

Carpintería de ribera

en Tierra Bomba



Alejandro Henríquez Luque

Ministerio De Cultura

Carmen Inés Vásquez Camacho

Ministra de cultura

David Melo Torres

Viceministro de cultura

Claudia Isabel Victoria Niño Izquierdo

Secretaria general

Alberto Escovar Wilson-White

Director de patrimonio

Juliana Forero Bordamalo

Coordinadora Grupo patrimonio inmaterial

Wendy Pérez Mattos

Asesora Grupo patrimonio inmaterial

Gustavo Bueno Rojas

Asesor Dirección de patrimonio

Angie Carolina Pinzón

Asesora Dirección de Patrimonio

Proyecto de fortalecimiento de capital humano

Alejandro Henríquez

Investigación, textos e ilustraciones

Claudia Hernández @didactile

Diseño y diagramación

xxxxxxx

Impresión



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**



MINCULTURA

BOGOTÁ, D. C. 2018

ISBN XXXXXX

República de Colombia

Ministerio de Cultura

Dirección de Patrimonio

Carrera 8 n.o 8-55, teléfono (571) 3424100

Bogotá, D. C.

servicioalcliente@mincultura.gov.co

www.mincultura.gov.co

Copyright Ministerio de Cultura

2018

Carpintería de ribera en Tierra Bomba

CONTENIDO

Presentación

Introducción

La navegación y las embarcaciones

Litoral Caribe y su navegación

Cartagena de Indias. Su bahía y sus embarcaciones

Tierra Bomba y sus oficios

Carpintería de ribera en Tierra Bomba

Embarcaciones de carpintería de ribera en Tierra Bomba

El cayuco

La canoa

La chalupa

La goleta

Las motonaves

A modo de conclusión



PRESENTACIÓN

de Alberto Escovar Wilson- White, Director de Patrimonio.

El proyecto Diáspora Africana en Colombia es una iniciativa liderada por el Ministerio de Cultura, que, desde un enfoque positivo orientado a cuestionar los imaginarios sociales que han invisibilizado la población afrocolombiana en la estructura política, económica y cultural del país, tiene por objetivo incidir en el reconocimiento, justicia y desarrollo de la participación afrocolombiana en la construcción del territorio-nación en Colombia.

Se trata de un proceso político-cultural de reivindicación de las memorias de resistencia y construcción del territorio que se expresan en los saberes y oficios tradicionales de las comunidades afrocolombianas, con el propósito de incidir en el reconocimiento de la participación de esta población en la construcción del perfil definitivo de la nación y el territorio, activar procesos sociales de reconocimiento y salvaguarda de este patrimonio cultural, y mejorar la calidad de vida de las comunidades afrocolombianas a partir del desarrollo de emprendimientos culturales relacionados con saberes y oficios tradicionales afrocolombianos. El proyecto aborda estos saberes y oficios afrocolombianos relacionados con las cocinas tradicionales, carpintería de ribera, literatura

y tradición oral, música y producción sonora, artes y artesanías, y estéticas afrocolombianas.

El trabajo que presentamos a continuación es una exploración por el oficio de la carpintería de ribera en la isla de Tierra Bomba en el departamento de Bolívar, a través de las voces de quienes aún mantiene vivo este oficio, maestros y aprendices que conservan las técnicas y los conocimientos para construir estas embarcaciones; a través de la memoria de quienes aún conservan los saberes ancestrales y con su conocimiento han aportado para escribir la historia del país. Este documento es una carta para navegar por el conocimiento de un oficio que a pesar de los cambios tecnológicos, ambientales y de la industria de la navegación, aún sobrevive, gracias a la sabiduría de carpinteros de ribera que viven en la isla de Tierra Bomba.

Igualmente haremos un recorrido por el proceso que adelanta la Escuela Taller de Cartagena, en donde los jóvenes interesados en aprender las técnicas, asisten al taller de carpintería de ribera, que se lleva a cabo en las poblaciones de Bocachica y Caño del Oro, dictado por los maestros carpinteros de la isla, con el fin de conservar estos conocimientos.

Los invitamos a zarpar y esperamos que disfruten del viaje.

INTRODUCCIÓN

Este documento es el testimonio del contacto directo con la realidad de un país que comienza a reconocerse a sí mismo, luego de décadas de una violencia que aisló regiones y ocultó paraísos, pero que también conservó intactas algunas costumbres que, en medio de la guerra, ofrecen la esperanza de brindar arraigos. Es el resumen de los testimonios de gente unida a una tradición que subsiste en una isla del Caribe colombiano y también el reconocimiento de los oficios ancestrales a través de los objetos, de las vivencias y principalmente de sus protagonistas. En el caso de la carpintería de ribera se ha encontrado que alguno de estos ya ha fallecido y su legado le sobrevive en las voces de su pueblo, en los recuerdos de sus familias, en la memoria de sus amigos y en la voz sorda de sus objetos, como en la de una solitaria caja de herramientas. Este trabajo se ha iniciado también a partir de una intensa investigación previa que —a pesar de todo— se ha quedado corta ante una realidad tan vital como contundente. La carpintería de ribera en la Isla de Tierra Bomba deviene en un microcosmos que logra presentarse de forma original. Pareciera que construir embarcaciones es hacer parte de un oficio que pasa inadvertido por lo necesario, desapercibido por

lo natural. Sus maestros tienen esa manera particular de ver el mundo resumido en unos trozos de madera que, ordenados de forma especial, permiten —sencillamente— hacer objetos que flotan: chalupas, goletas, botes, lanchas, piraguas, cayucos, canoas, motonaves, balleneras... Los hacedores se quedan en su taller rudimentario, mientras sus embarcaciones zarpan sobre el mar. Todos sus inventos serán utilizados por otros que comercian con ellas, otros que se trasladan en busca de peces, llevando pasajeros o comerciando productos. Ellos, los carpinteros, permanecen en la orilla. Pensando en imaginarse otras naves, otros mundos.

En este documento se parte de lo general a lo particular, desde la definición de un marco teórico hasta la clasificación de los tipos de embarcaciones que se realizan en el lugar. Hace parte del proyecto Diáspora africana en Colombia del Ministerio de Cultura de Colombia y se enmarca en la búsqueda del reconocimiento, la justicia y el desarrollo de la población afrocolombiana y la visibilización de su participación en la construcción del territorio-nación a través del estudio e investigación de los oficios tradicionales que existen en el país. Tiene como protagonista la carpintería de ribera y la fabricación



tradicional de las embarcaciones que aún se construyen en la Isla de Tierra Bomba, en el departamento de Bolívar.

El documento también se incluye en el estudio e investigación de la Diáspora Africana en Colombia y de las labores de divulgación definidas en su desarrollo operativo, lo mismo que en las estrategias de comunicación y de divulgación a través de documentales y piezas impresas, resaltando tanto la labor de los carpinteros de ribera como la de los gestores nativos y foráneos que apoyan y promueven este tipo de actividades en la isla.



“Quien domina el mar, domina todas las cosas”

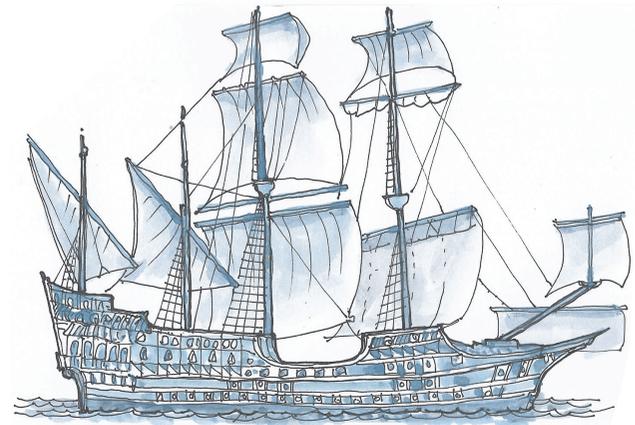
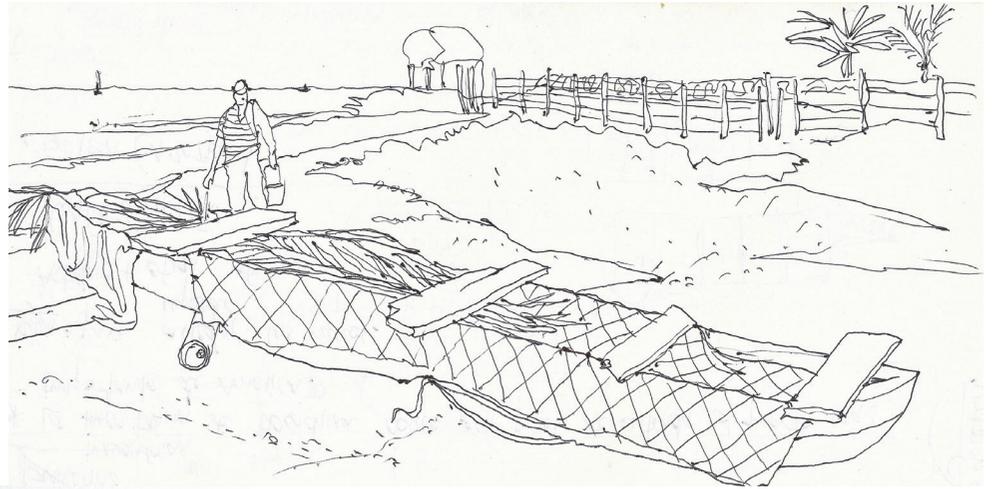
Temístocles



«Una vez estaba con mi tío en el pueblo; tendría unos ocho años, por entonces. Mi tío era carpintero de ribera. Solían serrar troncos enteros desde el pie a la copa para hacer los tablones, y los serraban a mano. El hombre en la parte levantada de la sierra parecía un ángel, porque estaba en alto. Pero era el hombre que estaba abajo el que me interesaba. Terminaba completamente cubierto de serrín de la cabeza a los pies. Serrín fresco, resinoso, de modo que el hombre olía a la madera de la cabeza a los pies, y el serrín se le acumulaba hasta las cejas.»

John Berger

«La apariencia de las cosas. Ensayos y artículos escogidos»



LA NAVEGACIÓN Y LAS EMBARCACIONES

El ser humano ha considerado desde su origen la navegación como una manera fundamental de trasladarse de un lugar a otro. Basta revisar un libro de su historia o visitar un museo naval para dar fe del enorme interés que esa actividad ha generado en el desarrollo de culturas enteras. Fueron los egipcios los primeros que entendieron que la construcción de barcos era un oficio primordial para el progreso, para su consolidación como cultura, para facilitar su expansión hacia otras regiones. Los fenicios y los romanos implementaron algunos tipos de embarcaciones que permitieron explorar nuevas rutas y vencer mayores distancias, sin olvidar a los vikingos que lograron los primeros viajes entre océanos, descubriendo continentes en su búsqueda de nuevos territorios alrededor del mundo. En el lejano Oriente los polinesios navegaban entre sus numerosas islas, lo que les llevó a construir embarcaciones cada vez más eficaces y versátiles. Diversas culturas europeas anduvieron en la búsqueda de diferentes rutas para fortalecer el comercio hacia la India y el Oriente,

hasta llegar a lo que se convirtió en uno de los hechos más relevantes en la historia de la humanidad: el descubrimiento de América en el siglo XV. Fue entonces cuando españoles, holandeses, franceses e ingleses se lanzaron a conquistar este nuevo mundo en embarcaciones que portarían consigo todo un crisol de culturas y de costumbres que se entremezclaron en el continente americano con indígenas y africanos esclavizados, mientras que llevaron de vuelta tesoros representados en cargamentos de plata y oro. Los portugueses, por su parte, aportaron sus conocimientos de navegación no solamente para el comercio de productos, sino para satisfacer la necesidad de la mano de obra propicia para la conquista de extensas regiones, poniendo en práctica el tráfico y comercio de africanos esclavizados.

Una vez se establecieron las primeras rutas de navegación, inició una inimaginable actividad que llevó a los europeos a someter a prueba sus conceptos científicos, sus creencias religiosas y sus conocimientos técnicos.

EL LITORAL CARIBE Y SU NAVEGACIÓN

Cristóbal Colón llegó en la madrugada del 12 de octubre a la costa este de las Bahamas en el primero de sus cuatro viajes y luego en 1498 y 1502 se aventuró a la costa de Centroamérica. Si bien los primeros puntos de llegada fueron las Islas del Caribe y la costa de México, a partir de 1566 España decide emprender la consolidación de su imperio en el resto del territorio que se convirtió en sus colonias americanas. Una de las costas donde se establecieron los primeros poblados fue la que hoy en día abarca el litoral comprendido entre la actual Panamá y la Península de la Guajira, en el norte de Colombia. Así, aunque ya en el siglo XVII los convoyes mercantes atracaban en la ciudad panameña de Portobello en espera de los barcos provenientes del Virreinato del Perú al sur del continente, Cartagena de Indias se convirtió en un puerto más preparado para atender las necesidades de los navegantes, al ofrecer no solamente el mantenimiento y reparación de todo tipo de embarcaciones en el astillero de Getsemaní, sino al abastecer de avituallamiento de víveres a los marineros y a la tripulación. Además, al ser la sede de

los guardacostas que controlaban el contrabando, la ciudad brindaba una mejor defensa ante posibles ataques de piratas, bucaneros y corsarios, y contaba con un fluido comercio desde el actual Golfo de Urabá, lo que permitía adquirir la madera recia apta para la reparación de los navíos.

Desde hace más de quinientos años se ha tejido toda una suerte de relaciones comerciales y culturales en la región. En la época de la conquista y de la colonia, gracias a que el nuevo continente comenzaba a ofrecer garantías a los navegantes y protección a sus embarcaciones, se organizaron expediciones y luego se establecieron rutas oficiales de navegación entre Europa y América. Los poblados costeros se convirtieron en ciudades portuarias de frenética actividad, verdaderos puntos de referencia para los navegantes en este continente recién descubierto: serán los lugares donde se conformarán los orígenes de una nueva cultura y donde se forjarán y culminarán –en algunos casos– las posteriores gestas de independencia.

Cartagena de Indias será uno de ellos.



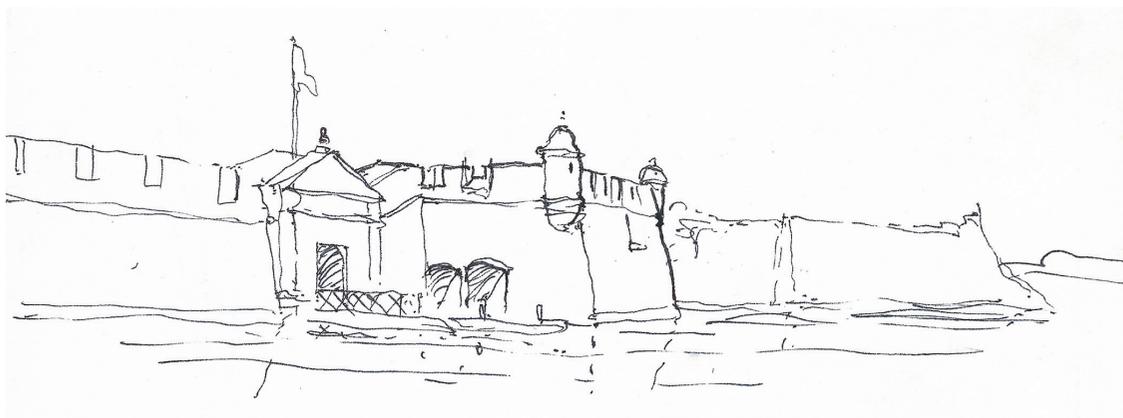


CARTAGENA DE INDIAS SU BAHÍA Y SUS EMBARCACIONES

La conformación de Cartagena de Indias como ciudad amurallada de primordial importancia durante las épocas de la Conquista y de la Colonia, y su papel protagónico durante la época de la independencia, han sido temas de investigación de numerosos estudios. En este caso su conformación como importante puerto marítimo es el factor a subrayar, pues no solamente era un lugar donde atracaban embarcaciones de todo tipo, sino que la enorme actividad alrededor del mar y de sus naves llevó a la organización de astilleros y trojas en lugares como la actual calle del Arsenal, donde se construyeron y repararon barcos de gran envergadura como bergantines y embarcaciones de guerra. De hecho, aún subsisten vestigios de pinturas de naves en las paredes del Fuerte de San José de Bocachica, lo mismo que en alguna casa del Centro Histórico de Cartagena. Particular atención y valor histórico tienen estos sencillos bocetos, pues dan cuenta de que si bien en ese entonces ya existían manuales de navegación (Nieto, 2015), solamente hasta mediados del siglo XVII se realizan los primeros libros que permiten describir la manera en la que se construyen los barcos. A pesar de que hoy en

día buscar información para construir embarcaciones conlleva una labor mucho más fácil y la información es profusa, la investigación de campo demuestra que los saberes y conocimientos del oficio de la carpintería de ribera siguen siendo transmitidos hoy en día por sus protagonistas a través de la tradición oral, apoyada solamente –y en algunos casos particulares– por fotografías impresas en papel, amarillas por el tiempo, protegidas por plástico transparente. Repletas de recuerdos.

Por otra parte, desde el origen de la ciudad hasta la actualidad existe una relación entre la cultura de la región sur del río Atrato con la del Caribe colombiano, representada en el comercio entre las dos zonas, que asegura entre muchos otros productos el abastecimiento de las maderas que se requieren para la carpintería de ribera. También subsiste el comercio de embarcaciones de baja eslora, que son construidas en la región del Atrato y luego remolcadas hacia la zona del Darién, donde los indígenas Cuna continúan un nuevo trabajo de preparación. Muchas de éstas, han sido y son todavía llevadas desde allí, hasta lugares como las costas de Barú y Tierra



Bomba para finalizar la labor de construcción con materiales propios del lugar. Un trabajo conjunto que da cuenta de la relación que persiste en esta región.

La presencia de la navegación sigue siendo parte de Cartagena de Indias. Desde la constante actividad en punto de referencia legendario de la ciudad como el Muelle de los Pegasos hasta las propias murallas restauradas, testigos de lo importante que ha sido desde hace cientos de años el mar tanto para la ciudad como para las diversas razas que allí han convivido.

En efecto, fue en tierras cartageneras donde se encontraron la milenaria cultura de navegación de los europeos, el conocimiento de los nativos e indígenas y el de los negros africanos que convivieron allí como esclavos. Efectivamente, los navegantes españoles, ingleses y portugueses trajeron consigo y compartieron la tradición y los conocimientos de hombres de mar, mientras que sus navíos se reparaban en los astilleros de la ciudad amurallada y sus marineros esperaban a cruzar

el océano, se abastecían de víveres y comercializaba sus mercancías. Por su parte, estaban los indígenas originarios de América para quienes la navegación, a través de los ríos, fue la manera más eficaz de trasladarse de un lugar a otro, dadas las condiciones selváticas de la tierra firme imperantes en la América de los siglos XVII a XIX, la actividad marítima que incluso les permitió aventurarse a comerciar en algunas islas del Caribe.

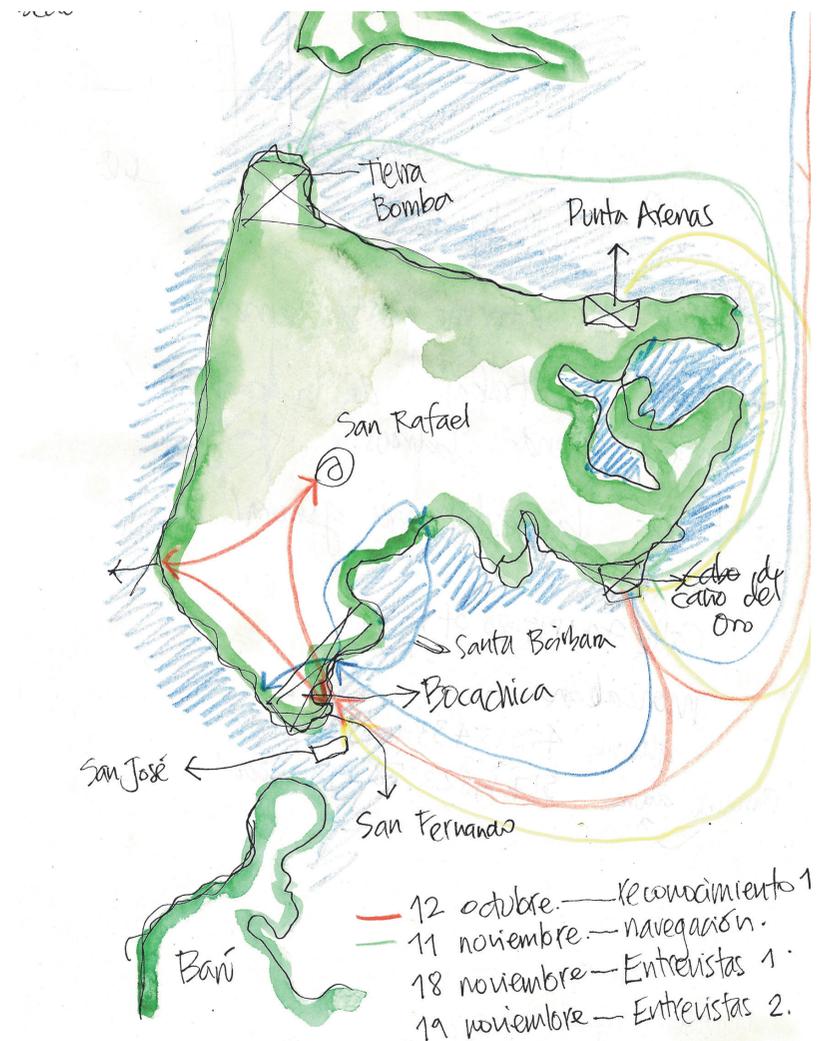
Finalmente, los africanos en su diáspora como esclavos y luego como libertos, se convirtieron en los protagonistas del transporte de mercancías a través del río Magdalena durante la época de la Colonia, cuando su trabajo como bogas en “los champanes” les permitió ser tratados como hombres libres. Así pues, estas tres etnias -europeos, indígenas y africanos- y su diverso conocimiento de la navegación, convivieron y aún conviven en las costas de Cartagena de Indias y son el germen del oficio de la carpintería de ribera en una isla que se encuentra a su lado: la isla de Tierra Bomba.



Fuerte San Fernando - Bocachica.

TIERRA BOMBA Y SUS OFICIOS

Si Cartagena llegó a ser el puerto más importante de América se debió en buena medida a la presencia de la Isla de Tierra Bomba, pues su localización geográfica con respecto al continente y a la costa permitió el control del acceso a las embarcaciones desde el Mar Caribe, tanto en Bocagrande como en Bocachica. En una superficie de menos de 200 hectáreas y en los cerca de 43 kilómetros de litoral de la Isla se encuentran algunas fortificaciones que conformaban en la época de la Colonia el sistema de defensa terrestre, mientras que las variaciones en los accesos a la bahía entre 1635 y 1778 dan fe de la conexión fundamental que ha existido entre la isla y el continente (Segovia, 1987). En Cartagena de Indias, el puerto, las fortalezas y el conjunto monumental hacen parte de la lista de Patrimonio de la Humanidad declarada por la Unesco desde 1984. En Tierra Bomba se conservan los vestigios de pequeñas torres y baterías que aún están en proceso de recuperación y que son protegidas por entidades como la Fundación “Vigías del Carex”. Mención especial merece el Fuerte de San Fernando de Bocachica, ejemplo magistral de las edificaciones militares de la Colonia y “probablemente una

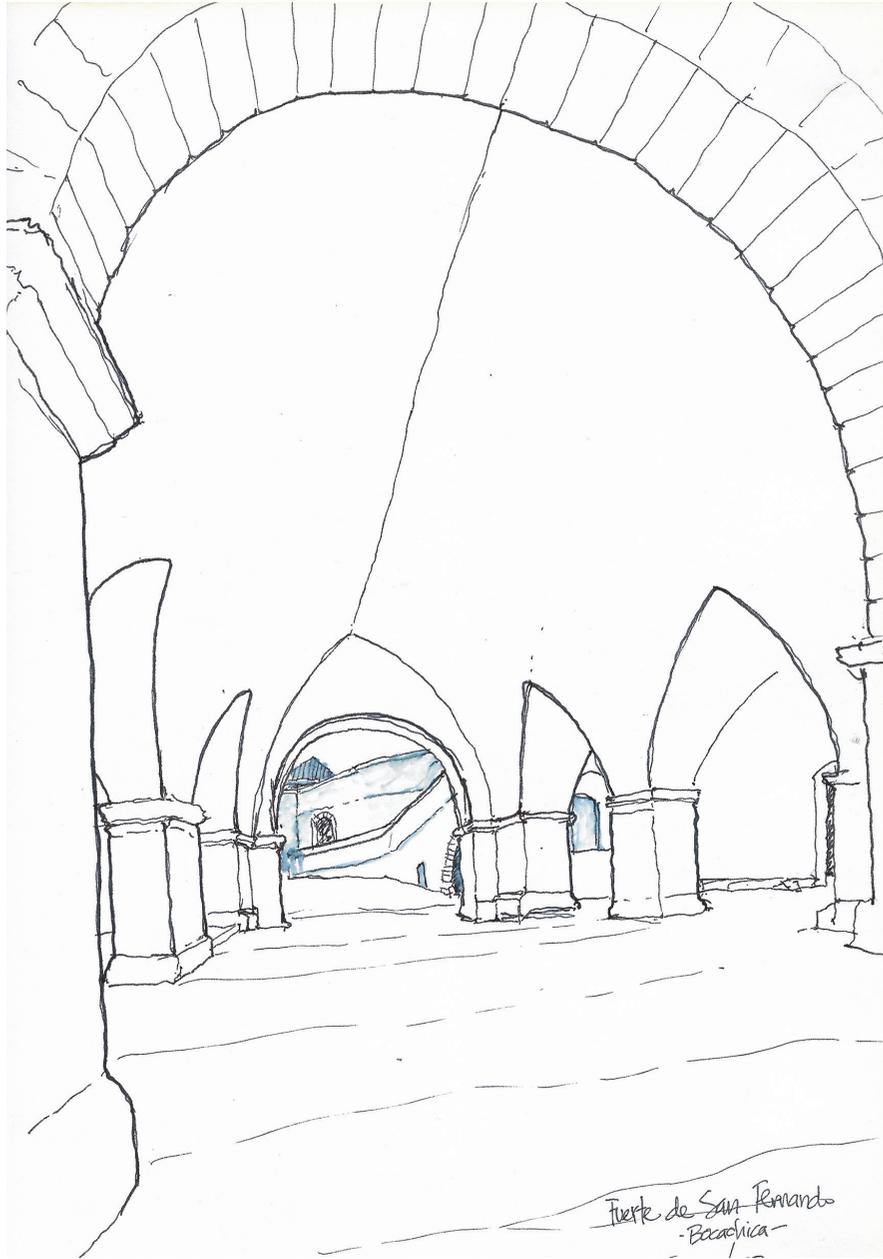


de las fortificaciones más hermosas y mejor conservadas del litoral caribe americano”.

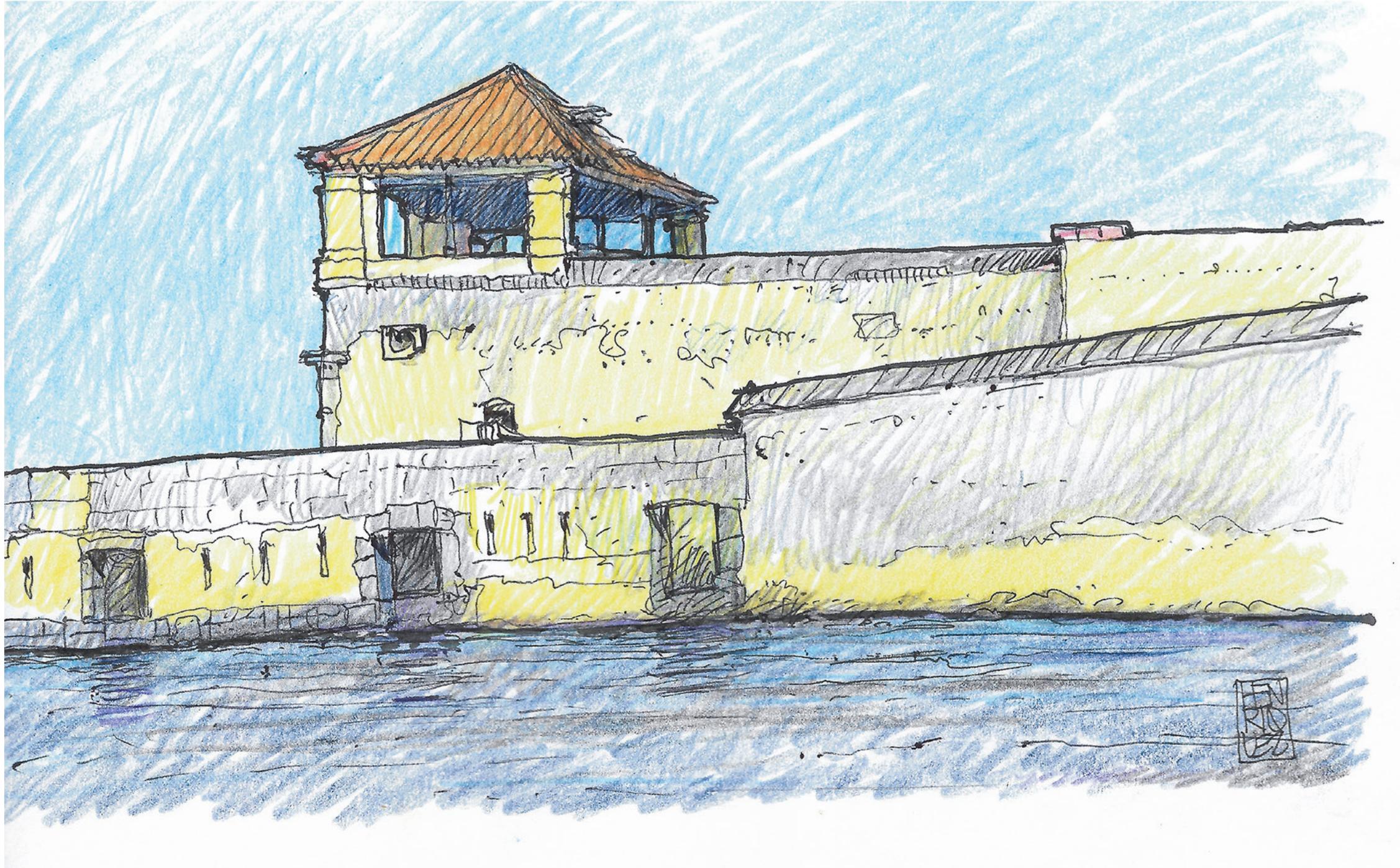
La explotación de las canteras de piedra y la fabricación de hornos para abastecer de cal fueron primordiales para la construcción de dichas fortificaciones en Cartagena de Indias y Tierra Bomba. Hoy en día, la isla tiene cuatro poblaciones: el pueblo de Tierra Bomba, Punta Arenas, Cabo del Oro y Bocachica. Ellas han sido testigos de los avatares del lugar, cuna de marineros, capitanes de navíos y pilotos. En sus playas se encuentran algunas edificaciones particulares y algunos hoteles que aún rememoran la época dorada del turismo antes del relativamente reciente auge turístico de las Islas del Rosario. En su pasado, la Isla de Tierra Bomba también se identificaba como uno de los lugares obligados para la compra de artículos de contrabando traídos desde Panamá y las Islas del Caribe en las embarcaciones que, en buena medida, eran construidas y reparadas en la propia isla.

La innegable importancia histórica y su reciente pasado como lugar turístico de relevancia no ha afectado favorablemente su actual conformación social, política y económica.





En efecto, en los términos de ecosistema cultural (Higuera, 2012) entendido como aquel que determina las relaciones entre el ser humano y el territorio en el que habita, se describe la difícil situación actual de Bocachica a través de lo histórico (la ausencia de estudios académicos), lo geográfico (el aislamiento que genera la pérdida de oferta de trabajo para los pescadores) y lo inmaterial (la falta de continuidad de las prácticas culturales). A pesar de ello aún hay oficios que merecen ser rescatados e investigados, como la albañilería y la recuperación de los hornos de piedra de la Colonia, la cocina típica, el paisaje sonoro, el arte y las artesanías, la estética del cuerpo, la literatura y la tradición oral y –además– la carpintería de ribera. Este último oficio involucra la tradición ancestral de la navegación, presente como hace siglos en sus embarcaciones y en los que las construyen. Ambos, objeto y creador, son los protagonistas de esta historia.





LA CARPINTERÍA DE RIBERA EN TIERRA BOMBA

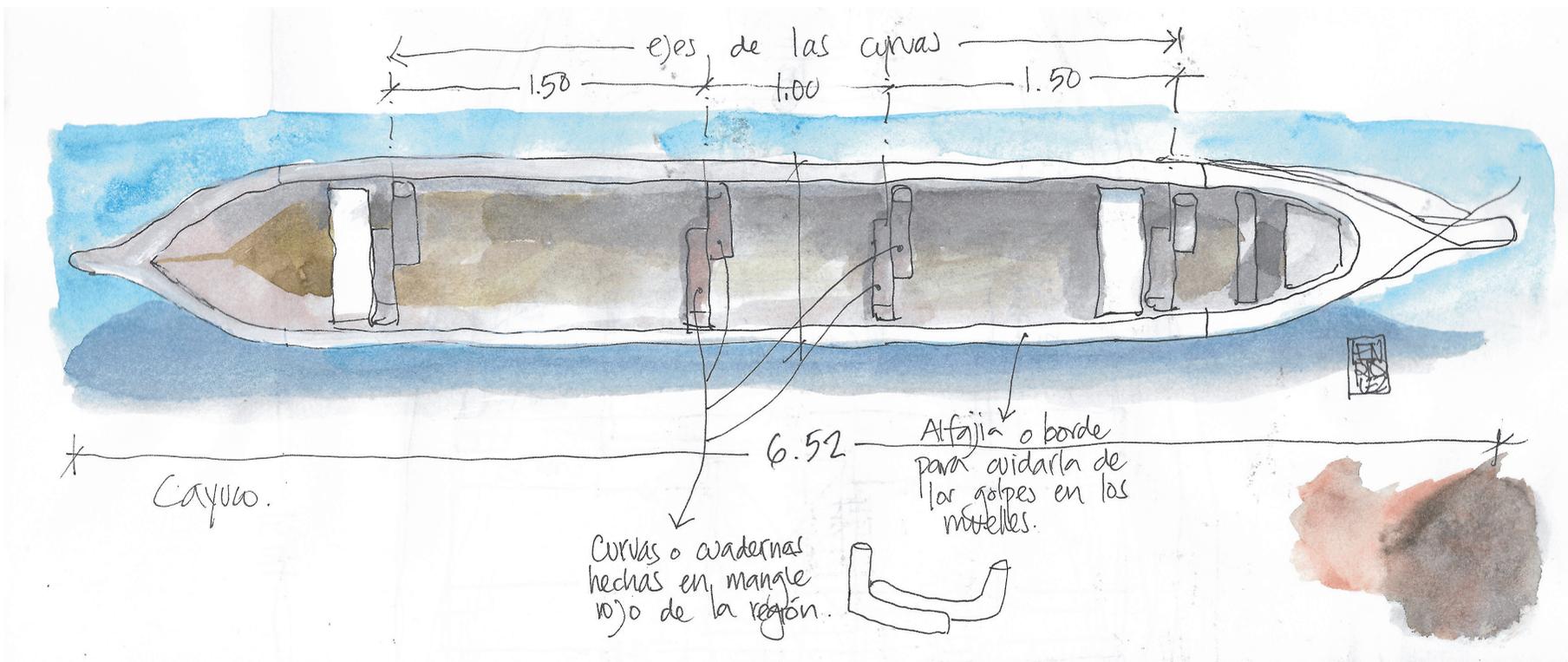
La Carpintería de Ribera se define como el oficio que conlleva la creación, la construcción y la reparación de embarcaciones en las que el uso de la madera es primordial y protagonista. Estas, por su parte, no requieren el uso de instrumentos especiales para su navegación, de modo que se rigen por la referencia visual directa de los accidentes geográficos de la costa, es decir por el tradicional “cabotaje”. Teniendo en cuenta que la propulsión se puede hacer gracias a una vela, un remo o un motor, existen algunas de estas embarcaciones que utilizan uno o dos de estos sistemas o incluso, eventualmente, los tres.

Con el fin de entender los términos básicos que se emplean en este documento, se define que las partes principales de una embarcación se encuentran ya bien sea en la “obra viva”, es decir la parte de la embarcación que asegura su flotabilidad, y la “obra muerta”, referida a aquella que está sobre la “obra viva”, complementándola. La sencillez de estas naves permite aplicar en la mayoría de ellas los términos básicos que las definen, a saber proa, popa, estribor, babor, eslora, manga, casco, quilla, vela y demás. La construcción de otras de mayor tamaño re-

quiere definiciones más específicas, propias del diseño particular de embarcaciones de mayor complejidad, como botavara, velas cangrejas, latinas y mesanas, alfajías, foque, espejo de popa, regala, trancanil, entre otras.

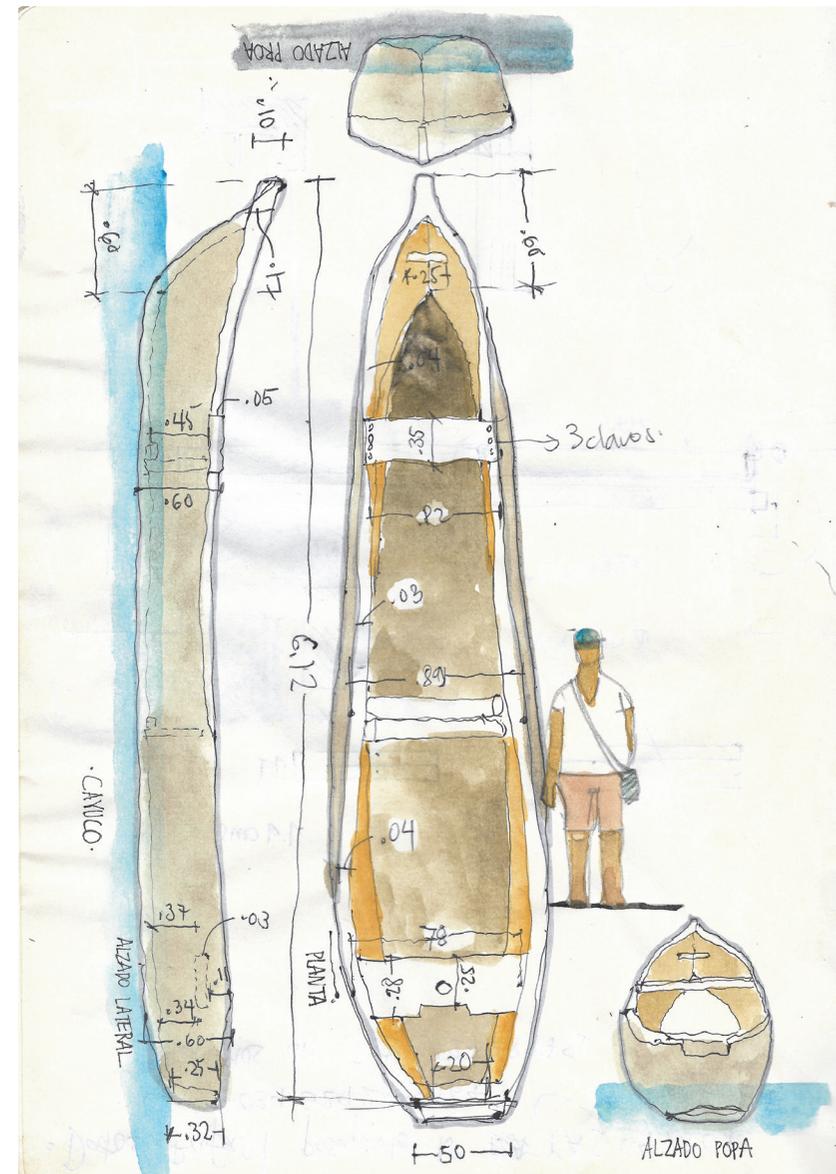
En el entendido que la madera es el material básico para este tipo de embarcaciones, la investigación confirma que la que se utiliza para su construcción no es de la región (excepto el mangle), sino que proviene principalmente de la zona del río Atrato donde se explotan maderas de abarco, cedro y zapán. También se utiliza la ceiba (cuyo valor radica en ser tan liviana como resistente), el roble, el choibá, el almendro y el caracolí. Todas ellas se comercian en el tradicional mercado de Bazurto, en Cartagena de Indias.

La carpintería de ribera abarca la construcción de varios tipos de embarcaciones y, por tanto, se enfrenta de diversas maneras. Desde la labor de cortar el tronco de un árbol y tallarlo en su interior para la construcción de un cayuco, pasando por el orden requerido para clavar las tablas que conforman una canoa, hasta la estructura de una quilla que sirve como la columna vertebral de la estructura de madera que conforma el



casco de una chalupa, una goleta o una motonave. Lo anterior, amén de las labores que implican otros oficios como la electricidad, la plomería y la mecánica, conforma un oficio que se ha realizado durante muchos años y por varias generaciones de carpinteros de los pueblos de la Isla de Tierra Bomba.

La clasificación de las embarcaciones varía a lo largo del litoral caribe y es prácticamente imposible llegar a una definición que abarque la totalidad de ellas, pues mientras que el bote es un término generalizado para cualquier tipo de embarcación, lo que en Bocachica es un cayuco en Pasacaballos es una piragua, una canoa en Punta Arenas es una chalupa en Tasajera, una goleta en el mercado de Bazurto puede ser conocida como canoa grande en Caño del Oro y así... Para este documento se escoge una básica y sencilla, que procura solamente incluir aquellas que se encuentran presentes en los muelles y en la costa de la Isla de Tierra Bomba.



EL CAYUCO

SOLEDAZ. Del lat. "solitas". F. Carencia voluntaria o involuntaria de compañía.

El Cayuco es la embarcación más sencilla que se encuentra en las costas de Tierra Bomba. Los indígenas de la etnia Cune en la zona del Golfo de Urabá lo fabrican a partir del tronco de un árbol, normalmente de ceiba o caracolí, cortado por la mitad de forma longitudinal. Con el uso de herramientas sencillas van vaciando el interior de una de las mitades que se ha quemado controladamente para facilitar la labor. Las herramientas suelen ser hachuelas, machetes o pequeños azadones. La sencillez de esta actividad se complementa con una delicadeza extrema al exterior del tronco para conformar la proa y la popa de una embarcación cuya naturaleza es la de ser una nave para una persona. Un par de remos permiten la propulsión necesaria para enfrentar el mar y la vida, mientras que una vela rudimentaria sirve de apoyo al esfuerzo del navegante solitario.

Otoniel Guerrero caminaba sobre la acera sin detenerse y sin tropezar, a pesar de que tenía una severa lesión en su ojo izquierdo: una tarde un puñado de aserrín le cayó súbitamente mientras trabajaba y ya no lograba distinguir con claridad la hoja de papel en la que indicaba cómo ajustaba la madera

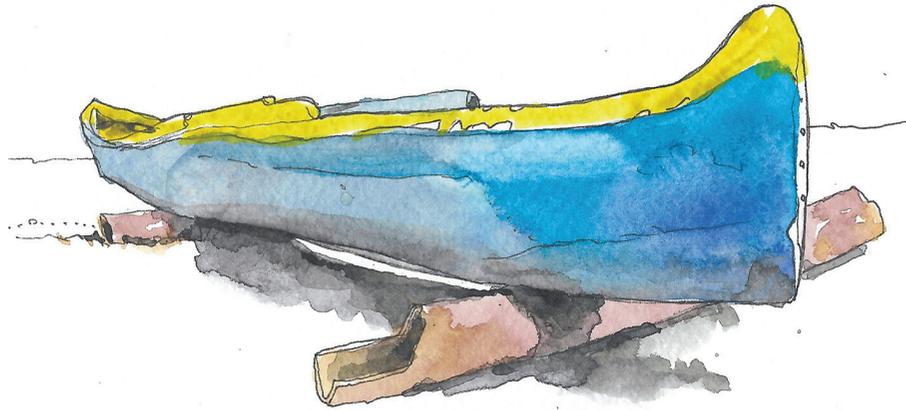






de las curvas de la canoa que estaba arreglando. Sin embargo, Otoniel caminaba sin dilación entre las calles de Caño del Oro hacia el lugar donde estaban las embarcaciones que había hecho, o mientras se acercaba a la casa de una de sus hijas y, sentado en una silla protegida del sol de la tarde, continuaba narrando sus historias y su trabajo como carpintero. El oficio que le acompañó durante demasiados años no le brindó la tan esperada y merecida tranquilidad. Su sabiduría se perdió entre sus sueños.

Al volver a Cartagena y comentar el encuentro, aparece un navegante con una fotografía borrosa: tal vez fue Otoniel



aque­l carpintero de ribera que le reparó una hermosa nave de 20 metros de eslora. Le parecía verlo aún joven, fuerte y hacendoso, todavía le resuena entre sus recuerdos pegados en las fotos de la pared de su estudio, los que conforman parte de su memoria. Fue hace 20 años. 20 metros, 20 años: la distancia en el tiempo.

Otoniel, el carpintero silencioso, murió unos meses después de haberlo conocido y de haberme enseñado sus destrezas y compartido sus anhelos. Un ataque al corazón se llevó sus ilusiones, su sencillez y su soledad, la de un hombre que buscó un nuevo encargo, uno que nunca llegó.



LA CANOA

SENCILLEZ: Del lat. "singulus". f. Que carece de ostentación o no ofrece dificultad. Adjetivo que puede aplicarse a las personas o a los objetos. Algo que no tiene artificios.

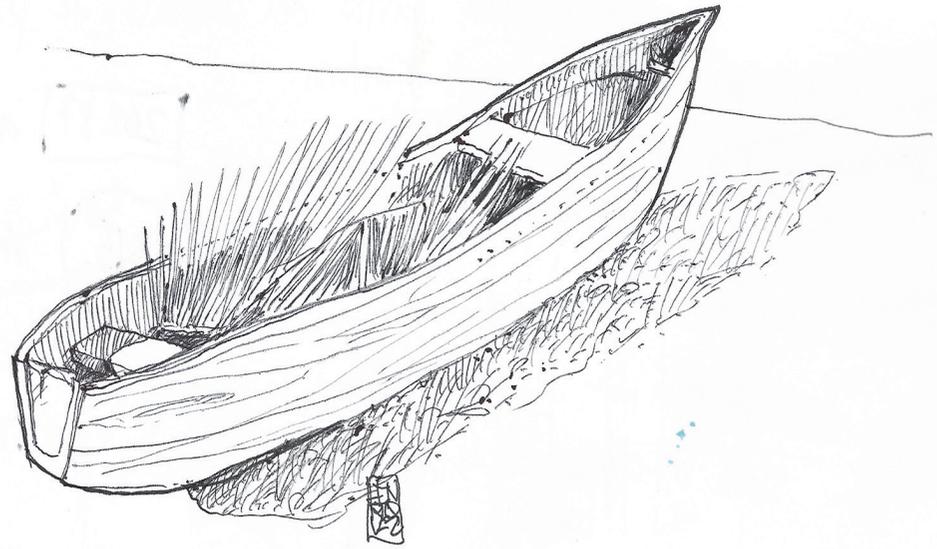
La canoa, de mayor eslora que el cayuco, toma de éste su sencillez y la transforma en maestría.

En el mercado de Bazurto en Cartagena se compran las tablas de madera de abarco de río traído del Atrato, rememorando el comercio desde esta región, con costa caribe colombiana. Una tabla se coloca en el piso como punto de inicio de la construcción y se organizan las superficies laterales que conforman el casco, mientras se aseguran entre sí con clavos de bronce. Las "curvas" o "cuadernas" de madera de mangle rojo son fijadas luego al interior para brindar más rigidez a la estructura. Finalmente se colocan las tablas que, a modo de un asiento rudimentario, permiten un lugar al navegante o algún pasajero. El borde se remata con una pieza especial que sobresale de la superficie para protegerla de los ásperos bordes de los muelles.

La proa y la popa son claramente identificables, mientras que la quilla puede enfrentar el mar de leva si hace falta. El recorte de la popa, llamado "espejo", permite asegurar un motor para travesías mayores que las que podrían hacerse a vela o con el sobre esfuerzo ocasionado por el uso de remos. A lo largo

de la orilla o atracadas en su vera se encuentran canoas que son verdaderas "máquinas para habitar", en las que el casco ha sido adaptado con adiciones sobre la obra muerta de la canoa original. Allí se organiza un cuarto de máquinas, un techo rudimentario que protege el motor, un sencillo baño al otro extremo del cuarto de mando con su camarote. A pesar de todo sigue habiendo espacio más que suficiente para transportar una buena cantidad de mercancía. Todo ello se conjuga en la canoa, que resuelve la complejidad de la navegación con la eficacia de la máquina y, sobretodo, con su natural sencillez. Ronel Torres ahorra sus palabras. El nieto del carpintero de ribera más reconocido de Bocachica continúa con el oficio de su padre, de su tío y de su abuelo. Suele guardar silencio; escucha atento y con los brazos cruzados, observa y calla. Tiene su astillero rudimentario en un solar que da hacia el mar y que está cubierto en parte por una polisombra traslúcida, sostenida entre medianos árboles de trupillo. Sobre un piso conformado por infinidad de minúsculos pedazos de coral están dos embarcaciones. Una de ellas es una canoa verde y blanca, con una sencilla cubierta





en la proa y un nombre pintado delicadamente en la popa: “Cualquier Cantidad”. Tiene que arreglar la estructura de madera y revisar el casco protegido con fibra de vidrio. Cada vez más las embarcaciones de madera están siendo transformadas por este material que ofrece más resistencia y economía, pero que ha llevado a la práctica desaparición de oficios como el calafateo, que consiste en introducir estopa o trozos de tela entre las tablas del casco de madera para evitar la entrada de agua. Ronel, desde su silencio, es quien mejor entiende el concepto de la embarcación, quien la trabaja de forma natural. También



hace parte del equipo de “Los Vigías del Carex”: además de ser carpintero es quien acompaña a revisar y cuidar las fortificaciones que se han rescatado en la Isla. Hace parte activa en las clases que imparte la Escuela Taller de Cartagena en el fuerte de San Fernando de Bocachica, y es quien arma las maquetas organizando el modelo y resolviendo los elementos con los materiales idóneos. Todo este complejo mundo de trabajo, cuidado y vigilancia de su entorno, el aprendizaje y la enseñanza, lo hace como la canoa que él arregla y construye: de forma natural, de manera sencilla.



“Como bien se sabe, de carácter náutico es la primera palabra americana que pasó al vocabulario español. Canoa, recogida ya en el Diario del primer viaje de Colón (...), con la especificación de que es “nave de un madero” ⁷

LA CHALUPA

ELEGANCIA: Del lat. "Elegantia". F. Forma bella de expresar los pensamientos.

Las chalupas atracan con la popa mirando hacia el cielo, apuntan a las nubes y a las estrellas, esperan a ser llamadas al orden para trasegar productos de toda índole. Son las variantes de la canoas que se caracteriza por el aumento de la cubierta en la parte superior y por la construcción de tablas que extienden la obra muerta para conformar una proa en forma de punta o "proa lanzada", que le permite afrontar mejor la fuerza de las olas y brindar estabilidad a la embarcación. Este es el origen de esa silueta estilizada que la caracteriza. La manga es mayor y permite más capacidad de carga. Está protegida por una cubierta transitable que puede ocupar buena parte de la chalupa. En la popa es común encontrar un techo apoyado sobre una estructura más robusta y firme que la de las canoas, mientras que en algunos casos se encuentran instalaciones básicas de electricidad e iluminación. La estructura de su casco se conforma por las curvas de madera que, a pesar de su tamaño, siguen siendo de mangle rojo, si bien se refuerzan en la quilla por otros elementos de madera que los carpinteros llaman planeros, que sirven para asegurar su casco, tan esbelto como robusto: cualidades de la elegancia.







Arnulfo pertenece a la segunda generación de los Torres-carpinteros de ribera. Vive en una casa en medio de Bocachica, al lado de un pozo artesanal donde se reúnen los vecinos bajo un árbol de gran copa que brinda algo de sombra en esa calle del pueblo. La música se oye a todo volumen, el polvo de las calles de tierra y el amargo olor de un poblado sin alcantarillado contrasta con su casa, limpia y aireada. Su mujer con la sonrisa invita a seguir al taller donde el espíritu de carpintero de ribera de su marido le permite volar la imaginación. Allí diseña y fabrica mecedoras con telas de colores de ensueño y es imposible no recordar a los otros carpinteros de Santa Cruz de Mompox, todos ellos con la alegría que da la conciencia de ser parte de los que desempeñan un hermoso oficio. El patio de su casa está al lado del taller donde se organizan ventanas y puertas contra las paredes, donde se acumulan mesas por terminar y la estructura de una cocina integral: es el cuidadoso desorden común de los lugares de trabajo. En el patio, y bajo su propio árbol, enseña sus herramientas, la extensión de sus manos: las sierras, los cepillos, una larga prensa, las gubias. Sin dejar de sonreír, comparte el sueño del astillero



que necesitan él y sus compañeros de faena para poder trabajar los barcos, para poder seguir adelante con la tradición que está a punto de desvanecerse entre esos mismos sueños.

Ya sabe del lote, ya dibuja en el aire la silueta de una cubierta que alberga los barcos, esos que recrea su imaginación y que, a fuerza de decirlo, logran ser parte de los sueños de todos. Arnulfo Torres no para de sonreír, mientras se despide compartiendo el anhelo de sus naves de madera: una bella forma de expresar sus pensamientos.



LA GOLETA

SEGURIDAD. Del lat. "securitas". Aquello que realza la propiedad de algo donde no se registran peligros, daños ni riesgos. Es algo firme, cierto e indubitable. Puede considerarse como una certeza.

Una embarcación que parece detenida en el tiempo es la goleta bananera. Sigue cumpliendo el itinerario centenario entre la población de Santander de la Cruz y la bahía de Cartagena, deteniéndose en poblaciones costeras como El Islote, Isla Fuerte, Barú e Islas del Rosario. Al llegar finalmente a la isla de Tierra Bomba, intercambian productos en Bocachica, Caño del Oro y el pueblo de Tierra Bomba. En su casco suele haber -además del plátano que le da su nombre- la yuca, el ñame, los marranos y todo aquello que les permita el negocio de compra, venta y trueque. Comercian en la zona de la desembocadura del río Sinú, conocida como "La despensa de Cartagena". La madera de la goleta es de abarco de río, como la de la canoa y la chalupa, salvo la de la botavara y los mástiles que son de madera de humo. Amén de las curvas que se refuerzan longitudinalmente para asegurar el casco, la goleta tiene ya las respuestas ingeniosas que requiere el trasegar en el mar en una embarcación de esta magnitud (11 metros de eslora y 4,50 de manga). Presenta la prolongación de la quilla en la proa del barco, en la borda los imbornales permiten desalojar el agua de la cubierta y se conjugan

con la regala conformando el borde, dejando el trancanil que asegura a su vez las cuadernas. Las velas de tela cruda están cosidas meticulosamente y se elevan permitiendo que la embarcación se deslice con seguridad sobre el agua. Brinda lo necesario para para vivir, es como una casa rodante sobre el mar. Tiene sitio para cocinar, para lavarse, el corredor de la cubierta sirve de dormitorio temporal cuando la faena a bordo lo permite. Siempre mirando hacia el frente, el capitán lleva el timón desde la popa, oteando el horizonte. Es "La cariñosa", una de las goletas (o "Chalupas a vela", como también se les conoce) que aún subsisten y comercian en las costas de Tierra Bomba desde hace más de 30 años. Sus dueños son Joaquín y Pedro Vélez, quienes son también los dueños de sus vidas, navegan con la seguridad que brinda la música del viento que discurre entre las velas.

Nenito está seguro, es seguro, sabe de lo que habla. Y habla de carpintería de ribera. Todos lo escuchan. Está cansado, hasta llegar a disgustarse, de recibir una y otra vez a gente que dice estar interesada en su oficio, navegantes que parece que solamente buscan sus secretos para aplicarlos en sus propios





barcos sin ningún pudor y sin ofrecerle ningún reconocimiento. O investigadores que le hacen las mismas preguntas y se marchan con sus cámaras y sus artilugios sin volver a aparecer nunca. Está cansado, hasta llegar a la incredulidad, de haber entregado sus recuerdos en forma de fotos y no recibir nada a cambio. Está cansado, pero aun así es generoso con su tiempo y sus palabras. Parece que no quisiera dejar de decir lo que sabe y lo que piensa. Mientras sigue compartiendo los recuerdos congelados en las ya pocas fotografías que le quedan, escucharlo es revivir con él el trasegar de un oficio lleno de historias que, convertidas casi en leyendas, se atiborran de anécdotas, una tras otra tras otra. Todas ellas se entrecruzan con vivencias presentes que obligan al silencio de quien las escucha. Ha revelado sus secretos de carpintero a dos generaciones más quienes, como él, se aferran a seguir adelante con un oficio ancestral que gracias a ellos se niega con obstinación a desaparecer. Nenito atiende desde su la cocina, sentado en una silla de madera, al lado del mesón y con el viento de la tarde que a veces dificulta entender sus palabras, esas que van armando las historias que escuchan su mujer, sus hijos y sus nietos que ya le siguen los pasos y que heredaron de él la sencillez compleja del oficio que les dio más que una forma de sobrevivir: el ejemplo de una tradición que se niega con él a desaparecer.



LAS MOTONAVES

EMPEÑO: Del Lat. "In pignus". M. Deseo vehemente de hacer o conseguir algo. Tesón y constancia en seguir una cosa o un intento.

Si hay alguna embarcación que es difícil de clasificar es ésta. Conocida como "Canoas Coqueras" o "Canoas bananeras" o simplemente "Lanchas", se caracterizan por ser una versión actual de las goletas transformadas en su sistema de propulsión: las velas se han eliminado y el casco ha sido modificado para que permita el aumento de la capacidad de carga y la instalación de un motor diésel. Sus travesías incluyen el intercambio de productos entre Cartagena, Turbo, el Golfo de Urabá, Rio Sucio, la ribera del Rio Atrato y el litoral caribe y llegan incluso a hacer contratos en poblaciones panameñas. A su haber están el comercio de abono para los cultivos de plátano en la zona de Urabá, el de maderas recias que se venden en el mercado de bazurto en Cartagena o el de cocos desde Panamá. Esta última característica define tanto la capacidad de la embarcación como una nueva manera de reconocerla, de modo que es común escuchar que una de ellas es la "Cien mil cocos". Las canoas plataneras o coqueras son un ejemplo de la necesidad de seguir adelante, de adaptarse al cambio, de luchar por continuar y permanecer. Son el ejemplo del empeño por inventarse y comenzar una y otra vez.

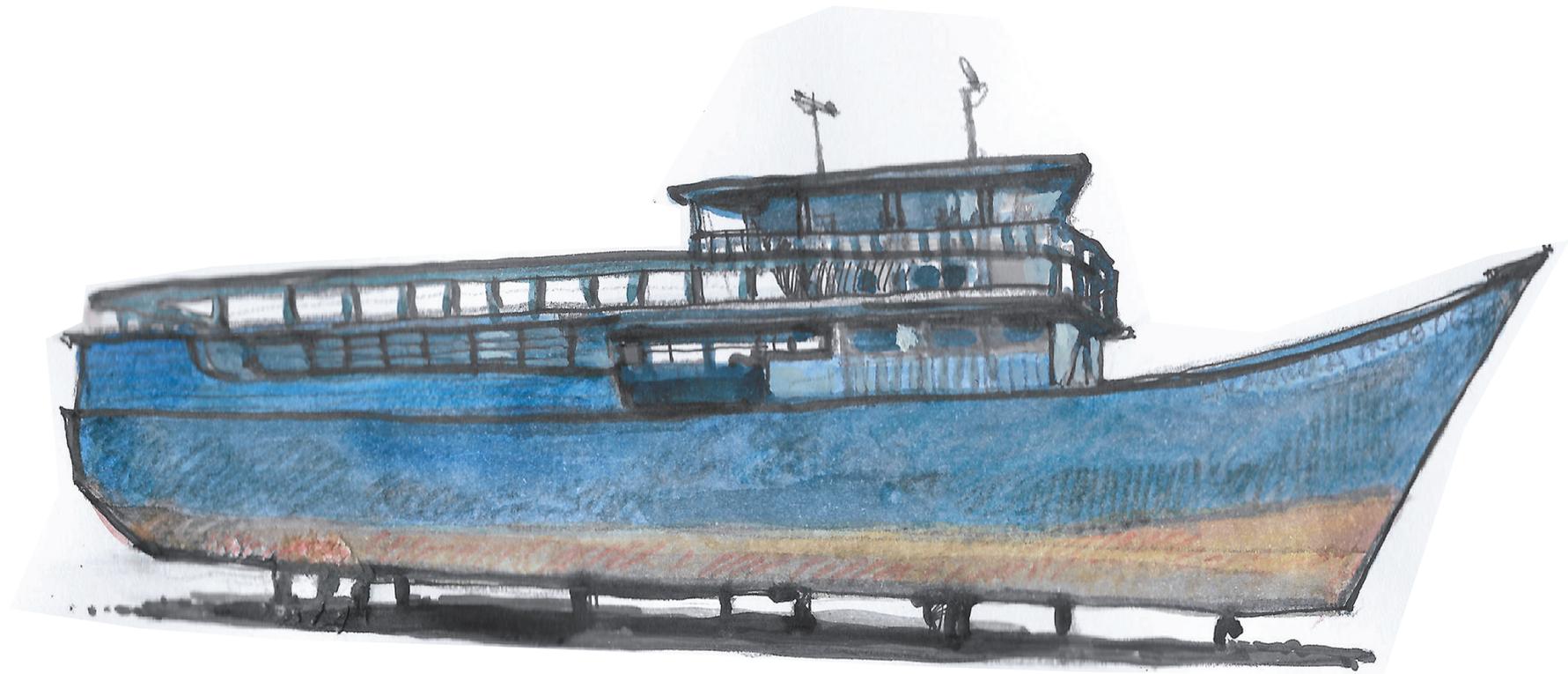
"La Caracola" es un ejemplo de este tipo de embarcaciones. El abandono original de la canoa no llegó a ocultar un pasado que habla de travesías y de comercio, de gloria por volver. Luego de estar atracada algunos meses en un muelle militar, fue llevada a un astillero donde está siendo reparada de forma integral. El casco, el puente de mando, la borda y toda su conformación original será recuperada, mientras que un nuevo motor permitirá volver a brindarle su capacidad de trabajo y de navegación de antaño. La idea es que sea llevada luego a Tierra Bomba para terminar su arreglo: finalmente habrá llegado uno de esos encargos que están esperando los carpinteros de ribera hace tanto, volverán a encontrarse haciendo el oficio que conocen y quieren. Pero esta vez será para una embarcación que hará parte de la Escuela Taller y que permitirá ser un ejemplo de sus saberes y conocimientos para las nuevas generaciones. "La Caracola" y las cubiertas que la conforman le brindan un nombre a un sueño. Uno de los que se hacen realidad.

Al igual que estas embarcaciones existen personas que se inventan a sí mismas para continuar en un mundo del que no











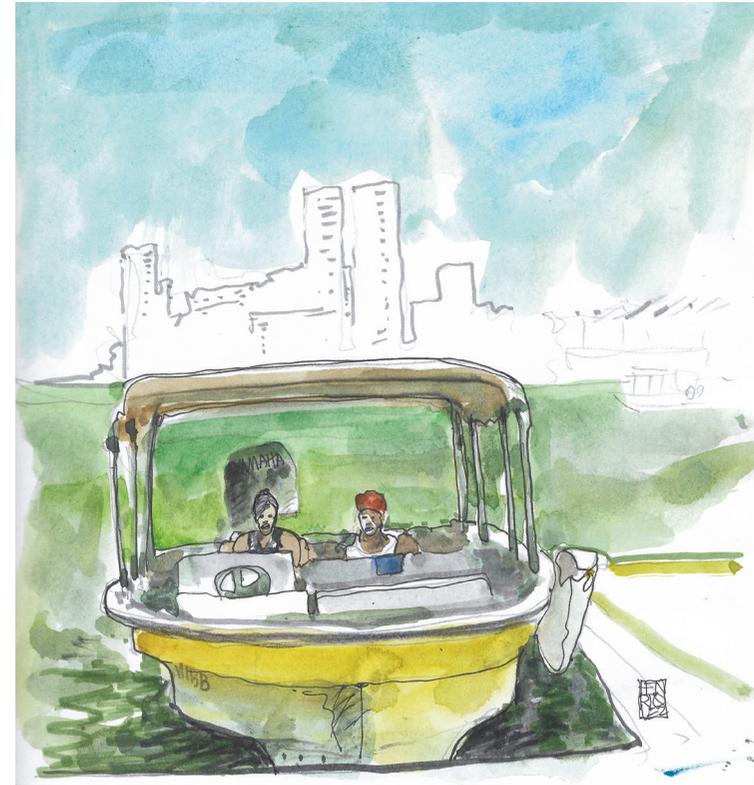
surge a partir de la intención de proteger aquello que para todos pasaba inadvertido; se encarga de proteger las fortificaciones de la isla, de rescatarlas del olvido y procurar que hagan parte de los sitios que vale la pena visitar. Germán sigue por la playa sin parar de hablar, conecta ideas y personas, es el mejor guía del fuerte de San José de Bocachica y camina cuidadoso en su patio inundado rumbo a los techos donde se encuentran barcos dibujados hace siglos. Tiene planes futuros y no se sorprende de lo que oye. Sonríe y su generosidad es tan grande como su cordialidad.

La fundación Canoa: Eunice y Alex. Un equipo que respira confianza. Son el ejemplo de la resiliencia sonriente: ante la adversidad saben encontrar la manera de seguir adelante for-



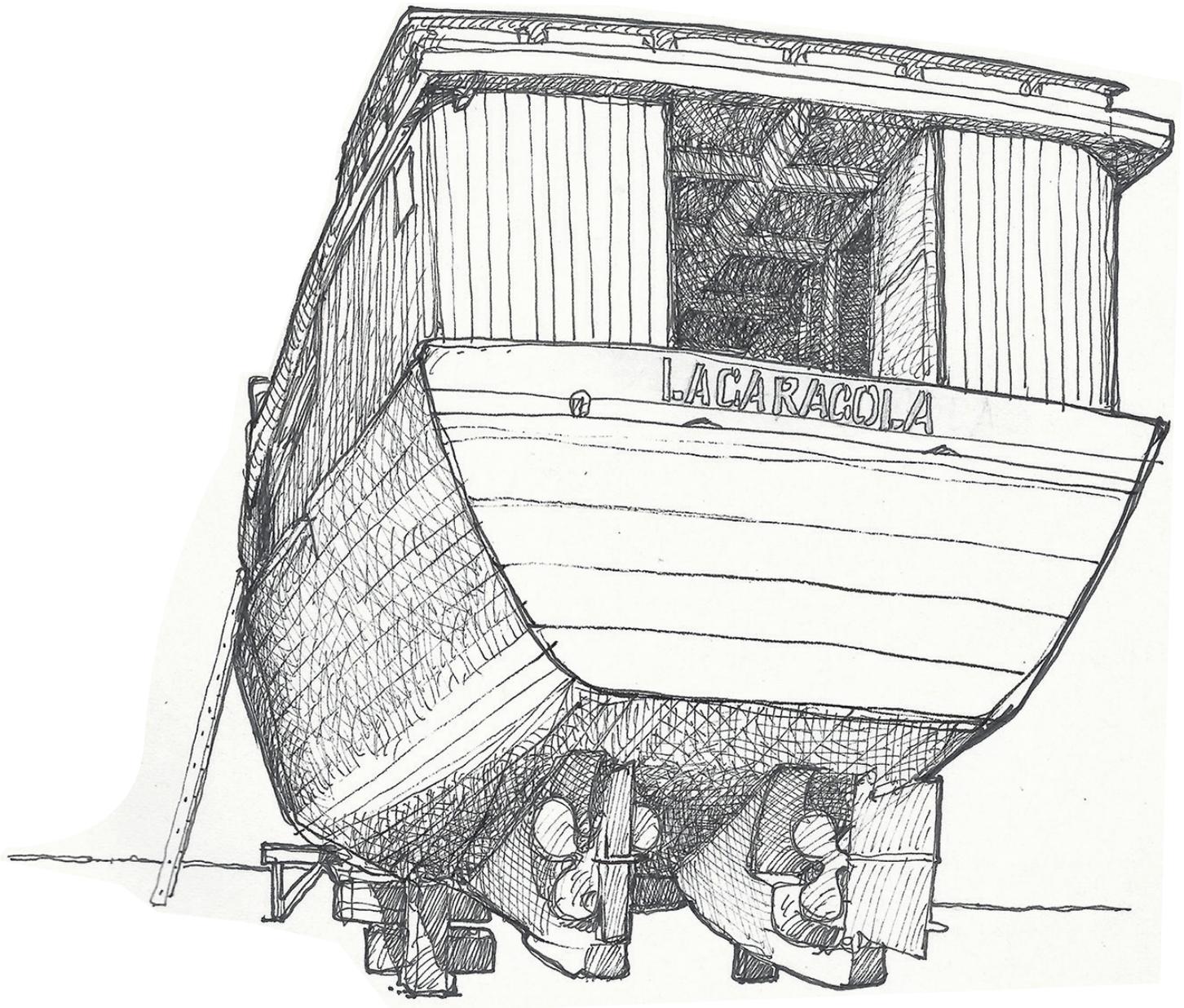
talecidos, alegres. Son ejemplo de que el coraje puede ser el requisito a salvar para llevar a cabo una convicción. Consideran el deseo del cambio como un impulso para encontrar lo que es realmente necesario, para hacer lo que creen. Identifican lo que necesitan para ir a por ello. Transmiten pasión y amor por una idea que se vuelve un proyecto que acaba siendo una realidad. Quieren hacer parte de la transformación de una comunidad que desea encontrarse a sí misma en su propia identidad. Su sueño ahora es “democratizar las embarcaciones y devolverlas a un pasado en el que eran parte del paisaje natural de la bahía”. Comparten una jornada navegando en “La Cariñosa”. Hacen un viaje relámpago en bote para mostrar “La Caracola”. Enseñan fotos de una canoa llamada

quieren pasar inadvertidos, del que desean hacer parte. Germán Castro es uno de ellos. Tiene la disposición de hacer parte de un plan conjunto que lo vincula a él con su entorno. Es quien lleva el mando en la fundación “Vigías del Carex” que surge a partir de la intención de proteger aquello que para todos pasaba inadvertido; se encarga de proteger las fortificaciones de la isla, de rescatarlas del olvido y procurar que hagan parte de los sitios que vale la pena visitar. Germán sigue por la playa sin parar de hablar, conecta ideas y personas, es el mejor guía del fuerte de San José de Bocachica y camina cuidadoso en su patio inundado rumbo a los techos donde se encuentran barcos dibujados hace siglos. Tiene planes futuros y no se sorprende de lo que oye. Sonríe y su generosidad es tan grande como su cordialidad. La fundación Canoa: Eunice y Alex. Un equipo que respira confianza. Son el ejemplo de la resiliencia sonriente: ante la adversidad saben encontrar la manera de seguir adelante fortalecidos, alegres. Son ejemplo de que el coraje puede ser el requisito a salvar para llevar a cabo una convicción. Consideran el deseo del cambio como un impulso para encontrar lo



que es realmente necesario, para hacer lo que creen. Identifican lo que necesitan para ir a por ello. Transmiten pasión y amor por una idea que se vuelve un proyecto que acaba siendo una realidad. Quieren hacer parte de la transformación de una comunidad que desea encontrarse a sí misma en su propia identidad. Su sueño ahora es “democratizar las embarcaciones y devolverlas a un pasado en el que eran parte del paisaje natural de la bahía”. Comparten una jornada navegando en “La Cariñosa”. Hacen un viaje relámpago en bote para mostrar “La Caracola”. Enseñan fotos de una canoa llamada “La







Hormiga” que estaba al lado del Castillo de San Fernando en Bocachica, bajo un árbol de Trupillo y sobre un hormiguero (de ahí su nombre), una embarcación que estuvo a la espera de ser arreglada y que, finalmente, ya está navegando y siendo parte del inicio de un proyecto que arrancó fuerte y firme. Eunice y Alex hablan de cómo se conocieron y del dibujo de un barco con una vela. Tienen una casa/paraíso con un río y una cascada solo para ellos pero hecha para sus amigos. Sus libros reposan sobre una mesa en la que solamente dan ganas de compartir, al lado de un sofá alegre, acogedor y hospitalario. Todo en ellos gira en torno a un ideal que está cumpliendo objetivos y que tiene un seguro porvenir por venir. La casa es de otra época. Las habitaciones están alrededor

de patios con árboles exuberantes. La alberca blanca es para refrescarse y conversar a cualquier hora. El comedor es de columnas altas y muebles singulares, donde el desayuno invita a salir a Cartagena pronto para volver tarde, retornar a la fresca y a esa sensación del tiempo detenido. El estudio es lleno de luz, con dibujos y planos en las paredes, con bibliotecas y mesas de dibujo, todo con sus historias silenciosas por contar. En toda esta casa se siente el afecto y la presencia de un arquitecto navegante, uno que se empeña en ir a compartir sus anhelos y conocimientos con los carpinteros de ribera en el fuerte de San Fernando de Bocachica. Sus saberes hacen parte del tesón de un equipo en el que él hace una gran parte. Todo esto es Ricardo Sánchez.

A MODO DE CONCLUSIÓN

La investigación de la carpintería de ribera, como sucede con otros temas arraigados y comunes en tantas partes, se extiende hacia otros pueblos y a otros mundos. A medida que se revisan documentos y se entablan conversaciones, se establecen nuevos vínculos y se entrelazan nuevas historias.

A pequeña escala, luego de buscar y encontrar y descubrir la tradición de la carpintería de ribera, se menciona a Barsa en Pasacaballos, la travesía pasa por allí, él nunca apareció pero todos lo mencionan, su mujer dice que está por llegar “el aguacero lo debe tener entretenido”, en la tienda había alguien que trabajaba con él y finalmente cuando escampa su hermano nos acerca en su camioneta a Cartagena en medio de calles inundadas y de historias por contar. Aún así están sus embarcaciones en proceso que hablan por él: eso es suficiente. Un poco más lejos y hacia el norte, cerca de Santa Marta, está el pueblo de Tasajeras. Allí la pobreza sobrevive en medio de la Ciénaga Grande y del mar caribe. El mundo pasa literalmente en medio de sus calles pues ha crecido a lado y lado de la Troncal del Caribe, una autopista siempre en

movimiento que cruza un pueblo que sigue detenido en el tiempo. Allí, buscando un poco, pasando al lado del cementerio y acercándose al galpón que sirve de mercado de pescado, se encuentra a Don Jacobo, uno de los carpinteros de ribera: un personaje de otra-igual historia.

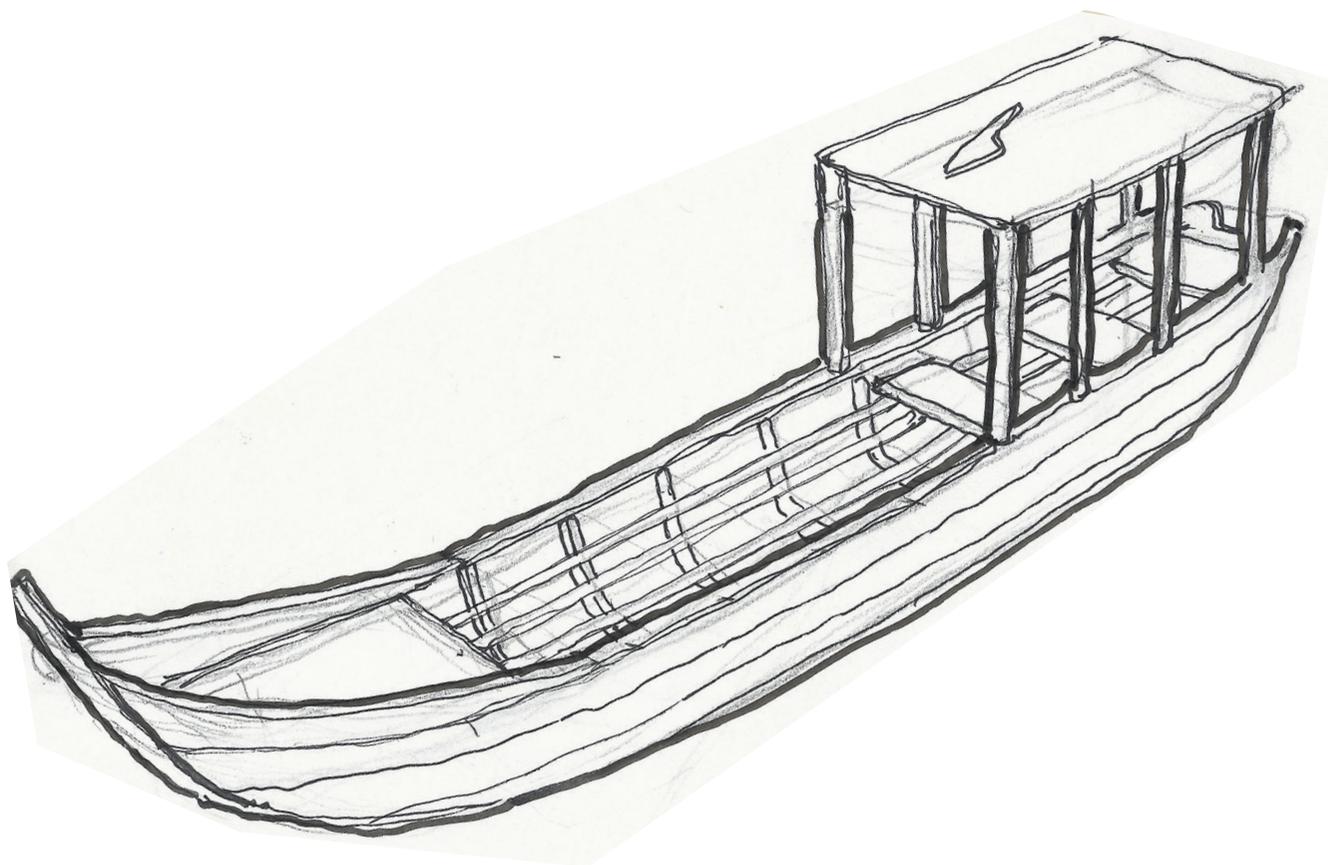
Y se puede ir aún más lejos. La construcción de embarcaciones en madera era una práctica habitual hace siglos, como se mencionó al referirse a las naves que hicieron parte de la época de la conquista y de la colonia en América. Debido al uso del metal y actualmente de la fibra de vidrio, este oficio se ha convertido en una labor casi artesanal, realizada por carpinteros especializados y registrada en ocasiones en libros que destacan la presencia de esta actividad como un oficio particular y en peligro de desaparecer. En España (en la costa de Valencia, el País Vasco o en las Islas Canarias) aún se encuentran algunos sitios donde se construye con carpintería de ribera. La investigación permitió reconocer organizaciones como la fundación Okeanos: una comunidad internacional de navegantes, científicos, gestores culturales, activistas y artistas que comparten la visión de un futuro sin combustibles



fósiles, respetan el medio ambiente y encuentran el uso de embarcaciones tradicionales y en la recuperación de las rutas y manera de navegar, uno de sus propósitos.

Así, finalmente y volviendo a estas historias de Tierra Bomba y de sus carpinteros de ribera, es imposible no imaginar que todo es posible. Parece que buscar a esta suerte de raza a punto de extinguirse es una manera de vislumbrar cómo puede

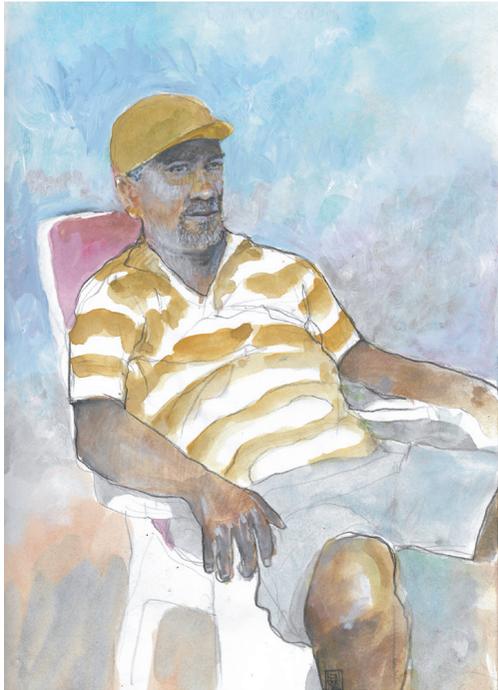
rescatarse una tradición, que vale la pena porque se aprende cómo hay oficios que trabajan solamente quienes se atreven a enfrentar de otra forma la vida. Son héroes que no quieren ser mártires. Seres a quienes el destino les lleva a lanzarse continuamente al vacío en cada encargo. Y se nota cómo existen ya los gérmenes para un cambio: personas que están conformando equipos y creando proyectos y programas y políticas que



procurarán devolverles la esperanza de que a través de ellos -y acompañados por todos-, se logre materializar el resurgir de un oficio. En el proceso de investigación, al finalizar este proyecto y justo antes de hacer esta publicación, se muestra a los propios protagonistas de Bocachica y Caño del Oro el trabajo realizado. Aún entonces se siguen encontrando más y más personajes que hacen parte de esta estirpe. Están los que arreglaron “La Hormiga”, los aprendices que trabajan en

los cursos de maquetas en el fuerte de San Fernando de Bocachica, los adultos que dibujan su pueblo y sus barcos mientras que otro carpintero esboza con meticulosidad en un cuaderno las herramientas que utiliza. Una y otra vez se escucha la intención por parte de ellos de seguir haciendo parte de quienes desempeñan este particular oficio.

Uno que, afortunadamente y gracias a todos ellos, se niega obstinadamente a desaparecer.

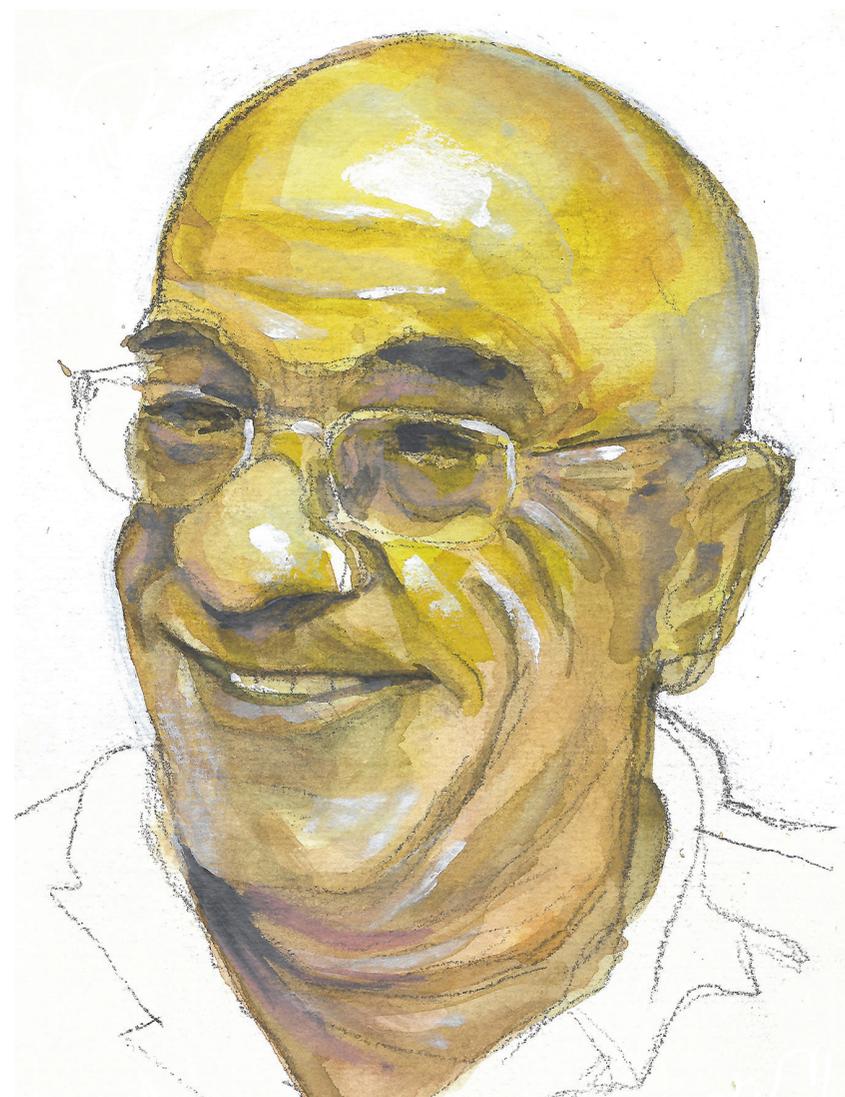




* * *

Con el fin de enmarcar esta cartilla dentro de la política del Ministerio de Cultura y la Dirección de Patrimonio, se mencionan a continuación algunos de los proyectos incluidos dentro de las políticas realizar:

- **Recuperación** del antiguo edificio del Leprocomio del Caño del Oro para adaptar un taller y astillero de embarcaciones de madera, generando un espacio de formación y emprendimiento cultural.
- **Producción audiovisual.** Documental de la ruta de navegación y el oficio de la carpintería de madera.
- **Pensum de formación.** Carpintería de ribera y construcción de barcos de madera a escala.
- **Restauración de embarcación en madera,** La Caracola: aprender haciendo el oficio tradicional.
- **Caracterización social y cultural.** Ruta Cartagena – Quibdó, por el río Atrato.
- **Curso de formación.** Carpintería de Ribera en marcha.



NOTA FINAL La carpintería de ribera: una tradición que se niega a desaparecer

En las poblaciones de Bocachica y Caño del Oro se creó el primer proceso formativo en carpintería de ribera dirigido a 20 jóvenes de la comunidad, con una metodología teórico-práctica que permitió a los estudiantes conocer los secretos de este oficio, a través del conocimiento impartido por los maestros Otoniel, Ronel, Arnulfo y Nenito, y del acompañamiento del arquitecto Ricardo Sánchez y de la Fundación Canoa, con Eunice García y Alex Basile.

Esta capacitación, realizada en una de las bóvedas del Castillo del Fuerte de San Fernando y coordinada por el Ministerio de Cultura y la Escuela Taller de Cartagena (ETCAR), surgió con la necesidad de rescatar la práctica cultural del oficio de carpintería de ribera con el objetivo de dar a conocer a los jóvenes este oficio, a través de la construcción de dos modelos de embarcaciones y plantear simultáneamente un proceso formativo para la restauración de “La Caracola”.

La construcción de este módulo de formación se realizó a partir de entrevistas, documentos y visitas; esta estrategia, que sirve para fortalecer el desarrollo productivo, la navegabili-



dad y la continuidad de dicha tradición, debe responder a tres necesidades: 1. La vinculación de los maestros del oficio a los procesos de enseñanza y su cualificación, 2. El conocimiento de las técnicas que conllevan a la creación, la construcción y la reparación de embarcaciones en las que el uso de la madera es primordial y protagónico, y 3. El desarrollo productivo en la isla y sus poblaciones, a través de la navegabilidad y la construcción, reparación y restauración de embarcaciones con personas calificadas en el oficio.



Este proceso de formación satélite, liderado por la Escuela Taller de Cartagena de Indias, no fue una tarea sencilla, pues este tipo de capacitaciones requiere de unas condiciones básicas, como maestros del oficio, materiales y talleres; en esta ocasión la ETCAR se trasladó al territorio con el fin de que los aprendices realizaran las prácticas en el entorno en el que viven los portadores del conocimiento para generar destrezas, a partir del contacto directo con el maestro y una relación permanente con lo que lo rodea.

¿Qué enseñar?:

- Carpintería básica.
- Navegación básica a vela y motor.
- Elaboración de Planos.
- Los tipos de madera: el abarco, el cedro, el zapán, la ceiba, el roble, el choibá, el almendro y el caracolí.
- Los Tipos de embarcaciones y sus estructuras.
- La construcción, reparación y/o restauración de embarcaciones de ribera.

Angie Pinzón - Dirección de Patrimonio

1. John Berger, *“La apariencia de las cosas. Ensayos y artículos escogidos”*. Ed. Gustavo Gili. Pag. 68. 2014.
2. Temístocles. 525 - 460 a. C. Político y general griego y general. Citado por Alex Basile. Mensaje de Whatsapp, 26 de octubre. 7:47 pm.
3. Nieto Olarte, Mauricio. *“Las máquinas del imperio y el reino de Dios”*. Bogotá, Universidad de Los Andes. 2013.
4. Mención especial merece al respecto el libro de Juan José Navarro, primer Marqués de la Victoria, llamado *“Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna”*, donde se describe todas y cada una de las partes que componían las embarcaciones de la época, sus elementos constructivos, las velas, los muebles y su funcionamiento.
5. Zúñiga, Gonzalo, arquitecto. Actual curador y director del Museo naval de Cartagena. Conferencia dictada para el curso Internacional de estudiantes de arquitectura de la Pontificia Universidad Javeriana. Programa de Estudios Internacionales P.E.I. Claustro de Santo Domingo, Cartagena de Indias. 12 de febrero, 2018.
6. Se entiende el cabotaje como la navegación que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de la costa y tomando por guía principal los puntos conocidos de ésta

BIBLIOGRAFÍA

Berger, John. *“La apariencia de las cosas. Ensayos y artículos escogidos”*. Editorial Gustavo Gili, S.L. Barcelona. 2014.

Nieto Olarte, Mauricio. *“Las máquinas del Imperio y el reino de Dios. Reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI”*. Bogotá. Universidad de Los Andes, Facultad de Ciencias Sociales. Ediciones Uniandes. 2013.

Segovia Salas, Rodolfo. *“Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia”*. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1982.

Chocano Higuera, Guadalupe. *“Naves del Descubrimiento. La “Santa María”, la “Pinta” y la “Niña”*. Museo Navla. Madrid. España. 1991.

Higuera, Sandra (2009). *“El ecosistema cultural de litoral en Bocachica (isla de Tierra Bomba–Cartagena): lineamientos básicos para la formulación de un Plan Especial de Salvaguardia”*. Tesis de Maestría, Universidad Javeriana, Bogotá. 2013.

Del Cairo, C.; García, C. (2010). *“A la pesca de langostas y galeones: apropiación y valoración de los recursos culturales y naturales marítimos en comunidades pescadoras de la Isla de Tierra Bomba”*. Zainak. 33: 83-115

Letrarte Editores S.A.S. *“El Magdalena, voces de un río mundo”*. Bogotá, 2015.

López Martínez, J., Moreno Sorli, F., Mejías Taver, J.C. *“Libreta de notas de un Carpintero de Ribera. Un oficio y una vida en el Cabanyal”*. Volúmen I y II. ADD Editorial. España. 2014.

Juan M. Lope Blanch *«El español americano»*, Ed. El Colegio de México. Centro de estudio lingüísticos y Literarios, 2008. Pag. 36-45.

Imágenes de la construcción del cayuco tomada de: <http://www.hostalgarifuna.net/index.php/es/vive-cultura-garifuna/orinoco-capitol-de-garifunas/carpinteros-de-cayuco>. 14/12/2017. 5:26 pm.



IMPRESO EN BOGOTÁ DC
Octubre del 2018
ISBN 2018