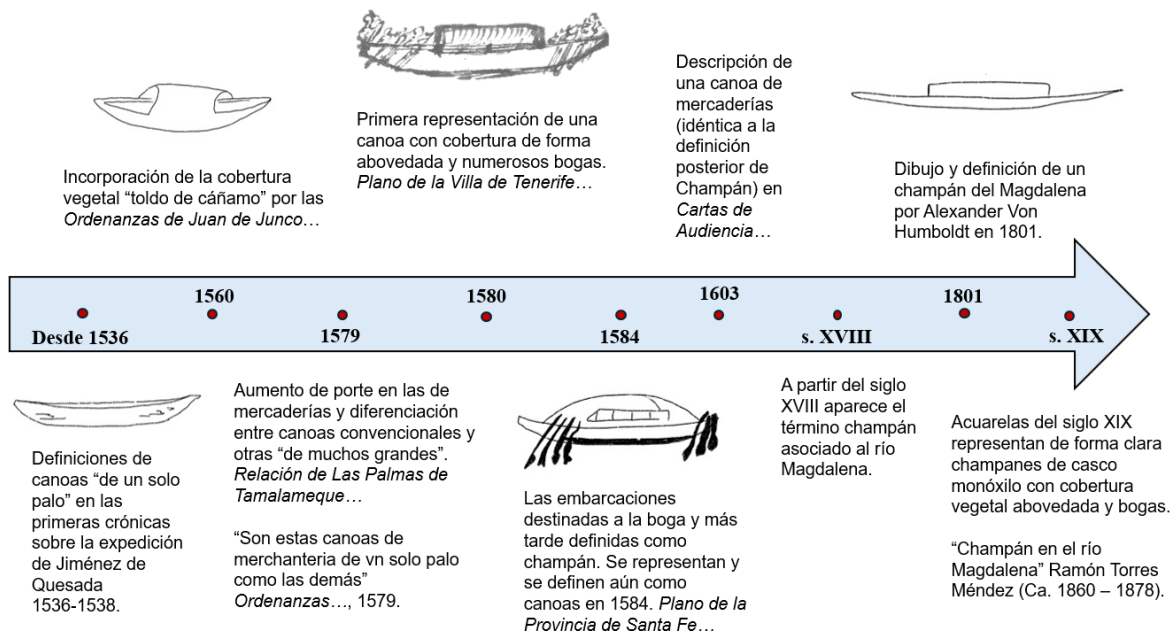


Fig. 4. Línea de tiempo que recoge de forma sintética el desarrollo de las embarcaciones de mercaderías o “champanes” en el río Magdalena (ss. XVI-XIX). **Fuente:** Elaboración propia.

En suma, se refleja una continuidad manifiesta entre la concepción de tradición indígena, las canoas cubiertas y las canoas de mercaderías de finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII, y los champanes descritos ya con esa denominación entre el siglo XVIII y el siglo XIX; lo que nos aproxima a un proceso local de desarrollo de la embarcación sobre la que se asentó una de las circulaciones de mercancías y personas de mayor valor estratégico de la América hispana. Este rol se vio afectado por la prematura incorporación del vapor en el primer tercio del siglo XIX, cuando los champanes quedaron relegados a labores menores de transporte de viajeros y vecinos en algunos tramos, uniendo su condición al folklore magdalenense hasta su desaparición en el siglo XX.

5. Conclusiones.

A partir del cuestionamiento de las convenciones respecto al champán del río Magdalena, la presente investigación ha planteado la construcción de una nueva propuesta argumentada que, no pretende cerrar el debate, sino enriquecerlo a partir del cotejo de los datos obtenidos tras un análisis con perspectiva náutica, combinado con la localización, clasificación y estudio de la gran cantidad de documentación generada a lo largo de al menos cuatro siglos de desempeño fluvial.

⁷³ HUMBOLDT. *Extractos de los Diarios...* op. cit., p. 14a.

De este modo, ha sido posible verificar la presencia de estas canoas cubiertas como el génesis de una tipología rebautizada más tarde como champán, descartando la exclusividad de la difusión y ratificando de forma argumentada un desarrollo local motivado por los distintos factores condicionantes. Es decir, desde el siglo XVI se mantiene la concepción monóxila de tradición indígena, pero comienza un proceso de modificaciones morfológicas recogido en la reglamentación hispánica, como la obligatoriedad de la cobertura vegetal, el aumento de porte y del espacio interior; así como lo relativo a su funcionalidad en lo que atañe al incremento del número de bogas, a fin optimizar un sistema de propulsión que respondiera a las exigencias del río.

En definitiva, todo ello nos permite también reflexionar sobre el estudio de tipologías navales en tiempos históricos, pues este se trata de un trabajo que requiere precisar terminología, concepción, morfología y funcionalidad, entendiendo la heterogeneidad de un sector no estandarizado y sujeto a múltiples factores condicionantes; universales, particulares e, incluso, idiosincráticos, como lo es la propia reglamentación hispánica en este caso. Asimismo, es preciso señalar que la definición detallada de una tipología concreta no implica el descarte o desplazamiento de otra u otras, sino que es habitual la coexistencia de múltiples tipologías ocupando distintos nichos funcionales. Al mismo tiempo, el proceso de desarrollo adaptativo del champán ratifica, una vez más, que no hay embarcaciones mejores o peores *per se*, sino en función de la capacidad de cada tipología a la hora responder a las necesidades náuticas que su contexto exige.

6. Referencias bibliográficas.

ACEVEDO GUTIÉRREZ, Álvaro. El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI. *Reflexiones Teológicas*. 2010, 6, p. 252.

ADAMS, Jonathan. Ships and boats as archaeological source material. *World Archaeology*. 2011, 32.3, pp. 292-310.

BOAS, Franz. Las limitaciones del método comparativo en la antropología. En Bohannon y Glazer (eds.). *Antropología. Lecturas*, Madrid: McGraw-Hill, 1896 [1993], pp. 85-93.

CASADO SOTO, José Luis. Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI. *Itsas memoria*. 1998, 2, pp. 169-191.

CASTELLANOS, Juan de. *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, Tomo I, Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. 2007 [1589].

COVARRUBIAS, Sebastián de. *Tesoro de la Lengua castellana o española*. Biblioteca Digital Hispánica, BNE, R/6388, Madrid, 1611.

FERNÁNDEZ DE PIEDRAHITA, Lucas. *Historia general de la conquista del Nuevo Reyno de Granada*. Madrid, 1688.

GARCÍA DE PALACIO, Diego. *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México, Virreinato de Nueva España*. Edición Facsímil. Valladolid: Maxtor, [1587] 2007.

GUERRERO AYUSO, Víctor M. *Prehistoria de la navegación: origen y desarrollo de la arquitectura naval primigenia*. Oxford: BAR International Series, 2009.

GUSINDE, Martín. *Los indios de Tierra del Fuego*. Tomo II, Vol. 1, Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires: CONICET, 1986.

HUMBOLDT, Alexander Von. *Extractos de los Diarios de Alexander Von Humboldt preparados y presentados por la Academia colombiana de ciencias exactas, físicas y naturales y la Academia de Ciencias de la República Democrática alemana*. Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia, Diario VII a y b, p. 13^a, 1982 [1801].

JIMÉNEZ NÚÑEZ, Alfredo. El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana. *Revista española de antropología americana*. 1972, 7, pp. 163-196.

LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de y FERREIRO, Martín. *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de vapor*. Madrid: establecimiento tipográfico T. Fortanet, 1864.

MOYANO DI CARLO, Julián. *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, 2018.

MUCKELROY, Keiht. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.

NIEVA SANZ, Daniel Miguel. Astilleros y canoas en la Ciénaga Grande: etnografía náutica sobre la cultura anfibia del Morro/Nueva Venecia (Colombia). *Cuadernos de Antropología*. 2023, 33(2), pp. 1-18.

NIEVA SANZ, Daniel Miguel. 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*. 2023, 28.2, pp. 111-133.

NIEVA SANZ, Daniel Miguel. Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538), *Revista Temas Americanistas*. 2022, 49, pp. 449-471.

O'SCANLAN MURPHY, Timoteo. *Diccionario marítimo español además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*. Madrid: Imprenta Real, BNE, Biblioteca Digital Hispánica, 1/32488 GMM/2555, 1831.

PATIÑO, Víctor. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial, III Tomo, Vías Transportes y Comunicaciones*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1991.

POMEY, Patrice. Defining a ship: architecture, function, and human space. En: CATSAMBIS, Alexis; FORD, Ben y HAMILTON, Donny L., *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford: Oxford University press, 2011.

POVEDA RAMOS, Gabriel. *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: TM Editores, 2016.

SILVA FAJARDO, Germán. *Champanes, vapores y remolcadores, Historia de la navegación y la ingeniería fluvial Colombiana*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y las Obras Públicas, 2009.

SIMÓN, Pedro. *Noticias Historiales de la conquista de Tierra Firme en las Indias occidentales*. Bogotá: Editorial de Medardo Rivas, 1891 [1627].

SOLÓRZANO FONSECA, Juan. Los Españoles en las Filipinas y la primera globalización económica: comercio, migraciones e influencias Culturales en el Pacífico (1565-1815). *Revista de Historia*. 2019, 79 pp. 41-68.

YBOT LEÓN, Antonio. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: ABC, 1952.

7. Fuentes utilizadas.

Archivo General de Indias

Filipinas

Indiferente

Panamá

Patronato

Santa Fe

Archivo General de la Nación

Caciques e indios

Milicias y Marina

Misceálena

Banco de la República

Biblioteca virtual

Real Academia de la Historia

Biblioteca Digital Hispánica