

Estudios históricos

La configuración histórica y cultural de la práctica moderna del cabotaje de barcos costaneros en el Pacífico colombiano

The Historical and Cultural Configuration of the Modern Practice of Coastal Cabotage Shipping in the Colombian Pacific

Recibido: 26 de octubre de 2024

Aceptado: 27 de noviembre de 2025

Publicado: 20 de junio de 2026

DOI: 10.22517/25392662.25715

pp. 1-32

 **Jefferson Jaramillo Marin***

jefferson.jaramillo@javeriana.edu.co

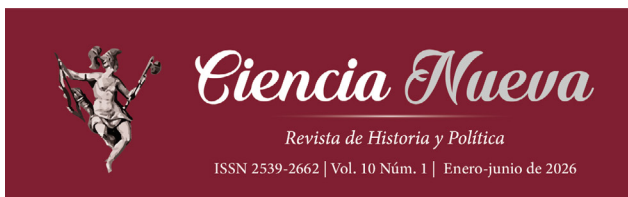
 **Carlos Alberto Palacios Sinisterra****

capalacios@unipacifico.edu.co

 **Erika Paola Parrado Pardo*****

eparrado@javeriana.edu.co

Licencia Creative Commons
Atribución/Reconocimiento-
NoComercial-SinDerivados 4.0
Internacional — CC BY-NC-ND 4.0.



* Profesor titular del Departamento de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá. Líder del grupo de Investigación Política Social y Desarrollo, y miembro del Grupo de Trabajo de Clacso Memorias Colectivas y Prácticas de Resistencia.

** Docente Asistente en el Programa de Sociología de la Universidad del Pacífico. Doctor en Estudios del Desarrollo Global egresado de la Universidad Autónoma de Baja California en México. Coordinador del grupo de investigación Identidades.

*** Profesora asistente Departamento de Historia, Pontificia Universidad Javeriana. Candidata a doctora en Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Miembro del Grupo de Trabajo de Memorias Colectivas y Prácticas de Resistencia de CLACSO y Miembro del Grupo Minciencias Política Social y Desarrollo.



Resumen

Este artículo analiza la configuración histórica y cultural de la práctica moderna del cabotaje de barcos costaneros en el Pacífico colombiano, desde mediados del siglo XX hasta la actualidad. A partir de una estrategia metodológica que combinó una aproximación histórica a la región, la recopilación de relatos y vivencias de diversos protagonistas de la práctica, y la revisión crítica de fuentes archivísticas y documentales, el artículo contribuye a comprender cuatro entramados procesuales asociados a dicha actividad en la zona: (a) los ciclos regionales de explotación maderera; (b) el rol histórico de Playa Mulatos (Nariño) en la carpintería naval; (c) la paulatina emergencia de empresarios locales del cabotaje en la segunda mitad del siglo XX; y (d) el despliegue de diversos flujos culturales, oficios y saberes vinculados a la navegación costanera.

Palabras clave: cabotaje, Pacífico colombiano, práctica empresarial, práctica cultural, práctica histórica.

Abstract

This article examines the historical and cultural configuration of modern coastal shipping (cabotage) practices along Colombia's Pacific coast, from the mid-twentieth century to the present. Drawing on a methodological strategy that combined a historical approach to the region, the compilation of accounts and lived experiences from multiple protagonists of the practice, and a critical review of archival and documentary sources, the article helps to elucidate four interrelated processual strands associated with cabotage in the area: (a) regional cycles of timber extraction; (b) the historical role of Playa Mulatos (Nariño) in ship carpentry and boatbuilding; (c) the gradual emergence of local cabotage entrepreneurs in the second half of the twentieth century; and (d) the circulation of diverse cultural flows, trades, and forms of knowledge linked to coastal navigation.

Keywords: cabotage, Colombian Pacific, entrepreneurial practice, cultural practice, historical practice.

Introducción

Las embarcaciones de cabotaje son la forma habitual de transporte y de circulación comercial y cultural entre puertos y ríos en el Pacífico colombiano, dada la escasez de vías de acceso y de comunicación que garanticen el movimiento de personas y de mercancías. Desde antes del siglo XVI, las comunidades del Pacífico suramericano conviven con tecnologías y tradiciones náuticas, amplificadas y profundizadas con los procesos de penetración hispánica en la zona y los procesos de poblamiento intensivo en gran parte del siglo XIX¹.

1 Para una ampliación del tema de las tecnologías y tradiciones náuticas se encuentran, entre otros, el trabajo de Antonio Jaramillo, *Dueños del agua. Balsas y balseros del pacífico suramericano* (Bogotá: FCE, 2022) y los de Fuentes Nara, ed. *Rutas, embarcaciones y pueblos del mar* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2018) y Fuentes, Nara, ed. *El sujeto en la historia marítima* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2020). A nivel de dinámicas

El nombre de cabotaje «a secas» es usado por los lugareños para referirse a la navegación costanera —paralela a la costa— que involucra embarcaciones pequeñas como una lancha, pero también barcos que pueden medir entre 24 y 39 metros de eslora (largo) y entre 4 y 8 metros de manga (ancho). La relevancia de estas naves más grandes estriba en la capacidad y efectividad que tienen para movilizar personas y carga respecto de otros medios de transporte existentes en la región. Un barco costanero puede transportar entre 80 y 250 toneladas, y algunos pueden llevar hasta 100 pasajeros en un viaje regular.

A diferencia de lo que ocurre en otros países sudamericanos², en Colombia son pocas las investigaciones que visibilicen la génesis e impacto del cabotaje costanero³. De hecho, la historiografía del país le asigna un rol importante a la navegación en el desarrollo nacional⁴, pero poco o nulo mérito le otorga al cabotaje de barcos costaneros en la vida económica y social en el Pacífico y en el Caribe colombianos. A esto se suma que quienes se dedican a la labor (carpinteros navales, constructores navales, armadores, capitanes, tripulación, coteros/as, comerciantes, entre otros/as) no cuentan con el respaldo estatal o de inversiones de capital, y mucho menos sus saberes y prácticas cotidianas son valoradas o abordadas en los análisis histórico-sociales.

poblacionales en contextos acuáticos del Pacífico están, entre otros, los trabajos históricos de Robert West, *Las tierras bajas del Pacífico colombiano*. (Bogotá: ICANH, 2000). Jacques Aprile-Gniset, *Poblamiento, hábitats y pueblos del Pacífico* (Cali: Universidad del Valle, 1993). Mario Diego Romero, *Poblamiento y Sociedad en el Pacífico colombiano siglos XVI al XVIII*. (Cali: Universidad del Valle, 1995). Oscar Almario, «De lo regional a lo local en el pacífico sur colombiano, 1780-1930», *HiSTOReLo* 1, n.º 1, 2009: 76-123. Nancy Motta, *Gramática ritual. Territorio, poblamiento e identidad afropacífica* (Cali: Universidad del Valle, 2005).

2 En esta vía se encuentran, entre otros, los trabajos de Jan Hoffmann, «El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano», *Revista de la CEPAL* 71 (2000): 121-143. Jan Hoffmann. *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile*. (Santiago de Chile: Cepal/Eclac, 2001). José González, «La tecnología del cabotaje de cargas en Cuba: antecedentes y perspectivas», *Revista Transporte, Desarrollo y Medio Ambiente*, 29, n.º 2 (2008): 62-64. William Suárez, «Cabotage as an external non-tariff measure on the competitiveness on SIDS's agribusinesses: The Case of Puerto Rico», *Centro Journal*, xxx iii (2018): 172-207. Guadalupe Pinzón Ríos (coord.). *Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*. (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2021).

3 Son la excepción, los trabajos de Erika Paredes et al., *Empresarios, memorias y guerras. Testimonios desde el Pacífico Colombiano* (Bogotá/Cali: Centro Nacional de Memoria Histórica/Embajada de Suiza/Universidad Icesi, 2018) y de Juliana Astaiza y Juan Camilo Cabrera Rosero, «El transporte marítimo de cabotaje en Buenaventura: entre la eficacia simbólica y la real de la normatividad vigente» (tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana, 2015).

4 La historiografía económica, especialmente, aborda cómo los barcos a vapor y la navegación por los ríos Magdalena y Cauca, contribuyeron al impulso de la economía nacional colombiana a lo largo del siglo XIX y XX, expandiendo o fortaleciendo los circuitos productivos y económicos dentro y fuera del país. Además, varios estudios, señalan los diversos obstáculos que enfrentó la navegación a vapor (las barreras geográficas, la escasa especialización de los procesos productivos, y el riesgo financiero). En esa dirección destacan los trabajos de José Antonio Ocampo, «Desarrollo exportador y desarrollo capitalista colombiano», *Desarrollo y Sociedad*, 1 (1979): 135-144. Salomón Kalmanovitz, *Breve historia económica de Colombia* (Bogotá: Utadeo, 2015). Frank Safford, «El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX», *Economía colombiana del siglo XIX*, eds. Adolfo Meisel y María Ramírez (Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2001) 523-574. Eduardo Posada, «Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX», *Boletín Cultural y Bibliográfico* 27, n.º 21 (1989): 2-13. Germán Márquez, «Un río difícil. El Magdalena: historia ambiental, navegabilidad y desarrollo». Memorias. *Revista Digital de Historia y Arqueología* 28 (2016): 29-60 Wade Davis, *Magdalena Historias de Colombia* (Bogotá: Editorial Crítica, 2021). En cuanto a una mirada global de la navegación y el transporte fluvial se encuentra el trabajo de Joaquín Moreno, *La navegación y el transporte fluvial en Colombia* (Tunja: Editorial UPTC, 2006).

Como parte de un proceso de investigación realizado entre 2022 y 2024 en el litoral Pacífico colombiano, orientado a comprender las dimensiones históricas, sociales, económicas y culturales del cabotaje costanero, el equipo del proyecto reconoció la necesidad de historizar esta práctica y de abrir vetas de indagación de mediano y largo plazo sobre el tema. En esa línea, este artículo adopta una perspectiva a la vez exploratoria y analítica: propone examinar varios entramados procesuales que permitan describir y comprender la configuración moderna del cabotaje de barcos costaneros como práctica de navegación y de conectividad cultural, particularmente desde mediados del siglo XX en la región.

La ruta metodológica de la investigación articuló e imbricó diversos insumos empíricos: (i) más de 40 relatos y entrevistas con protagonistas vinculados a la actividad (carpinteros y constructores navales, armadores, tripulantes, comerciantes y líderes gremiales); (ii) notas de campo derivadas de la observación participante en actividades asociadas con la práctica en Buenaventura (Valle del Cauca), Playa Mulatos (Nariño), El Charco (Nariño), Bocas de Satinga (Nariño), Nuquí (Chocó); y (iii) un análisis contextual de la región Pacífica sustentado en literatura académica especializada. Para el desarrollo del artículo, asimismo, recurrimos a documentación institucional producida por la Dirección General Marítima (Dimar, Ministerio de Defensa Nacional), el Ministerio de Ambiente y la Policía Nacional.

El artículo abre con algunas pistas contextuales y analíticas sobre la región del Pacífico colombiano en la que se despliega esta práctica situada. A continuación, se presenta una breve historización de los ciclos de explotación maderera y de la configuración del cabotaje de barcos costaneros. Luego, se detiene en el papel de Playa Mulatos (La Tola, Nariño) en el desarrollo de la carpintería naval y examina el rol de ciertos empresarios locales, así como las transformaciones de la navegación costanera. Hacia el final, se destaca la relevancia histórico-cultural de los flujos, oficios y saberes que han sostenido la práctica. El texto cierra con una reflexión final y con la propuesta de algunas vetas de investigación a futuro.

1. Nuestro punto de partida: el cabotaje como una práctica lugarizada

El Pacífico colombiano lo integran 1300 kilómetros de franja costera y 130.000 kilómetros de área terrestre, y lo cobijan de sur a norte, los departamentos de Nariño, Cauca, Valle del Cauca y Chocó⁵. En esta espacialidad acuática y terrestre⁶ convergen mares, ríos,

5 Una ampliación de la información biogeográfica de la zona se encuentra en Zulmary Valoyes, Giovanni Ramírez, William Klinger y & Fredy Carabalí, «Estructura ecológica principal del Chocó Biogeográfico según criterio de diversidad y singularidad de especies y ecosistemas», *Bioetnia* 9, n.º 2, 2012, 115-135.

6 En esta dirección de entrelazar lo acuático y lo terrestre, así como sus diversas tramas y gramáticas para el Pacífico, consideramos que están los abordajes de Natalia Quiceno, *Vivir Sabroso: luchas y movimientos afroatrateños, en Bojayá, Chocó, Colombia* (Bogotá: Universidad del Rosario, 2016). Claudia Leal y Eduardo Restrepo, *Unos bosques sembrados de aserríos. Historia de la extracción maderera en el Pacífico colombiano* (Medellín: Colciencias/ICANH/Universidad de Antioquia/ Universidad Nacional de Colombia, 2003). Ulrich Oslender, «Voces desde la marginalidad acuática: caminos fluviales hacia una arquitectura del pluriverso», *Astrágalo* (2018): 63-78; Ulrich Oslender, *Comunidades negras y espacio en el Pacífico Colombiano. Hacia un giro geográfico en el estudio de los movimientos sociales* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2008). Motta, *Gramática ritual...*; María Isabel Galindo «Viviendo con el mar: inestabilidad litoral y territorios en movimiento en La Barra, Pacífico Colombiano», *Revista Colombiana de Antropología* 55, n.º

deltas, costas, playas, estuarios, canales, bocanas, esteros, manglares, pueblos, ciudades, puertos, bosques y embarcaderos, además de diversas prácticas basadas en lugar⁷. Estas formas ecosistémicas y modos de ser y estar —a nivel económico, cultural, político y ritual— marcan los ritmos vitales de muchos seres vivos, a la vez que estructuran el relacionamiento de sus habitantes con un entorno donde gran parte de lo que ocurre parece responder a una «lógica de río y de selva»⁸, a una «cultura mareña».

Alrededor del río y la selva, como lo evidencian algunos análisis, se teje un complejo socio-productivo donde tienen lugar asentamientos, unidades domésticas, procesos de comunicación, mecanismos de acceso a recursos diversos y dinámicas productivas más o menos estables y, en general, un mundo social, ritual y simbólico diverso y complejo⁹. Para controlar y dotar de sentido el espacio que habitan, los lugareños utilizan tácticas bioculturales, sintetizadas en el vocablo «mareño». Muy habitual entre la gente de mayor edad entrevistada, pero desconocido para las nuevas generaciones¹⁰, este concepto vernáculo denota la respuesta adaptativa a un entorno donde se requiere un profundo conocimiento del paisaje acuático (Figura 1), de la navegación, de la pesca, de los flujos de los cuerpos de agua, de los vientos, de las mareas y de los cambios climáticos¹¹.

Figura 1. La espacialidad acuática en el Pacífico colombiano



Fuente: Foto propia, 30 de abril de 2023.

1, (2018):29-57.

7 Tomamos prestado este concepto de Arturo Escobar, *Territorios de diferencia: Lugar, movimientos, vida, redes* (Chapel Hill: Universidad de Carolina del Norte, 2010), 164, 346.

8 Oslender, *Comunidades negras...*; Motta, *Gramática ritual...*

9 Almarío, «De lo regional a lo local en el pacífico sur colombiano, 1780-1930», 80.

10 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 14 de diciembre de 2023.

11 Galindo, «Viviendo con el mar: inestabilidad litoral y territorios en movimiento en La Barra, Pacífico Colombiano».

A lo largo de muchas generaciones, estas dimensiones adaptativas proporcionaron habilidades específicas a los pobladores para moverse frente a las dinámicas temporales, geográficas y ambientales que impone la riqueza y dureza acuática sobre la vida social. No es extraño entonces, que esto conduzca a que muchos de nuestros entrevistados reconozcan la existencia de «ríos que hay que saber andar»¹² especialmente por «la dificultad o riesgo de sus bocanas» como las que existen en Juradó, San Juan, Pasacaballos, Tasquita, Barreras, Salahonda¹³.

La asombrosa y difícil territorialidad acuática, así como la precaria red secundaria de vías —que no alcanza a ninguna de las poblaciones de la zona costera—, conlleva a que el uso de embarcaciones tradicionales —balsas, pangas, cayuneras, potrillos, imbaburas, balandras, lanchas, metreras— y otras más modernas como los barcos costaneros, sea un imperativo cotidiano para la circulación comercial, la movilidad de personas, los flujos culturales, así como para la conformación de un mercado interno en el Pacífico (Figuras 2 y 3).

Figura 2. Metrera sin casilla



Nota: Con dos motores fuera de borda tipo 40, que puede transportar entre 25 y 160 toneladas.

Fuente: Foto propia, enero de 2024.

La circulación constante y durante décadas de barcos de cabotaje o barcos costaneros por ríos, bocanas, canales y esteros a lo largo y ancho del Pacífico colombiano, además de ensanchar la espacialidad acuática y territorial regional ha devenido en una práctica lugarizada. Dicho de otra manera, el cabotaje de barcos costaneros no solo funge como una actividad y renglón económico y de transporte básico, sino que constituye una práctica espacial, vital y comunitaria de gran repercusión para la región.

¹² Notas de campo de los investigadores del proyecto, 14 de diciembre de 2023

¹³ Para un reconocimiento de las características hidrográficas de la región, se recomienda Fernando Oviedo-Barrero, Diana Carolina Niño-Pinzón, María del Pilar Aguirre Tapiero, Diana Nathali Pantoja-López, Liliana Sánchez-Manco «Capítulo I. Particularidades geográficas de la Cuenca Pacífica Colombiana», en *Compilación Oceanográfica de la Cuenca Pacífica Colombiana II* (Bogotá: Dirección General Marítima, 2020: 34-64).

En tanto práctica lugarizada, el cabotaje de barcos costaneros refleja el conocimiento que la gente de río y mar tiene sobre el territorio, por tanto, consideramos que está articulada a unas artes o «maneras del hacer»¹⁴ intergeneracionales, impresas y movilizadas desde oficios específicos desplegados por *sujetos históricos*¹⁵ como carpinteros navales, constructores navales, armadores, capitanes, marineros, contadores, coteros, entre otros. Estos sujetos, anónimos ante la historia oficial —como se podrá observar en el acápite 3 del artículo—, operan desde unas racionalidades populares¹⁶, materializadas en saberes y memorias sobre los espacios acuáticos y terrestres por donde ellos transitan.

Figura 3. El Genazareth



Nota: Barco de cabotaje construido en hierro, con capacidad para transportar 100 personas.

Fuente: Foto propia, septiembre de 2023.

A continuación, examinamos cómo esta práctica lugarizada en tanto da cuenta de una interacción constante entre el territorio y la cultura, entre el paisaje y la acción humana debe interpretarse desde las profundas imbricaciones con procesos históricos que dejan una huella indeleble en la producción social, económica, ecológica y cultural en la región del Pacífico. Como se verá, el cabotaje de barcos costaneros está atravesado por los efectos de uno de los ciclos extractivos madereros más impactantes de la región; además, en su devenir empresarial

14 Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de hacer* (México D.F.: Universidad Iberoamericana/ITESO/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1996), XLIV-XLV, 129-130. Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano 2. Habitar, cocinar* (México, D.F.: Universidad Iberoamericana/ITESO, 1996b). XLIV-XLV, 129-130.

15 Certeau, *La invención de lo Cotidiano. 1. Artes de Hacer* 130. Certeau, *La toma de la palabra y otros escritos políticos* (México D.F.: Universidad Iberoamericana, ITESO, 1995), 211. Lo del valor que tienen las acciones históricas de los que practican el cabotaje es sugerido, aunque no profundizado, en el contexto de Guanacaste, Costa Rica. Juan José Marín-Hernández y Rodolfo Núñez-Arias, «El cabotaje guanacasteco, un análisis de sociabilidad 1950-1960», en *Relecturas de Guanacaste: 1821-2010*, eds., Juan José Marín-Hernández y Rodolfo Núñez-Arias (Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia 2000, 2011), 151-178.

16 Certeau, *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de hacer*, XLIV-XLV, 129-130.

se articuló con lógicas desarrollistas y, como práctica cultural y dinámica económica, ha sido profundamente afectada tanto por las lógicas del capital como por las violencias armadas y criminales presentes en el territorio¹⁷.

2. La explotación maderera en la configuración histórica y el desarrollo del cabotaje de barcos costaneros

La historia del cabotaje de barcos costaneros está vinculada a una parte de la historia de la explotación de maderables en el Pacífico colombiano como el cuángare o viruta, el sajo, el chachajo, la popa, el palialte, el cedro y el guayacán, entre otros ¹⁸. Junto a la extracción del oro, la tagua y el caucho, la explotación de maderas finas, hizo parte de los grandes ciclos productivos y depresivos de la región desde finales del siglo XIX y gran parte del siglo XX ¹⁹. Estos ciclos situaron al Pacífico colombiano dentro del imaginario global imperial como un territorio aprovechable y explotable²⁰.

Figura 4. Balsa de trozas de madera arrastrada por la corriente del río Atrato hacia un aserrío en Riosucio, Chocó



Fuente: Robert West, *Las tierras bajas del Pacífico colombiano* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 1957), 244.

17 Tomamos prestados estos tres factores de Escobar, *Territorios de diferencia...*, 45-78.

18 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 47.

19 Escobar, *Territorios de diferencia...*, 45-78.

20 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...* Escobar, *Territorios de diferencia...*

Figura 5. Chorizo de madera para ser remolcado en Satinga, caserío del municipio Olaya Herrera (Nariño)



Fuente: Foto propia, 28 de abril de 2023.

Lo relevante para los propósitos de este artículo es que la explotación maderera se desplegó siguiendo el curso de las asociaciones boscosas en tres grandes zonas de extracción: (1) Tumaco y su área de influencia, correspondiente a la subregión del Parque Nacional Natural de Sanquianga; (2) Buenaventura y su zona costera; y (3) el Bajo y Medio Atrato²¹. Estas áreas coinciden, hasta hoy, con las principales rutas del cabotaje costanero moderno.

El primero de estos ciclos de explotación maderera se consolidó con la llegada de los aserraderos hacia finales del siglo XIX —con la instalación del primer aserradero en 1870 en Tumaco²²— y concluyó con la irrupción del auge de exportación a mediados del siglo XX. En este primer momento, la madera se extraía de zonas aledañas a las comunidades cercanas a los ríos, lo que facilitaba su transporte²³ en balsas (Figuras 4 y 5), donde las trozas de madera o tablones eran amarradas para formar un «chorizo» de hasta 4000 unidades. La carga se desplazaba por el río hasta el mar. De ahí que la unidad de medida para dar cuenta de la capacidad de carga de los barcos costaneros, para entonces, fuera por el número de tablones que podían transportar.

Los primeros aserraderos suplieron las demandas locales de madera, incluso, obras de infraestructura estatal como la construcción de la línea férrea Tumaco-El Diviso en 1925,

21 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 45.

22 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 46.

23 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 46.

demandaron polines de madera, lo cual generó que en 1932 la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales montara su propio aserrío en La Espriella²⁴. Algunos de estos aserríos construidos en este primer ciclo, pertenecieron a extranjeros o gente foránea al territorio, que contaban con capital suficiente para importar maquinaria y transformar la madera²⁵. En esta historia, Tumaco jugó un papel central desde finales del siglo XIX, y en particular la isla La Viciosa. De hecho, el español Francisco J. Márquez en 1923 montó un aserrío que exportaba madera al Perú y la vendía en Cali y Bogotá, e incluso comerciaba el balsa requerido en Estados Unidos para la construcción de piezas de aviones, barcasas y salvavidas para el Ejército^{26,27}.

El segundo ciclo del auge de la explotación maderera en el Pacífico colombiano comienza a mediados de los años 50 y es al que está conectado propiamente el auge de barcos costaneros. Para este período, algunos dueños o arrendatarios de aserraderos «tenían depósitos en Buenaventura y utilizaban motonaves para transportar la madera hasta ese puerto».²⁸ Durante este ciclo, en Tumaco funcionaría Maderas de Nariño, Ltda. (1955), que exportaba al mercado norteamericano en buques de la Flota Mercante Grancolombiana, de la Marina Charterin Co. y de la West Coast Line²⁹. Además, se instaló y funcionó el aserrío Industria Maderera de Tumaco (Indumaco) de propiedad de Diomedes y Pedro Portilla³⁰.

Tumaco concentró hasta 1970 el mayor número de aserríos y la mayor producción de madera, dado que allí tenían lugar «las plantas de molduras y la única de chapas del departamento»³¹. No obstante, la profunda y radical alteración de las condiciones ecológicas de las zonas boscosas, aunado a las escasas o nulas regulaciones gubernamentales sobre la extracción de madera, redundó en una profunda deforestación, lo que provocó a su vez escasez de materia prima y la pérdida de protagonismo de este eje³².

Una de esas alteraciones regionales que resulta central mencionar en este breve recuento histórico-contextual se relaciona con un acontecimiento sucedido en el año de 1973 el cual tuvo como protagonista a la empresa Maderas Naranjo del antioqueño Enrique Naranjo Solís. Este comerciante de madera construyó un canal de 1,5 metros de ancho «con el propósito de comunicar el río Patía Viejo con la quebrada La Turbia, afluente del río Sanquianga, y así agilizar el transporte de las maderas extraídas en la zona»³³. No obstante, «el pequeño canal

24 Lela y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 47.

25 Alejandro Rojas y Alfredo Díaz, «Análisis del aprovechamiento forestal maderero de la Costa de Nariño» (tesis de pregrado, Universidad Distrital Francisco José Caldas, 1966); Fabio Lara, «La industria maderera en la Costa sur del Pacífico colombiano» (tesis de pregrado, Universidad Nacional de Colombia, 1981).

26 Rojas y Díaz, «Análisis del aprovechamiento forestal maderero de la Costa de Nariño», 65; Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 48.

27 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 50, 51, 53.

28 Gerardo Arteaga y Olimpo Vargas, *Volumen de madera en bruto movilizada en la costa pacífica de Nariño durante los años 1986-1995, por especie y por distritos* (Tumaco: Informe Corponariño, 1995). Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 54.

29 Rojas y Díaz, «Análisis del aprovechamiento forestal maderero de la Costa de Nariño», 116, 137.

30 Rojas y Díaz, «Análisis del aprovechamiento forestal maderero de la Costa de Nariño», 138.

31 Garrido en Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 53.

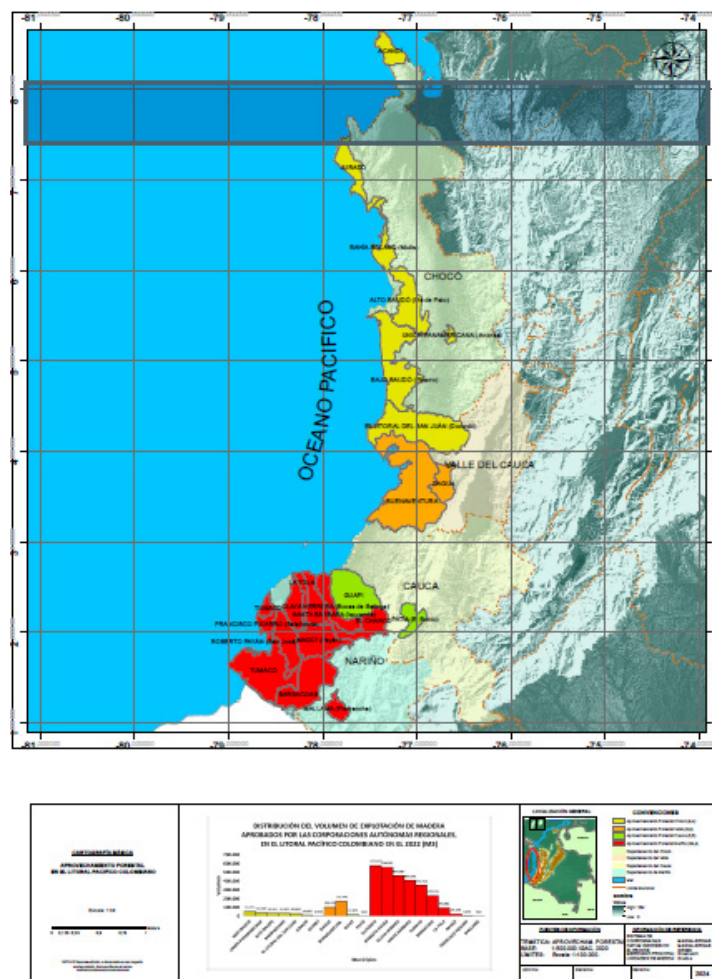
32 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 53.

33 Corte Constitucional de Colombia. *Sentencia No. T-621/95*, «Demanda de Tutela -Inundaciones por construcción de canal/Acción de Tutela Transitoria -Omisiones de las autoridades ambientales», 4, accedido el 7 de julio de 2023, <https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/108558-corte-constitucional-de-colombia-t-621-95>.

de 1,5 m de ancho por 1,2 m de profundidad y 1,3 km de largo se amplió [...] hasta alcanzar un ancho de más de 400 metros»³⁴.

El ensanchamiento del canal trajo como resultado la destrucción de fincas y la pérdida de enseres y animales, cuyos daños persisten en el área de influencia del Parque Nacional Natural Sanquianga. De forma paradójica, la apertura del canal Naranjo permitió una nueva ruta por la que navegan hasta hoy los barcos costaneros acortando los tiempos para el transporte de madera y mercancías hacia Buenaventura, excluyendo a Tumaco del circuito comercial maderero y posicionando a los municipios de Iscuandé, Olaya Herrera y El Charco (Nariño) (Figura 6 y Figura 7).

Figura 6. Distribución espacial y volumen de explotación de madera aprobadas por las CAR, durante el 2022



Fuente: Elaboración propia.

34 Adriana Parra y Juan Restrepo, «El colapso ambiental en el río Patía, Colombia: variaciones morfológicas y alteraciones en los ecosistemas de manglar», *Latin American Journal of Aquatic Research* 42, n.º 1 (2014): 40-60.

Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25715>

Figura 7. Aserrío en el municipio de El Charco (Nariño)



Fuente: Foto propia, 27 de abril de 2023.

Figura 8. Embarcadero de Atransmaflupa (Buenaventura)



Nota: Allí llega la madera de otros municipios del Pacífico.

Fuente: Foto propia, 16 de diciembre de 2022.

Figura 9. Embarcadero del sector de La Palera (Buenaventura)



Nota: Alí se encuentran varios embarcaderos.

Fuente: Foto propia, 9 de septiembre de 2023.

Al trasladarse la explotación maderera a estos municipios, sus aserraderos se articularon con los embarcaderos de Buenaventura «en cuanto al flujo de capital y de productos»³⁵. En el proceso de auge y declive de estos ciclos de explotación maderera, Buenaventura se convirtió en el principal eje maderero, integrando casi toda la costa del Pacífico colombiano: el bajo y medio San Juan, Baudó, Juradó y otras partes del litoral chocoano, así como la costa del Valle y del Cauca, incluso del norte de Nariño³⁶.

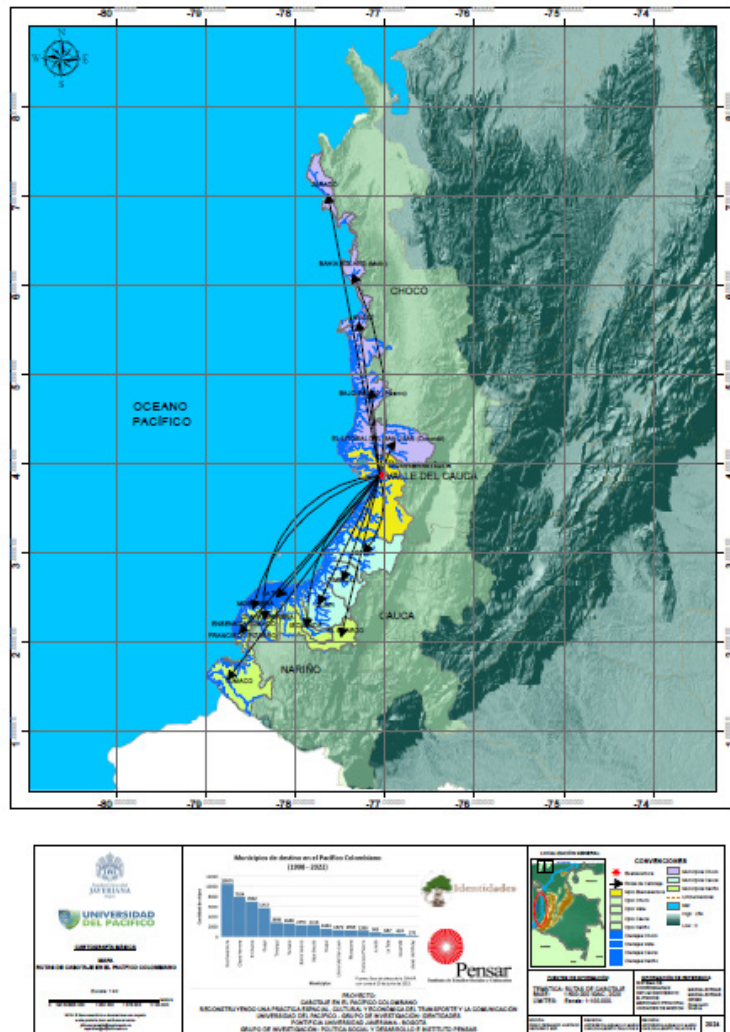
La consolidación de Buenaventura como eje para la comercialización de la madera y la creciente dependencia de estas zonas del abastecimiento de productos (sobre todo víveres), condujo a que con el tiempo esta ciudad pasara a ser el nodo de las rutas hacia el sur y hacia el norte del cabotaje (Figura 10). En la actualidad (2025), los barcos que llevan madera a Buenaventura regresan a los municipios cargados de remesas y mercaderías de todo tipo. Si bien existen mayores controles frente a la explotación y comercialización maderera, lo cierto es que ella sigue cumpliendo un papel fundamental que permite que los costos del transporte de las mercancías y alimentos no haya sufrido variaciones importantes en los últimos 20 años. Para uno de nuestros entrevistados, «sin el incentivo que produce el transporte de la madera, llevar alimentos y mercancías sería más costoso, haciendo aún más difícil la vida para los habitantes de esta zona del país»³⁷.

35 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 58.

36 Leal y Restrepo, *Unos bosques sembrados...*, 54.

37 Entrevista del equipo de investigación a Javier Torres, presidente de Atransmaflupa, Buenaventura, 12 de diciembre de

Figura 10. Rutas del cabotaje de barcos costaneros



Fuente: elaboración propia.

Playa Mulatos y la construcción de barcos costaneros

En la actualidad, existen 156 barcos costaneros autorizados para circular en el Caribe y 159 en el Pacífico. De estos, 66 desarrollan actividad pesquera y 93 realizan actividades mixtas de transporte de mercancías, pasajeros y líquidos³⁸. La cifra, aunque significativa por lo que denota en torno al flujo de la actividad, lo es aún más cuando constatamos que el 40 % de la flota para el Pacífico se construyó, modificada o reparada en la Playa de los Mulatos³⁹.

2022.

38 Dirección General Marítima y Ministerio de Defensa Nacional (Dimar), «Respuesta a consulta de datos estadísticos del sector del cabotaje» (Buenaventura, 2023).

39 Entrevista del equipo de investigación con Rodrigo Estupiñán, carpintero naval de la Playa de los Mulatos, 13 de enero de 2024.

Mulatos es un corregimiento del municipio de La Tola (Nariño) y es habitado por 80 habitantes, la mayoría longevos y blanco-mestizos conocidos como culimochos⁴⁰. En el argot de funcionarios de Parques Nacionales Naturales y de sus mismos habitantes, se dice que Mulatos «corre el riesgo de ser tragada por el mar», lo que responde al enorme impacto ambiental que han tenido las dinámicas del cambio climático en su territorio⁴¹.

Asentados desde finales del siglo XVIII⁴² en las playas de La Vigía, Los Mulatos, Amarales, y San Juan de La Costa, la población culimocha al parecer provenía del antiguo distrito minero de Iscuandé que entró en decadencia hacia ese período, debido a la crisis de la producción minera y la abolición posterior de la esclavitud⁴³. Esta población, por tanto, «debió adaptarse a las condiciones ambientales locales de la época, dedicándose a la pesca, la agricultura y la interpretación de bombos, cununos, marimbas y guasás»⁴⁴. Además, ante una geografía de esteros y manglares, la navegación de cabotaje y la carpintería naval fue, probablemente, la manera como delimitaron su identidad⁴⁵.

Si bien las embarcaciones costaneras —de las que tenemos mención para esta investigación— se construían desde la primera década del siglo XX en estas zonas, ya desde el siglo XIX circulaban vapores y veleros en estas aguas del Pacífico que, aunque no eran de factura local, conectaban a esta zona con el comercio internacional⁴⁶. De hecho, entre 1860 y 1870, Tumaco, la Provincia de Barbacoas y la Provincia de Buenaventura sostenían intercambios marítimos con Panamá, Ecuador y Perú con un papel importante de la Compañía Británica⁴⁷. La circulación de estas embarcaciones estuvo asociada a la actividad minera del distrito de Iscuandé, pero también a su ubicación estratégica en las rutas de comercio y contrabando, por ser lugar intermedio entre Guayaquil y Panamá⁴⁸. Además, el cierre del comercio por el río Atrato, como respuesta al contrabando durante la primera mitad del siglo XVIII, benefició las transacciones por la costa pacífica por ser los puertos de Buenaventura e Iscuandé los únicos autorizados⁴⁹. Algunas rutas actuales del cabotaje, como Buenaventura-Timbiquí-Iscuandé-Tumaco, y Micay-Guapi-Iscuandé-Barbacoas, se relacionan con los antiguos trayectos que desde el siglo XIX existían en la región.

40 Para ampliar lo relacionado con los relatos de origen de esta población, se recomienda Jaime Arocha y Stella Rodríguez, «Los culimochos: africanías de un pueblo eurodescendiente en el pacífico nariñense», *Historia Crítica*, n.º 24 (2002), 76-94.

41 Conversación del equipo de investigación con funcionarios del Parque Nacional Natural de Sanquianga, 13 de enero de 2024.

42 Según un documento notarial que data de 1911, algunas de cuyas partes son conservadas por los habitantes de la Playa de los Mulatos, la historia de Mulatos se remonta a una propiedad del Alférez Real Raimundo Montaña que la cedió a su sobrino Claudio de Reyna y este a su vez a sus descendientes hacia 1789. Notas de campo de los investigadores del proyecto, 13 y 14 de enero de 2024.

43 Oscar Seidel, «El día en que llegaron ‘los culimochos’ al Pacífico colombiano», *Las2Orillas*, 5 de diciembre de 2022, <https://www.las2orillas.co/el-dia-en-que-llegaron-los-culimochos-al-pacifico-colombiano/>.

44 Stella Rodríguez, «Poblaciones blancas en el pacífico: historia y vigencia», *Maguaré 15-16* (2002): 114-135.

45 Rodríguez, «Poblaciones blancas en el pacífico: historia y vigencia», 128

46 Muriel Laurent, «Dinamismo ilegal y desafío oficial: el contrabando en Tumaco y el Pacífico sur en las décadas de 1860 y 1870», *Historia Crítica* 37 (2009), 77.

47 Laurent, «Dinamismo ilegal y desafío oficial: el contrabando en Tumaco y el Pacífico sur en las décadas de 1860 y 1870», 78.

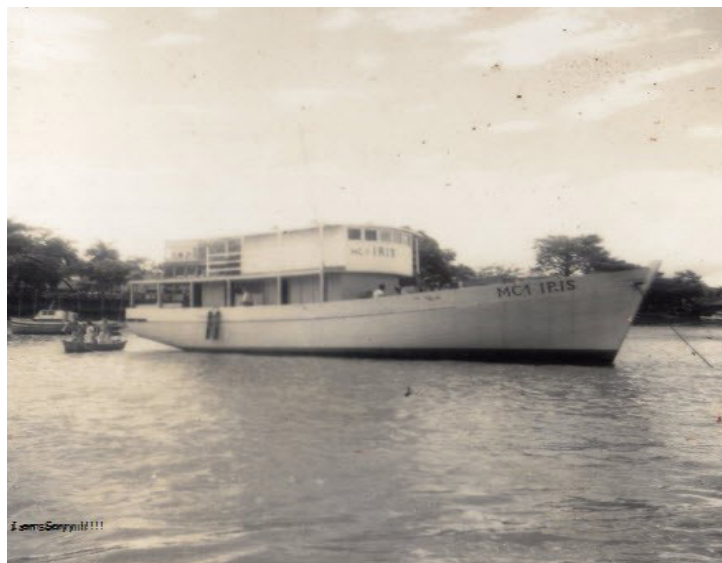
48 Rodríguez, «Poblaciones blancas en el pacífico: historia y vigencia», 125.

49 Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia 1537-1719* (Bogotá: La Carreta, 1976: 331).

Los barcos fabricados en Mulatos a lo largo del siglo XX fueron dirigidos por maestros constructores de apellidos Estupiñán, Reina, Paredes y Salas, y eran embarcaciones de madera, hasta que se hicieron comunes los barcos costaneros en hierro y en acero naval. El uso de la madera en la fabricación de embarcaciones obedecía a la gran disponibilidad que había de ella en la región, especialmente de especies nativas que luego se agotaron o que hoy son muy escasas de conseguir⁵⁰.

Los primeros barcos eran impulsados a vela (imbaburas y balandras), seguramente siguiendo técnicas de fabricación artesanal heredada de los españoles. En algunas conversaciones sostenidas con carpinteros navales, se mencionó la fabricación de barcos de vela como el Rosa María. Luego, llegarían los barcos con motor de combustión a mediados del siglo XX. De hecho, uno de los primeros fue el Iris, construido al parecer en 1958, con una capacidad de 1800 tablones o 60 toneladas, y sus maestros constructores fueron Luís Reina, José María Estupiñán, Armando Estupiñán y Camilo Estupiñán⁵¹.

Figura 11. El Iris



Fuente: Álbum familiar de Diana Rengifo Ramírez, nieta de aserrador de Nariño.

50 Entrevista a Rodrigo Estupiñán.

51 Entrevista grupal a miembros de la Asociación de Carpinteros Navales del Pacífico Sur de la Playa de los Mulatos, 1 de mayo de 2023. Fuente: Archivo personal de Jorge Estupiñán, perteneciente a la tercera generación de carpinteros navales de Mulatos.

Figura 12. Proa del barco de cabotaje Gail Rachel



Nota: Esta embarcación puede llevar hasta 350 toneladas de carga y 60 pasajeros.

Fuente: Foto propia, 10 de mayo de 2023.

La introducción del motor a combustión marcó el inicio de una nueva era en la fabricación de embarcaciones costaneras en el Pacífico, en tanto implicó una mejora importante en los tiempos de traslado, frecuencias de los viajes y transporte de más mercancías y pasajeros. Pero sobre todo introdujo cambios en las técnicas constructivas y obligó a incorporar otro tipo de conocimientos técnicos, reconfigurando el antiguo oficio de la carpintería naval para dar paso a los constructores navales. En algunas entrevistas con carpinteros navales de la familia Estupiñán, se señalaba que ahora el tiempo en la construcción naval está determinado por la disponibilidad de la madera y, también, por la capacidad, agilidad y experticia del equipo de carpinteros para dominar las nuevas tecnologías⁵². A esto se añaden los tiempos de importación de los motores, la disponibilidad de piezas y repuestos en el mercado, los permisos que deben tramitar con la DIMAR y las formalidades administrativas para importar o registrar piezas una vez instaladas en la embarcación.

Aunque en Mulatos se construyeron buena parte de los barcos costaneros de cabotaje que recorren el Pacífico, resulta contradictorio que los carpinteros navales de esta zona no han logrado que la DIMAR les otorgue una licencia para hacer reparación de estos en su territorio. Para conservar su legado, los 18 carpinteros navales que aún viven formaron la Asociación de Carpinteros Navales del Pacífico Sur (Figura 13). Todos ellos son herederos de los conocimientos ancestrales en la construcción de embarcaciones costaneras.

52 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 13-14 de enero de 2024.

Figura 13. Miembros de la Asociación de Carpinteros Navales del Pacífico Sur de la Playa de los Mulatos, La Tola (Nariño)



Nota: De derecha a izquierda, Rodrigo Estupiñán, Emilio Estupiñán, Fermín Estupiñán, Lucía Estupiñán, Ramiro Estupiñán, Bernardo Reina y René Estupiñán.

Fuente: Foto propia, 30 de abril de 2023.

Las dificultades para agenciar esta práctica dentro de Mulatos hacen que el proceso de transmisión intergeneracional del saber de la carpintería naval se interrumpa, convirtiendo a estos carpinteros navales en trabajadores migrantes temporales, pues cada vez que deben reparar o construir un barco, se ven obligados a desplazarse a Buenaventura por periodos de tiempo relativamente prolongados. La construcción de un barco de cabotaje en madera, dependiendo del tamaño, puede llevar entre uno y dos años, y este es el tiempo que tendrían que estar fuera de sus hogares. Como consecuencia de ello, se presencia una disolución histórica de las memorias culturales acuáticas del Pacífico, en particular, de unas artes de hacer populares⁵³.

Empresarios locales del cabotaje de barcos costaneros: impulso y transformación de la actividad

Los propietarios de barcos costaneros de cabotaje en el Pacífico colombiano, a partir de mediados del siglo XX, fueron los mismos empresarios de la madera. De hecho, varios de estos empresarios eran dueños de aserríos que comerciaban con la madera en la subregión de Sanquianga y que luego era cargada y transportada en estas embarcaciones. Un barco costanero podía salir, por ejemplo, del municipio de Olaya Herrera (Nariño) cargado de madera con rumbo a Buenaventura (Valle del Cauca) y devolverse completamente vacío. La rentabilidad del negocio era tal que permitía cubrir los costos del regreso del barco⁵⁴. En el tiempo

53 Certeau, *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*, XLV.

54 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 20 de octubre de 2024.

de la bonanza o del alza de precios madereros podían salir 10 barcos cargados de madera diariamente de Satinga (cabecera municipal de Olaya Herrera), que concentraba, como lo señalamos en el apartado 2, el mayor número de aserríos en los años 70.

Los empresarios de la madera y dueños de aserríos tenían la capacidad económica para acometer las cuantiosas inversiones y riesgos que suponía construir un barco, sin apoyo del Estado o de inversiones privadas. La mayoría de ellos provenía de fuera del territorio, aunque hubo empresarios locales, como el caso de Heriberto Cuero, quien desde muy joven estuvo vinculado a la madera, siendo dueño de aserríos y armador de barcos como el Diana Oliva y el Don Erick. Según logramos establecer, es un hombre respetado en el gremio y es considerado un comerciante «adelantado a su época» por «emprender la comercialización de madera apoyado en los barcos costaneros de cabotaje»⁵⁵. Para don Heriberto, hasta hace poco «armar barcos» fue un «negocio rentable», que sin embargo «dejó de serlo», cuando «se dejó de trabajar la madera o se impusieron salvoconductos»⁵⁶.

A estos empresarios se les conoce en el gremio también como *armadores*, dado que ellos financian la construcción o arman sus embarcaciones, y en algunos casos, ellos mismos pueden llegar a ser los capitanes de sus motonaves. En su devenir empresarial, algunos terminan combinando varias actividades, pasando de armadores, a comerciantes de motores y, en ciertos casos, fungiendo como alcaldes de algún municipio del Pacífico. Tal es el caso de don Dagoberto Paredes, quien fue alcalde del municipio de El Charco (Nariño) y armó los barcos Yosuar y Don Alfredo, este último nombrado así en honor a su padre. Actualmente es dueño de la embarcación llamada Omaira Mercedes, la cual recibe el nombre en honor a sus hijas. Es una práctica común entre los armadores que los nombres de las embarcaciones deriven de sus vínculos familiares más cercanos. También es habitual que la propiedad de la embarcación esté a nombre de estos familiares y no del armador propiamente, lo que dificulta el acceso a créditos en el sistema financiero formal.

Figura 14 y 15. Armadores de barcos costaneros en el Pacífico



Fuente: Foto propia, abril de 2023.

55 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 13 de enero de 2024.

56 Entrevista del equipo de investigación al empresario local Heriberto Cuero, Buenaventura, 29 de mayo de 2023.

Ahora bien, la dinámica de expansión del segundo ciclo explotador de madera (comentado en el acápite 2 del artículo) hizo evidente la necesidad de mejorar los medios de transporte para sacar la producción. De hecho, la capacidad de las balandras, metreras e imbaburas⁵⁷ fue superada por el volumen de madera, de ahí que estos empresarios impulsaran la construcción de embarcaciones de mayor tamaño, pero sobre todo motorizadas, lo que permitía reducir los tiempos de transporte y aumentar las frecuencias para sacar la carga. Además, los barcos costaneros de cabotaje que comenzaron a construirse a partir de la segunda mitad del siglo XX podían ingresar a los ríos y esto agilizaba el transporte, al pasar de 72 a 14 horas en el desplazamiento de Bocas de Satinga a Buenaventura.

Figura 16. Imbabura con casa en madera (Buenaventura)



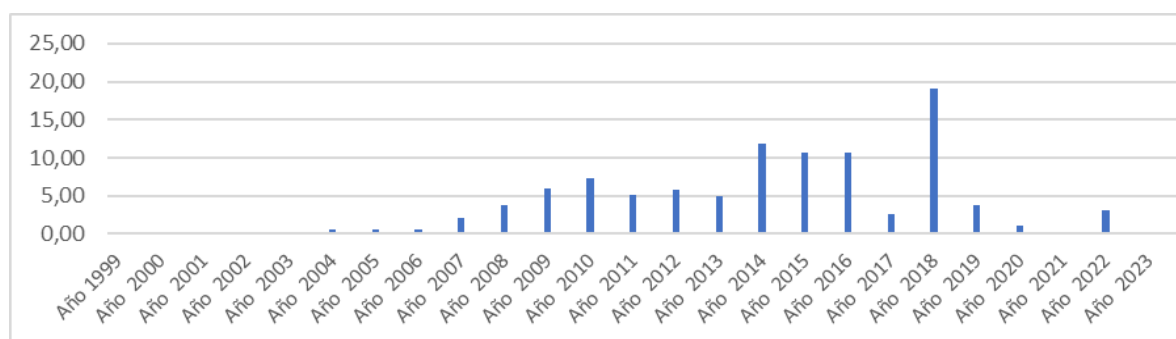
Fuente: Robert Wets, *Las tierras bajas del Pacífico colombiano* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 1957), 272.

El auge de los barcos costaneros de cabotaje a partir de los años noventa será tan significativo que, entre 1999 y 2019, hubo un aumento del 92 % en las frecuencias de viajes, pasando de 139 viajes en los que se transportaron 24.143,5 toneladas de carga en 1999, a 2.284 viajes en los que se movilizaron 5.128.799,68 toneladas en 2019. Además, entre 1999 y 2023 se movilizaron, usando las embarcaciones de cabotaje, 1.798.151 pasajeros en el Pacífico.

⁵⁷ Las balandras son veleros artesanales y las imbaburas son parecidas a los champanes que circularon por el río Magdalena por más de tres siglos. José Alvear, *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)* (Bogotá: Ministerio de Transporte, Imprenta Nacional de Colombia, 2008). En el Pacífico colombiano, las metreras, una especie de imbabura de mayor extensión, son las antecesoras de los barcos de cabotaje y constituyen, a la fecha, su mayor competencia en el transporte de carga, dado que pueden tener entre 15 y 26 metros de largo.

Estas cifras reflejan que la actividad ha beneficiado a los usuarios del transporte, a comerciantes locales, y sin duda, a los armadores–empresarios. No obstante, en 2017 debido al Paro Cívico de Buenaventura que impactó las dinámicas cotidianas, sociales, políticas y económicas de la ciudad y, luego, en 2020 como consecuencia de la situación generada por la pandemia del covid-19, hubo disminución de la actividad (Figura 17).

Figura 17. Evolución del cabotaje de carga en el Pacífico colombiano (1999-2023)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dimar (corte 29 de junio de 2023).

En su consolidación como dinámica económico-empresarial, el cabotaje ha debido lidiar con «tensiones con la institucionalidad» y, simultáneamente, con su inserción en circuitos globalizados de capital, reconocida por los propios armadores-empresarios. En particular, la regulación del sector ha sido un foco recurrente de conflicto: la complejidad para tramitar los salvoconductos enfrenta a la DIMAR con el gremio, mientras el gobierno demanda, además, asegurar medidas de «protección» de las geografías y naturalezas del Pacífico⁵⁸. Para los armadores-empresarios⁵⁹, otras situaciones conflictivas están relacionadas con «la falta de acompañamiento de las autoridades para garantizar la seguridad en alta mar debido al riesgo que supone la presencia de piratas», y «la ausencia de acuerdos sobre el equipamiento con los que deben contar los barcos para operar y garantizar la seguridad de los pasajeros».

Otro asunto sensible entre la DIMAR y el gremio de cabotaje tiene que ver con las sanciones. Entre 1999 y 2003, se impusieron 106 sanciones y muchas de estas ocurrieron por incumplir la exigencia del cambio en los sistemas de navegación, lo que implicó abandonar el uso del escandario (pedazo de plomo amarrado a una cuerda para medir la profundidad) y la brújula, como medios de orientación, y adquirir la sonda, el GPS y los radios de larga distancia, lo que generó inversiones que resultaban cuantiosas para los armadores. Actualmente, casi todas las embarcaciones de cabotaje cuentan con estas nuevas tecnologías de navegación. Esto es central, pues según algunos armadores y capitanes de barco, estas tecnologías trans-

⁵⁸ Conversación del equipo de investigación con funcionarios del Parque Nacional Natural de Sanquianga, 13 de enero de 2024.

⁵⁹ Notas de campo de los investigadores del proyecto, 14 abril de 2023.

formaron radicalmente la navegación en el Pacífico, que antes era «por cálculo» o por «práctica», haciéndola más compleja, aunque «más segura» para ellos y los usuarios⁶⁰.

Además, el cabotaje costanero se ha visto afectado de manera persistente por las violencias armadas y criminales, en particular por secuestros, extorsiones y la retención de los documentos de las embarcaciones, prácticas que han golpeado tanto a los armadores-empresarios como a la tripulación. Pese a las reiteradas quejas y denuncias, y a la elevada intensidad y letalidad del conflicto armado en el Pacífico⁶¹, estas afectaciones no han recibido atención efectiva ni han sido resueltas por la institucionalidad estatal.

Tabla 1. Estadísticas anualizadas de situaciones de emergencia (2000-2023)

Año	Hurto	Avería	Deriva	Cuarentena	Colisión	Hundimiento	Incendio	Total
2020	6	5	2	1				14
2021	4	1	3		1			9
2022	6	4	3			2		15
2023	5		1				2	8
Total	21	10	9	1	1	2	2	46
Porcentaje	45,7	21,7	19,6	2,2	2,2	4,3	4,3	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DIMAR (Corte 29 de junio de 2023).

Figura 18. El Marlen del Pacífico



Nota: Una de las tantas motonaves en ruinas, al parecer, producto de un proceso de extinción de dominio por parte del Estado (Buenaventura).

Fuente: Foto propia, septiembre 9 de 2023.

⁶⁰ Entrevista del equipo de investigación al capitán de barco Gratiliano Torres, Buenaventura, 26 de noviembre de 2022.

⁶¹ Paredes et al., *Empresarios, memorias y guerras...*, 84 y 85.

Finalmente, también hay casos en los que los barcos son confiscados y entran en extinción de dominio por problemas asociados con el tráfico de estupefacientes o porque no cumplen con los requerimientos de la Dimar, lo que repercute en la dinámica empresarial.

Flujos, oficios y saberes en torno al cabotaje

Aunque la práctica de cabotaje de barcos costaneros estuvo impulsada por el transporte de madera, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, al entrar dicho comercio en crisis, se abrió a transportar las cosas que «necesitaba cotidianamente la gente en la costa pacífica». En una de las entrevistas realizadas, un capitán y armador de barco, nos relató que aquello que lo llevó a vincularse a esta actividad fue el *universo de cosas* que se iban moviendo y circulando cotidianamente por estas tierras:

Quando yo inicié en esta dinámica del cabotaje, recuerdo que los barcos viajaban sobre todo a la costa a traer madera, no había todavía un interés por llevar víveres, pero en lo personal a mí no me llamó la atención tanto el tema de traer madera, sino llevar todo lo que la gente de la costa necesita; comida, ropa, medicamentos, material de ferretería; incluso considero que fui uno de los pioneros en ir transformando la dinámica. Ahora los barcos se dedican en gran medida a llevar mercancías y pasajeros y traer de la costa madera, aunque el negocio de la madera ha ido decayendo, pues no deja ganancias ni la cuarta parte de lo que deja la llevada de la comida.⁶²

Al favorecer este comercio vivo, activo y constante de víveres y personas, el cabotaje de barcos costaneros genera flujos diversos para garantizar la vida humana de las comunidades en el Pacífico y hacer posible la «habitancia» de los espacios acuáticos y terrestres, según este capitán de barco:

En los barcos se lleva todo tipo de mercancías que una comunidad necesita: alimentos, medicamentos, productos de ferretería, indumentaria y electrodomésticos. Últimamente hay mucha demanda de bebidas azucaradas como la gaseosa, y alcohólicas como la cerveza, el aguardiente, entre otras, por lo tanto, de no ser por esta práctica, no sabemos qué sería de la vida de las comunidades negras e indígenas asentadas en zonas de mar y río en el Pacífico.⁶³

Este transporte, por tanto, está conectado con una práctica lugarizada⁶⁴, donde son centrales el río y el poblado ribereño, dado que estas son arterias comunicativas donde transcurre la

62 Entrevista del equipo de investigación al capitán y armador de barco de cabotaje, Oscar Restrepo Cruz, Buenaventura, 28 de noviembre de 2022.

63 Entrevista con Gratiliano.

64 Certeau, *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*, 129.

vida afropacífica, pero también donde se construyen vínculos afectivos⁶⁵, en un contexto en el que, como lo expresa Javier Torres «no hay carreteras que conecten los centros poblados con la periferia», por eso, los barcos costaneros de cabotaje terminan siendo una experiencia polifónica de convivencia con el agua⁶⁶.

Al mapear lo que hacen las personas dedicadas al cabotaje como práctica, surge claramente eso que Michel de Certeau, denomina la «creatividad dispersa, táctica y artesanal»⁶⁷ en nuestro caso, desde los oficios y operaciones desarrolladas. Oficios que, en un comienzo, para algunos representaron solo «una oportunidad laboral más», pero que luego fueron convirtiéndose en toda una «práctica de familia»:

Al principio cuando me vinculé a este tema del cabotaje no era porque me gustara, sino porque era la oportunidad laboral que había en ese momento, pero con el pasar del tiempo me fui enamorando de la práctica, luego, como anhelaba que mis hijos fueran hombres de bien; entonces, les enseñé el oficio, para que se ganaran la plata honradamente, por lo cual todos mis hijos varones tienen experiencia como *hombres de mar*, algunos son capitanes, marineros o maquinistas en barcos de pesca, de cabotaje o tanqueros, incluso hay uno de ellos, Javier, que es líder del gremio del cabotaje⁶⁸.

Dentro de los saberes y oficios desplegados en el cabotaje, destaca la figura del armador-empresario, que como ya lo comentamos arriba, financia la construcción o «arma su embarcación», y quien desde su racionalidad compromete «capitales familiares» sin detenerse mucho en el control de la incertidumbre, para mantener a flote esta actividad económica.

Desde luego, la tripulación de un barco de cabotaje es la columna vertebral de toda la operación y la práctica. Esta suele estar compuesta por un auxiliar de cocina, que es el puesto de menor remuneración dentro del barco, un cocinero o cocinera, entre uno y tres ayudantes de cubierta o marineros, un maquinista, un contador y el capitán. La tripulación promedio para un barco costanero de cabotaje puede oscilar entre seis y ocho personas. Actualmente, la flota de cabotaje de barcos costaneros del Pacífico emplea directamente a más de 2.000 personas⁶⁹. Cada persona tiene definidas sus funciones en la nave, las cuales conectan con unos saberes aprendidos a lo largo de varios años, donde también es posible ir circulando, ascendiendo o estar por tiempo indefinido en el mismo oficio.

El capitán es quien «gobierna la nave» y da las instrucciones. Sin embargo, el oficio requiere saber navegar muy bien de forma «paralela a la costa», «sin exponerse tanto al mar», y «donde para gobernar la nave hay que conocer y aprovechar las oscilaciones de las mareas»⁷⁰.

65 Oslender, *Comunidades negras y espacio en el Pacífico Colombiano...*

66 Alejandro Camargo y Juana Camacho, «Convivir con el agua», *Revista Colombiana de Antropología*, 55. 1 (2019): 7-25.

67 Certeau, *La invención de lo cotidiano 1. Artes de hacer*, XLIV-XLV.

68 Entrevista con Gratiniano.

69 Entrevista con Javier Torres.

70 Oslender, *Comunidades negras y espacio en el Pacífico Colombiano...*, 78.

Según el parecer de la mayoría de los capitanes entrevistados, el «oficio de mareños»⁷¹ lo comenzaron desde muy temprana edad y por eso al embarcarse como capitanes, ya tenían conocimiento del manejo de embarcaciones menores, lo que les permitió no solo experticia para la navegación sino el conocimiento de su toponimia geográfica. Además, la navegación por aguas interiores requiere de una experiencia prolongada en la navegación local y de aprender a enfrentar los avatares que impone el entorno.

Por su parte, los marineros son quienes hacen guardia, lavan el barco, lo aseguran y lo conducen cuando salen de la boya de partida o de una bocana. El maquinista, se encarga de encender el barco, mantenerlo funcionando y hacerle mantenimiento al motor; dependiendo del tamaño de la nave, incluso, puede haber más de un maquinista; el oficial de cocina se encarga primordialmente de la alimentación y cuenta con un ayudante que lo apoya en las labores. En las conversaciones, se insistió en que «todos estos roles juegan un papel fundamental para que la embarcación se mueva y esté en las mejores condiciones para el viaje». Y si por alguna razón la operación falla, como, por ejemplo, que el capitán «quede incapacitado [...] el maquinista es quien asume el control de la embarcación»⁷².

Para descargar un barco, dependiendo del volumen de la carga, se requiere de cuadrillas de coteros. En cada uno de los puntos a los que arriba el barco costanero, se encuentran «cuadrillas»; la más pequeña puede estar compuesta por 10 coteros y las de mayor tamaño pueden llegar a tener hasta 50, que trabajan en el proceso de cargue y descargue del barco. En municipios como El Charco y Olaya Herrera, existen varias cuadrillas de coteros que son coordinadas a su vez por un capataz. En la cotería están imbricadas diversas actividades precisas que deben funcionar sincronizadamente:

La cotería es una especie de cadena humana, para cargar y descargar las mercancías. Allí tenemos «el portalón» que es quien trabaja por turnos y no es fijo dentro de la cuadrilla; el «chaquiro» que es el que está encima del muelle y acerca la mercancía hasta el barco; está el portalonero» que se hace en la parte de arriba de la bodega y le arroja la mercancía al «arrumador»; este último es el que se encuentra al interior de la bodega y es el encargado de organizar la mercancía; todos están dirigidos por un «capataz» o «jefe de cuadrilla» que hay en cada uno de los embarcaderos, el cual es contratado por el dueño de la bodega, y es quien va conformando la cuadrilla, él mira las capacidades de cada persona y así mismo le asigna un rol⁷³.

Así, las cuadrillas no son, como se puede llegar a pensar, grupos espontáneos que se agolpan en el embarcadero para descargar los barcos de cabotaje en cuanto arriban. Al contrario, alrededor de este trabajo existe una estructura organizativa, relativamente compleja, que hace que se creen dinámicas de interacción basadas en las jerarquías que da la autoridad, la antigüedad

71 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 10 de diciembre de 2024.

72 Entrevista con Javier.

73 Entrevista del equipo de investigación con el contador y coterero José Joaquín Cuero Villa, Buenaventura, 27 de mayo de 2023.

y la capacidad de trabajo. Se calcula que el número de coteros puede estar por el orden de los 800 en el Pacífico.

Dentro de los coteros, no es usual que trabajen mujeres, pues es un oficio y una práctica profundamente masculinizada⁷⁴. Sin embargo, para el caso de Buenaventura, se comenta en una de las entrevistas el caso de Flor María Delgado, nacida y criada en Buenaventura, en el barrio Santa Cruz, conocida como La Tyson, quien al parecer se ha desempeñado en esta labor, en la bodega Lizcano:

Gracias a la fuerza que desarrolló La Tyson fue contactada por un entrenador de boxeo, quien la preparó y la llevó a varias competencias nacionales, convirtiéndose en la primera campeona mundial de boxeo femenino en Colombia, pero por múltiples situaciones no se le dieron las cosas, para continuar con dicha disciplina y volvió a desempeñarse como cotera⁷⁵.

Otro ejemplo de la participación de mujeres ocurre en el municipio de Nuquí (Chocó), en donde existe una cuadrilla integrada por mujeres coteras, lideradas por Ruth Moreno —conocida como Cumba—, quien afirma que «cuando hay mucha carga, podemos ser hasta 15 personas trabajando»⁷⁶.

Figura 19. Cuadrilla de coteros cargando madera en un barco de cabotaje, en Satinga, vereda del municipio de Olaya Herrera (Nariño)



Fuente: Foto propia, abril 29 de 2023.

74 En Nuquí (Chocó) se ha identificado una experiencia de mujeres coteras.

75 Entrevista con José Joaquín.

76 Entrevista del equipo de investigación con mujeres coteras, Nuquí, Chocó, 8 de agosto de 2025.

La figura del contador es clave en todo este proceso, pues es a quien los comerciantes le delegan «por confianza» recibir la mercancía al arribo del barco y se responsabiliza por su entrega en los comercios locales, es el responsable de saber cómo liquidar las facturas, verificar que correspondan la cantidad de bultos y cajas enviadas con las que llegan, clasificar la mercancía según su dueño, y hacer la respectiva liquidación para al final cobrar el flete.

Finalmente, aunque hoy es más común que hace algunos años que los armadores y capitanes funcionen como una «empresa» —como gustan de nombrar estas personas a lo que hacen—⁷⁷ y paguen, eso sí de forma muy excepcional, a su tripulación primas, cesantías y vacaciones conforme lo dicta la ley, y que además se establezcan «unas normas y unos horarios que se deben cumplir, y se fomente la capacitación constante para la tripulación»⁷⁸, en muchos de los oficios del cabotaje lo que impera es «jugarse la vida al destajo»⁷⁹. Es decir, estos oficios no cuentan habitualmente con ningún tipo de protección social, dependiendo aquellos que acometen esta labor, solo de los lazos de cooperación y los tejidos de solidaridad en caso de algún accidente o calamidad⁸⁰. Esto es muy común, por ejemplo, en oficios como el de la cotería, e incluso en el de la capitania, como lo evidencian estos dos relatos:

Ser cotero es una actividad que se hace de manera informal, solo se llega a acuerdos con el jefe de la cuadrilla de manera verbal, no le pagan a uno ni salud, pensión o riesgos laborales, por lo cual, dentro del mismo grupo de trabajo cuando alguien presenta problemas de salud, todos se solidarizan, cubren ese puesto, y le hacen su pago como si hubiese trabajado, o en algunas ocasiones ingresa a trabajar otra persona y se gana la mitad del sueldo y la otra se la entrega al dueño de su puesto fijo en la cuadrilla⁸¹.

El empleador asume que no tiene la responsabilidad de pagar las garantías laborales, ni salud, pensión o riesgos, porque si a alguien le sucede algo, es entre los mismos compañeros que nos solidarizamos, y hacemos una recolecta de dinero para hacer entrega al afectado o su familia, pero como tal, no hay seguridad social[...], regularmente todos los capitanes terminamos así, sin apoyo de nadie, sin ayuda de nadie, no hay ninguna entidad que regule y trabaje en pro de un mejor bienestar para las personas que subsistimos del cabotaje⁸².

77 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 14 de abril de 2023.

78 Entrevista a Oscar Restrepo.

79 Notas de campo de los investigadores del proyecto, 17 de octubre de 2023.

80 A propósito, se recomienda la tesis de pregrado para optar por el título de sociólogo de Santiago González, «Lazos y Mercados: La regulación social del trabajo en empresas de cabotaje del Pacífico colombiano» (tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana, 2025).

81 Entrevista con José Joaquín.

82 Entrevista con Gratiniano.

Conclusión general y vetas investigativas a futuras indagaciones

Una conclusión general de este artículo es que el cabotaje moderno de barcos costaneros en la región del Pacífico colombiano no constituye únicamente una actividad económico-comercial. Se trata, más bien, de una práctica que articula —no sin tensiones— distintos modos de hacer una larga trayectoria histórica, los cuales se han producido en una interacción situada y continua entre lo acuático y lo terrestre, entre lo empresarial y lo cotidiano. A partir de este reconocimiento, proponemos algunos ejes que vale la pena seguir explorando.

En primer lugar, resulta pertinente profundizar en las implicaciones de la desaparición de los culimochos y en lo que la pérdida o transformación de sus saberes podría significar para el Pacífico. Esto es especialmente relevante si se considera la contribución de los habitantes de la Playa de los Mulatos a la práctica del cabotaje y, por extensión, su papel en las dinámicas de desarrollo regional. En la misma línea, es necesario problematizar las condiciones laborales de quienes se dedican a esta actividad, así como examinar de manera crítica el lugar que ocupan las instituciones del Estado en su regulación y en la garantía de derechos para los armadores-empresarios y sus tripulaciones.

Actualmente, el cabotaje con este tipo de embarcaciones puede generar alrededor de 2.368 empleos directos en el Pacífico colombiano. Esta cifra no incluye a quienes trabajan en aserraderos, comercio y pesca, actividades que también dependen del cabotaje y que probablemente involucran un número aún mayor de personas. De ahí que una veta investigativa relevante consista en reconocer, desde enfoques etnográficos, históricos y sociológicos, la red más amplia de labores, oficios, circuitos económicos y tejidos culturales que el cabotaje hace posible.

Aunque la práctica del cabotaje costanero pueda parecer homogénea en la región, aún faltan estudios que articulen lo que ocurre en el Pacífico sur y en el Pacífico norte. En la zona sur, el cabotaje se orienta principalmente al abastecimiento de víveres y al comercio de madera; en la zona norte, en cambio, su vocación se liga más al turismo. Asimismo, hacen falta análisis comparados entre el Pacífico y la Costa Caribe, donde también existe cabotaje, pero que, según cifras de la DIMAR, se asocia sobre todo a embarcaciones con vocación de carga.

Finalmente, es clave abrir una perspectiva geopolítica y geohistórica comparada con otros países —como Chile, Costa Rica, Puerto Rico o Perú— donde el cabotaje de barcos costaneros posiblemente tiene lugar. Esto permitiría comprender mejor las modalidades de intercambio económico, la vida cotidiana de los oficios vinculados a la navegación y las estrategias de trabajo que sostienen estas prácticas en distintos contextos nacionales.

Referencias

Fuentes primarias

Dirección General Marítima y Ministerio de Defensa Nacional. «Respuesta a consulta de datos estadísticos del sector del cabotaje», Buenaventura, 2023.

Fuentes secundarias

Almario, Oscar. «De lo regional a lo local en el pacífico sur colombiano, 1780-1930». *HiSTO-ReLo* 1, n.º 1 (2009): 76-123.

Alvear, José. *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)*. Bogotá: Ministerios de Transporte, Imprenta Nacional de Colombia, 2008.

Aprile-Gnisset, Jacques. *Poblamiento, hábitats y pueblos del Pacífico*. Cali: Universidad del Valle, 1993.

Arteaga, Gerardo y Olimpo Vargas. *Volumen de madera en bruto movilizada en la costa pacífica de Nariño durante los años 1986-1995, por especie y por distritos*. Tumaco: Informe Corponariño, 1995.

Arocha, Jaime y Stella Rodríguez. «Los culimochos: africanías de un pueblo eurodescendiente en el pacífico nariñense». *Historia Crítica*, n.º 24 (2002): 76-94.

Astaíza, Juliana y Juan Camilo Cabrera. «El transporte marítimo de cabotaje en Buenaventura: entre la eficacia simbólica y la real de la normatividad vigente». Cali: Pontificia Universidad Javeriana, 2018.

Camargo, Alejandro y Juana Camacho. «Convivir con el agua». *Revista Colombiana de Antropología* 55, n.º 1 (2019): 7-25.

Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*. Bogotá: La Carreta, 1976.

Corte Constitucional de Colombia. *Sentencia No. T-621/95*. «Demanda de Tutela -Inundaciones por construcción de canal/Acción de Tutela Transitoria -Omisiones de las autoridades ambientales». Consultado el 7 de julio de 2023. <https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/108558-corte-constitucional-de-colombia-t-621-95>.

De Certeau, Michel. *La toma de la palabra y otros escritos políticos*. México D.F.: Universidad Iberoamericana, ITESO, 1995.

_____. *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de hacer*. México D.F.: Universidad Iberoamericana/ITESO, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1996.

Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25715>

- _____. *La invención de lo cotidiano. 2. Habitar, cocinar*. México D.F.: Universidad Iberoamericana/ITESO, 1996.
- Davis, Wade. *Magdalena Historias de Colombia*, Bogotá: Editorial Crítica, 2021.
- Escobar, Arturo. *Territorios de diferencia: Lugar, movimientos, vida, redes*. Chapel Hill: Universidad de Carolina del Norte, 2010.
- Fuentes Nara, ed. *Rutas, embarcaciones y pueblos del mar*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2018.
- _____. *El sujeto en la historia marítima*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2020.
- Galindo, María Isabel. «Viviendo con el mar: inestabilidad litoral y territorios en movimiento en La Barra, Pacífico Colombiano». *Revista Colombiana de Antropología* 55, n.º 1 (2018):29-57.
- Hoffmann, Jan. «El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano». *Revista de la CEPAL*, 71 (2000): 121-143.
- _____. *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile*. Santiago de Chile: Cepal/Eclac, 2001.
- González Cobas, José. «La tecnología del cabotaje de cargas en Cuba: antecedentes y perspectivas». *Revista Transporte, Desarrollo y Medio Ambiente*, 29, n.º 2 (2008):62-64.
- González, Santiago. «Lazos y Mercados: La regulación social del trabajo en empresas de cabotaje del Pacífico colombiano». Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Javeriana, 2025.
- Kalmanovitz, Salomón. *Breve historia económica de Colombia*. Bogotá: Utadeo, 2015.
- Lara, Fabio. «*La industria maderera en la Costa sur del Pacífico colombiano*». Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Colombia, 1981.
- Laurent, Muriel. «Dinamismo ilegal y desafío oficial: el contrabando en Tumaco y el Pacífico sur en las décadas de 1860 y 1870». *Historia Crítica* 37 (2009): 72-99.
- Leal, Claudia y Eduardo Restrepo. *Unos bosques sembrados de aserríos. Historia de la extracción maderera en el Pacífico colombiano*. Medellín: Colciencias/ICANH/Universidad de Antioquia/Universidad Nacional de Colombia, 2003.
- Jaramillo, Antonio. *Dueños del agua. Balsas y balseros del pacífico suramericano*. Bogotá: FCE, 2022.

- Marín Hernández, Juan José y Rodolfo Núñez-Arias. «El cabotaje guanacasteco, un análisis de sociabilidad 1950-1960». En *Relecturas de Guanacaste: 1821-2010*, editado por Juan José Marín-Hernández y Rodolfo Núñez-Arias, 151-178. Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia 2000, 2011.
- Márquez, Germán. «Un río difícil. El Magdalena: historia ambiental, navegabilidad y desarrollo». *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología*, 28 (2016): 29-60.
- Moreno, Joaquín. *La navegación y el transporte fluvial en Colombia*. Tunja: Editorial UPTC, 2006.
- Motta, Nancy. *Gramática ritual. Territorio, poblamiento e identidad afropacífica*. Cali: Universidad del Valle, 2005.
- Ocampo, José Antonio. «Desarrollo exportador y desarrollo capitalista colombiano». *Desarrollo y Sociedad*, 1 (1979): 135-144.
- Oslender, Ulrich. *Comunidades negras y espacio en el Pacífico Colombiano. Hacia un giro geográfico en el estudio de los movimientos sociales*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2008.
- _____. «Voces desde la marginalidad acuática: caminos fluviales hacia una arquitectura del pluriverso». *Astrágalo* (2018): 63-78.
- Oviedo-Barrero, Fernando, Diana Carolina Niño-Pinzón, María del Pilar Aguirre-Tapiero, Pantoja- Diana Nathali López y Liliana Sánchez-Manco. «Capítulo I. Particularidades geográficas de la Cuenca Pacífica Colombiana». En *Compilación Oceanográfica de la Cuenca Pacífica Colombiana II*, 34-64. Bogotá: Dirección General Marítima, 2020.
- Paredes, Erica, Luis Fernando Barón, Marcelo Franco, Mónica Castillo y Oscar Ortega. *Empresarios, memorias y guerras. Testimonios desde el Pacífico Colombiano*. Bogotá/Cali: Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH)/Embajada de Suiza/Universidad Icesi, 2018.
- Parra, Adriana y Juan Restrepo. «El colapso ambiental en el río Patía, Colombia: variaciones morfológicas y alteraciones en los ecosistemas de manglar». *Latin American Journal of Aquatic Research* 42, n.º 1 (2014):40-60.
- Pinzón, Guadalupe (coord.). *Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos entorno a la Nueva España*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2021.
- Posada, Eduardo. «Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX». *Boletín Cultural y Bibliográfico* 27, n.º 21 (1989): 2-13.
- Quiceno, Natalia. *Vivir Sabroso: luchas y movimientos afrotrataños, en Bojayá, Chocó, Colombia*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2016.

- Rodríguez, Stella, «Poblaciones blancas en el pacífico: historia y vigencia». *Maguaré* 15-16 (2002): 114-135.
- Rojas, Alejandro y Alfredo Díaz. «Análisis del aprovechamiento forestal maderero de la Costa de Nariño». Tesis de pregrado, Universidad Distrital Francisco José Caldas, 1966.
- Romero, Mario Diego. *Poblamiento y Sociedad en el Pacífico colombiano siglos XVI al XVIII*. Cali: Universidad del Valle, 1995.
- Safford, Frank. «El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX». *Economía colombiana del siglo XIX*, eds. Adolfo Meisel y María Ramírez. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Seidel, Oscar. «El día en que llegaron 'los culimochos' al Pacífico colombiano». *Las2Orillas*, 5 de diciembre de 2022. <https://www.las2orillas.co/el-dia-en-que-llegaron-los-culimochos-al-pacifico-colombiano/>.
- Suárez, William. “Cabotage as an external non-tariff measure on the competitiveness on SIDS’s agribusinesses: The Case of Puerto Rico”. *Centro Journal*, xxx III (2018): 172-207.
- Valoyes, Zulmary, Giovanni Ramírez, William Klinger y Fredy Carabalí. «Estructura ecológica principal del Chocó Biogeográfico según criterio de diversidad y singularidad de especies y ecosistemas». *Bioetnia* 9, n.º 2 (2012): 115-135.
- West, Robert. *Las tierras bajas del Pacífico colombiano*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 1957.