

Verónica
Aristizábal
Quintero

VIAJE POR LA HISTORIA DEL RÍO GRANDE



OTRAS COLOMBIAS POSIBLES



OTRAS
COLOMBIAS
POSIBLES

OTRAS
COLOMBIAS
POSIBLES

Viaje por la historia del río Grande

**Poblamiento, comercio
y vida cotidiana en
el río Magdalena
(1560-1639)**

**VERÓNICA
ARISTIZÁBAL
QUINTERO**



Ministro de las Culturas, las Artes y los Saberes
Juan David Correa Ulloa

Viceministra de los Patrimonios, las Memorias y la Gobernanza Cultural
Saia Vergara Jaime

Viceministra de las Artes y la Economía Cultural y Creativa
Yannai Kadamani Fonrodona

Secretaría general
Luisa Fernanda Trujillo Bernal

Dirección de Audiovisuales, Cine y Medios Interactivos
Diana Díaz Soto (directora)
Jaime Conrado Juajibioy Cuarán (coordinador Grupo de Comunicaciones)

Equipo de Publicaciones
Sergio Zapata León
Miguel Mateo Torres Caballero
Manuela Fajardo González
Alejandro Medina Florián
Simón Uprimny Añez

Diagramación
Marcela Godoy Betancur

Archivo General de la Nación
Francisco Javier Flórez Bolívar (director general)
Jorge Alberto Cote Rodríguez (líder de comunicaciones)
María Paula Díaz Castro (editora)
Diana Carolina Delgado Guzmán (diseñadora)

Primera edición: noviembre de 2024
ISBN (impreso): 978-958-753-634-8
ISBN (digital): 978-958-753-635-5

Título de la publicación
Viaje por la historia del río Grande. Poblamiento, comercio y vida cotidiana en el río Magdalena (1560-1639)

Autores
© Verónica Aristizábal Quintero, Francisco Javier Flórez Bolívar, Juan David Correa Ulloa
© Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes

Está prohibida, sin la autorización escrita del editor, la reproducción total o parcial del diseño y del texto de esta obra por cualquier medio o procedimiento.
Está prohibida la venta de esta obra.

Otras *Colombias* posibles, otras historias posibles

Juan David Correa Ulloa

Ministro de las Culturas, las Artes y los Saberes

Colombia, ante todo, encarna la pluralidad. No hay lugar ni tiempo en su historia en los que esta cualidad no se encuentre. A la diversidad ambiental y biológica se suma la gran variedad de culturas que en ella conviven; unas con miles de años de antigüedad y permanencia en el territorio, y otras producto de las migraciones europeas y de los pueblos africanos esclavizados y traídos a la fuerza a las costas americanas. De este crisol cultural surgen múltiples historias, todas con una riqueza invaluable, ninguna superior o más importante que otra. Tienen la misma validez las narraciones que sobre su pasado hacen las poblaciones indígenas de la Amazonía que la de los juglares vallenatos del Caribe colombiano.

Esta variedad de narraciones y cosmogonías ha sido avasallada por un relato histórico único que se dice (o algunos denominan) nacional y en el que el protagonismo queda reducido a ciertas élites blancas, por lo general andinas. Por fuera quedan las historias de los indígenas que cuentan su relación con el territorio, de los negros y su adaptación a un lugar que debieron habitar por la fuerza pero que convirtieron en ancestral, de los sectores populares y sus luchas por la igualdad, de las mujeres rebeldes al patriarcado, de aquellos migrantes anónimos sin grandes fortunas

que construyeron trenes y canales en el siglo xix, de los bogas expertos navegantes de los ríos.

Nuestra historia, la que poco enseñan desde hace veinte años, queda reducida a una seguidilla de hechos protagonizados por próceres o líderes políticos supuestamente dotados de condiciones excepcionales para regir nuestro destino. Es una forma de reproducir la historia que hunde sus raíces en el siglo xix, basada en lo que el historiador y filósofo irlandés Thomas Carlyle llamó “culto a los héroes”, porque para él “la Historia Universal, la historia de lo que el hombre ha realizado en este mundo, es, en el fondo, la historia de los grandes hombres que trabajaron entre nosotros”.

Así, hablamos de conquistadores y fundaciones de ciudades hispánicas, pero no de la resistencia indígena a la ocupación; de Francisco de Paula Santander, Simón Bolívar y Antonio Nariño, pero no del protagonismo del mulato Pedro Romero en la independencia absoluta de Cartagena; de la batalla de Boyacá, pero no de la batalla en la que el pardo general José Padilla expulsó a los españoles de Cartagena; de las guerras civiles y sus supremos jefes, pero no de los campesinos que engrosaron sus ejércitos y murieron en combate; de los ingenieros que diseñaron puentes, ferrocarriles y carreteras, pero no de los que las construyeron; de los fundadores de las fábricas, pero no de los obreros...

Ese relato nacional tampoco nos cuenta cómo habitamos el territorio colombiano y cómo la interacción entre ambiente y comunidades humanas ha dado pie a territorios bioculturales. Desconocemos cómo, en la época anterior a los automóviles, los ríos fueron las autopistas que comunicaron al país y en cuyas orillas surgieron prósperas ciudades como Honda, en el río Magdalena, y Lorica, en el curso del Sinú.

En muchas ocasiones nos cuentan que la recurrente violencia en nuestra historia se debe a la presencia de “seres malignos” o de “ideas malignas”. Con la metáfora de la “patria boba” nos explicaron los enfrentamientos de la primera república (1811-1816). También han reducido la violencia bipartidista del siglo xx a un enfrentamiento entre liberales y conservadores movidos por los odios, y han achacado la violencia de los años sesenta a los intentos

de grupos subversivos de izquierda que querían derrocar un Estado legítimo. De todos estos relatos quedan por fuera las desigualdades estructurales, la exclusión y el problema del acceso a la tierra.

Por fortuna, en los últimos ochenta años, cada vez más historiadores han cuestionado esa historia oficial y han sacado a la luz a muchos colombianos anonimizados. Sin embargo, esas investigaciones poco se han difundido en la escuela y en la opinión pública en general. Por ello, pese al gran avance en el conocimiento histórico, todavía replicamos relatos de casi dos siglos de antigüedad.

Colombia tiene derecho a que se le enseñe su historia, pero deseamos que sea una historia incluyente, diversa. Aquí radica la importancia de *Otras Colombias posibles*, una colección imaginada por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y el Archivo General de la Nación que destaca relatos, personajes y espacios que no han ocupado un lugar significativo dentro de la historia hegemónica nacional. *Otras Colombias posibles* propone un universo narrativo que permite pensar al país en su diversidad, desde los sujetos intelectuales que en su momento no fueron reconocidos, desde las luchas en busca de igualdad que las mujeres colombianas han tenido que librarse a lo largo de los años o desde aquellas que el campesinado ha impulsado por el cumplimiento de sus derechos.

Esta colección da voz a sujetos que tradicionalmente han sido incómodos para los grupos dominantes, y cuya existencia nos recuerda la alteridad, *esa condición de ser otro que señala mi propia identidad y me incomoda porque es ajeno y está fuera de mi control*. Los lectores también encontrarán temas como historia laboral, urbana y rural, así como la historia de los movimientos sociales en el país, pero desde perspectivas frescas que iluminan caminos poco explorados, como las disputas entre inquilinos y arrendadores, y otras como la construcción de puertos, las transformaciones que iniciaron la tecnificación del campo o la creación de industrias que anteceden a nuestra república.

Otras Colombias posibles da la bienvenida a la alteridad, a los relatos que son parte fundamental de nuestra identidad, a la diferencia, a lo que subyace al canon y al reconocimiento de aquellos que han luchado, y continúan haciéndolo, por la construcción de un país equitativo y justo.

Viaje por la historia del río Grande

**Poblamiento, comercio
y vida cotidiana en
el río Magdalena
(1560-1639)**

*A mis papás, por su apoyo incondicional.
Al río, a su gente y a quienes lo aman como yo.*

Nunca he llegado a las orillas de este río sin experimentar a su vista una sensación de respeto y simpatía. Cuando por primera vez lo conocí, recibí tan solo una impresión de grandeza y de fuerza con el volumen de sus aguas y el movimiento incesante de sus ondas hacia el mar. Después, cuando pude recapacitar en el servicio que nos presta, en el vínculo de unión con que liga a todas las partes de nuestro territorio, en relación con todo lo que es progreso y vida nacional, en las esperanzas que de ligarse con él fincan todos nuestros pueblos, lo he mirado siempre como una divinidad protectora que guarda el secreto de nuestro destino: a su presencia he sentido en mi alma algo como un sentimiento de veneración y amor filial y nunca, al embarcarme en él, he dejado de sentir alegría y orgullo.

Salvador Camacho Roldán
(Roldán en Pérez Arbeláez, 1949, p. 47).

Contenido

Memorias del río Grande de la Magdalena	17
Agradecimientos	21
Introducción	23
La cuenca del río Magdalena y su gente	29
Las sociedades prehispánicas en el valle del río Magdalena	50
Conquista y poblamiento ribereño en la cuenca del río Magdalena	69
Surgimiento de nuevos núcleos urbanos: las ciudades y villas	72
<i>La ciudad de San Sebastián de Mariquita</i>	79
<i>Gobernación de Santa Marta</i>	86
<i>Gobernación de Cartagena</i>	92
<i>La desaparición de los pueblos de indios ribereños</i>	100
<i>Puertos y caminos en torno al río Magdalena</i>	105
<i>Arrendadores de puertos en la navegación del río Magdalena</i>	118
Trabajo, navegación y consumo (1559-1639)	121
Legislación india para proteger a los bogas del río Magdalena	124
<i>Introducción de esclavos negros en la navegación del río Magdalena</i>	127
<i>Itinerarios, fletes y condiciones de trabajo en la navegación del río Magdalena</i>	132

<i>La tecnología viajera</i>	140
<i>Tecnología náutica</i>	151
<i>Cultura material y consumo: mercaderías</i>	163
<i>El trabajo</i>	166
<i>Las mantequerías y pesquerías</i>	181
Vida cotidiana en los pueblos ribereños: adaptación y transformación en las comunidades	189
Maltrato, violación y adaptación en los pueblos de Mompox (1609-1611)	192
El trabajo doméstico: indios del servicio en casa de encomenderos y mayordomos	193
Violencia y maltrato contra la población nativa	196
Indios forasteros / indios ausentes: la transformación demográfica en las sociedades ribereñas	200
Aculturación y mestizaje en los pueblos ribereños	214
Conclusiones	221
Índice de imágenes	225
Índice de tablas	227
Bibliografía	229

Memorias del río Grande de la Magdalena

Francisco Flórez Bolívar

Director del Archivo General de la Nación

Pese a una copiosa bibliografía y a una variedad de investigaciones, en Colombia poco hablamos de la historia de nuestros ríos. Es raro que niños, niñas y jóvenes aprendan sobre la importancia de las aguas en el poblamiento y configuración del territorio. Una paradoja, si tenemos en cuenta la incalculable riqueza hídrica de nuestro país.

Esto lo pudimos corroborar en los talleres que el Archivo General de la Nación, a través de su programa pedagógico “Tu historia cuenta”, hizo con estudiantes de Mompox y Barrancabermeja. La memoria que tienen sobre el río Magdalena se circunscribe a los hechos cotidianos y a algunos recuerdos del pasado reciente. Unos hablan sobre cómo el río es usado para la pesca y demás labores domésticas, otros recuerdan inundaciones de años atrás, e incluso lo relacionan con la violencia y el conflicto armado. Sin embargo, el conocimiento histórico sobre el río, sobre quiénes fueron sus pobladores anteriores a la Conquista o sobre cómo se convirtió en la principal vía de comunicación del país, es más bien escaso.

Para ser justos, no se puede negar que en los últimos años la academia se ha interesado por estudiar las aguas, no solo en sus aspectos biológicos, geológicos y ambientales, sino también históricos. Ejemplo de ello es *Colombia anfibia* (2015), una monumental

investigación de dos tomos realizada por el Instituto Humboldt sobre el estado de los humedales. Ese nuevo conocimiento ha sido la base de estrategias divulgativas como las llevadas a cabo por el Banco de la República y el Museo Nacional. Sin embargo, estos esfuerzos no han fluido hacia la opinión pública, o por lo menos no han permeado la conciencia colectiva de los colombianos.

Aquel desconocimiento lo encarna el Magdalena, uno de los ríos más importantes del país, en cuya cuenca vive el 80 % de los colombianos, pero al que le hemos dado la espalda. El ciudadano de a pie poco o nada sabe de su historia, y si tiene algún dato en la cabeza, es el de que fue descubierto y bautizado por el conquistador Rodrigo de Bastidas. Así, la memoria de turbacos, calamaríes, palaguas, guriguanaes, guasanebucanes, chimilas, pantagoras, cimitarras, muzos, yareguíes, carares, carates, opones, colimas, tapajes, gualíes, guarinoes, panches, pijaoes y sutagaos, pueblos todos que navegaron el Magdalena y poblaron su cuenca antes de la Conquistista, ha quedado por fuera de los relatos históricos del país. También permanece en el olvido la violencia ejercida por los españoles a medida que subían por el río hacia los Andes, y cómo el Magdalena se convirtió en el eje económico del Nuevo Reino de Granada y, posteriormente, de la república hasta mediados del siglo xx.

Viaje por la historia del río Grande, segunda entrega de la colección *Otras Colombia posibles*, se centra en un periodo de la historia del Magdalena fundamental para comprender la configuración territorial de nuestro país y las transformaciones causadas por la Conquista y la colonización. Escrito por Verónica Aristizábal Quintero, el texto cuenta cómo, entre 1560 y 1639, se consolidó en la cuenca del río un sistema económico que perduró por siglos y cómo sus aguas se volvieron el principal medio de comunicación del Nuevo Reino de Granda.

Aristizábal nos narra la fundación de puertos fluviales, la conexión entre los centros mineros y el río, la vida cotidiana de indígenas, españoles y esclavizados afros en la cuenca, la tecnología usada para navegar el Magdalena y las impresiones de los cronistas sobre la naturaleza local. Basándose en los mapas y representaciones del río hechas entre los siglos XVI y XVII, la autora nos revela

la manera en que los españoles se apropiaron del espacio. Dedica especial atención a las poblaciones indígenas que vivían en la región y a las transformaciones que experimentaron sus sociedades debido al choque, generalmente violento, con los conquistadores. Su relato nos pinta un paisaje de constante confrontación con los invasores por el control del territorio y de la navegación en el río.

La joven historiadora dedica buena parte de su libro al boga indígena —el remero de las embarcaciones que subían y bajaban las aguas con mercancías y personas—, al que poca atención se le ha prestado en la historia, porque cuando se habla de él, por lo general se piensa en el hombre negro inmortalizado por Candelario Obeso en sus versos. Y si bien esta imagen es verdadera, Aristizábal cuenta que los primeros en ejercer la boga fueron los indígenas y que, con el paso del tiempo, este pasó a ser un oficio de “castas, en el que llegaron a participar negros esclavos, mestizos, mulatos y zambos”. Alrededor de este mundo ella teje una historia que enlaza la legislación para regular el oficio, la vida cotidiana de los indígenas y las estrategias que pusieron en marcha para alcanzar la libertad.

Estos sucesos, ocurridos hace más de cuatro siglos, pueden parecernos lejanos o simplemente datos históricos curiosos que no repercuten en nuestro presente; en realidad, es todo lo contrario: el periodo estudiado por Aristizábal fue decisivo para establecer una organización territorial que aún hoy se mantiene. No en vano la mayoría de la población colombiana vive en la cuenca del río Magdalena. Así, la investigación devela una configuración territorial compleja, contradictoria y marcada por la desaparición de pueblos indígenas, y vislumbra las consecuencias de las transformaciones sociales y ambientales que todo aquello representó.

Agradecimientos

Este libro es resultado de una investigación presentada para optar al título de magister en Historia en la Universidad Nacional de Colombia —titulada “El río Magdalena: poblamiento, comercio y vida cotidiana, 1560-1639”— a la cual se le concedió distinción laureada. Esta recoge ideas acerca de las sociedades ribereñas que han rondado mi mente durante años. Agradezco a quienes escucharon mis inquietudes y sembraron en mí la curiosidad para seguir ahondando en el tema. El apoyo del profesor Juan David Montoya Guzmán fue fundamental para desarrollar la investigación. Sus observaciones precisas, paciencia y motivación han traído este estudio hasta acá. A los profesores Luis Miguel Córdoba Ochoa y Orián Jiménez Meneses, les expreso mi gratitud por sus reflexiones, fundamentales para consolidar muchas de las ideas aquí presentes. Asimismo, a los profesores Nelson González Martínez y Edgardo A. Pérez Morales, agradezco su juiciosa lectura y motivación a la publicación de la tesis de maestría acá consolidada.

También agradezco a mi familia y amigos. A mis papás, por la paciencia y amor con que acompañaron este proceso, escuchando mis preocupaciones y frustraciones. A mis amigos, por brindarme tranquilidad y la motivación que en momentos necesité para avanzar. A todos ellos, gracias.

Introducción

En 1536 Gonzalo Jiménez de Quesada navegó contracorriente las aguas de un caudaloso río Magdalena que rompía un valle caluroso y húmedo, de selvas tupidas habitadas por animales nunca vistos. Remontó las montañas de la cordillera Oriental y en una fría sabana fundó Santafé. Sus pasos los siguieron decenas de conquistadores que navegaron el mismo río y erigieron en su cuenca las poblaciones de Vélez, Tunja, Tocaima, Ibagué, Mariquita, Victoria, Muzo, Los Remedios y La Palma, entre otras (González Jaramillo, 2023, p. 55). Poco tiempo después, el Magdalena sería la principal vía de transporte de la Nueva Granada.

En el Nuevo Reino de Granada, entre los siglos XVI y XVII, el río Magdalena configuró un orden territorial y consolidó un sistema económico. En su cuenca se establecieron las principales villas y ciudades del Reino, unidas al Magdalena por una vasta red de caminos y puertos. Así, la cuenca del río Magdalena se configuró como “unidad humana”, forjada a partir de los desplazamientos de los hombres y las relaciones que implicaron que en torno a él se tejieran las rutas que lo surcaban (Braudel, [1949], 2019, T. I, p. 366).

Estudiar el río Magdalena entre los siglos XVI y XVII vislumbra cómo se configuró el poblamiento en el Nuevo Reino de Granada en torno a su cuenca y cómo surgieron los circuitos comerciales y las rutas de navegación que prevalecieron hasta muy entrado el siglo XX. Por el río y los caminos construidos se comunicaban las poblaciones entre sí con las ciudades del Caribe o con los distritos mineros. Por esta red anfibia circulaban personas, mercaderías y bienes

que crearon y le dieron vida a los diversos aspectos de la sociedad del antiguo régimen.

Esta investigación escogió el periodo comprendido entre 1560 y 1639 porque permite analizar no solo la consolidación de sociedades hispánicas a lo largo de la cuenca hidrográfica del Magdalena y la forma cómo los españoles se organizaron y se apropiaron del territorio, sino también las transformaciones fruto de este poblamiento, como la reducción de la población nativa y las modificaciones que se establecieron en torno al trabajo de los indios.

Es importante resaltar la importancia no solo de la navegación por el río, sino de los navegantes, específicamente los llamados bogas. Tradicionalmente los estudios sobre el Magdalena y sus trabajadores se enfocan únicamente en las poblaciones negras esclavas y posteriormente zambos que asumieron la labor de remar las embarcaciones. En cambio, esta investigación, al abordar el periodo entre 1560 y 1639, permite acercarse a esta labor desde una historia pluriétnica, en la que ocurre una transición de mano de obra nativa a africanos esclavizados, mestizos, mulatos y zambos. Así, esta investigación estudia la forma en que el río Magdalena y sus afluentes se convirtieron en las principales rutas de transporte y en los ejes articuladores de la economía del Nuevo Reino de Granada.

Así las cosas, este trabajo se divide en cuatro capítulos. En el primero se describe la cuenca del río Magdalena y sus principales afluentes, mediante un diálogo constante entre la geografía, cartografía, crónicas y relaciones que se refieren al río desde la segunda mitad del siglo XVI. Asimismo, se aborda la formación de las sociedades prehispánicas que habitaron el territorio —específicamente en la depresión momposina y la zona del puerto de Honda— a partir de investigaciones arqueológicas y los primeros testimonios dejados por los conquistadores ibéricos. Este conocimiento dará luces sobre la economía, la organización política y los patrones de poblamiento.

En el segundo capítulo se analizará el proceso de la conquista y la ocupación hispánica del Nuevo Reino, reflejada en la consolidación de ciudades, villas, bodegas y puertos. Además, se abordará el establecimiento de encomiendas en Tenerife, Tamalameque, Mompos y Honda, y se explicará la importancia de la navegación por el

río Magdalena en la consolidación del sistema económico del Nuevo Reino; sistema representado en una red de puertos y caminos al río que empezaron a establecerse desde la segunda mitad del siglo xvi, por la que se desarrollaron operaciones mercantiles, que no eran ajenas a diversas dificultades de locomoción.

En el tercer capítulo se analiza la transformación de la vida de los nativos en torno al río en la medida en que se consolidaba una economía política que —además de basarse en el intercambio y circulación de mercancías y metales— se concibió a partir de la mano de obra nativa. Se abordará la legislación emitida durante la segunda mitad del siglo xvi para mejorar las condiciones de trabajo de los naturales y los cambios que esta reglamentación implicó para el tráfico de canoas por el río y los pueblos de indios. Se expondrán las rutas e itinerarios de viaje que predominaron entre 1599 y 1611, la tecnología náutica implementada y los tipos de mercancías que circulaban. Y se hará énfasis en los trabajos desempeñados por los nativos que habitaban en los pueblos ribereños, como la boga, la extracción de manteca de manatí y caimán, y la pesca.

Por último, en el cuarto capítulo se conocerán varios mecanismos empleados por las comunidades nativas en los procesos de resistencia y adaptación al régimen monárquico. La implementación de la jurisprudencia española para comunicar y atestiguar el maltrato y las violaciones impartidas por los españoles, las migraciones, el abandono de las comunidades nativas y el mestizaje fueron procesos que dan cuenta de cómo los indios contrarrestaron las políticas de control y civilización del nuevo sistema político.

En esta investigación se emplearon diversas fuentes documentales, entre las que se destacan: visitas de la tierra, cartas de oidores y de presidente, expedientes de personas seculares y ordenanzas. Las cartas son un tipo documental que proporciona información variada sobre la guerra, el clima, la vegetación, los problemas en torno a la movilidad, el comercio, los “indios de guerra”, etc. Aquí se analizarán las emitidas por el oidor Luis Enríquez, el capitán Martín Camacho del Hoyo y el presidente de la Audiencia de Santafé, don Juan de Borja.

Las ordenanzas que se utilizarán son las emitidas a lo largo del siglo XVI por varios funcionarios reales a favor de los naturales empleados en la navegación del río Magdalena; es decir: las de los licenciados Melchor Pérez de Arteaga (1560), Juan López de Cepeda (1568) y las de Juan de Junco (1570); la orden de navegación redactada por Íñigo de Aranza en la década de 1570; las ordenanzas del oidor don Diego de Narváez (1576); las del presidente Antonio González (1590); las del protector de indios Martín Camacho del Hoyo (1598) y las del oidor Juan de Villabona Zubiaurre (1611). En esta documentación se obtiene información sobre la duración de los viajes, los tiempos de descanso para los indios boga, las tarifas según el trayecto, los abastecimientos para los viajes, la introducción de esclavos africanos a la navegación, entre otras.

Las visitas fueron un instrumento empleado por la monarquía española para inspeccionar las audiencias, gobernaciones y provincias bajo su mando. Según Guillermo Céspedes del Castillo (1946), existían las visitas generales impartidas a un virreinato o capitánía general y las visitas específicas que afectaban solo a una provincia. En estas últimas se ubican las visitas a la tierra, que informaban sobre el estado de la población indígena (pp. 998-1001).

La historiadora Paula C. Zagalsky (2009), afirma que con la visita se obtenía una imagen de la sociedad indígena, al mismo tiempo se imponía un orden social y cultural específico (p. 247). Mientras que el historiador Julián Ruiz Rivera (1975) dice que en los expedientes de visita se pueden distinguir cinco partes: la manifestación por parte del encomendero del título de encomienda, la descripción de indios, el interrogatorio a los indios, la presentación de agravios, la sentencia del visitador, y la tasa de tributos. Las descripciones o matrículas de indios registran caciques de las parcialidades, gobernadores o capitanes, indios tributarios, indios reservados, solteros, viudos, y ausentes. En el caso de los tributarios se registraba el nombre del indio, su edad, esposa e hijos. Las preguntas del interrogatorio no son uniformes a todas las visitas, aun así, se destacan las preguntas dirigidas a obtener información referente a la situación de los indios, estado de la doctrina y las iglesias, los abusos y el trabajo (pp. 3-13). En suma, las visitas permiten un acercamiento a datos sobre el número

de habitantes, los recursos disponibles, el pago de tributos, las doctrinas, los maltratos y el servicio personal, entre otros (Pease, 2012, pp. 90-95; Céspedes del Castillo, 1946, pp. 998-1001).

Esta investigación se enfocó en: la visita anónima de 1560, los expedientes encontrados para el puerto de Honda de la visita del oidor Diego Gómez de Mena (1600), los expedientes de visita del licenciado Juan Muñiz de Nava para la jurisdicción de Mompox (1609), la visita del oidor Juan de Villabona a los pueblos de boga del río Magdalena (1611), la visita del oidor Lesmes de Espinosa Saravia al puerto de Honda (1627) y la visita del oidor Gabriel de Carvajal al puerto de Honda (1639).



La cuenca del río Magdalena y su gente



El río Magdalena es considerado la arteria principal de Colombia. Desde su nacimiento en el páramo de las Papas, hasta su desembocadura en el mar Caribe, atraviesa todos los pisos térmicos del país. En su curso se distinguen el valle subandino o subtropical y el tropical. El primero corresponde a la región del Alto Magdalena, que abarca los departamentos de Huila, Tolima y Cundinamarca (Tocaima), entre los municipios de Neiva y Guataquí. El valle tropical se divide entre las regiones del Magdalena Medio y Bajo. La primera va desde Honda hasta El Banco, y en esta zona desembocan los ríos Negro, La Miel, Cimitarra, Opón, Lebrija, Nare, Carare y Sogamoso. El Bajo Magdalena cubre las llanuras del Caribe desde El Banco —donde el Magdalena converge con el río Cesar—, hasta su desembocadura en Bocas de Ceniza. Esta región se caracteriza por las zonas inundables y cenagosas de los ríos Magdalena, Cesar, San Jorge y Cauca¹.

Este capítulo presentará al lector la composición de la cuenca del río Magdalena y sus principales afluentes. Para ello, se realizará un diálogo constante entre la geografía, la cartografía, las crónicas y relaciones que se refieren al río desde la segunda mitad del siglo xvi. Por otro lado, se analizará la formación de las sociedades prehispánicas que habitaron este territorio —específicamente en la depresión

¹ Véase: Pérez Arbeláez, 1949, p. 49; Fals Borda, 1980, 16B; Davis, 2020, 16, 94, 189.

momposina y la zona del puerto de Honda—, apoyándose en investigaciones de arqueología y en los primeros testimonios dejados por los conquistadores ibéricos sobre la cuenca del río Magdalena. Esto con el objetivo de identificar los patrones de poblamiento, la economía y la organización política.

Con relación a la cartografía producida en el antiguo régimen, el geógrafo John B. Harley (2005) dice que los mapas antiguos vinculados al imperio español fueron un mecanismo de apropiación de las tierras en el papel antes de ocuparlas efectivamente (p. 85). Como menciona el historiador Arndt Brendecke (2012), en la época de Carlos V ya había una amplia tendencia en todas las cortes europeas a implementar registros cartográficos o descriptivos de los territorios, y la España del siglo XVI tenía los conocimientos para realizarlos (pp. 139, 153). Estos prometían poner un fragmento del mundo a disposición de la corte. Situación que puede evidenciarse en el caso de los mapas desarrollados por cronistas y oidores, como es el caso de Juan López de Velasco, Juan Nieto y el oidor Luis Enríquez (Portuondo, 2009, pp. 210-223).

Las extraordinarias características del Magdalena no pasaron desapercibidas por los que atracaron en las costas del actual Caribe colombiano. Los cronistas europeos desde mediados del siglo XVI empezaron a describirlo. En 1544, el *Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada* apuntaba que el río dividía las provincias de Santa Marta y Cartagena y que, aunque lo llamaban Magdalena, era más conocido como “río Grande porque en la verdad lo es harto, tanto que con el ynpetu y furia que trae a la boca rompe por la mar y se coge agua dulce una legua dentro por aquel paraje” (1988, p. 166). Juan López de Velasco, en su *Descripción universal de Las Indias* (1574), mencionaba que fue llamado río Grande de la Magdalena por haber sido descubierto en el día de María Magdalena, y afirmó que en sus aguas convergían todas las navegaciones y caminos del Nuevo Reino, así como se trasportaban casi todas las mercaderías.

El escrito de López evidencia que desde la segunda mitad del siglo XVI ya se tenía conocimiento de la bastedad de la cuenca del río Grande. Mencionaba que nacía “encima de Popayán” y desde allí

seguía su curso recogiendo caudalosos ríos, hasta desembocar en “la mar del Norte entre los términos de Santa Marta y Cartagena”. En su exhaustiva descripción, este cronista identificó varios de los afluentes que desembocan en el Magdalena, como el río Negro, “distante a cuarenta leguas de la ciudad de Santafé”, el Nare, “por donde subían las mercaderías a la ciudad de Los Remedios”, y el Cauca, “que era después del Magdalena, el más grande y caudaloso” ([1574], 1971, p. 191).

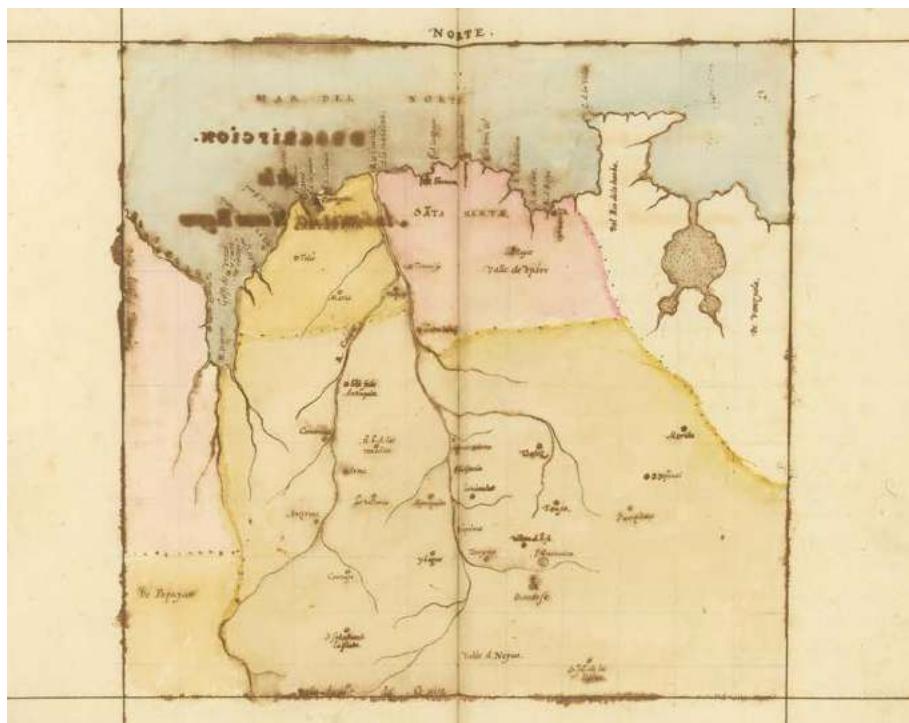
La historiadora María M. Portuondo (2009) explica que las relaciones geográficas, como la de López, constituyen un tesoro de información etnográfica, económica y administrativa sobre los territorios de Indias. Proporcionan información demográfica de las poblaciones nativas y españolas, así como de las ciudades, pueblos y recursos naturales. En muchos casos los cronistas incluyeron mapas. Juan López de Velasco, nombrado cosmógrafo real en 1571, elaboró el cuestionario de las relaciones geográficas para conocer los recursos con los que contaba la Corona. Su proyecto, además de dar nacimiento a su *Descripción universal*, dejó manifestaciones cartográficas (p. 214).

El mapa 1 identifica los ríos Magdalena y Cauca, y sus principales afluentes. Para 1571, Honda aún no era un puerto importante y según la ubicación del desembarcadero trazado en el mapa, podría tratarse del puerto de Angostura o del puerto de Carare. También aparece el lago de Maracaibo, pues en este periodo se pensaba trasladar la ruta comercial por el río Magdalena hacia esa zona. Otro aspecto relevante del mapa es la demarcación de los límites entre las gobernaciones de Cartagena, Santa Marta, Popayán y Venezuela, y el registro de las principales ciudades y villas del Nuevo Reino. El mapa tiene poca información de las poblaciones y los nativos que habitan el territorio, pareciera estar enfocado meramente en el aspecto hidrográfico, pues omite información de las cadenas montañosas y otros accidentes geográficos, así como de los caminos y de la actividad económica. Brendecke apunta que, en la obra de López de Velasco, *Geografía y descripción de las Indias*, predominó la información geográfica y corográfica, sin ahondar en la historia de Hispanoamérica. Por esta razón, en 1588, el Consejo

de Indias habría consultado con el rey la necesidad de nombrar a otro cronista (2012, p. 417).

En su *Relación de la boga e río Grande de la Magdalena*, de 1583, Francisco Guillén Chaparro —oidor de la Audiencia de Santafé— escribió que el río tenía doscientas leguas desde el mar hasta el Nuevo Reino y destacó que al momento de su descubrimiento estaba “muy poblado de yndios naturales entre los quales avia riqueza de oro y abundancia de comidas lo qual ha venido a tan menos que de quarenta mill yndios e mas que entonces avya no ay al presente mill” (1583, AGI, *Patronato*, 27, R. 33, f. 1r).

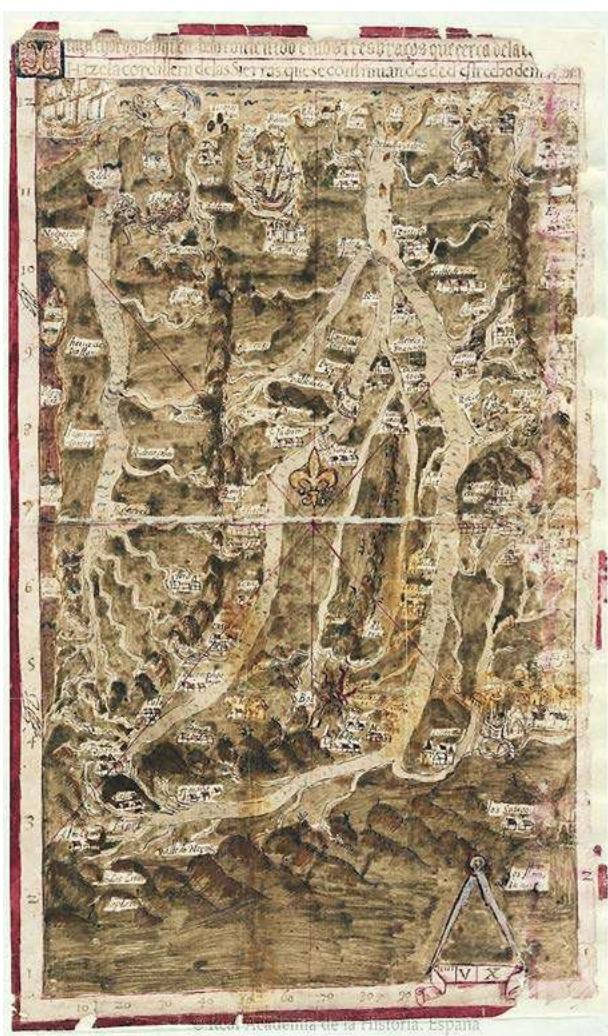
El cronista Juan de Castellanos incluyó en sus *Elegías de varones ilustres de Indias* un “mapa o traza corográfica del Nuevo Reino de Granada” atribuido a Juan Nieto (1588), que plasmó la división de los Andes tropicales en tres brazos, con tres valles y sus ríos principales: el Magdalena, el Cauca y el Darién —actual Atrato—. El filósofo Andrés Vélez Posada indica que este documento representa al Nuevo Reino como un espacio de navegación y gran movilidad, por ello, muestra canoas en la parte baja del río Magdalena; detalla otros ríos, montañas, valles y núcleos urbanos como: Valle de Upar, Zaragoza, Cartagena, Antioquia, Popayán, Ibagué, Tocaima y Tunja; destaca pasos a orilla de los ríos; señala las “entradas” de conquista, y sitúa las zonas de interés económico como las minas de oro, plata y esmeraldas (2023, pp. 51-53, 57-63). Ver mapas 2, 3 y 4.



Mapa I.

Descripción de la Audiencia del Nuevo Reino.

Fuente: Juan López de Velasco, cortesía de John Carter Brown Library (Providence, EE. UU.).

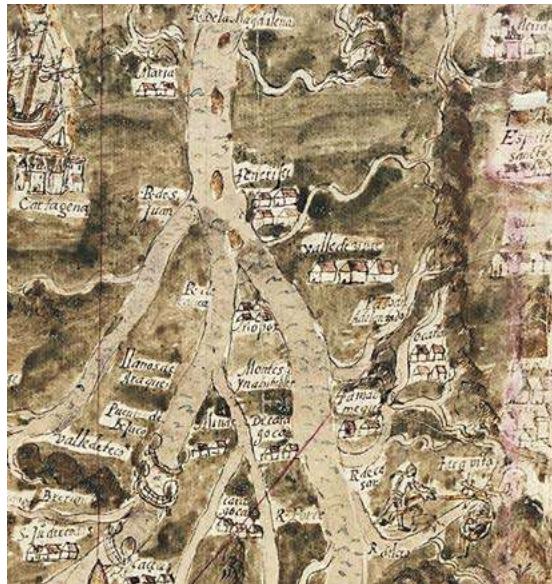


Mapa 2.

Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la c[iudad de Popayán] haze la cordillera de las Sierras que se continúan desde el estrecho de Magallanes.

Autor de la obra: Juan Nieto. Año: 1588.

Fuente: Real Academia de Historia (Madrid). Sección de cartografía y artes gráficas, N° de registro 04041.

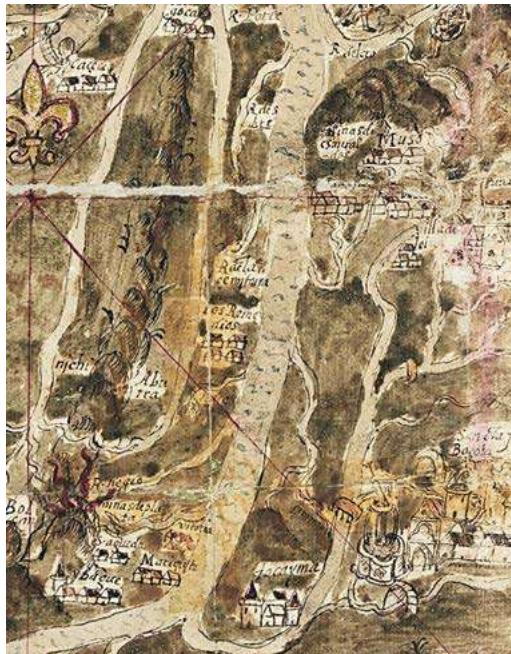


Mapa 3.

Detalle del mapa de Juan Nieto, donde se evidencian las primeras representaciones de canoas por el río y poblaciones como Cáceres, Zaragoza y sus minas, Tamalameque, Mompox y Tenerife.

Autor de la obra: Juan Nieto. Año: 1588.

Fuente: Real Academia de Historia (Madrid). Sección de cartografía y artes gráficas, N° de registro 04041.



Mapa 4.

Detalle del mapa de Juan Nieto. Se observan el Magdalena Medio, Santafé, Tocaima, San Sebastián de Mariquita (con sus minas de plata), Villa de Leyva, Muzo, algunas minas de esmeralda, y la desembocadura del Guarinó y el Nare.

Autor de la obra: Juan Nieto. Año: 1588.

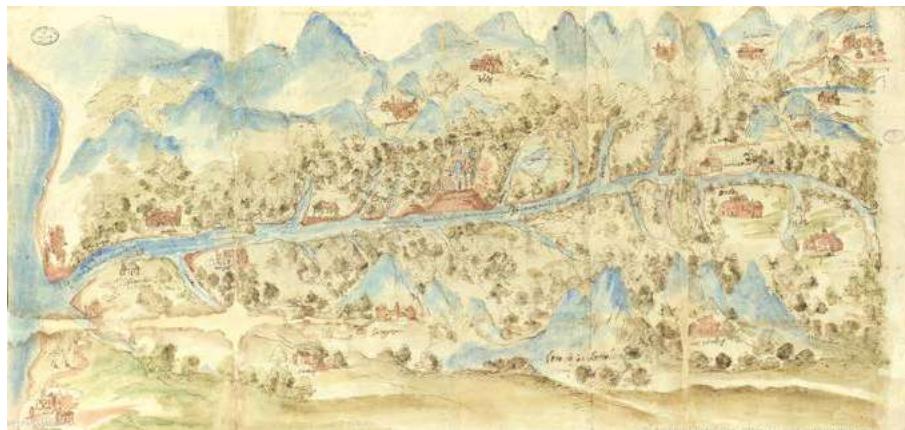
Nota: En este detalle del mapa pueden observarse en la parte inferior la ciudad de Santafé, Tocaima, San Sebastián de Mariquita y Victoria; así como las minas de plata de Mariquita, las desembocaduras de los ríos Guarinó y Nare, y la ubicación de la ciudad de Nuestra Señora de los Remedios luego de su traslado a las Sabanas de Porcucho a orillas del río San Bartolomé (Torres T., 2007, p. 55). En este fragmento también se identifican las minas de esmeralda así como las poblaciones de Villa de Leiva y Muzo.

Fuente: Real Academia de Historia (Madrid). Sección de cartografía y artes gráficas, N° de registro 04041.

Otro mapa importante sobre el curso del río Magdalena aparece en una relación escrita por el oidor Luis Enríquez, que narra la campaña de pacificación a su cargo contra los indios carares, ordenada en 1601 por el presidente de la Audiencia de Santafé, Francisco de Sande. Con el aporte de soldados, dinero y canoas —hecho por diferentes ciudades y villas del Nuevo Reino—, Enríquez organizó compañías en Santafé, Tunja, Vélez, Pamplona y Muzo. La campaña incursionó por las selvas del Carare y estableció el fuerte de las Barrancas Bermejas —al norte de la desembocadura del río Carare en el Magdalena—, desde donde se controlaría la región y se organizaron incursiones entre enero y abril de 1601 contra los nativos que asaltaban las canoas que se desplazaban por el río Magdalena, entre las desembocaduras de los ríos del Oro y Carare (Córdoba, 2013, pp. 386-388).

El mapa que acompaña esta historia contiene detalles útiles para los oficiales del Consejo de Indias, en cuanto a la identificación de la geografía y los lugares en donde habían ocurrido los daños señalados por el oidor, en la relación que se envió a España. Véase mapa 5.

Este mapa plasma toda la cuenca del río Magdalena y describe su cauce desde Mariquita hasta su desembocadura en el mar Caribe, y tiene una orientación horizontal: aparece la cordillera Oriental, en donde se identifican las poblaciones de Santafé, La Villeta, Guaduas, La Palma, Muzo, Vélez y Pamplona. Sobre la cuenca del Magdalena están registradas las poblaciones de Mariquita, el puerto de Honda, Mompox, Tenerife y la Barranca de San Mateo. Asimismo, aparecen situadas las ciudades de Santa Marta y Cartagena, además de las ciudades mineras de Los Remedios, Záragoza y Cáceres. En el centro del mapa se observa el dibujo del fuerte de las Barrancas Bermejas, en una escala que lo hacía ver notoriamente más grande con relación al resto de ciudades (Córdoba, 2023, pp. 100-101). Ver mapa 6.

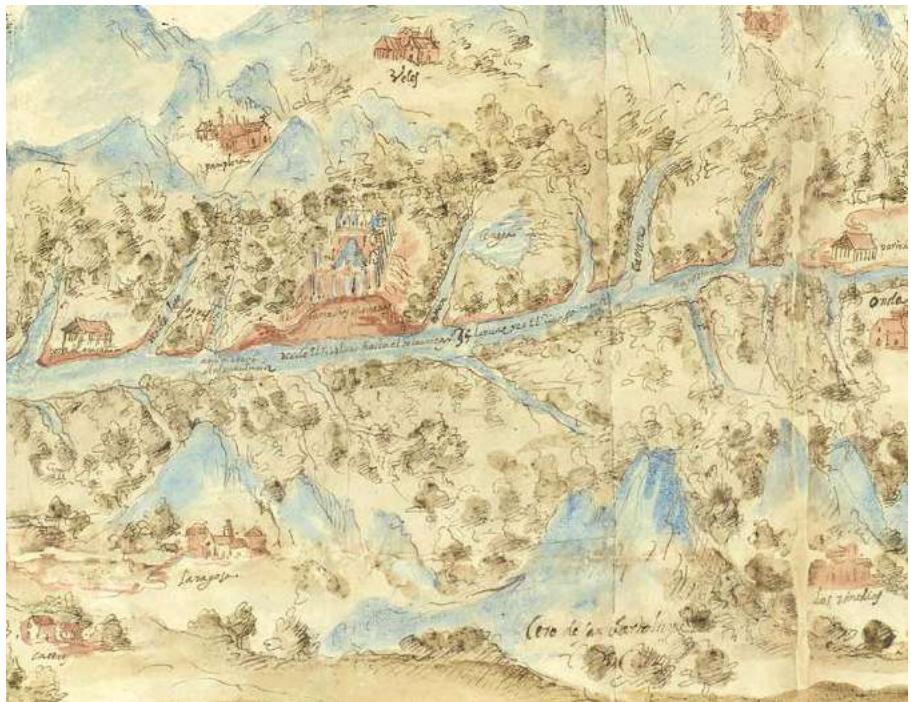


Mapa 5.

Mapa del río Grande de la Magdalena desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita. Se evidencian varias poblaciones y ríos que en él desembocan.

Autor: desconocido. Año: 1601.

Fuente: AGI, MP-Panamá, 24.



Mapa 6.

Detalle del mapa del río Magdalena.

Autor: desconocido. Año: 1601.

Fuente: AGI, MP-Panamá, 24.

La gran variedad de datos sobre la zona de influencia de los carares significa que el mapa fue dibujado para ser una herramienta de información en la campaña de pacificación. Allí se identifican los ríos San Bartolomé, Nare y el Guarinó. En la parte occidental sobresalen el cerro de San Bartolomé —que actualmente puede ubicarse como serranía de San Lucas—, y de norte a sur, sobre la margen izquierda del Magdalena, las desembocaduras de los ríos del Oro, Opón —con su ciénaga— y Carare. También en el mapa referencian las sabanas y selvas ubicadas al oriente del actual municipio de Barrancabermeja, donde habitaban y se refugiaban los indios denominados carares. En el mapa se lee: “Esta es la abitación de los salteadores”. Y se hacen advertencias de los lugares peligrosos para la circulación de embarcaciones: “desde el río del Oro hasta el Carare ay 39 leguas y es el riesgo maior”, dice una de las leyendas (“Relación de los daños”, 1601, AGI, MP-Panamá, f. 35v).

Esta fue la región señalada por Enríquez como la más peligrosa debido a la presencia de indios de guerra. Según la historiadora Cindia Arango López (2019), este mapa adquirió la función de un sistema de precaución, puesto que indicaba las ubicaciones donde existían posibles peligros para la circulación de embarcaciones (p. 300).

El mapa informa del lugar donde los carares mataron al alguacil mayor. Sobre esto el licenciado Luis Enríquez escribió:

abra çinco o seis años mataron a Pedro de Bohórquez, Alguazil Mayor de la Real Audiencia y a Christoval de Aguilar su cuñado y hasta veinte o veinte y quattro españoles negros e indios y estas muertes las hizieron una legua más debajo de Barrancas Bermejas (“Relación de los daños”, 1601, AGI, MP-Panamá, f. 35v).

El mapa de Enríquez ilustra de manera general la configuración espacial y territorial que para principios del siglo XVII existía en el Nuevo Reino de Granada, y da cuenta del conocimiento geográfico que se tenía del territorio. La región oriental en el mapa es en la que se presenta información más detallada, pues los caminos transitados de manera masiva a comienzos del siglo XVII iban a Santafé, lo que seguramente permitió un mayor conocimiento de los elementos

naturales que conformaban dicha región. Por otro lado, el mapa ilustra la importancia de los centros mineros en el territorio, pues sobre la margen occidental se destacan especialmente las poblaciones de Mariquita, Los Remedios, Cáceres y Zaragoza —de las que dependía la economía del Nuevo Reino—.

En el mapa hay un cuadro que explica muchos aspectos relacionados con la importancia del Magdalena. El énfasis sobre las poblaciones de mayor influencia de la cuenca y de sus caminos indica el papel protagónico que tenía el río en la actividad comercial del siglo XVII. Por otra parte, la descripción detallada que se hace de la guerra contra los carares explica el afán de los españoles por reducir el riesgo al que se veían sometidas las canoas, y sobre todo las porciones de la ruta afectadas por los indios salteadores. Esto también debió funcionar como mecanismo para obtener ayudas económicas de las ciudades y villas, que basaban su actividad económica en el río o que de alguna forma se veían afectadas por él. Esto puede comprobarse con las poblaciones que contribuyeron en la guerra, es decir: Tunja, Santafé, Muzo, La Palma, Honda, Pamplona, Tocaima, Mompox, Tamalameque, Los Remedios y Zaragoza (“Relación de los daños”, 1601, AGI, MP-Panamá, f. 37v-38r).

Durante el XVII se siguieron consolidando los datos sobre la geografía del río. Otro cronista que lo describió fue fray Pedro Simón, quien en 1626 publicó sus *Noticias Historiales*, donde detalla la navegación del río Magdalena y del río Cauca. Sobre este último mencionaba que tenía de ancho “poco más que un tiro de mosquete”. El río —como lo describió— entra por el valle de Cali, recogiendo las aguas de una y otra cordillera. En él desembocan los ríos del Aburrá, Cancán, Nechí, incrementando su caudal, de manera que cuando se junta con el Magdalena no es muy inferior a este. El padre Simón describía que:

pasa por tierras llanas, por donde va sosegado, pero por las fragosas lleva poderosos raudales, como se ve en el que hay desde Arma a Antioquia, que siendo más de cincuenta leguas, se caminan en tres horas en balsas, aunque con harto riesgo de la vida. Entrase en él por su boca desde el de la Magdalena, y se navega con gran frecuencia en canoas,

con canaletas y barcos grandes (...) hasta entrar en el río de Nechí y llegar a la misma ciudad de Zaragoza (Simón, 1627, T. II, II Noticia, capítulo XVI, pp. 131-133).

Por otro lado, este cronista mencionaba que sus aguas siempre cargaban oro, pues en su rivera había varias minas que lo explotaban. Era el espacio de cría de innumerables pescados, manatíes y caimanes. En cuanto a la navegabilidad, además de señalar las dificultades entre Arma y Antioquia, apunta que de Cali hacia arriba es difícil la navegación, y desde allí hacia abajo es imposible, e incluso indica que los indios en esta zona hacían puentes de bejucos “al modo de unas raíces muy largas y correosas, de estas juntaban muchas y hacían sogas, y amarrándolas a los árboles en fuertes troncos a una parte y otra, lo pasaban bien ya con el uso”. Simón apuntaba también que las márgenes del río estaban llenas de montañas, pobladas de muchas aves y monos. De los árboles describía que podían encontrarse cedros, ceibas y otras especies no conocidas en Europa (Simón, 1627, T. II, II Noticia, capítulo XVI, pp. 131-133).

El padre Simón describía el nacimiento del Cauca y el Magdalena en el páramo de las Papallatas, a espaldas de la villa de Timaná, y narraba cómo ambos ríos se dividían: el Magdalena por el oriente, y el Cauca por el occidente de la cordillera Central. Desde ese punto, recorriendo aproximadamente trescientas leguas hacia el norte, se reunían nuevamente treinta leguas antes de desembocar en el mar (Simón, [1626], 1892, T. II, Noticia II, cap. XVI, pp. 131-133, 291-292).

Según el padre Simón, de las trescientas leguas que recorría el río de la Magdalena desde su nacimiento a su desembocadura, más de doscientas cuarenta eran navegables todo el tiempo, y añadía:

solamente lo ataja el que llaman de Honda, a la mitad de las trescientas [leguas], que es un raudal forzoso, causado de grandes peñas encubiertas que hacen inquietar las aguas e impedir el pasaje a la navegación para arriba, aunque el atrevimiento de algunos se le da para con peligro pasar hacia abajo con canoas vacías (Simón, [1626], 1892, T. II, Noticia II, cap. XVI, p. 293).

Fue por tal razón que se estableció, desde mediados del siglo XVI, el puerto en Honda para la carga y descarga de mercancías provenientes del Caribe y del interior del Nuevo Reino.

En cuanto a la fauna que habitaba el río Magdalena, para el siglo XVII podían hallarse cantidad de peces, caimanes, tortugas y jaguares (Simón, [1626], 1892, T. II, Noticia VII, cap. XLIII, p. 298). Con relación a los peces, en el río podían hallarse doncellas —sobre todo cerca de Mompos— y bagres. Con relación a las tortugas y manatíes², el cronista afirmaba que se encontraban fácilmente en las aguas sosegadas, como ciénagas y lagunas del río; en cuanto a los cocodrilos o caimanes³, narraba que se encontraban sobre todo en las aguas templadas del río (*ibidem*, pp. 294-296).

Por último, una representación cartográfica que vale la pena revisar es la elaborada por el holandés Guilijemus Blaeuw⁴ en 1635: el mapa *Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan* pertenece a la obra *Tonnell des Aerdrycx ofte Nieuwa Atla*. En este mapa se ubica la Audiencia de Guatemala, Veraguas, Tierra Firme y las gobernaciones de Popayán, Cartagena y Santa Marta en el Nuevo Reino de Granada. Según la historiadora Nara Fuentes Crispín (2015), el mapa de Blaeuw no era realmente de su autoría, aunque

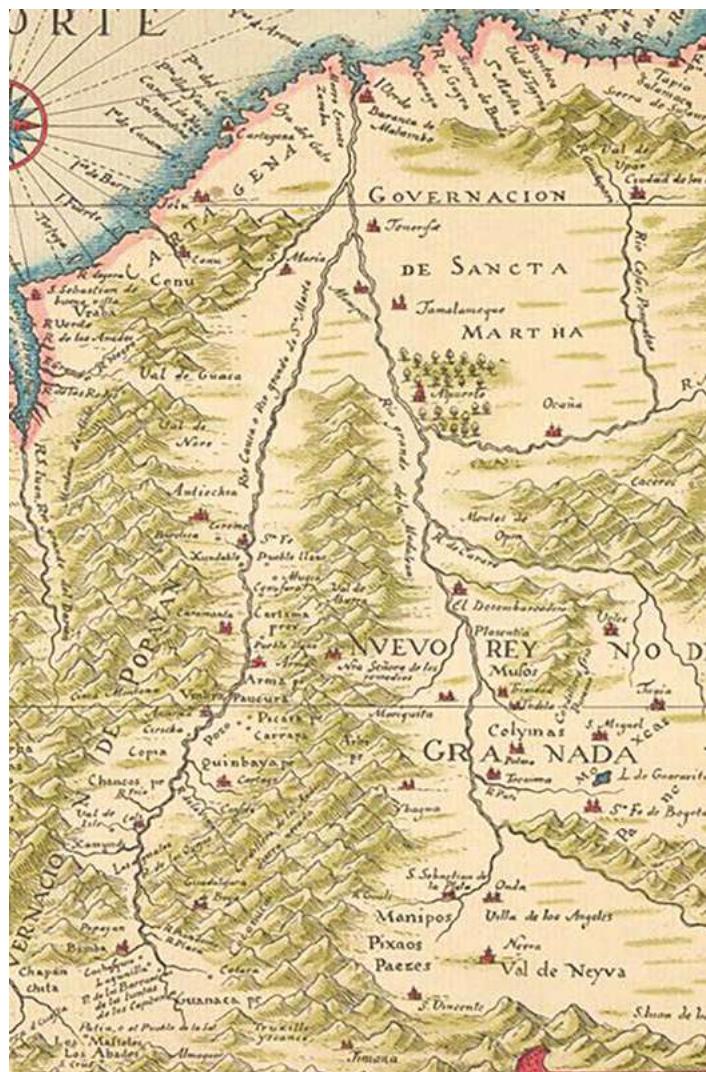
² Sobre los manatíes relataba que eran parecidos a las vacas en la cabeza, hocico y dientes. Añadía que eran mamíferos que tenían los pechos debajo de las aletas. Según Simón, estos animales lloran casi como niños y tienen el cuerpo del tamaño de un becerro de un año, de cuerpo redondo, ojos muy pequeños y su cola es como una “pala de jugar pelota con la que hacen valiente fuerza para nadar” (Simón, 1627, T. II, VII Noticia, capítulo XLIII, p. 295).

³ De estos animales el padre Simón escribió que ponían entre treinta y cuarenta huevos una vez al año, en Navidad. Sobre el nacimiento y crianza de caimanes relataba que: “para ponerlos hacen un hoyo en la arena de las playas, (...) [luego de su nacimiento, la madre] llevándolos hacia el agua los ampara a la lengua de ella, poniéndose la madre a la parte del raudal del río para que los hijuelos no entren muy dentro con peligro de que los coman otros peces”. Según Simón, estos huevos, así como los de tortugas, los indios y negros remeros los consumían en tiempo de viaje (Simón, 1627, T. II, VII Noticia, capítulo XLIII, p. 296).

⁴ Latorre mencionaba que, entre los talleres de mapas más afamados de Europa en el siglo XVII, se distinguió el de Guillermo Janszoon Blaeuw, instalado en Ámsterdam. Junto con sus hijos Jan y Cornelius mantuvieron a todo lo largo del siglo XVII la fama de grandes cartógrafos. Guillermo fue discípulo de Tito Brahe y se distinguió por la construcción de hermosas esferas celestes y terrestres, la artística y técnica elaboración de mapas (Acedo Latorre, 1970, p. 59).

fue difundido abiertamente por él. El dominio que estaba adquiriendo Felipe II de las rutas transoceánicas generó disputas entre los Países Bajos y la Casa de la Contratación. Este conflicto motivó la creación de una compañía de comercio holandesa en 1602, con destino al tráfico antillano y en general americano. El auge de las actividades comerciales de los Países Bajos fue paralelo al desarrollo de talleres de cartografía y grabado de mapas. Según Crispín, Blaeuw probablemente había tenido acceso a trabajos previos de cartografía y geografía de la región, seguramente debido a su cargo como jefe de cosmógrafos de la Compañía Holandesa de Indias Occidentales (p. 51).

Sobre el mapa de Blaeuw hay varios aspectos a destacar. Por un lado, aunque pareciera actualizado, por ser un mapa de mediados del siglo XVII, la ubicación de varias poblaciones es errónea y dista de lo contenido en el mapa de Enríquez, lo que indicaría que se basó en información del siglo XVI. Esto puede evidenciarse con la ubicación de la ciudad de Los Remedios, en las inmediaciones del río Nare —población que había sido trasladada en 1594 hacia el norte, limitando con la ciudad de Zaragoza—. Por otra parte, en el mapa no están registradas las ciudades de Cáceres y Zaragoza; el desembarcadero señalado en el valle del Magdalena parece responder al desembarcadero de Angostura o Carare; y la población de Honda se registra hacia el sur, cerca de San Sebastián de La Plata. De tal manera, este mapa pudo haberse basado en los datos recolectados por López de Velasco para el Nuevo Reino. Aun así, el mapa de Blaeuw presenta más especificidad para registrar las poblaciones ubicadas en el valle del río Cauca, como son Arma, Pácora, Cartago, Buriticá, etc. Véase mapa 7.



Mapa 7.

Detalle del mapa de Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Popayán.

Autor: Guilijemus Blaeu. Año: 1635.

Fuente: Acevedo Latorre, 1970, lámina xix, p. 60.

Como alude Enrique Pérez Arbeláez, al referirse a la geografía del río Magdalena, suelen señalarse ciertas porciones, como son el Alto, Medio y Bajo Magdalena. Sin embargo, quienes han entrado en la tarea de caracterizarlo, demarcan puntos diferentes. En 1897, Salvador Camacho Roldán denominaría “Alto Magdalena” a la zona que abarca desde el nacimiento del río hasta el Salto de Honda. Según el autor, el “Magdalena Central” comprendía desde el Salto hasta El Banco, y “Bajo Magdalena” de allí a Barranquilla (Camacho Roldan, 1897, como se citó en Pérez Arbeláez, 1949, p. 23).

En 1924, la Julius Berger Konsortium sectorizó el río atendiendo al desnivel, distinguiendo tres secciones: la alta, con fuerte desnivel hasta un poco más arriba de Purificación —en el departamento del Tolima—; la media, hasta cerca de Bodega Central; y la baja desde ahí hasta la desembocadura en el mar. Asimismo, dentro del sector medio del río distingue dos trayectos: de Purificación a Angostura (Nare), y de Angostura a Bodega (1926, pp. 11, 23). Por otro lado, la Bergel establece dentro de estos tres tramos varias secciones diferenciadas geológicamente: Neiva-Girardot; Girardot-Honda; Honda-La Dorada; La Dorada-Puerto Berrio; Puerto Berrio-Sogamoso; Sogamoso-Bodega Central y Bodega Central-Barranquilla.

En 1935 el doctor José Miguel Rosales, siguiendo lo propuesto por la Bergel, identificó en la parte navegable del río tres secciones: la alta —de Neiva a Purificación—, la media —de Purificación a Bodega Central— y la baja —de ahí al mar—. Asimismo, la Oficina de Longitudes, según lo indicado por Enrique Pérez Arbeláez, mantuvo la división del río en dos tramos: Alto Magdalena —del nacimiento a Honda— y Bajo Magdalena —desde Honda a Bocas de Ceniza— (Pérez, 1949, p. 24).

En 1945 el geógrafo Rafael Gómez Picón, en su estudio sobre el río Magdalena, también establece una división en tres partes: Alto río, Magdalena Central o Medio y Bajo Magdalena. Según el estudio de Gómez Picón, el Alto río incluía desde el nacimiento en el páramo de las Papas hasta el Salto de Honda; el Magdalena Medio desde Honda hasta Bodega Central, y el Bajo desde allí hasta la desembocadura en Bocas de Ceniza (1945, pp. 33, 179, 265). En

1948, bajo la dirección de la Contraloría General de la República, el padre Enrique Pérez Arbeláez (1949) establece cuatro secciones del río, teniendo en cuenta el valle tropical y la navegación. Distingue el Magdalena torrentoso, desde el nacimiento hasta Neiva; el Alto Magdalena —de Neiva a La Dorada—; el Magdalena Medio —de La Dorada al Banco—; y el Bajo Magdalena —desde el Banco hasta Bocas de Ceniza— (p. 24).

Actualmente, se mantiene la división del río en tres tramos: alto, medio y bajo. En 2020, el antropólogo Wade Davis estableció: el Alto Magdalena —comprendido entre el nacimiento del río en el páramo de las Papas hasta Honda—, el Magdalena Medio —entre Honda y el Banco— y el Bajo Magdalena —que inicia con la desembocadura del río Cesar en el Magdalena y el fin de la cordillera Central, la cual presenta su último pico en la Serranía de San Lucas— (Davis, 2020, pp. 15-16, 117-119, 237-239).

El Magdalena Medio, como lo describe Wade Davis, define las fronteras de nueve departamentos colombianos: Tolima, Cundinamarca, Caldas, Boyacá, Antioquia, Santander, Bolívar, Cesar y Magdalena. Estos departamentos se han visto vinculados al río por distintos asentamientos que nacieron para cubrir sus necesidades. Actualmente son: Puerto Salgar, para Cundinamarca; La Dorada, para Caldas; Puerto Boyacá, para Boyacá; Puerto Berrio, Puerto Nare y Puerto Triunfo, para Antioquia; Puerto Wilches, para Santander; La Gloria, para el Cesar, y El Banco, para el Magdalena. Como indica Davis, el Magdalena Medio siempre estuvo dedicado al tránsito de bienes y personas. El tabaco de Ambalema —el marfil vegetal—, el algodón de Neiva, el cacao de Cúcuta, el café de Manizales, el ganado de Bolívar, el cuero y las pieles de Cundinamarca, todo viajaba por el río. Así las cosas, Davis sentencia: “el río Magdalena hizo posible el comercio y con ello hizo posible a Colombia como nación” (2020, pp. 118-121).

En el Bajo Magdalena, según Davis, el paisaje se transforma: “el río se calma y se expande, mientras sus orillas se reducen a tenues trazos que escasamente delimitan una arteria que ha dominado a una nación a lo largo de más de mil kilómetros” (2020, pp. 237-239). En esta región se encuentra La Mojana, también conocida como

depresión momposina, con cinco mil kilómetros cuadrados de ciénagas, comprendidas entre los ríos San Jorge, Nechí y Cauca, que mucho antes de la llegada de los españoles eran empleadas por los nativos zenúes y posteriormente malibúes, quienes cultivaron plátano, yuca, maíz, etc.

Las sociedades prehispánicas en el valle del río Magdalena

Mucho antes de que los europeos descubrieran la desembocadura del río Magdalena, ya existían sociedades humanas que transitaban y habitaban en zonas aledañas a él. Como indican los investigadores Alberto Gómez Gutiérrez, Ignacio Briceño Balcázar y Jaime Bernal Villegas, las primeras evidencias de pobladores en el territorio de la actual Colombia se han reportado en lugares como la costa Caribe, el valle del río Magdalena, el altiplano cundiboyacense y el suroeste del país. Según estos autores, la escasez de restos humanos prehistóricos en las zonas costeras y en las selvas del Pacífico y de la Amazonía se debe mayormente a la capacidad de descomposición orgánica de estos ecosistemas. Aun así, apuntan que la existencia de vestigios culturales —como las pinturas rupestres del Chiribiquete— permite afirmar que los primeros pobladores prehistóricos transitaron también los territorios orientales, incluyendo la Orinoquía desde hace más de 19 000 años. Asimismo, sostienen que las primeras presencias de grupos de cazadores y recolectores habrían ingresado al altiplano de los Andes Orientales desde el valle del río Magdalena, siguiendo los pasos de la megafauna (Gómez *et al.*, 2021, pp. 25-26).

Los autores Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano Echeverri identifican en el territorio colombiano varias divisiones espaciales con relación al paisaje, que permiten entender las diversas condiciones y entornos que soportaron distintos desarrollos socioculturales y económicos a lo largo del tiempo. Las subdivisiones que establecen son la región Caribe, Pacífica, Andina, de la Orinoquía, de la Amazonía e insulares. Aun así, destacan áreas de contacto generadas por las fuentes hídricas, como los ríos Magdalena y Cauca, que corren hacia el Atlántico; el río Patía, que desemboca

en el Pacífico, y el río Caquetá, que vierte sus aguas al río Amazonas (2021, pp. 59-61).

Estos ríos permitieron la interconexión de valles y —pensado desde el poblamiento— facilitaron las relaciones socioculturales a lo largo del tiempo. López y Cano indican que a pesar de que se ha planteado una diferenciación entre las sociedades prehispánicas —determinada por las características geográficas, las evidencias arqueológicas y etnohistóricas—, se demuestran contactos e intercambios entre ellas. Sin embargo, no se puede desconocer la dificultad de comunicación debido a las barreras topográficas y climáticas que generaron la posibilidad de invenciones y desarrollos particulares, pero que a la vez limitaron el intercambio, la difusión y transmisión de saberes de otras regiones (2021, pp. 59-61). Sobre el paleopaisaje existente en el territorio de la actual Colombia, los autores López y Cano dicen que:

La matriz de los suelos donde se encuentran los depósitos arqueológicos y el registro paleobotánico sustentan que cuando el nivel del mar estuvo unos 60 metros más bajo que en la actualidad, el paleorío Magdalena, y todo el sistema a él asociado, corría más profundo, en medio de una cobertura vegetal característica de climas secos, al tiempo que todas las cumbres cordilleranas con alturas superiores a 3000 m s. n. m. mantuvieron retenido un casquete de hielo. En general el clima era frío, y más seco, y destacaba la presencia de grandes mamíferos, particularmente en las tierras abiertas donde predominaron los pastizales, pantanos o áreas semidesérticas (2021, p. 64).

Según los autores, fue este el escenario que albergó a los primeros humanos. En las tierras bajas del Magdalena, en el altiplano de la Sabana de Bogotá y en la cuenca del río Cauca, se evidenció la convivencia y cacería de megamamíferos al final del Pleistoceno. La economía de subsistencia de esta primera etapa se basó en la cacería⁵ y la recolección de frutos y raíces (*ibidem*).

⁵ La cacería se evidencia en la producción sistemática de implementos o armas de corte y desprese, lo que permitió la subsistencia, crecimiento y dispersión de las sociedades

Otro tipo de paisaje predominó al comienzo del Tardiglacial, entre 13 000 a 10 000 a. C. Con el cambio del clima en las cordilleras subió la temperatura y aumentó la precipitación. Los ríos —particularmente el Magdalena— aportaron alta cantidad de sedimentos, que predominaron en las ciénagas y pantanos, e impulsaron el crecimiento de la vegetación boscosa. De este periodo, los autores describen que se encuentran conjuntos de instrumentos tallados en piedra, lo cual indica que los pobladores ya habían desarrollado un modelo repetido de producción compleja de armas y utensilios que sirvieron para atrapar animales de tamaño mediano. Para el caso del valle del Magdalena se destacan instrumentos producidos con un diseño predeterminado y puntas de proyectil triangulares y pendunculadas, desbastadas bifacialmente —probablemente empleados para capturar anfibios, manatíes y pequeños mamíferos—. Por estos instrumentos, los autores dicen que se puede inferir la alta densidad demográfica alrededor de las ciénagas y orillas del paleorío Magdalena y terrazas altas, donde las sociedades cazadoras especializadas, pescadoras y recolectoras perduraron (López y Cano, 2021, pp. 65, 69-70)⁶.

Reforzando esta idea, los antropólogos Francisco Aceituno Bocanegra y Nicolás Loaiza Díaz, sostienen que en el Magdalena Medio a lo largo del Holoceno predominan los hallazgos de utensilios tallados, entre los que destacan puntas de proyectil bifaciales, raspadores, planos-convexos y cuchillos. Estos artefactos parecen haber sido orientados a la obtención de recursos ribereños, como reptiles, aves, mamíferos acuáticos, peces y demás (Aceituno Bocanegra y Loaiza Díaz, 2021, p. 108).

López y Cano aluden que desde la academia —en los modelos de cazadores tempranos— se ha planteado que el intercambio se basó en compartir, de manera directa, lo obtenido entre los miembros de la familia. En la medida que se amplió la dispersión de gentes debió

primigenias (López y Cano, 2021, p. 64).

⁶ En el caso del valle del Magdalena, el consumo frecuente de carne y pescado estaría representado en la complejidad, especialización y densidad de las armas e instrumentos de corte y preparación de pieles, los cuales predominan sobre otros utensilios.

ser más común el intercambio de bienes entre las comunidades. Así fue como se generaron las primeras dinámicas intragrupales y la colonización paulatina, territorializando por primera vez los espacios, generando los primeros paisajes culturales de los cazadores especializados (López y Cano, 2021, p. 71)⁷.

La práctica de la cacería especializada y la recolección, como aluden los autores, estuvo ligada en el inicio a zonas planas de tierras bajas, las costas y áreas ribereñas. La abundancia de recursos marinos, fluviales y costeros, favorecida por climas adecuados, permitió aumentar la población. Esta presión demográfica generó migración hacia el interior del continente. En este periodo, conocido como precerámico, se consolidó el proceso de manipulación y domesticación de plantas y se dieron nuevos desarrollos materiales e ideológicos (*ibidem*).

La llegada de la cerámica y de productos agrícolas hacia el 6000 a. C., en los sectores de San Jacinto y Puerto Hormiga, permiten identificar cambios significativos en la cultura material y de importancia para el desarrollo de la complejidad sociocultural. Aun así, estas evidencias encontradas en la costa atlántica no pueden transferirse al interior del continente. Solo es hacia el 3000 a. C. que, como indican los investigadores, se evidencia el crecimiento de sociedades agroalfareras en el noroccidente de Suramérica, acompañado de un aumento en la densidad poblacional asociado a procesos de agricultura y una mayor complejidad sociopolítica (López y Cano, 2021, p. 75).

El antropólogo Carl Henrik Langebaek aborda el tema de la agricultura de forma más específica. Según él, se deben considerar tres procesos distintos cuando se piensa en la agricultura: domesticación, cultivo y agricultura. Con relación a la domesticación señala que es el proceso mediante el cual los humanos “modifican plantas o animales para favorecer características que encuentran deseables”

.....
⁷ En este periodo el consumo estuvo ligado a la disponibilidad estacional, considerando los ciclos secos o lluviosos, así como a la facilidad de redistribución de productos provenientes de distintos climas obtenidos en tierras escalonadas en el relieve, conectadas por corredores naturales que facilitaron la comunicación.

(2021, pp. 175-177). No obstante, este proceso no puede extenderse a todas las plantas y animales, ni aparece en un mismo momento para todos; por ejemplo, algunas plantas —que a la llegada de los europeos estaban ligadas entre sí, como el maíz y el frijol— no tuvieron el mismo origen, ni fueron domesticadas al mismo tiempo.

En el caso del cultivo, el autor se refiere a la capacidad que tienen los humanos de sembrar plantas, domesticadas o no, y generar condiciones que favorezcan su crecimiento. Este proceso es algo que, según Langebaek, era practicado por los cazadores-recolectores; por eso fueron responsables de propiciar quemas y talar árboles para incentivar la proliferación de ciertas especies. Sin embargo, la agricultura no consiste únicamente en cultivar (p. 177).

Langebaek define la agricultura como “un sistema de producción, transformación y consumo de alimentos basado usualmente en plantas domesticadas y obviamente en su cultivo” (pp. 177-179). La agricultura introduce nuevas formas de relación entre los seres humanos y la naturaleza, la siembra, la cosecha, la preparación y el almacenamiento de alimentos. Todos estos procesos se prestan al control político y a una división del trabajo. Por este motivo, se ha asociado la agricultura al desarrollo de la civilización, es decir, al nacimiento de la servidumbre de los humanos.

Entre las consecuencias del desarrollo de la agricultura, Langebaek resalta varios aspectos: el impacto en la forma en que se distribuyó el trabajo entre hombres y mujeres —favoreciendo la diferenciación social y subordinación de estas—, los problemas de salud —derivados de una dieta menos diversa y condiciones de trabajo más agotadoras— y el aumento de la población en las sociedades agricultoras —que generó violencia y la expansión de pueblos a costa de otros— (p. 185).

Según el arqueólogo y antropólogo Gerardo Reichel-Dolmatoff, el desarrollo de la agricultura constituyó un punto crucial en el surgimiento de la organización social de las comunidades, pues significó el cambio de una sociedad esencialmente igualitaria a una sociedad jerárquica señorial, dando paso a nuevas formas sociales: los caci-cazgos (1951, pp. 41-43).

López y Cano argumentan que los desarrollos sociales y la organización política, estuvieron correlacionados con las oportunidades y las limitantes topográficas, las barreras de las coberturas vegetales y la oferta de recursos naturales. En el territorio de la actual Colombia, el agua fue un bien abundante. Aun así, la construcción y manejo de camellones para la regulación del agua en épocas de lluvias e inundaciones y su uso agrícola fue uno de los mayores aportes en obras públicas y planeación de los nativos. Esto puede verse, por ejemplo, en la zona del río Zenú-San Jorge (pp. 79-80).

Langebaek reconoce a los camellones encontrados en la depresión momposina como un buen ejemplo de agricultura intensiva en el norte de Suramérica (p. 199). Sobre esto, el geógrafo James J. Parsons (1970) describía que en la zona donde los ríos Cauca y San Jorge desembocan en el Magdalena, existía un complejo de canales y camellones de aproximadamente 100 000 hectáreas, construidos por los indígenas antes de la llegada de los europeos al territorio. Parsons se refirió a este hallazgo como prueba irrefutable de la existencia de una densa población y de una sociedad cacical (p. 451).

La hipótesis de que las poblaciones que habitaban el actual Caribe colombiano al momento de la invasión europea eran caracterizadas por un poblamiento mayormente disperso y carentes de organizaciones sociales fuertes ya ha sido rebatido en múltiples ocasiones. Como explica la licenciada Marta Herrera Ángel (1998), se ha subvalorado la organización económica, social y política de los grupos que habitaban el Caribe (pp. 125-126).

En el Bajo Magdalena, según lo descrito por Langebaek, residían nativos que los europeos identificaron como malebúes, chimilas, chirigunaes y gente blanca. Para las poblaciones de esta región la pesca constituyó una actividad económica de primer orden, la cual igualaba o incluso superaba a la agricultura como fuente primaria de alimentos. Entre los centros pesqueros más representativos estaba la zona de dominio Malibú, es decir, la región de la depresión momposina (Plazas y Falchetti, 1981, pp. 61-62)⁸.

⁸ Las investigadoras Plazas y Falchetti indican que en la hoya del río San Jorge la población se alimentaba principalmente de pescado criado en canales artificiales, que facilitaban la

En esta región destacaba la pesca como actividad importante en las poblaciones de Loba y Conga, quienes se dedicaban a las pesquerías de verano y a la extracción de manteca de manatí y caimán (Langebaek, 1996, pp. 68-90).

En una relación geográfica de la provincia de Cartagena escrita en 1571⁹ se describe la región circundante a Mompox como una tierra caracterizada por sus pantanos, lagunas y ríos. Sobre la fauna local, se destaca la presencia de bagres, manatíes, perdices, conejos, liebres y curíes. Específicamente en las ciénagas, según la relación, se podían encontrar lagartos grandes, caimanes y tortugas. Asimismo, en el relato se menciona que los indios se alimentaban de pescados, tortugas hicoteas y frutas. En cuanto a contextura física de los nativos, se resalta que los indios eran de buena estatura, grandes y medianos, todos con una tez de color bruna (Tovar Pinzón, 1993, T. II, pp. 413, 429-430).

Con relación a la zona inundable comprendida por los ríos Cauca, Nechí y San Jorge, el cronista Antonio Vázquez de Espinosa apuntaba que este último vertía sus aguas en el Cauca y todos desembocaban en el Magdalena, nueve leguas debajo de Mompox. En esta zona se podían encontrar cantidad de pescados como doncellas, barbudos, bagres blancos, picudas y bocachicos (Vázquez de Espinosa, [1629], 1948, pp. 320-323).

Según el cronista Juan de Castellanos, el río San Jorge fue descubierto en 1535 por el general Alonso de Cáceres. Sobre las poblaciones habitantes de este río, Castellanos narraba que tenían casas bien construidas, abundancia de pescados, huertas de frutas y labranzas de yucales y batatas. En cuanto a la alimentación, el cronista mencionaba que la raíz era la principal fuente de comida,

pesca en áreas distantes de las vías fluviales. Como aluden las autoras, la pesca en el Bajo San Jorge ha sido tradicionalmente una de las actividades principales de la región orientada hacia el comercio. En la ciénaga de San Marcos existió, hasta el siglo XIX, un mercado de pescado donde llegaban compradores procedentes de las Sabanas, el río Sinú, Momil, Barranquilla, Magangué y Zaragoza.

⁹ Hermes Tovar Pinzón, quien transcribió la relación, indica que el documento no tiene fecha ni autoría. Según él, podría corresponder a un resumen del documento original.

pues no vislumbró ningún cultivo de maíz (Castellanos, [1589], 1944, Parte III, Canto III, pp. 382-383).

Como indican las investigadoras Clemencia Plazas y Ana María Falchetti (1981), entre los siglos I y VII de nuestra era, los habitantes del Bajo río San Jorge transformaron la depresión inundable mediante un sistema de drenaje. En este periodo pudieron consolidar un sistema económico que incluyó distintas regiones especializadas en producción de alimentos, materias primas y objetos manufacturados que se redistribuían a través de una red de intercambio. El grupo étnico que desarrolló este modelo económico ocupaba las hoyas del río Sinú, San Jorge, Bajo Cauca y Nechí, controlando la producción a través de estructuras de poder que perduraron hasta el siglo XVI (p. 59).

La posible existencia de un sistema de intercambio en el Bajo San Jorge a raíz de la producción de alimentos a gran escala, materias primas y objetos manufacturados, no es poco probable. Como indican Plazas y Falchetti, los hallazgos orfebres encontrados en la zona inundable del Bajo San Jorge y Bajo Cauca tienen rasgos locales distintivos, producto de un grupo especializado, pertenecientes al estilo Sinú (p. 72).

Estas autoras identifican tres cacicazgos jerarquizados en esta región: el Zenúfana —que estaba ubicado cerca a los yacimientos auríferos del Cauca y Nechí—, el Finzenú —ubicado en la hoyas del río Sinú— y el Panzenú —en la hoyas del río San Jorge—. Sobre estos tres cacicazgos, el padre fray Pedro Simón narra que, según los naturales, al sur de la ciudad de Cartagena había tres provincias habitadas por los Zenú, quienes tenían variedad de nombres. A treinta leguas de la ciudad de Cartagena estaba la población de Finzenú. La otra provincia estaba cruzando una cordillera; añadía:

...y está ya aguas vertientes al gran río Cauca, llamaban Panzenú, y pasado el río Cauca, llamaban a otra gran provincia Zenúfana, en que se comprendían las provincias que hoy llamamos del Guamocó, y donde está poblada la ciudad de Zaragoza con todas sus tierras y el río arriba de Cauca hasta las sabanas de Aburrá, donde hallaron los españoles que las descubrieron con el capitán Jorge Robledo un gran pueblo, donde estaba el señor principal que se llamaba Zenúfama y los nuestros le mudaron el nombre

llamándole Zenúfana, las cuales tierras ha mostrado la experiencia ser todas una pasta de oro finísimo, por lo mucho que de ambas partes se ha sacado y saca (Simón, 1627, T. III, Noticia I, cap. xix, pp. 25-26).

Estos cacicazgos permiten comprobar la existencia de una antigua estructura de poder que dominaba política y económicamente las hoyas de los ríos Sinú, San Jorge, Bajo Cauca y Nechí. Las autoras plantean que el aumento de la población llevó a este grupo étnico a establecerse en regiones con distintas condiciones ecológicas y diversos productos explotables. Según ellas, los nativos zenú distribuyeron su producción de la siguiente manera: la zona inundable —río San Jorge— como productora de alimentos, y la zona aurífera —ríos Cauca y Nechí— como abastecedora de materias primas para los orfebres del Finzenú (pp. 80-84).

Las investigadoras aluden a que el funcionamiento de este sistema económico implicaría el control de la producción de alimentos a gran escala y la construcción y mantenimiento de los extensos sistemas de camellones artificiales. Asimismo, este sistema implicaría el desarrollo del intercambio, donde adquirirían importancia las poblaciones cerca de vías fluviales (Plazas y Falchetti, 1981, pp. 84-87).

A pesar de los avances que llegó a tener este grupo étnico en la depresión momposina, entre los siglos I y VII de esta era, en la zona no se encuentran vestigios posteriores al siglo VII. Únicamente, en la región del Medio San Jorge se encuentran indicios a partir del siglo X, aunque no indican altas densidades de población (*ibidem*, pp. 89-97). Fray Pedro Simón en sus *Noticias históricas* da a entender que los cacicazgos de Finzenú, Panzenú y Zenúfana, fueron contemporáneos a la presencia de europeos en el territorio. Sin embargo, los datos arrojados por las investigadoras Plazas y Falchetti, manifiestan que estos grupos humanos —de gran organización sociopolítica— habitaron la región mucho antes de la Conquista. Como argumentan, los datos arqueológicos y etnohistóricos, los cacicazgos de Finzenú y Ayapel [Panzenú], encontrados para el periodo de la Conquista, eran solo un reducto de la antigua organización (Plazas y Falchetti, 1981, p. 81).

En el siglo XVI, los españoles que ingresaron con expediciones al territorio de la depresión Momposina encontraron una población

dispersa, integrada por naturales de la nación malibú, quiénes eran culturalmente distintos a los que habitaron el territorio siglos atrás. Los nativos de la nación malibú, según las investigadoras:

desarrollaron un patrón de asentamiento lineal sobre los barrancos que bordean las corrientes fluviales, en viviendas dispersas y caseríos ribereños. Sobre el río Magdalena establecieron poblaciones de cierta importancia como Mompos, Tamalameque¹⁰ y el mercado de Zambrano (Plazas y Falchetti, 1981, p. 97).

Estos nativos de nación malibú ingresaron al Bajo San Jorge desde el río Magdalena, siguiendo el curso del caño don Matías hasta la zona de Cuiva. Jegua era uno de sus asentamientos principales, desde donde controlaban, en el siglo XVI, el tráfico por el río Magdalena (Plazas y Falchetti, 1981, pp. 97-98; Friede, 1955, T. IV).

Las actividades de subsistencia de los malibúes se centraban en la pesca, caza, agricultura y recolección de alimentos vegetales. Su ingesta proteica estuvo suplida principalmente por tortugas de agua dulce, hicotea, morrocoy, variedad de pescados, venado sábanero, guartinaja, aves y babillas. Estos nativos sí cultivaban maíz, además de yuca dulce y brava. Su producción agrícola debió estar sujeta a las crecientes y sequías de las vías fluviales¹¹. El modo de

¹⁰ En la descripción de la ciudad de Tamalameque (jurisdicción de la gobernación de Santa Marta), fechada el 5 de marzo de 1579, se menciona que en esta región no todos los indios hablaban la misma lengua. Según esta descripción había una lengua general compartida entre los indios de río y de laguna, sin embargo, los indios de la sierra no la comprendían. En esta relación, con base a la lengua, se divide a los pueblos de esta zona: los llamados Senpeheguas, Panquiche, Sopati, Sopatosa, Simichagua, Soloba, que estaban ubicados en laguna y hablaban la misma lengua. Por el contrario, los pueblos de Tamalaguataca, Tamalaque, Nicaho y todo el río abajo hasta Tenerife hablaban otra lengua. En el documento apuntan que todos estos indios llamaban a sus caciques *malibú*, que según relatan significaba señor (Tovar Pinzón, 1993, T. II, p. 279).

¹¹ Los malibúes, como argumenta el sociólogo Orlando Fals Borda, empleaban pautas de producción colectiva que aplicaban en playones, ciénagas, caños y selvas. Según este autor, entre estos nativos podían distinguirse dos modalidades de producción y obtención de recursos: la agricultura sedentaria, y la caza y la pesca (Fals Borda, 1980, T. I, p. 32B).

vida de los nativos malibúes es semejante al de los actuales pobladores de la región (Plazas y Falchetti, 1981, pp. 98- 99).

Según lo estudiado por el sociólogo Orlando Fals Borda, los malibúes habían desarrollado técnicas de limpieza de la tierra a base del fuego controlado, e instrumentos como el palo cavador y la azada de madera o piedra. Además, construyeron terrazas agrícolas; para la caza empleaban arcos y flechas, y para la pesca, la canoa, la atarraya, las trampas de mimbre y las plantas adormecedoras. En cuanto al modelo de poblamiento de los malibúes, Fals Borda expone que estos nativos tenían la tendencia a reunirse en algunos pueblos fijos, como fue el caso de Mompos y Tamalameque. Por otro lado, estos nativos adoptaron sistemas de identidad familiar y parentela entorno a laderas o caseríos dispersos, como es el caso de las poblaciones de Talaigua, Loba, Tomala, Jegua, Guazo, entre otras (Fals Borda, 1980, T. I, pp. 32B-33B).

En cuanto a la organización sociopolítica, en la descripción de la ciudad de Tamalameque —publicada el 5 de marzo de 1579— se relata que los malibúes no contaban con un solo cacique, sino con señores y mandadores. Aun así, entre ellos parece que sí tenían una línea de sucesión que pasaba del cacique o señor al hijo mayor. Por otro lado, se menciona que antes tenían caciques y que de tributo sembraban rozas de maíz. Estos nativos, en tiempos de guerra, se pintaban el rostro con unas puntas de carrizos silvestres

cortado hasta lo delgado de su caxcara y con aquella parte delgada se cortan por donde les parece y de la forma que quieren y estando ansi aquellas cortaduras frescas y sanguinolentas echanles ensima carbón sutilmente molido y después que lo dicho queda sano parece azul. Y esta es la mayor bizarría que pueden llebar y el más estimado trofeo que sacan de la batalla, porque como está dicho, ninguno que no sea muy baliente aya de sí dado tales pruebas, no se pinta (Tovar Pinzón, 1993, T. II, pp. 298-301).

Sobre el ritual matrimonial que estos nativos malibúes practicaban, en la descripción apuntan a que se respetaban ciertas estructuras familiares:

el que quiere cazarse habla con el padre de la yndia con quien pretende casar y si no lo tiene con su hermano mayor, y faltando este, con el más cercano deudo (...) y no ay más sirimonia que entregársela y el despozado da al suegro las mejores joyas (Tovar Pinzón, 1993, T. II, p. 300).

En el caso del área de influencia del puerto de Honda, como ya se abordó en la primera parte de este capítulo, está ubicado en el límite entre el Alto y Medio Magdalena. El arqueólogo Arturo Cifuentes Toro (1992) sostiene que la región de Honda, por la condición geográfica y los saltos del río, mantuvo una predilección en cuanto a la ocupación de los nativos antes de la ocupación europea del territorio. Esto debido a que era el punto donde se interrumpía la navegación —lo que permitía el control del tránsito de enemigos y forasteros— y a que era una zona que facilitaba la pesca. En esta región, según lo estudiado por Cifuentes, las comunidades nativas se alimentaban de tortuga, venados y pescado (pp. 78-80).

En el territorio inmediato al puerto de Honda, como expone Cifuentes, se han podido identificar los siguientes grupos: los onimes, en el alto Guarinó; los lumbíes —que habitaban entre el río Gualí y la Sabandija—; los mariquitones —que habitaban en las inmediaciones de Mariquita—; los hondas —de los alrededores de la actual ciudad de Honda—; los gualíes —que se podían encontrar cerca al río Gualí—; los guataquies —de la región de la desembocadura de río Seco—; los panchiguas, chapaimas, lachimies y lutamies —que residían entre los actuales Girardot y Tocaima, sobre el río Bogotá—; los calamoimas —en la cabeza del río Seco—; los yuldamas y los pomponas —que habitaban la quebrada Guarinó— entre otros (p. 81).

Como puede observarse, las parcialidades y asentamientos prehispánicos se encontraban distribuidos en las quebradas y ríos que desembocan en el río Magdalena. Los hondamas se encontraban ubicados en torno a la desembocadura del río Gualí y el puerto de Honda¹². Fray Pedro Simón relata que cuando el capitán Francisco Núñez Pedrozo salió de Santafé a poblar las ciudades de Ibagué y

¹² Roberto Velandia (1989) describe a los hondamas como la nación de indios que habitó entre la desembocadura del río Gualí y la quebrada Seca en la margen izquierda del

Mariquita, identificó a los naturales como panches¹³, quienes habitaban en las estimaciones de la cordillera Oriental. Según Simón, había varias poblaciones que se desprendían de la nación panche. Por ejemplo, en las inmediaciones de la ciudad de San Sebastián de Mariquita, habitaban los mariquitones, quienes respondían al cacique Marqueta¹⁴. Asimismo, de los panches se desprendían los panchiguas, lumbies, chapaimas, calamoimas, hondas, bocamenes, oritaes, guataquíes, pantágoras y gualíes. En estas naciones¹⁵ no había un señor universal, sino que cada pueblo o parcialidad tenía cacique o capitán (Simón, 1627, T. II, VI Noticia, cap. XL, pp. 123-125).

Cifuentes Toro plantea varios tipos de cerámica en la región, correspondientes a dos períodos de ocupación agroalfarera. Asimismo, identifica una constante de poblamiento en los asentamientos ribereños, que en la mayoría de los casos se encontraron localizados

Magdalena. Estos nativos habían poblado ambas riberas del río, en la que se pobló la villa de Honda y también en la que actualmente se conoce como Puerto Bogotá (p. 27).

¹³ En el *Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada* (1988) sobre los panches se menciona que era gente valiente que andaba desnuda: “pelean con más fuertes armas que otros porque pelean con arcos i flechas i lanzas mui maiores (...) pelean así mismo con ondas, pelean con paveses i macanas que son sus espadas (...) tienen unos grandes paveses que los cubren de pies a cabeza de pellejos de animales aforradados (...) tienen estos panches una costumbre en la guerra tanbien extraña, que nunca enbían a pedir paz, ni tratan de acuerdo con sus enemigos, sino por vía de mugeres, paresziendoles que ellas no se les puede negar cosa i que para poner en paz los ombres, tienen ellas más fuerzas” (pp. 175-176).

¹⁴ El cronista fray Pedro de Aguado, contrario a lo relatado por Simón, describe que el nombre de Mariquita fue dado porque los españoles creyeron escuchar que los indios le decían Mariquita a su cacique. Según Aguado, “siendo los yndios desbaratados e yendo huyendo yvan invocando el nombre de su cacique Malchita con muy grandes voces y alaridos (...) Los españoles como oyesen repetir tantas veces y con tanto ahinco a Malchita, entendieron que decían Mariquita. Y ansi, usando siempre de este nombre, se quedó la tierra con él, y donde en adelante llamada esta tierra donde el pueblo de los españoles se pobló Mariquita” (Aguado, 1916, T. I, p. 657).

¹⁵ Simón describe a estos indios como grandes consumidores de chicha y carne humana. Narraba lo siguiente: “si algún indio, aunque sea de ellos mismos o español, se descuida un poco, se halla metido en un asador o echado a cocer en ollas”. Asimismo, el cronista fray Pedro de Aguado describe a las poblaciones que habitaban la provincia de Mariquita como: “gente desnuda y de pocas o ninguna grangerías, y que en nación, actos y costumbres eran panches, gente que a ymitación de los fieros canes tienen por costumbre comer carne humana, y para este efecto hacerse guerras los unos a los otros” (Simón, 1627, T. II, VI Noticia, cap. XL, p. 125; Aguado, 1916, T. I, p. 660).

en lomas y terrazas cercanas a antiguos cauces de agua, tanto del Magdalena como de ríos y quebradas tributarias a este. Del material cerámico estudiado por el autor, clasifica un tipo sobresaliente denominado “Tocaima Inciso” y fechado hacia el 270 d. C. Este tipo cerámico no solo se encuentra en Tocaima, sino que también puede encontrarse disperso en sitios como la desembocadura del río Sumapaz al Magdalena —en la cuenca del río Bogotá—, en cercanías al municipio de Tocaima —a orillas del río Magdalena, en las veredas Talura, La Salada— y Cañaverales —en el municipio de Suárez—. Además, señala su presencia en el municipio de El Guamo y Coello. Esta cerámica se asocia a otros tipos denominados “Montalvo Inciso, Guamo Ondulado y Mosquera Roca Triturado”, los cuales se han registrado en la región del municipio de Honda y el río Sabandija (Cifuentes Toro, 2000, p. 12-13).

Entre los hallazgos de Cifuentes, se describe un material cerámico con características similares, que podrían corresponder a las etnias que habitaban la región, es decir, panches, yaropoges, coyaimas y pijao. Esta ha sido localizada en la margen occidental del río Magdalena y entre los ríos Guarinó y Luisa. El autor destaca que del actual municipio de Honda se obtuvo una muestra de cerámica fechada hacia finales del siglo xv, la cual podría corresponder a parcialidades panchiguas o de indígenas gualíes con las tribus de los herbés, mariquitones y hondamas (*ibidem*, p. 14).

Con relación a la cerámica encontrada particularmente en la región de Honda, Cifuentes destaca la excavada en el barrio de Arrancaplumas, la cual comparte características con la encontrada en La Dorada, en el municipio de El Líbano, en Mariquita, y también con variaciones en la cordillera Central en el departamento del Tolima. Esta cerámica se caracterizó por ser una cerámica de pasta fina, con decoraciones incisas y acanaladas (*ibidem*, p. 31).

A lo largo del Magdalena Medio, los hallazgos refieren cerámicas con rasgos comunes, lo que según el autor indicaría relaciones de intercambio entre nativos. Asimismo, en la zona de Arrancaplumas se han encontrado cerámicas acanaladas, proveniente posiblemente del Bajo Magdalena (Cifuentes Toro, 2000, p. 31). Otra evidencia de interrelación puede verse entre Guaduas y el río de La Sabandija:

la cerámica de Guaduas —clasificada como “habano medio y habano burdo”— presenta decoración en los bordes en forma digital y achurada. Por lo tanto, hay indicios de que en esta región varios grupos nativos se fusionaron e intercambiaron recursos naturales. Los recursos naturales explotados en la zona de Honda, como la pesca y la minería de aluvión, debieron facilitar el encuentro de varias etnias al momento de la conquista y en tiempos anteriores (Cifuentes 1989, p. 54).

En cuanto a prácticas alimenticias y de producción, la pesca era la principal fuente de subsistencia. Antes de la invasión europea los nativos ya dedicaban gran parte de su quehacer a la pesca y captura de animales del río. De las excavaciones arqueológicas se han recolectado restos de pescados como bocachico y bagre, así como fragmentos de caparazón de tortuga y conchas de crustáceos, además de vertebras y huesos de venado. Por otro lado, las investigaciones han demostrado la presencia de utensilios para el descame y corte de pescados (Cifuentes, 1992, pp. 95-97).

Con relación a productos vegetales, fray Pedro Simón describía que en esta región se daban cantidad de legumbres y frutas como frijoles, aguacates, anones, guamas, cajitos y guayabas (Simón, 1627, T. II, VI Noticia, cap. XL, p. 127). Cifuentes expone que, entre los vestigios arqueológicos encontrados en la región, se encuentran manos de moler, metales, hachuelas de piedra, trituradores de semilla¹⁶ y budares¹⁷. La presencia de metales se relaciona con la siembra y consumo de maíz y los trituradores de semillas indican el consumo de estas (Cifuentes Toro, 1992, pp. 98-99).

El historiador Hermes Tovar Pinzón (1993) planteaba con relación a los nativos de la cuenca del río Magdalena que, con la instalación del régimen monárquico, los intercambios que ya eran implementados por los naturales se conservaron y se crearon otros fundados en el nuevo sistema económico. Entre los naturales de

¹⁶ Cifuentes describe los trituradores de semilla: de forma redondeada como una mano de moler y en sus caras presentan una perforación que permite insertar la redonda semilla (p. 99).

¹⁷ En cuanto a los budares y platos planos, Cifuentes indica que “muchas veces se asocian a cultivos de yuca, aunque también pueden ser útiles para azar arepas de maíz” (p. 99).

Honda y Calamoya —donde ya había un sistema de intercambio de maíz por pescado y otros alimentos— se incorporaron trueques de productos venidos de los mercados europeos (T. IV, pp. 53-54).

Las rutas comerciales que se expandían desde Cartagena y subían a los puertos de Mompox, Tenerife, Tamalameque y Honda no fueron empleadas únicamente por europeos, sino también por los indios, quienes accedieron a nuevos productos, con los cuales fundaron sus propios canjes¹⁸. Por otro lado, los naturales de Chapaima fueron más autosuficientes, pues la región en la que estaban ubicados era más fértil y cultivaban yuca, batatas, piñas, aguacates y maíz. Tovar argumenta que, a diferencia de la disposición de los indios de Honda para asumir el intercambio como elemento de defensa vital, los indios de Chapaima los evitaron para refugiarse en su propio pasado. Sin embargo, ambas elecciones tuvieron como realidad final la extinción o transformación y modificación de sus modos de vida (Tovar Pinzón, 1993, T. IV, pp. 43, 53-58).

Con base a la información presentada sobre las sociedades prehispánicas, se pueden sacar varias conclusiones; a saber, la práctica de la cacería especializada y recolección estuvo ligada inicialmente a tierras bajas: costas y áreas ribereñas. La abundancia de recursos marinos, fluviales y costeros fue lo que en parte permitió el aumento de la población. La llegada de la agricultura, entendida como un sistema de producción, transformación y consumo de alimentos, introdujo nuevas formas de relación entre los seres humanos, lo que favoreció procesos de control político y división del trabajo.

La escasez de recursos por parte de algunos grupos implicó el surgimiento de disputas e intercambios. En el territorio de la actual Colombia, uno de los grupos que consiguió un mayor avance

¹⁸ Como indica Hermes Tovar Pinzón, la presencia española en Honda ofreció algunas ventas comparativas a los indígenas de esta provincia. No solamente les ofreció la oportunidad de canjear con nuevos productos como las mantas y las camisetas, sino que fue posible vincularse a las nuevas rutas del tráfico como bogas o en oficios urbanos. Asimismo, este contacto permanente entre los indios del Bajo y Medio río Magdalena permitió intercambios entre ellos, por ejemplo, lo manifestado por un indio de la encomienda de Venero de Leyva en Honda, quien dijo que los indios de Tamalameque les daban mantas por hachas y machetes (Tovar Pinzón, 1993, T. IV, pp. 53-54).

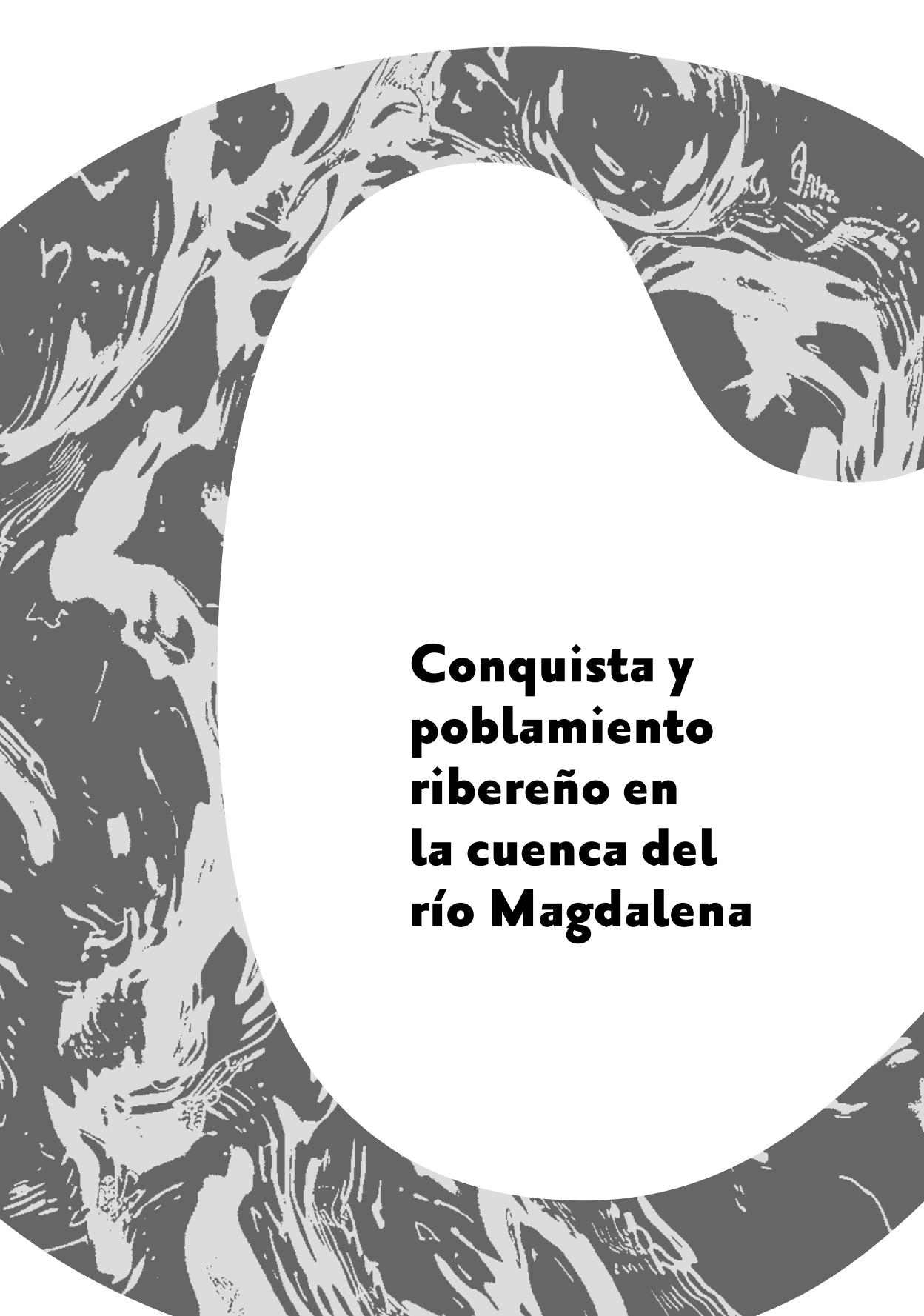
tecnológico fueron los zenúes, que habitaron en la depresión momposina entre los siglos I y VII de nuestra era. La nación zenú se dividía en tres grandes cacicazgos: Fincenú, Pancenú y Zenúfana, entre los cuales desarrollaron un sistema de intercambios y división del trabajo. En la región del Bajo Magdalena, en el siglo XVI, los europeos identificaron a los habitantes de la zona como chimilas, chirigunaes, malibúes y gente blanca.

Los malibúes habitaron la zona antiguamente habitada por los zenúes. En el límite entre el Alto y Medio Magdalena, la región de Honda fue identificada como lugar predilecto de ocupación prehispánica por los recursos que ofrecía en torno a la caza y pesca. En el siglo XVI, entre la población nativa se identificaron los onimes, los lumbies, los mariquitones, los hondas, los gualíes, los guataquies, los panchiguas, los chapaimas, los lachimies, los lutamies, los calamoimas, los yuldamas y los pomponas; todos pertenecían a la nación panche. En esta región los naturales se caracterizaron por poblar las riberas de los ríos y quebradas afluentes del Magdalena. Los hallazgos arqueológicos permitieron identificar los intercambios existentes no solo con los grupos aledaños, sino también con poblaciones del Magdalena Medio.

Como pudo evidenciarse a lo largo de este acápite, la apropiación del territorio que los europeos nombraron Nuevo Reino de Granada implicó no solo la fundación de ciudades y villas, sino que conllevó el estudio detallado del espacio y las poblaciones que lo habitaban. Pudo verse como, a medida que avanzaba el siglo XVI, en los mapas aparecían nuevas poblaciones, lo que se traduce en un mayor conocimiento de la geografía y el territorio. Los conocimientos adquiridos con relación al espacio fueron proporcionales a los adquiridos con relación a las poblaciones nativas. Así como los mapas permitieron un acercamiento y apropiación del espacio desde el papel, las descripciones brindadas por los cronistas y los visitadores permitieron a los oficiales de la Real Audiencia conocimientos específicos sobre la vida cotidiana de las comunidades nativas, lo que se tradujo en una apropiación de las actividades de subsistencia de los naturales en beneficio del nuevo sistema económico que estaba instaurándose. Las sociedades prehispánicas que habitaron las riberas del valle del

río Magdalena —como ya se mencionó— se especializaron en la caza y pesca, luego implementaron cultivos de maíz, yuca, batata, entre otros. Fue esta especialización y conocimiento de las zonas del río por parte de los naturales lo que permitió a los europeos sacar provecho a estas actividades dentro de las encomiendas que se instaurarían posteriormente.

Por otro lado, es importante aclarar que, como argumenta Langebaek, aunque la conquista europea del territorio fue entendida como una desgracia por muchas comunidades, no todas lo vieron así (Langebaek, 2023, p. 195). Las poblaciones ribereñas, a través de la instauración del nuevo sistema económico, pudieron adquirir —mediante intercambio— productos europeos como vinos. Asimismo, la instauración del sistema comercial les permitió otro tipo de acercamientos entre ellos.



Conquista y poblamiento ribereño en la cuenca del río Magdalena



Para comprender el proceso de poblamiento hispánico del Nuevo Reino de Granada, es esencial entender cómo las huestes conquistadoras ingresaron y se establecieron en este territorio. La fundación y consolidación de ciudades y villas no fue una tarea fácil para los europeos, quienes además de enfrentarse a las sociedades nativas, debieron adaptarse a la geografía del trópico. Las fuertes corrientes de los ríos, las abundantes lluvias y los frecuentes enfrentamientos contra los indios constituyeron desafíos significativos que imposibilitaron el poblamiento europeo en la región.

En este capítulo se analizará el proceso de conquista y ocupación hispánica del Nuevo Reino, que se vio reflejado en la consolidación de ciudades, villas, bodegas y puertos. Además, se abordará el establecimiento de encomiendas en Tenerife, Tamalameque, Mompos y Honda, ahondando en la actividad económica de las mismas. Por otro lado, se evidenciará la importancia que adquirió la navegación por el río Magdalena en la consolidación del sistema económico del Nuevo Reino, presentando: los puertos y los caminos al río —que empezaron a establecerse desde la segunda mitad del siglo XVI—, las consecuentes dificultades en dichas rutas y las operaciones mercantiles que se desarrollaron en torno a estas.

Surgimiento de nuevos núcleos urbanos: las ciudades y villas

La conquista del territorio posteriormente nombrado por los españoles como Nuevo Reino de Granada no tuvo mucha diferencia con relación a las demás conquistas de los ibéricos en el Nuevo Mundo. El historiador Matthew Restall (2004) identificó varios elementos con relación a los procedimientos de conquista de origen ibérico, que fueron aplicados en el proceso de conquista del territorio americano. Por un lado, registró el uso de medidas legalistas para justificar la expedición, como fue el “requerimiento” —documento que otorgaba licencia para conquistar a los indios (p. 48)—, y por el otro, la relevancia que los españoles le daban a la fundación de ciudades —que cargaba con un simbolismo tranquilizador, de civilización, seguridad y estatus social (*ibidem*)—. También identifica la búsqueda de metales preciosos, sobre todo oro, como esencial en el proceso de ocupación. Esto legitimaba la Conquista, en la medida en que hacía que el territorio a poblar se considerase valioso. Para los conquistadores, el oro y la plata no solo eran la fuente de riqueza, sino también lo único cuyo valor —en relación con su facilidad en el transporte— posibilitaba la labor colonizadora; así las cosas, estos metales financiaron la conquista y todas las actividades económicas en el Nuevo Mundo (p. 52).

Por otro lado, los españoles buscaron poblaciones de indios en los territorios conquistados —fundamental debido a la necesidad de adquirir aliados nativos que pudieran guiar a las huestes por las regiones que invadían—, que resultaron un apoyo esencial en el transporte de provisiones, ayuda militar y equilibrio numérico de las fuerzas hispanas en batalla. Otros aspectos característicos de la Conquista fueron la adquisición de indios intérpretes y las exhibiciones de violencia, que los españoles utilizaron como método de sometimiento y explotación de los nativos (Restall, 2004, pp. 48-54).

Para entender el carácter del proceso de invasión y apropiación del territorio americano, se debe tener en cuenta que en estas expediciones de conquista no participaron ejércitos del rey de España. Las tropas conquistadoras eran agentes libres, estaban

conformadas por emigrantes, colonos —no asalariados ni uniformados—, que participaban en las expediciones con la esperanza de adquirir riqueza y estatus social. Restall (2004) define la figura del conquistador así: sería un hombre joven, de entre veinticinco y treinta años, semianalfabeto, procedente del sur de España, formado en una profesión u oficio concreto, que buscaba una oportunidad a través de las redes de vasallaje, basadas en vínculos familiares y locales de la ciudad de origen. Armado en función de sus posibilidades y con cierta experiencia en la exploración y conquista de América, estaba dispuesto a invertir todos sus bienes y a arriesgar su vida con el fin de ser miembro de la primera compañía encaminada a conquistar alguna región rica y bien poblada. Pero no era, en absoluto, un soldado de los ejércitos del rey de España (p. 79).

Las encomiendas fueron el principal medio para obtener tales beneficios. Se otorgaban según la contribución de los financiadores de la empresa conquistadora. Las más lucrativas eran destinadas a quienes habían invertido más en la expedición. Como indica el autor, los encomenderos gozaron de un estatus elevado, y tenían el derecho de exigir tributos a los nativos inscritos a su encomienda, en forma de trabajo o bienes (p. 68).

En el proceso de conquista¹⁹ no solo fue necesario descubrir y reivindicar la propiedad de un territorio, sino que los nuevos territorios anexados a la monarquía requerían una viabilidad económica inmediata, preferiblemente en forma de minas de oro y plata, y de sociedades nativas capaces de localizar y explotar las minas, así como de proporcionar otros bienes y servicios. En consecuencia, había un afán de los conquistadores por afirmar ambas condiciones, con lo cual los indios eran entendidos como súbditos de la monarquía hispánica antes de que se completase la Conquista. En este sentido, las actividades militares españolas se definían como campañas de “pacificación” más que de conquista; la resistencia activa ejercida por los naturales los convertía en “rebeldes” y los

¹⁹ Para profundizar en el tema de la conquista del Nuevo Mundo, véase: Bernand y Gruzinski, 1996, T. I; Céspedes del Castillo, 2021; y Mazín y Ruiz Ibáñez, 2012.

líderes de esta resistencia podían ser juzgados y ejecutados por traición (Restall, 2004, pp. 109-113).

Como afirma José M. González (2023), el reconocimiento de los indios como vasallos libres supuso el traslado de las instituciones jurídicas de Castilla a las Indias, para lo cual fueron necesarios los conquistadores y los comerciantes que financiaban sus empresas. Las capitulaciones firmadas entre el rey y los particulares estipulaban la obligación y el privilegio de poblar la tierra, lo que no hubiese sido posible sin los repartimientos de indios para emplearlos como mano de obra. La encomienda como institución mediaba la relación entre la monarquía y sus vasallos americanos, es decir: mediante ella, en teoría, se aseguraba la potestad del rey sobre los indios. Sin embargo, esta potestad quedaba generalmente cedida a los encomenderos, quienes se beneficiaban del usufructo del trabajo de los nativos y en intercambio debían doctrinarlos y defenderlos (pp. 45-46).

Ahora, no se debe entender que las sociedades nativas que se adaptaron a la invasión prolongada de los europeos optaron por operar bajo una rendición total a los conquistadores. Como sostiene Guillaume Boccara (2007), los nativos respondieron a la invasión desde la aculturación y la resistencia cotidiana. Según él, los indios desarrollaron múltiples estrategias de resistencia y a través de ellas vivieron un proceso de aculturación —entendida como los cambios y transformaciones que ocurren dentro de una sociedad generando reestructuraciones de su orden preestablecido— (pp. 22, 128, 304-305). La resistencia cotidiana —según lo estudiado por Restall— se manifestó de diversas formas: actos de violencia individual contra españoles, sublevaciones, sabotaje y robos en torno al trabajo impuesto, etc. Asimismo, las comunidades nativas lograron conservar parte de su autonomía y estructuras sociales, porque los españoles —al depender enteramente de la mano de obra india— no podían simplemente ejercer su dominio a través de la violencia, por lo que debieron llegar a acuerdos (2004, pp. 118-119).

Así las cosas, “los guerreros mutan en hábiles comerciantes, los caciques conocen un incremento de su riqueza” (Boccara, 2007, pp. 283); no obstante, estas reestructuraciones no son uniformes.

Según Boccara, mientras unos grupos optaron por la dinámica del comercio y crianza de ganado, otros escogieron voluntariamente el camino de la negociación política; algunos finalmente se desintegran y entran en un proceso de deculturación —reformación de los modos de vida indígenas— (2007, pp. 304-305). Como indica el historiador José M. González, la formación de las sociedades coloniales en América estuvo mediada por multitud de acuerdos y contradicciones, negociaciones y violencias (2023, p. 26).

Mientras que en la península ibérica se adelantaban debates en torno a las sociedades nativas —su subordinación y evangelización—, poco control se tenía sobre las acciones de los conquistadores en el Nuevo Mundo. Desde 1501 la violencia impartida por los conquistadores en las costas del Caribe fue sistemática, como ejemplo está el caso de la costa de lo que sería Cartagena, donde desde 1502 Rodrigo de Bastidas había comenzado a capturar esclavos —indios de nación caribe— y desde entonces toda esta costa de la Tierra Firme empezó a poblarse de soldados empobrecidos, en búsqueda del mismo objetivo (Langebaek, 2023, p. 59; Tovar Pinzón, 1997, p. 36).

El cronista fray Pedro de Aguado relataba que el descubrimiento de la provincia de Santa Marta se había atribuido a dos conquistadores: por un lado, a Rodrigo de Bastidas y, por el otro, a las huestes de Pedrarias Dávila. El historiador Jerónimo Becker indicaba que la expedición de Rodrigo de Bastidas había obtenido permiso para incursionar en nuevos territorios desde el 5 de junio de 1500, y que en esta expedición fue que reconoció el territorio de Santa Marta, las bocas del río Magdalena, los puertos de la Galera de Zamba y de Cartagena, las islas de Bara, de San Bernardo, la Fuerte y la Tortugilla; el río Sinú, el cabo que da entrada al golfo de Urabá, y el puerto de Nombre de Dios (Becker, como se citó en Aguado, 1916, T. I, pp. 31, 37). Por otro lado, según Langebaek, el primer gobernador de la provincia de Santa Marta fue Pedrarias Dávila, el cual fue sucedido por Rodrigo de Bastidas en 1526 —que debió lidiar con cantidad de conflictos e inconformidades por parte de los soldados, quienes no se sentían retribuidos—. El gobernador Bastidas sufrió varios atentados que lo dejaron mal herido y finalmente le costaron la vida (González Jaramillo, 2023, p. 49; Langebaek, 2023, pp. 64-65).

El historiador Juan Friede mencionaba que luego de la expulsión y muerte del gobernador de Santa Marta, Rodrigo de Bastidas, y la llegada de los capitanes Rodrigo Álvarez Palomino y Pedro de Vadillo a la gobernación, se realizaron continuas entradas tierra adentro, con el fin de suplirse de esclavos y oro de los nativos. Estos capitanes en una de sus múltiples entradas descubrieron la cabecera del río Cesar. Esta ruta fue continuada por don Pedro Fernández de Lugo, quien en enero de 1531 había llegado a Santa Marta y —siguiendo los pasos de Palomino y Vadillo— encontraría la desembocadura del río Cesar en el río Magdalena. Este hallazgo marcaba el comienzo de un nuevo horizonte para los españoles en la región. Sin embargo, no estaba exento de desafíos, ya que la ruta presentaba dificultades en el abastecimiento de alimentos y la presencia de nativos hostiles. En 1532, por mandado del gobernador de Santa Marta, García de Lerma, se realizaría otra expedición al interior del territorio, esta vez intentando ingresar desde las bocas del río Magdalena. Jerónimo de Melo y Rodrigo Llano fueron los encargados de esta misión, en la cual lograron ingresar navegando por el río, aunque con gran dificultad, y avanzaron treinta leguas (Friede, 1969, pp. 22-36).

González Jaramillo apunta que, en 1536, el adelantado de Canarias, don Pedro Fernández de Lugo, llegó a Santa Marta como gobernador y capitán general. Este gobernador en dicho año enviaría al licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada —tomando los conocimientos adquiridos por las expediciones anteriores— a que remontara el río Magdalena. El licenciado debía pedir a los indios que estuviesen en paz y aceptaran el requerimiento. Esta expedición dio inicio a la conquista del Nuevo Reino de Granada (González Jaramillo, 2023, p. 50).

Según lo relatado en el *Epítome de la conquista*, el licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada salió de Santa Marta con seiscientos soldados —repartidos en ocho compañías de infantería— a descubrir el río Grande de la Magdalena, por la margen izquierda. Esta expedición subió río arriba, cien leguas más de lo navegado por las incursiones anteriores. Ascendieron por las sierras de Opón —punto donde las tropas se habían reducido, pues gran parte de los

soldados se habían muerto— y atravesando sierras montañosas, llegaron a una tierra plana, donde encontraron buenas poblaciones y tierras. El licenciado Jiménez de Quesada, como indica González, fundó Santafé de Bogotá a principios de abril de 1539, en presencia de Nicolás de Federman y con colaboración del conquistador Sebastián de Belalcázar (*Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada*, 1979, pp. 123-126; Mejía Pavony, 2012, pp. 32-73; González Jaramillo, 2023, p. 55).

González apunta que Santafé, Vélez y Tunja fueron fundadas en 1539, y a estas le siguieron Tocaima (1544), Ibagué (1550), Mariquita (1552), Victoria (1558), San Cristóbal (1561) y Ocaña (1572) (p. 55). La ciudad de Tunja fue fundada por el capitán Gonzalo Suárez Rendón, por comisión del licenciado Jiménez de Quesada. Según lo anotado en la visita de 1560, en estas tierras los naturales explotaban algodón, del cual hacían mantas. La ciudad contaba con más de 200 vecinos, 73 encomenderos y 114 pueblos con 52 647 indios. Estos indios estaban tasados en 13 511 pesos y en 33 726 mantas de algodón, del cual debían beneficiar y sembrar 933 fanegas (Tovar Pinzón, 1988, pp. 84-91; López de Velasco, [1574], 1971, p. 185).

El historiador Armando Martínez Garnica apunta que la ciudad de Vélez fue fundada el 3 de julio de 1539 por una hueste de soldados españoles encabezada por el capitán Martín Galeano. El territorio de la jurisdicción de Vélez tenía como límite occidental a la ribera izquierda del río Magdalena, comprendida entre las desembocaduras de los ríos Carare y Lebrija; y como frontera oriental la provincia de los indios guanes. Según lo estudiado por el autor, antes del arribo de las huestes de soldados españoles a la provincia de Vélez, el territorio estaba ocupado por grupos étnicos muiscas; solo al norte de los ríos Tolotá y Oibita estaba asentado el grupo étnico guane. Hacia la cuenca del río Magdalena los españoles identificaron a los nativos con los nombres de yariguíes, opones, carares, guamacaes, etc.

Según la visita anónima de 1560, en la ciudad de Vélez había 38 vecinos encomenderos, 74 pueblos de indios, con un total de 14 679 nativos entre los cuales había grupos étnicos alzados en guerra. Estos naturales estaban tasados en 4147 mantas y en 3875 pesos de

buen oro y eran empleados en sacar oro en el río Guane y del Oro (Tovar Pinzón, 1988, pp. 94-96).

La ciudad de Tocaima fue fundada en el mes de abril de 1544, por el capitán Hernán Vanegas —vecino de Santafé— y su hueste. Según narra el padre Simón, nombraron alcaldes al capitán Juan de Salinas y a un “Hinestrosa”; por regidores a Miguel de Gamboa Saavedra, Juan de Ortiz y Juan de Porras; a Miguel de Oviedo como alguacil mayor, y a Miguel Morales como escribano. En la visita anónima de 1560, se menciona que la ciudad contaba con 31 vecinos encomenderos y 59 pueblos con 3200 indios. Según la visita, en las minas de oro se ocupaban 635 nativos mineros. También se contabilizan 2500 indios rebeldes, fuera de la servidumbre. Asimismo, el cronista Juan López de Velasco relataba en 1574 que la ciudad de Tocaima contaba con 60 vecinos españoles, 30 encomenderos y los otros 30 mercaderes y oficiales; había en la ciudad 59 pueblos de indios y entre ellos 3200 tributarios (Simón, 1627, T. II, VI Noticia, cap. XIV, pp. 41-43; López de Velasco, [1574], 1971, pp. 182-183; Tovar Pinzón, 1988, pp. 71-73).

Ibagué fue fundada por el capitán Andrés López de Galarza con el objetivo de menguar los daños que generaban los naturales de esta provincia a las poblaciones de Tocaima y Cartago. En la visita de 1560, en la ciudad se registraron 27 encomenderos y 36 pueblos, con un total de 2700 indios tributarios. Los naturales de esta ciudad eran ocupados como mineros sacando oro (Tovar Pinzón, 1988, pp. 61-63; López de Velasco, [1574], 1971, p. 189).

La ciudad de Pamplona fue fundada en el año de 1554 por el capitán Pedro de Ursúa. Según lo descrito por López de Velasco, en la ciudad habitaban 100 vecinos españoles, de los cuales 57 eran encomenderos y los demás, pobladores y tratantes. La ciudad contaba con 110 pueblos con 20 000 indios tributarios. Velasco comentaba:

entran a esta ciudad las mercaderías de España por el río Grande de la Magdalena, por la ciénaga del Bachiller del río del Oro, hasta diez leguas de la ciudad en canoas, y de allí se llevan en cargas de recuas (López de Velasco, [1574], 1971, p. 186).

Sobre la fundación de la ciudad de Ocaña, el padre Simón relataba que hacia el año 1572 habían salido de Pamplona el capitán Francisco Hernández y varios soldados; llegando a la provincia de los Carates, “pareciéndole tierra bien templada” y viendo la importancia que podía tener en la conquista de los naturales circunvecinos, se propuso fundar una ciudad. Así, el 26 de julio de 1572, fundó la ciudad de Santa Ana, nombre que luego pasó a ser Ocaña. Según Simón, en esta ciudad era de gran importancia el puerto del río Magdalena, por donde sacaban frutos, miel, azúcar, colaciones y bizcochos para Cartagena y Zaragoza. El presidente Venero de Leyva adjudicó la ciudad a la gobernación de Santa Marta (Simón, 1627, T. II, VII Noticia, capítulo XXIX, p. 244).

La ciudad de San Sebastián de Mariquita

En 1549 el capitán Francisco Núñez Pedrozo, natural de Granada y vecino de Tunja, obtuvo licencia por parte del licenciado Miguel Díaz de Almendáriz para la conquista y población de la ciudad de San Sebastián de Mariquita. La real provisión concedida al capitán Núñez Pedrozo le encomendaba a “llamar de paz los indios de aquellas provincias de Mariquita y el Chinvi, y Chapaima, Calamoya y otras” (Friede, 1975, T. II, p. 159). En agosto de 1551, se emprendió dicha labor, y saliendo de Santafé y recorriendo la recién poblada Ibagué, hasta arribar “a las faldas de unas lomas, por donde fue subiendo y entrando en tierra templada, más fría que caliente”, allí, “en un sitio limpio y acomodado de leña, madera, agua y piedra”, fundó la ciudad de San Sebastián. Según el padre Simón, se tomó este nombre en honor a San Sebastián, para que intercediera “contra las venenosas flechas con que peleaban aquellos fieros indios Panches”. El nombre de San Sebastián de Mariquita se adquirió con el tiempo, pues los naturales que habitaban dicha loma eran conocidos como los mariquitanos²⁰.

En la visita de 1560, sobre Mariquita se anotaron varias naciones de indios: los bocaneme, guarinó, el valle de la Miel, arbe,

²⁰ Sobre el proceso de colonización en el Tolima, véase: Triana Antorveza, 1992; Clavijo Ocampo, 1993, T. II; Simón, 1627, T. II, VI Noticia, cap. XI, pp. 123-124.

chirigua, gualí y los bagures. Aquellos —según la información recolectada en la visita— estaban en guerra, a pesar de haber servido antes a la Corona. Además de estos naturales, se describen las provincias de Calamoima y Chapaima, ubicadas en la orilla opuesta del río con respecto a la ciudad de Mariquita. Los indios de estas regiones, para servir, debían “pasar el dicho río, donde a la yda o a la buelta a sus casas se ahogan hartos de ellos”. Sobre los nativos de Chapaima y Calamoima se señala que su vida estaría amenazada si continuaban prestando servicios en la ciudad de Mariquita. Por otro lado, se refieren a otros dos pueblos de indios ubicados en la ribera del río Magdalena, los onda y los yeve, quienes servían de pescadores (Tovar Pinzón, 1988, pp. 64-66).

Sobre estas poblaciones nativas se menciona que había hasta 1700 indios, “gente toda desnuda y que comen carne humana”. Estos naturales tenían por servicio personal sacar oro, hacer casas a sus encomenderos, cementeras de maíz en las estancias de los vecinos de la ciudad, y pescar. Al momento en que se adelantó la visita, se indicó que los indios no estaban tasados ni había moderación en el trabajo y servidumbre de los naturales (*ibidem*, pp. 65-66).

En esta visita se registraron 23 vecinos encomenderos en Mariquita, con 2038 indios de “paz”, 403 en las minas extrayendo oro, y 500 revelados y “alzados en las sierras”. En cuanto al territorio donde estaban asentados estos pueblos se describe que era “parte de savana y parte de montaña”, donde tenían casas grandes en las que habitaban cinco o seis personas (*ibidem*, pp. 66-67).

Desde la fundación de Mariquita ya se habían adjudicado a vecinos de la ciudad encomiendas en el territorio habitado por los nativos hondamas. En la visita anónima de 1560, se registraron varios encomenderos en la región de Honda; estos fueron: Juan López —que contaba con una encomienda de veintiún tributarios—, Melchor de Sotomayor y Alonso de Vera —quienes fueron favorecidos con encomiendas que contaban con trece tributarios cada una— (*ibidem*).

Durante el siglo XVI, la población de Honda fue más reconocida como embarcadero y desembarcadero de la ciudad de Mariquita. Solo fue hasta muy entrado el siglo XVII, en 1647, que se erigió el puerto de Honda como la villa de San Bartolomé de Honda,

adquiriendo otro nivel de importancia. Esta situación se materializó gracias a la petición adelantada por los capitanes Sebastián Pretel de Vico —corregidor y justicia mayor de la ciudad de Mariquita—, junto con don Bernardo Pretel de Vico y Martín de Urquijo —juez de puertos—. Estos tres capitanes eran vecinos del puerto de Honda (Velandia, 1989, T. I, pp. 158-161)²¹.

Las poblaciones de Purnio, Chapaima, Rioseco y Panchigua también eran encomiendas de vecinos de Mariquita. Para 1560, se reportaron como encomenderos de Chapaima Alonso Venero, con treinta y seis tributarios; don Antonio de Toledo, con treinta y un; Antonio López, con cincuenta y nueve; Alonso Madrigal, con treinta y siete; Francisco Esquivel, con sesenta y siete; Periañes, con sesenta y seis; Alonso Arias, con treinta y cinco; Francisco Bravo, con cuarenta y nueve; doña Catalina —viuda mujer de Jerónimo Vaca—, con treinta y siete; y Miguel de Otáñez, con noventa y tres tributarios (Tovar Pinzón, 1988, pp. 66-67; Tovar Pinzón, 1993, T. IV, p. 83).

Cabe aclarar que en la visita de 1560 no se mencionan las poblaciones de Purnio, Panchigua y Rioseco, encomiendas que fueron de vital importancia en el funcionamiento del comercio por el río. Sin embargo, en la visita realizada por el oidor Diego Gómez de Mena a Mariquita, en 1600, se registró la encomienda de Miguel López Delgado, quien había sucedido en las encomiendas de su padre Juan López Delgado. Estas encomiendas eran la de Panchigua, la de Chapaima, la de Rioseco y la del puerto de Honda. Asimismo, era encomendero de los indios mondeguas, los mariquitones y los calamoimas (“Honda, Rioseco: visita”, 1600, ff. 21r- 53r).

El oidor Lesmes de Espinosa Saravia, como indica el historiador Julián Ruiz Rivera, recibió su comisión de visita en Santafé el 16 de noviembre de 1626, partiendo hacia Tocaima, Ibagué y Cartago el 27 de diciembre de dicho año (1975, pp. 76-77). Para 1627, en la visita que de

²¹ Según lo estudiado por Roberto Velandia, los hermanos Bernardo y Sebastián Pretel eran ricos encomenderos de canoas, minas y pesquerías de Honda y Purnio. Según el historiador Enrique Otero D’Costa, don Bernardo Pretel de Vico era español, natural de la villa de Huelma, en el obispado de Jaén. Residía en las minas de Purnio; había sido alcalde ordinario de Mariquita y juez de almojarifazgos (Velandia, 1989, T. I, pp. 158-161).

Espinosa realizó al puerto de Honda, se registró como encomendera de indios en Panchigua, Rioseco y el puerto de Honda a doña Juana de Bohórquez, mujer viuda del capitán Miguel López Delgado. En la matrícula de indios encomendados a doña Juana de Bohórquez, en 1627, se registraron los siguientes tributarios: del puerto de Honda once tributarios; en Panchigua diecinueve, y en la de Rioseco dos (“Indios de Rioseco y Panchigas, visita”, 1627, ff. 286r-287r, 301r-302r, 328v-332v).

Además de doña Juana de Bohórquez, en el puerto de Honda, en 1627, también tenía encomienda don Antonio de Molina y Toledo, sucesor de Carlos de Molina. La encomienda del puerto de Honda de Antonio de Molina registró en dicho año nueve tributarios. Este también poseía encomienda en la estancia de Rioseco, la cual contaba con ocho tributarios, de los cuales tres eran ocupados como mineros (“Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda”, 1627, ff. 451r-454v; González, 1964, p. 515).

Según lo apuntado por el escribano Rodrigo Zapata sobre la visita del oidor Lesmes de Espinosa a la ciudad de Mariquita, en Rioseco —además de los ya mencionados— poseían encomiendas el capitán Francisco Jiménez de Bohórquez, con once tributarios, y el capitán Juan Capa de Lagos, con cuatro (González, 1964, p. 515).

Para el puerto de Honda, el resumen compilado por Rodrigo Zapata solo menciona la encomienda de los guataquíes de Honda —perteneciente al capitán don Martín de Mendoza y Berrio— con veintidós indios tributarios, los cuales debían pagar sesenta y cuatro reales castellanos por concepto de demoras anuales (González, 1964, p. 517).

El oidor de la Audiencia de Santafé, Gabriel de Tapia y Carvajal, visitó la provincia de Mariquita en 1639. Esta visita, como indica Ruiz Rivera, brinda poca información con relación a otras efectuadas en la primera mitad del siglo XVII; además, la fuente documental presenta datos incompletos. No obstante, es importante resaltar los registros relacionados con las encomiendas del puerto de Honda. En esta visita, la encomienda de doña Juana de Bohórquez registró ocho tributarios; la de Antonio de Molina once; y la del capitán don Martín de Mendoza cinco (Ruiz Rivera, 1975, p. 54; “Honda: informaciones secretas”, 1639, AGN, Sección Colonia, *Visititas Tolima*, T. 1, doc. 5, ff. 494v-496r). Véase tabla 1.

Tabla I.

Encomenderos del puerto de Honda registrados en la visita de Gabriel

de Carvajal a Honda, 1639

Fuente: "Visitas Tolima", T. I, doc. 5, ff. 493r-496v.

	No. de Tributarios	Encomenderos	Antecesores
Puerto de Honda			
	5	Capitán don Martín de Mendoza y Berrío	x
	11	Antonio de Molina y Toledo	Don Carlos de Molina
	8	Juana de Bohórquez	Capitán Miguel López Delgado

En el mapa que se observará a continuación se ubican las poblaciones de Rioseco, Chapaima, Panchigua, Honda y Purnio. Estas encomiendas estaban anexas a la ciudad de Mariquita, sin embargo, en la práctica su principal conexión se estableció con la actividad económica del puerto de Honda. Las encomiendas ubicadas en Rioseco, Chapaima y Panchigua tenían por servicio personal el cultivo de maíz, el cual era requerido mayoritariamente en las minas de Mariquita y en el puerto de Honda para satisfacer las necesidades alimenticias de los indios que trabajaban como remeros y mineros.

Por las declaraciones de los bogas del puerto de Honda, se sabe que era poco lo que cultivaban estos indios, y que además las raciones de comida necesarias para los viajes eran suministradas por sus encomenderos. En la visita de 1559 a Mariquita, se menciona que los nativos de Honda pagaban su tributo en pescado. Sin embargo, es importante tener en cuenta que para este momento eran limitadas las ocasiones en las que estos naturales se dedicaban a la navegación, y cuando lo hacían, se dirigían a los territorios aledaños, como las estancias de Purnio, Chapaima y Rioseco. Fue únicamente en 1601 que se establecería de manera definitiva el desembarcadero de Honda. Por lo tanto, este momento marcó el inicio del empleo masivo de la población en el tráfico de canoas por el río Magdalena (Tovar Pinzón, 1993, pp. 118-120).

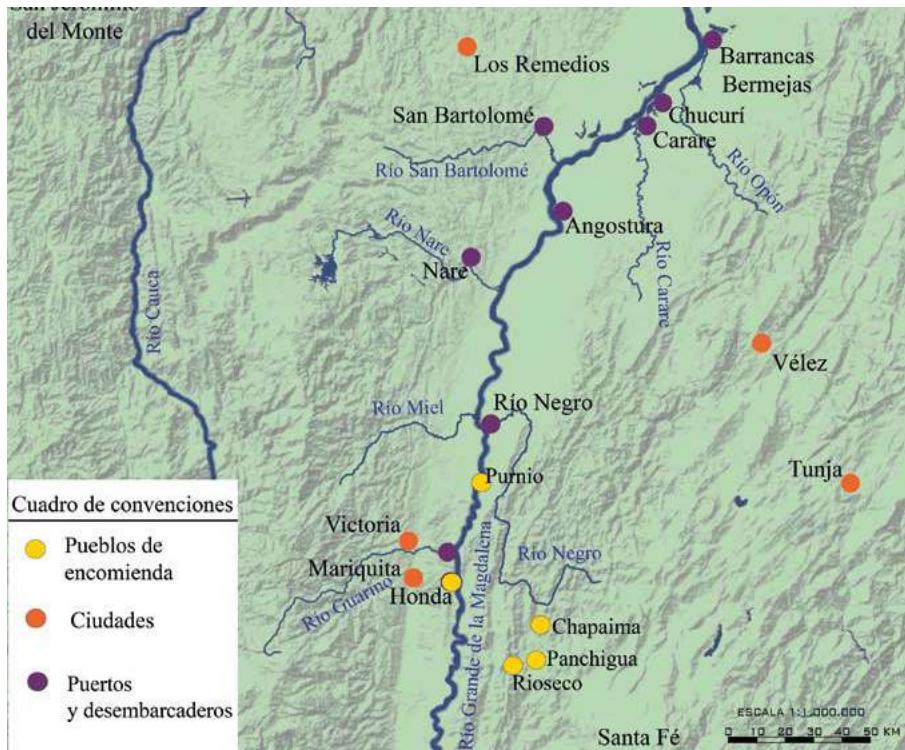
Al momento de iniciar un viaje, los encomenderos o mayordomos suministraban a los nativos una ración de maíz para el trayecto e incluso una extra para el sustento de sus mujeres, de acuerdo con el testimonio de los nativos encomendados a doña Juana de Bohórquez y don Antonio de Molina. Teniendo en cuenta que dos de los encomenderos de Honda también poseían en Chapaima, Rioseco y Panchigua, se puede pensar que era de estas encomiendas de donde adquirían el maíz para dar a los remeros²². Véase Mapa 8.

Sobre esto atestiguaron los indios de la encomienda de Antonio de Molina. En 1600 —en el contexto de la visita de Diego Gómez de Mena— se recibió la declaración de Juan de Audia, natural del puerto de Honda, quien afirmó que los nativos de ese lugar no tenían por costumbre rozar y tenían pequeñas labranzas. Asimismo, Pedro Guanbio, de la misma encomienda, declaró que su encomendero les suministraba el maíz cuando iban a iniciar un viaje (“Honda, Rioseco: visita”, ff. 16v-18r).

Esto mismo fue expresado en 1627 por los nativos Marcos, Francisco, Pablo y Gabriel —pertenecientes a la encomienda de Antonio Molina—, que vivían de trabajar en la boga del río Magdalena y quienes declararon que los indios que se encargaban de sus labranzas eran los que residían en Rioseco (“Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda”, ff. 459v).

De la encomienda de Purnio poca información se encuentra en los expedientes de las visitas mencionadas; el único registro pertenece a la encomienda de Sebastián Pretel. En 1639 se reconoció como encomendero de los “indios pijaos y de los llanos” en el sitio de Purnio al capitán Sebastián Pretel. Esta encomienda, aunque estaba adscrita a la jurisdicción de Mariquita, la población nativa que la conformaba era en su totalidad de forasteros, con nueve tributarios (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, 1639, ff. 598r-599v).

²² Véase: “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” (1639); “Honda: informaciones secretas” (1639); “Honda, Rioseco: visita”.



A pesar de tener solo el registro de una encomienda en el sitio de Purnio, este lugar era el predilecto para la pesca y, por lo tanto, había varias estancias. Así, en 1639 se registraron siete estancias que se ocupaban en las pesquerías cada año, registradas a nombre de: Antonio González —alcalde del sitio de Purnio—; Manuel de Estrada; doña Nicolasa de Cuéllar; el sargento Diego Cornejo; Blas Guillén; Marcos Ramos; Leonardo de Piedrahíta; Antonio de Moreta y Catalina Ordóñez (*ibidem*, ff. 611r-652r).

Como puede observarse, en la zona ribereña perteneciente a la jurisdicción de Mariquita, se generó un sistema de división del trabajo donde solo los indios habitantes del puerto de Honda laburaban como remeros en el río Magdalena. Los habitantes de Chapaima, Rioseco y Panchigua eran empleados en hacer rozas de maíz y los de Purnio en hacer pesquerías. Contrario a esto, en la región del Bajo Magdalena, todos los nativos estuvieron implicados en las labores agropecuarias y de boga. Posiblemente esto se debió a las características geográficas de la región, que facilitaban el cultivo de alimentos, así como la práctica de la pesca y la caza en todo el territorio. En esta región se establecieron numerosas encomiendas ubicadas en una zona central para el comercio del Nuevo Reino; quizás por esto, los naturales de este territorio padecieron mayoritariamente la instauración del sistema económico.

Gobernación de Santa Marta

En la descripción de Juan López de Velasco, la provincia y gobernación de Santa Marta tenía 112 vecinos y “pocos indios de servicio por estar todos más levantados y de guerra”. Según este autor la población nativa de la provincia se había agotado grandemente, mencionaba que se habían diezmado por las guerras y trabajos, y que los de las riberas del río Magdalena “se van consumiendo con el trabajo de remar las canoas con mercaderías, el dicho río arriba, para el Nuevo Reino” ([1574], 1971).

La gobernación de Santa Marta incluía la villa de San Sebastián de Tenerife, con siete vecinos, la ciudad de San Miguel de las Palmas de Tamalameque, con diez, el Valle de Upar —que comprendía la ciudad de los Santos Reyes del Valle de Upar—, con

treinta, y La Ramada, con veinticinco (López de Velasco, [1574], 1971, pp. 192-193).

La villa de San Sebastián de Tenerife

Por orden de Gonzalo Pérez, el capitán Francisco Enríquez se estableció y pobló en 1544 en la que sería la villa de San Sebastián de Tenerife. Al morir, su sucesor Luis de Manjarrez la fundó oficialmente y nombró como tal (Tovar Pinzón, 1993, T. II, p. 325).

La información de la visita de 1560 ubica a la villa de Tenerife en una barranca del río Magdalena, al igual que Mompox. Los naturales generaban los mismos aprovechamientos que los de Mompox y Tamalameque y habitaban en las riberas del río Magdalena. Para el momento de esta visita se registraron siete vecinos, a los cuales respondían aproximadamente 1500 indios tributarios (Tovar Pinzón, 1988, pp. 107-108).

En el año de 1611, la villa de Tenerife recibió la visita del oidor Juan de Villabona Zubiaurre. En 1609, Villabona Zubiaurre fue nombrado visitador de Santa Marta, Cartagena y Antioquia, además se le adjudicó inspeccionar las minas de plata de la ciudad de Mariquita y la boga de canoas por el río Magdalena. La visita se dio por terminada el 22 de febrero de 1612, y en este periodo solo habría conseguido visitar los distritos de Tolú, Mompox y Cartagena; de estos, el último distrito que visitó fue el de Mompox, desde donde inspeccionó lo perteneciente a la boga del río, es decir, las encomiendas de la villa de Mompox, la ciudad de Tamalameque y la villa de Tenerife.

Como relata Julián Ruiz Rivera, el visitador Villabona en su gestión revisó testamentos de encomenderos difuntos, tomó cuenta a los jueces de canoas y revisó los títulos de encomienda (2020, pp. 106-107). Hacia 1611, según lo registrado por Villabona Zubiaurre, la villa de Tenerife contaba con diecisiete pueblos de encomienda con un total de 271 tributarios. Véase tabla 2.

Sobre la villa de Tenerife, el historiador Luis F. Torres mencionaba que era lugar de relevo de las tripulaciones que bogaban entre Mompox, la Barranca de Malambo o Ciénaga. Asimismo, resaltaba el empleo de los nativos de este puerto en el tráfico de canoas hacia la ciudad de Zaragoza cargadas con maíz (2007, p. 33).

Tabla 2.

Pueblos y encomenderos de la villa de Tenerife, 1611
 Fuente: "Visitas Magdalena" (1611); "Visitas Bolívar" (1611); "Miscelánea" (1611).

Repartimientos Tenerife	No. De Tributarios	Encomenderos	Encomenderos anteriores
Arroba y Aragua	17	Capitán Nufio Martín	Francisco Jaimes de Rivera
Coscorrucio	12	Depositada en el Capitán Pedro de Carmona - Alguacil Mayor de Tenerife	Juan López (difunto)
Sotore	10	Capitán Pedro de Carmona	X
Cotore y Guaiquerí	20	Capitán Jaime Jinovalte	Hernando Marmolejo y Sebastián Verdezo
Cotore	34	Benito Hernández Guerrero	X
Gongore	12	Juan de Solís	X
Gongori	12	Juan de Cañabate	Doña Francisca Peraza Camacho de Rojas, mujer de Esteban Lorenzo
Mantú	26	Miguel de Flores	X
Mejion	25	Don Alonso de Ulloa Velón	X
Naribiti	33	Doña Ana de Pallares y Zúñiga (menor) - Doña Andrea de Pomares (madre tutora y curadora de la propiedad y bienes)	Manuel de Pallares (difunto)
Santiago	24	Juan de Ibarra Buitrón	Juan de Castro
Morro	20	Luis Mejía Bernal	X
Acuyti	25	Luis Núñez Vela	X
Guaripo y Santo Miriare	8	Juan de Robles	X
Surá	10	Diego de Castro	X
Guaria	11	Lucas Rodríguez	X
Jaguanguera	5	Lázaro Díaz	X

Los nativos de las encomiendas de Tenerife desempeñaban labores en el cultivo de rozas de maíz y participaban en el transporte de canoas en la parte baja del río Magdalena. Bogaban entre la región que abarcaba desde el puerto de la Barranca de Mateo hasta el puerto de Mompox, además, algunos de ellos declararon que remaban ocasionalmente al puerto de Zaragoza, como fue el caso de los pueblos de Cotore y Coscorrucio. En estas encomiendas no pesaban ni cazaban manatíes —solo los naturales del pueblo de Acuiti lo hacían para su consumo—²³.

Era costumbre que los indios cultivasen sus rozas de maíz y con estas cosechas preparaban los alimentos para los viajes. Sobre esto, en 1611, declaró Pedro —nativo de la encomienda de Cotore— que en su pueblo era costumbre cultivar rozas de maíz, tanto las del encomendero como las de su propio consumo; además mencionaba que su encomendero —Benito Hernández Guerrero— les daba libres los sábados y domingos de cada semana para beneficiar sus rozas, y que cuando iban a viajar ellos mismos preparaban sus comidas (“Cotore: visita a la boga de los indios”, ff. 555r-556r).

También hubo algunos pueblos en los que sus encomenderos no los ocupaban en la boga comercial del río y solo navegaban en pequeñas barquetas hasta la villa de Tenerife, para llevar los cataures de maíz recolectados de las rozas de su encomendero —este fue el caso de Acuiti y Sotore— (“Visita de la boga del pueblo de Acuyti”, 15v-16r; “Sotore: diligencias de visita”, 284v).

La ciudad de San Miguel de las Palmas de Tamalameque

Luis de Manjarrés fundó en 1561 una ciudad de treinta vecinos, a la cual nombró San Miguel de las Palmas de Tamalameque, trasladando la población que hacia el año de 1544 había fundado el capitán Hernán Valdés por orden del licenciado Jerónimo Lebrón (Orozco, como se citó en Tovar Pinzón, 1993, T. II, pp. 284-290).

Sobre esta ciudad, Juan López de Velasco describía que también era conocida como la villa de Las Palmas, “por cuatro palmas que

²³ Véase: “Visita de la boga del pueblo de Acuyti” (1611), “Cotore: visita a la boga de los indios” (1611), “Tenerife: visita a la boga de Coscorrucio” (1611).

están junto a las casas a la orilla del mismo río en una barranca alta”. Sobre la ciudad despoblada, López de Velasco narraba que se llamaba Tamalameque el Viejo y que era empleado como hato de vacas (López de Velasco, [1574], 1971, p. 193).

En la visita anónima de 1560, sobre esta ciudad se registró que la mayoría de los nativos eran empleados como bogas. Sobre la economía de la población, se indicó que los indios se encargaban de hacer las casas de su encomendero, de cultivar maíz, cosecharlo y llevarlo hasta la ciudad en canoas. Asimismo, desde esta ciudad los indios subían en canoas las mercaderías que llegaban desde España a los desembarcaderos del Nuevo Reino de Granada (Tovar Pinzón, 1988, pp. 102-103).

En la visita de 1560 también se señalaba que la población nativa —a raíz de su labor como remeros en el Magdalena— había experimentado una notable disminución. Se indica que la ciudad tenía entre quinientos y seiscientos indios, los cuales estaban repartidos entre diez vecinos españoles (Tovar Pinzón, 1988, p. 103). Para cuando el oidor Villabona visitó la ciudad en 1611, registró cuatro encomiendas, con un total de treinta y cinco tributarios²⁴. Véase tabla 3.

Durante la visita de Villabona se registró que los nativos de las encomiendas de Tamalameque —además de ser empleados como remeros en la navegación del río Magdalena— eran ocupados en pescar doncellas, cazar caimanes, y cultivar maíz. Por otro lado, las mujeres tenían por costumbre cada año hacer esteras de palma y vasijas para sus encomenderos²⁵.

Desde Tamalameque los indios bogaban a Mompox, Ocaña, Honda y Zaragoza. En el caso de La Estancia, don Martín —cacique de dicho pueblo— declaró en 1611 que cada mes desde su pueblo salía una barqueta maniobrada por dos indios hacia Mompox cargada con pescado, esteras y botijas de caimán (“Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador”, ff. 334v-335r).

²⁴ Véase: “Visita general de los encomenderos” (1611); “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” (1611); “[licencia para llevar indios de Chiquichoque a prestar servicios en Tamalameque]” (1568-1581); “Pancuiche: diligencias de visita” (1611); “Chingalé: diligencias de visita” (1611).

²⁵ “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” (1611); “Pancuiche: diligencias de visita” (1611); “Chingalé: diligencias de visita” (1611).

Tabla 3.

Pueblos y encomenderos de Tamalameque para el año 1611
 Fuente: “Visitas Panamá” (1611); “Visitas Bolívar” (1611); “Visitas Magdalena” (1611);
 Miscelánea (1611).

Repartimientos Tamalameque	No. de Tributarios	Encomenderos	Encomenderos Anteriores
Chingalé	5	Capitán Juan Salvador de Vivero	X
Pancuiche	14	Capitán Gabriel Palomeque de Figueroa	X
Chiquichoque	10	Don Fernando de Acevedo (menor) - hijo de Suero Fernández de Acevedo	Don Fernando Álvarez de Acevedo (padre) - Suero Fernández de Acevedo (hijo)
La Estancia	6	Antonio Rodríguez de Medina	Juan de Espeleta - Juan de Rojas

Asimismo, don Francisco, el cacique de Pancuiche, declaró que desde su pueblo realizaban anualmente dos viajes a la Barranca de Mateo, Zaragoza, Ocaña y Honda. Estos nativos maniobraban una canoa con capacidad de 110 botijas, tripulada por 12 o 13 remeros (“Pancuiche: diligencias de visita”, ff. 991v-992r). En el caso de Chingalé —una encomienda que contaba con tan solo cinco tributarios— los indios bogaban a Honda en compañía de negros esclavizados, de manera que la tripulación generalmente era de dos nativos y diez a once esclavos africanos. Generalmente, en los viajes al puerto de Honda, maniobraban una canoa de 110 botijas (“Chingalé: diligencias de visita”, ff. 257v-258r).

En cuanto a la pesca, el cacique de La Estancia declaraba que todo el año los nativos de su pueblo navegaban en barquetas pescando doncellas, apuntaba “que cada día salen a pescar cuando quiere anochecer y vienen [al] otro día a las ocho de la mañana” (“Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador”, f. 335v).

Sobre esta actividad, el cacique de Pancuiche declaraba que cada año sacaban doscientas arrobas de doncellas, las cuales salaban y

los negros esclavos de su encomendero se encargaban de llevarlas hasta Tamalameque, desde donde se enviaban a la ciudad de Zaragoza. Por este trabajo a cada indio le pagaban una manta de algodón del reino (“Pancuiche: diligencias de visita”, f. 922v). En el caso del pueblo de Chingalé, cada año en el verano los indios pescaban veinte arrobas de doncellas, y al igual que como ocurría en Pancuiche, los esclavos del encomendero las transportaban hasta Tamalameque (“Chingalé: diligencias de visita”, f. 259r).

Gobernación de Cartagena

La historiadora María del Carmen Gómez Pérez sostiene que la conquista de la gobernación de Cartagena de Indias se inició el 14 de enero de 1533, fecha de la llegada de Pedro de Heredia a la región, y se dio por concluida en 1555 con la muerte de su fundador. En su primer periodo de gobierno, él y su hueste se adentraron al territorio desde tres líneas fundamentales: hacia el río Grande (1534), hacia el Sinú (1534) y hacia el golfo de Urabá (1536). Entre 1536 y 1540, se desarrolló el primer juicio de residencia de Heredia. En este periodo tomaron el mando los jueces Juan de Vadillo y Juan de Santa Cruz, quienes retomaron la labor conquistadora de Heredia y realizaron entradas hacia el Sinú, el río San Jorge, Antioquia y el río Magdalena. En este periodo se fundaron la villa de Santiago de Tolú, la villa Rica de Madrid y la villa de Santa Cruz de Mompox (1984, pp. 34-66).

La jornada hacia la provincia del cacique Mompox fue la más importante del periodo de gobierno de Vadillo. La provincia de Mompox tenía una extensión que abarcaba desde la confluencia de los ríos Grande y Cauca, hasta el Sinú. A esta región habían realizado dos expediciones de entrada procedentes de Santa Marta: la primera en 1531 —bajo el mando de García de Lerma— y la segunda efectuada cinco años después —dirigida por el licenciado Gallegos, que logró avanzar hasta las tierras de Zompallón (Tamalameque), donde “dieron golpe los indígenas sobre los extranjeros logrando apresar vivos a treinta, que mataron con crueles tormentos” (Gómez Pérez, 1984, p. 67) —. Esta expedición fue desastrosa para los españoles, como relataba Pedro

Salcedo de Villar: fue tan grande la matanza que apenas lograron salvarse, aunque mal heridos, veinte españoles (Salcedo del Villar, 1938, pp. 17-18).

Tiempo después, desde Cartagena se intentó nuevamente avanzar hacia la provincia de Mompox. El elegido para dirigir esta avanzada fue Alonso de Heredia; ese proceso daría como resultado la fundación de Santa Cruz de Mompox, que aunque no se tiene fecha exacta, se estima fue entre 1537 y 1540 (Gómez Pérez, 1984, p. 67).

Según el relato del cronista Juan López de Velasco, la gobernación de Cartagena abarcaba desde el río de la Magdalena hasta el río de Darién. Describió que la gobernación estaba compuesta por una ciudad y tres villas, con un total de trescientos vecinos españoles, de los cuales ochenta y cuatro eran encomenderos, mientras que los demás eran pobladores y comerciantes. López de Velasco detalló que la provincia contaba con entre siete u ocho mil indios tributarios, distribuidos en cien repartimientos (López de Velasco, [1574], 1971, p. 194).

La villa de Santa Cruz de Mompox

No hay una fecha precisa que permita determinar la fundación de la villa de Mompox. Se sabe que por orden del licenciado Juan de Santa Cruz, Alonso de Heredia fundaría la villa entre los años 1539 y 1540. Sin embargo, luego de esta primera fundación la villa sería despoblada, debido a un alzamiento indígena, según lo relatado en 1543 por Juan Sánchez Gadiel —vecino de Panamá— (Borrego Plá, 1983, p. 259; Friede, 1955-1960, T. vi, pp. 331-335).

El gobernador Pedro de Heredia —quien tuvo su segundo mandato entre 1540 y 1544— declaró, en 1541, el deterioro en el que se encontraba la villa de Mompox, que describió como despoblada. Señaló que, tras la partida de la gobernación del licenciado de Santa Cruz, los alcaldes ordinarios asumieron la jurisdicción de los pueblos y —actuando como gobernadores— saquearon y destruyeron lo que quedaba de los pueblos de indios. El gobernador mencionaba que, a causa del estado de la villa, la había reformado, haciendo iglesia y nombrando alcaldes ordinarios y

regidores, con el fin de restablecer el orden (Borrego Plá, 1983, p. 260; Friede, 1955-1960, T. vi, p. 176).

Durante el siglo xvi, la villa de Santa Cruz de Mompox estuvo próxima a desaparecer, debido a las constantes inundaciones en su territorio, que limitaban la actividad agropecuaria y el pago del tributo en frutos de la tierra. Desde la Audiencia de Santafé, inclusive se llegó a proponer mudar la villa a la jurisdicción de Santa Marta y unirla a la ciudad de Tamalameque, sin embargo, los habitantes de Mompox lograron sobreponerse a estas dificultades a través del servicio personal de la boga (Borrego Plá, 1984, p. 2).

Aunque Mompox no llegó a ser la capital de la provincia de Cartagena, como expone Marta Herrera Ángel, sí ocupó —junto a Honda— un papel central en la intermediación del comercio neogranadino. La villa se convirtió en el punto de enlace principal entre los puertos del Caribe y las ciudades y villas que se establecieron en la Audiencia de Santafé. Sobre esto, el historiador Luis Fernando Torres argumentaba que Mompox terminaría siendo el desembarcadero más próspero —en cuanto al tráfico de canoas— al ser escogido como lugar de relevo entre los puertos de la Barranca de Mateo y Honda (Herrera Ángel, 2007, p. 77; Torres, 2007, p. 33).

La prosperidad de Mompox con respecto a los puertos de Tenerife y Tamalameque se debió principalmente a la disposición de la mano de obra indígena para la boga. En el caso de Tenerife —aunque contaba con una cantidad considerable de nativos— la ciudad estaba ubicada en una zona de guerra contra indios no dominados —los chimilas—, lo cual supondría un riesgo para la mercancía, en caso de ser puerto principal. Además, la ubicación de Tenerife, al estar tan al norte, implicaría navegar desde el puerto de Honda un tramo muy largo sin descanso, lo que resultaría perjudicial para las tripulaciones. Por otro lado, en el caso de Tamalameque, la ciudad contaba con muy pocos tributarios, dejando a Mompox como la mejor opción para ser el epicentro comercial del Bajo Magdalena.

La villa de Mompox tenía una posición estratégica, pues además de su ubicación en el Magdalena, las encomiendas de su jurisdicción estaban establecidas en las riberas de los ríos Cauca,

San Jorge y Nechí, por lo que facilitaba el tránsito de estos nativos hacia las ciudades mineras de Cáceres y Zaragoza. Con el aumento de la producción de oro en estos distritos y la actividad comercial, el puerto de la villa de Mompox terminó de consolidarse como el mejor lugar para desembarcar mercancías en la zona del Bajo Magdalena.

En la visita anónima de 1560 se relata que en la villa habitaban 21 vecinos encomenderos y había un total de 1845 tributarios. Asimismo, sobre Mompox, López de Velasco mencionaba que estaba ubicada a setenta y tres leguas de Cartagena, a diez u ocho leguas de Tenerife y a doce de Tamalameque. Describía que estaba conformada por 21 vecinos encomenderos, con un total de 2000 indios tributarios en veintiséis repartimientos (Tovar Pinzón, 1988, pp. 106-107; López de Velasco, [1574], 1971, p. 198).

El 5 de enero de 1609, el gobernador don Diego Fernández de Velazco designó al licenciado Juan Muñiz de Nava como visitador general de los naturales de la gobernación de Cartagena y su provincia. Hay evidencia de sus visitas a los pueblos de Talaigua, Pancegua, Poltaca, San Francisco de Buena Vista, Loba, San Bartolomé, Sincaheche, Tomala y Yatí. Asimismo, en 1611, cuando el oidor Villabona Zubiaurre visitó Mompox, identificó diecinueve pueblos, muchos de ellos resultado de agregaciones y reducciones a causa del despoblamiento nativo. Véase tabla 4.

Tabla 4.

Pueblos y encomenderos de Mompox según las visitas de Juan Muñiz de Nava en 1609 y del doctor Juan de Villabona Zubiaurre en 1611
 Fuente: "Visitas Bolívar" (1611).

No. de Tributarios		Pueblos ubicados en las riberas del río Cauca, otros caños y sitios	
Pueblos de Mompox	1609	Encomenderos anteriores	Encomenderos
Yatí	18	12	Pedro de Ayllón Pedro de Ayllón, su padre
Legua	X	32	Martín de Zavaleta X
Tomalá	8	7	Francisco Rangel Capitán Juan Rangel, su padre difunto
Magangué	X	17	Alonso de Morales Pedro de Morales, su padre difunto
Panceguá	10	9	Juan Jaramillo, esposo de doña Beatriz de Cogollos, encomendera Fernando de Medina, su primer esposo X
Conga y Serranos de Caribona / Los Serranos	X	7	Marcos Gómez Cerezo Juan Córmez Cerezo X
San Francisco De Buenavista (que Llaman Loba)	3	6	Pedro de Veleño Juan de Veleño, su padre X

Talaigua	13	14	Capitán Luis González de Vargas	Pedro de Heredia	X
Pican	X	X	Pedro de Crozes		
Sincaheche	3	2	Diego de Heredia (menor)		
San Bartolomé	3	1	Suero Fernández de Acevedo		
Loba	15	10	Alonso de Munguía	Fernando de Medina, primer encomendero de Panceguá	X
			Don Fernando de Alfaro (doña Menézia de Olarte, viuda del capitán Luis de Carvajal, tutora y curadora de don Fernando de Alfaro, su hijo menor encomendero)		
Guazo	X	10		Luis de Carvajal	X
Simití	X	40	Pablo Durán de Cogollos		
Poltaca	5	4	Alonso López de León	Rodrigo Durán de Montalvo (murió el 15 de mayo de 1602)	
Menchiquejo	X	18	Don Miguel de Villafañe		
Jagua	X	19	Doña Luisa de Cogollos, mujer de Gonzalo Palomino		X
Tacalao y Cimacoa	X	26	Don Álvaro de Leiva		X
Ciénaga de Santa Marta	X	X	Don Antonio de Manjarrez		

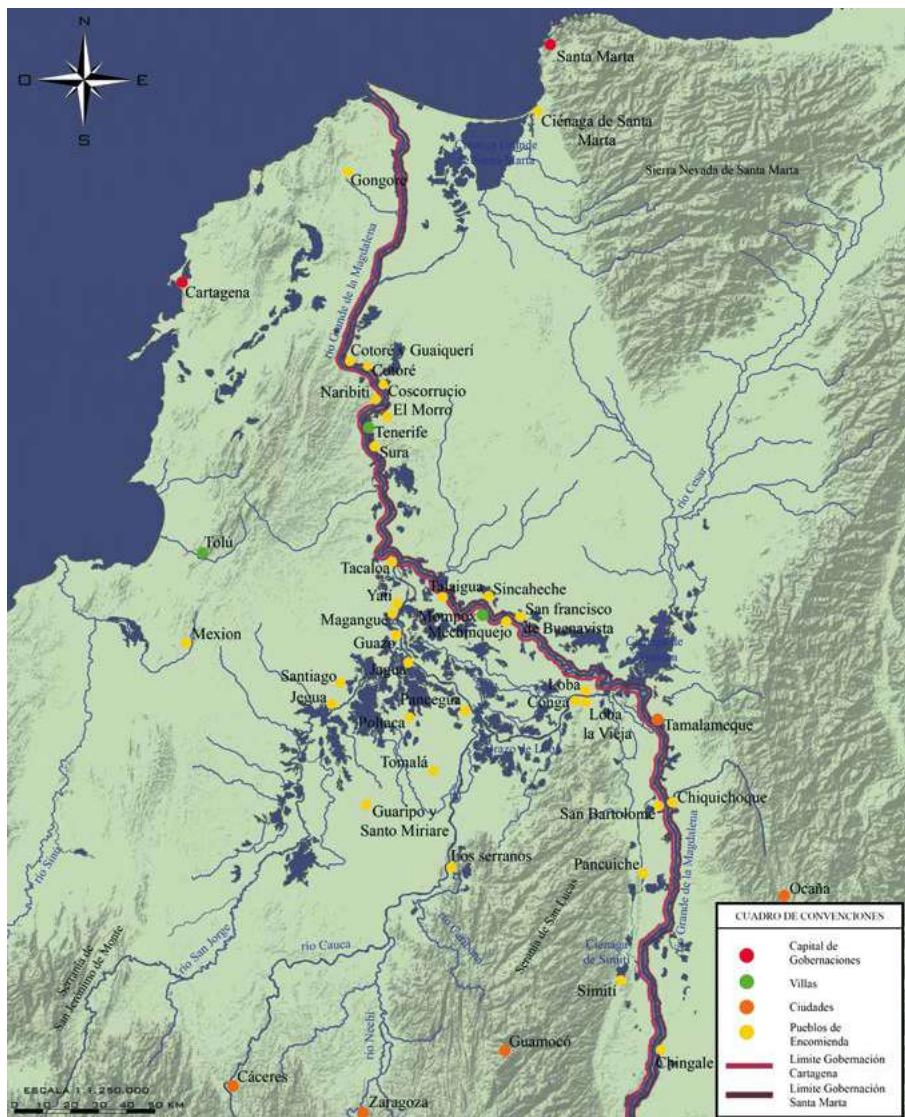
De acuerdo con la tabla 4, en Mompox —para el año de 1611— se registraron un total de 234 tributarios. Las poblaciones nativas, además de ser empleadas en la navegación por el río Magdalena, debían pescar, cazar manatíes y cultivar maíz. Generalmente, en las actividades fuera de la navegación estaba implicada toda la comunidad sin distinción de género²⁶.

En el mapa que se presenta a continuación se indica la ubicación de algunos de los pueblos de encomienda pertenecientes a las jurisdicciones de Mompox, Tenerife y Tamalameque. Asimismo, se puede observar la zona cenagosa conformada entre los ríos San Jorge, Cauca y Nechí, además de las ciudades de Cáceres, Zaragoza y Guamocó, lugares que permiten comprender por qué fue tan importante dentro del nuevo sistema económico el tráfico de canoas, no solo por el río Magdalena, sino también por sus principales afluentes. Véase mapa 9.

Las encomiendas ubicadas en la cuenca del río Magdalena ocuparon a las poblaciones nativas en múltiples actividades agropecuarias, como el cultivo de maíz, la pesca y la caza de manatíes y caimanes. Por otra parte, estas comunidades adquirieron importancia por la instauración del servicio personal de la boga.

Esta actividad generó transformaciones en las comunidades nativas ribereñas, pues además de desencadenar un agotamiento de la población nativa, la movilidad constante y la interacción con africanos e ibéricos aniquiló y transmutó las poblaciones preexistentes. Tales fueron los efectos de la instauración del régimen monárquico en la cuenca del río Magdalena, que durante todo el siglo XVI se promulgaron ordenanzas a favor de los indios bogas, para mitigar y solventar los efectos que dicha actividad estaba generando sobre las poblaciones nativas (González Jaramillo, 2023, pp. 145-147).

²⁶ Véase: “Mompós: diligencias de visita e información secreta” (1611-1612); “Indios de Panceguá: indagatorias de visita”; “Loba: diligencias de visita” (1609); “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” (1611).



Mapa 9.

Pueblos de indios de las jurisdicciones de Mompos, Tenerife y Tamalameque visitados por el doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611.

Visitado por el doctor Juan de Villalba Zuluárate, 1611.
Fuente: Elaboración propia a partir de "Santa Fe" (1605-1611); Marta Herrera Ángel, *Ordenar para controlar...*; Juan David Montoya Guzmán, "Frontera, des poblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII" en *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX*; Dimas Badel, *Diccionario histórico-geográfico de Bolívar* [1943].

La desaparición de los pueblos de indios ribereños

La consolidación del régimen monárquico en el territorio denominado Nuevo Reino de Granada trajo consigo una serie de transformaciones que afectaron directamente a las poblaciones nativas que habitaban el territorio —esto pudo evidenciarse a lo largo del siglo XVI con el agotamiento y disminución de los naturales—. Como sostienen Carmen Bernand y Serge Gruzinski, el impacto más inmediato de la Conquista tomó la forma de un descenso demográfico de vertiginosas proporciones. Esta catástrofe fue resultado de las masacres vinculadas a la Conquista, del choque biológico y las epidemias que los españoles y africanos introdujeron al territorio, así como de la implantación progresiva de formas precapitalistas de explotación y la entrada en una economía atlántica y mundial (1988, pp. 174-184).

Juan y Judith Villamarín argumentan que las epidemias fueron una causa esencial del declive demográfico. Sin embargo, hubo otros factores que contribuyeron a la disminución de la población nativa, en gran medida relacionados con las exigencias sociopolíticas y económicas de la Conquista y el dominio español (2003, pp. 128-129). Así, al abordar el problema del descenso demográfico en la cuenca del río Magdalena, es fundamental considerar el papel desempeñado por los nativos como remeros en el comercio del Nuevo Reino. Se podría argumentar que la dureza del trabajo de la boga constituyó la principal razón del despoblamiento en la región.

La boga provocó el agotamiento físico de los naturales, resultado de jornadas laborales extenuantes y de la precaria alimentación a la que estaban sometidos, así como de las enfermedades adquiridas durante los viajes. Además, los nativos huían a zonas no dominadas por los europeos, y se mudaban a otras encomiendas con el fin de evitar ser empleados como remeros. En 1611, Juan Sánchez Caballero —residente de la villa de Mompos— declaró —sobre el agotamiento de la población— que en los viajes era necesario incluir en la tripulación a indios y esclavos negros, pues ya no había suficientes naturales para ocupar toda una embarcación (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 121r-v).

Fue a raíz de este detrimento poblacional que, en 1611, pueblos que estaban divididos se reunieron bajo un solo nombre²⁷. Sobre esta práctica de las reducciones se encuentran muchas evidencias en los expedientes de la visita de Villabona a los pueblos del río Magdalena. Por ejemplo, Yatí y Tacamocho eran originalmente pueblos independientes que, debido a la escasa población de ambos, fueron integrados bajo un solo nombre (“Yatí: actas de visita y cargos contra el encomendero”, 1611, f. 287r). Esto también ocurrió con el pueblo de los serranos, el cual se había constituido a partir de la fusión de los pueblos de indios de Conga —de nación malibú— y los serranos de Caribona (“Caribona y Conga: diligencias de visita”, 1611, ff. 34r-36v).

Este declive demográfico también puede evidenciarse a través de la desaparición de pueblos. Siguiendo con el caso de Caribona y Conga, en 1593, el título de encomienda que asignaba estos pueblos a Marcos Gómez Cerezo menciona las poblaciones originalmente encomendadas al capitán Juan Gómez Cerezo, su padre. A él se le habían encomendado los pueblos de Guatico, Chapa, Conga, Acux, Lenye, Tesen, los de la Sierra y los ubicados en Rionegro. Todos estos pueblos, según la información de la cédula de 1593, quedaron reducidos a dos: los serranos de Conga y Mincagua. Estos posteriormente se conocerían como los serranos de Caribona, pues de vivir en la serranía de San Lucas, pasaron a estar ubicados en la desembocadura del río Caribona, en el río Cauca. La población registrada en Caribona y Conga para 1611 fue de cuarenta y cuatro personas, contando mujeres y niños, y si se verifica la tabla 4, dicho pueblo registró tan solo siete tributarios. Estos datos ya dan indicios de los efectos de la instauración del régimen monárquico (“Caribona y Conga: diligencias de visita”, ff. 6r-v, 34r-36v).

Otro ejemplo de desaparición de pueblos lo podemos encontrar en Tenerife: es el pueblo de Arroba y Aragua, encomienda del

²⁷ La congregación, es decir, juntar a los indios en pueblos, como sostiene Marta Herrera Ángel, significó romper el orden del lugar habitado por los nativos e imponer unas tradiciones, valores y jerarquías hispanas, lo cual hacía viable un dominio sobre la población, pues no solo se buscaba reducir a los pueblos, sino también a otra cultura (Herrera Ángel, 1998, pp. 114-118).

capitán Nufio Martín. Cuando el gobernador de Santa Marta, don Juan Güiral Velón, otorgó el título de encomienda a dicho capitán, menciona los pueblos de Aragua, Arroba, Nucura y Pocoror. Si se verifica la tabla 2, los pueblos de Nucura y Pocoror no se encuentran registrados, además en la descripción de indios de Arroba y Aragua solo se da cuenta de diecisiete tributarios, lo que permite afirmar que las poblaciones de Nucura y Pocoror habían desaparecido (“Arroba y Aragua: diligencias de visita”, 979v).

Otro caso que vale la pena mencionar es el del pueblo de Gongore, perteneciente a la jurisdicción de Tenerife. En 1583, don Lope de Orozco —gobernador de Santa Marta— encomendó en Juan de Solís el pueblo de Gongore, del cual registró una población de cien indios. Para 1611, como se observa en la tabla 2, contaba con tan solo doce tributarios, lo cual implicaría que la población se redujo aproximadamente en un 80% (“Tenerife: visita a la boga del pueblo de Gongore”, 1611, ff. 316r-v).

En el caso de la villa de Tenerife debe tenerse en cuenta que, si bien muchos nativos debieron responder al nuevo sistema económico, otros se negaron a ser tributarios y huyeron a la selva, lo que también debió afectar a la población nativa. En 1580, en la descripción de la villa de Tenerife, se relataba que la zona era habitada principalmente por grupos denominados como caribes, chimilas y gente blanca, los cuales refirieron como indios de “mala paz”. La villa de Tenerife se describía como “una loma junto al río, que no es nada mayor que el pueblo, porque solo la calle principal es la loma (...) y todo lo demás es arcabuco” (Tovar, 1993, T. II, pp. 327-328, 341). Siendo una población de tan precarias condiciones, es evidente que el control que pudieron ejercer sobre ella resultó insuficiente, tanto así que los chimilas representaron un problema para el orden español durante todo el régimen monárquico (Herrera Ángel, 2007, pp. 281-346).

En el caso de Tamalameque, la disminución de la población fue considerable. En 1579, en la descripción de la ciudad de Tamalameque, se informaba que en la ciudad no quedaba ni la décima parte de los naturales que solían habitar la región (Tovar 1993, T. II, pp. 295-299). Según esta descripción, la causa del detrimento demográfico

había sido una epidemia de viruela y sarampión. Aun así, aunque la violencia, las epidemias y los cambios de clima parecen las causas más evidentes de deterioro poblacional, el trabajo impuesto a los nativos de una región podía implicar todas esas cosas juntas (Colmenares, 1997, p. 78).

Aunque en la descripción de 1579 se refieran a las epidemias como causa principal del despoblamiento, entre 1601 y 1611 también se registró una disminución en las poblaciones indígenas de la villa. En 1601, don Juan Güiral Velón, otorgó a Juan Salvador Vivero una encomienda conformada por los pueblos de: Chingala, Tamala, Acheta, Malaguataca, Chiriguana, Popoyas y Niguas, con cincuenta casas pobladas. Para 1611, cuando Villabona realizó la visita al pueblo de Chingalé, la matrícula registró nueve indios contando mujeres y niños, entre los cuales solo había cinco tributarios²⁸.

Esto se evidencia en la encomienda de La Estancia de Antonio Rodríguez de Medina. En 1577, Lope de Orozco encomendó a Rodríguez de Medina los pueblos de Nichao, Senpeheguas, Soapatosa y Tamalameque. Por otro lado, en 1588, recibió un segundo título, donde se le encomendaban los pueblos de Cimitongon, Catangua, Soncomotima y Zanvon —este último con más de 150 casas pobladas de nación peninos—. En 1611, cuando se efectuó la visita de Villabona, en la matrícula de indios de La Estancia se registraron diecisiete entre hombres, mujeres y niños. Sobre este asunto, en 1611, don Martín —el cacique de La Estancia— declaró que en la parcialidad solo quedaban doce nativos de nación peninos, y afirmaba que de los nativos de Mincao y Senpeheguas —que habían estado encomendados a Rodríguez de Medina— no quedaban más de dos (“Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador”, f. 334r).

Al comparar los datos de 1560 para Momox, Tenerife y Tamalameque con los de 1611, se observa en qué medida disminuyó la población. En la visita de 1560 a Momox se registraron 1845 tributarios, en Tenerife 1500 y en Tamalameque 500. Para 1611 —como

²⁸ Véase: “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” (1611); “Chingalé: diligencias de visita” (1611).

se evidencia en las tablas 2, 3 y 4— se registraron en Mompox 234 tributarios, en Tenerife 271 y en Tamalameque 35. Estos datos indican que la población de Mompox en este lapso había disminuido en un 87%, la de Tenerife en un 80% y la de Tamalameque en un 93% (Tovar Pinzón, 1988, pp. 102-108).

Sobre las poblaciones nativas de Honda, la información detallada es limitada. No obstante, al contrastar las cifras de tributarios registrados en Honda en 1560 —es decir, cuarenta y siete—, con los registrados en 1639 —veinticuatro—, se observa una disminución del 49% (Tovar Pinzón, 1988, p. 66). Véase tabla 1.

El decrecimiento poblacional en la zona ribereña del reino fue motivo de preocupación para los oficiales reales. Por esto —desde la Audiencia en la segunda mitad del siglo XVI— se empezaron a emitir una serie de ordenanzas, intentando controlar la actividad de la boga. Esta legislación abrió la puerta a una serie de transformaciones en torno al trabajo de los indios. La regulación del trabajo de los remeros cambió drásticamente el panorama desolador observado en la segunda mitad del siglo XVI, pues se desarrolló toda una tecnología en torno a la navegación, tiempos de descanso, regulación del peso en las embarcaciones, tripulación, alimentación, etc. Esto permitió que las comunidades nativas ribereñas se adaptaran a la instauración de este nuevo sistema económico y hallaran en la boga, incluso, un escape para la vida dentro de los pueblos de encomienda —lo cual empieza a evidenciarse desde la primera mitad del siglo XVII—.

Según Langebaek (2010), las sociedades indígenas se recuperaron más rápido en las regiones donde los trabajadores tuvieron mejores condiciones, mientras que en los lugares donde la población fue sometida a la esclavitud, esta tuvo pocas oportunidades de sobrevivir. En los lugares donde se desarrollaron formas de trabajo libre y los españoles contaron con la capacidad de acumular riqueza y aceptar mejores condiciones de vida de los trabajadores, la población tuvo la oportunidad de recuperarse más rápidamente (pp. 43-45). Aunque en la zona ribereña la población nativa dedicada al trabajo de la boga no sobrevivió biológicamente —y se desarrollaron interacciones que llevaron paulatinamente al mestizaje—,

esto no implicó de ninguna manera una aceptación pasiva del nuevo sistema económico. Los nativos se adaptaron gradualmente a la vida comercial del río y encontraron formas de obtener beneficios a través de sus conocimientos de navegación; no es gratuito que los viajeros del siglo XVIII y XIX se quejaran constantemente de las insolencias de los bogas. Así las cosas, el río se volvió un espacio de poder para las comunidades ribereñas, y siguió siéndolo por mucho tiempo.

Puertos y caminos en torno al río Magdalena

Desde la fundación de las principales villas y ciudades del Nuevo Reino, el río Magdalena se concibió como la vía principal para el ingreso y salida de mercancías y personas. Como sostiene José M. González, encomenderos, mineros y comerciantes habían establecido sistemas de circulación de metales y comidas. Los alimentos llegaban a las minas, donde se extraían los metales —que por múltiples caminos llegaban a las arcas del rey— (2023, p. 150). Sin embargo, la consolidación del río como la principal ruta comercial fue un proceso arduo, llegándose incluso a considerar abandonarlo. La navegación por el río Magdalena enfrentaba diversas dificultades. Inicialmente el acceso al río no podía realizarse directamente desde su desembocadura, lo que implicaba movilizar las mercancías y gentes por tierra hasta llegar a una zona menos caudalosa. Por otro lado, la presencia de indios de guerra en las riberas del Magdalena Central, además de dificultar la navegación, ponía en peligro las mercancías, los pasajeros y a la tripulación.

Teniendo en cuenta las dificultades que suponía la navegación por el río Magdalena, en noviembre de 1543, Juan López —procurador de Tunja— planteó el abandono de la navegación por el Magdalena, sugiriendo un nuevo camino desde el Reino hasta la laguna de Maracaibo; exponía que el trayecto por el río Magdalena había traído consigo la disminución de la población nativa y pérdidas de pasajeros y mercaderías. También argumentaba que, de seguir utilizando dicho trayecto, las tripulaciones padecerían debido a la presencia de indios de guerra y las vías de difícil acceso (López, 1620, como se citó en Ybot León, 1952, pp. 231-232).

Sobre las dificultades del tránsito por el Magdalena, el capitán Gonzalo de Piña Ludueña²⁹ relataba —en 1597— que al transportar las mercancías, generalmente, los mercaderes debían detenerse muchos días y hasta meses en Mompos, por falta de indios remeros. Además, destacaba lo costoso del viaje: el flete de una canoa desde Cartagena hasta el puerto de Honda oscilaba entre 110 y 300 pesos de plata corriente. Atribuía el costo de los fletes a la escasez de nativos para remar las embarcaciones, argumentando que la mayoría —de los pocos que había disponibles— eran empleados en el tráfico de canoas por el río Cauca a la ciudad de Zaragoza. Asimismo, mencionaba que las tripulaciones, cuando bogaban río arriba hacia Honda, solían enfrentar dificultades en la boca del río Carare, de donde “salen indios de guerra y matan a los indios y a los españoles que van en canoas” (“Descripción de la laguna de Maracaibo y río Magdalena”, 1597, ff. 1r-4r).

Ante tal situación, el capitán Ludueña resaltaba la factibilidad del transporte de mercancías por la laguna de Maracaibo hasta la ciudad de Pamplona. Sobre esta ruta mencionaba que en la laguna había un pueblo de españoles llamado Nueva Zamora, donde contaban con nativos remeros. Desde este se navegaba por la laguna hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar, ubicado a seis leguas de la desembocadura del río Pamplona. De este punto, navegando río arriba se llegaba a la ciudad de Pamplona y desde allí —en un trayecto de cuarenta leguas— se alcanzaba la ciudad de Tunja, para finalmente llegar a Santafé (*ibidem*).

A pesar de la posible factibilidad del camino que proponían Juan López y el gobernador Ludueña, ya existían intereses locales con respecto a la navegación por el río Magdalena que no hubiesen permitido el abandono de esa vía; tal era el caso de las gobernaciones de Cartagena y Santa Marta, con sus villas y ciudades. Así, este proyecto nunca contaría con suficiente apoyo, no solo por los intereses económicos, sino por los costos y larga duración que

²⁹ Sobre este gobernador véase Unceín Tamayo, 1970, p. 313.

supondría la ejecución del nuevo itinerario (Eugenio Martínez, 1973, pp. 263-265).

Además de la ruta planteada por la laguna de Maracaibo, hubo —a lo largo del siglo XVI— intentos por mejorar los caminos por los cuales ingresaban mercancías al Nuevo Reino. Bajo esta necesidad, en 1543, el adelantado Alonso Luis de Lugo envió al capitán Luis Lanchero con cuarenta hombres a trazar una senda diferente al de Opón, expedición que daría como resultado el descubrimiento del camino, que tiempo después se conocería como del Carare. Este camino de Opón fue transitado por los soldados de Jiménez de Quesada. En 1546, el visitador Miguel Díaz de Armendáriz tardó doce días desde la boca del río Opón hasta la ciudad de Vélez, viaje que emprendió a pie, pues el camino no permitía el uso de cabalgaduras. El trayecto del Carare si bien fue inicialmente descubierto en 1544 por el capitán Luis Lanchero, se oficializaría con la expedición del capitán Pedro de Orsúa, en 1548. Este camino se trazó desde la desembocadura del río Carare hasta la ciudad de Vélez (Velandia, 1989, T. I, p. 78, 80).

A partir de este descubrimiento, en el tránsito por el río Magdalena tuvo lugar una serie de luchas contra indios guanes, muzos y colimas, que ofrecían resistencia a la ocupación española y hacían inseguro cualquier camino. El desembarcadero del Carare poseía dos problemas: la presencia de “indios de guerra”³⁰ y la necesidad de usar mano de obra indígena para cargar las mercancías desde el desembarcadero hasta Vélez (Colmenares, 1997, pp. 386-387).

En 1555, luego de que el camino del Carare fuese dejado en desuso, el oidor de Santafé, Juan Montaño, ordenó a Alonso de Olalla³¹

³⁰ La expresión indios de guerra fue ampliamente utilizada por los oficiales reales durante el antiguo régimen para referirse a los nativos que oponían resistencia al dominio español. El historiador Luis Miguel Córdoba (2013), refiriéndose al caso particular de los carares, indica que cualquier intento de los nativos para evitar los trabajos forzados fue interpretado como un acto de guerra por parte de los indios, a los que se podía acusar de rebelión con el sofisma de que “ya habían sido dominados” (pp. 372-373).

³¹ Segundo el historiador José Ignacio Avellaneda Nava, Alonso de Olalla Herrera arribó a la sabana de Bogotá con la hueste que condujo desde Coro Nicolás de Federmann. Ambos al servicio de la casa Welser. Olalla Herrera realizaría obras importantes, como la apertura de caminos para comunicar las ciudades del Nuevo Reino de Granada con el río Magdalena. En 1553 abrió el camino del desembarcadero de Mariquita. Esta ruta tenía por objetivo unir

que fuese a descubrir un nuevo camino; se trataba de la senda al desembarcadero³² de Mariquita, conocido como puerto Montaño o puerto Viejo de Vitoria. En 1558, el mismo Olalla abriría un nuevo camino desde Puerto Viejo hasta el nuevo desembarcadero de Rionegro, que en 1568 sería inutilizado por derrumbes, por lo que el desembarcadero fue mudado a Angostura. Hacia 1592, el desembarcadero se mudó nuevamente al Carare, pero los ataques indígenas obligaron a que nuevamente fuese trasladado, esta vez a la desembocadura del río San Bartolomé (Colmenares, 1997, pp. 388- 390)³³.

El camino del Carare intentó mantenerse en funcionamiento, a pesar de las dificultades que implicaba el desembarque y traslado de mercancías desde allí hasta el Nuevo Reino. Este camino fue crucial en la conexión de la ciudad de Vélez con el río Magdalena, siendo esencial para el acceso a las minas del río del Oro. En 1588, Martín Camacho, en representación del cabildo de la ciudad de Vélez, solicitó a la Audiencia que las mercadurías que se transportaran por el río Magdalena se desembarcaran en el puerto del Carare. Exponía que este puerto era el “más apacible y cómodo que ay en todo el río Grande de Mompox”, donde podían desembarcar fácilmente las canoas y llegar a la ciudad de Vélez en tan solo seis días de camino, y en cuatro días adicionales a Santafé. Argumentaba que desembarcar las mercancías allí evitaba las incomodidades asociadas al

el puerto de Honda con la ciudad de Santafé. Otra obra del capitán Olalla Herrera fue la apertura del desembarcadero de Rionegro, un camino de recuas que cayó en desuso diez años después, debido a las inundaciones. Asimismo, sería el creador del desembarcadero de Angostura (Avellaneda Navas, 1990, pp. 240-250).

³² Puerto o desembarcadero hace referencia, en términos generales, a un mismo lugar. Sin embargo, las bodegas correspondían a “meros cobertizos y bohíos efímeros que sirvieron para guarecer de las lluvias y la intemperie mercaderías, géneros; cristianas y cristianos mientras aguardaban quien los acarreara: cargueros o mulas”. Aun así, estas bodegas en muchas ocasiones llegaron a ostentar el apelativo de puerto, sin realmente ser un puerto, aunque en casi todos los puertos sí existían bodegas y bodegueros, quienes almacenaban, registraban y verificaban la mercancía (Torres Trujillo, 2010, pp. 43-45).

³³ El historiador Germán Colmenares sostuvo que los cambios sucesivos en la ubicación de los puertos a partir de 1558 obedecieron a dos tendencias contradictorias: por un lado, a la práctica preconizada por la Audiencia de descargar a los indios de Mompox de la boga en un trayecto del río y, por otro lado, los intereses de los comerciantes y dueños de recuas, que buscaban un camino más seguro desde el río para remontar la cordillera hasta Santafé.

trayecto hasta el puerto de Angostura, donde los riesgos de enfermedades e incluso de muertes eran elevados, debido al clima y mala calidad de la tierra (“La ciudad de Vélez sobre el puerto de Carare”, 1590, ff. 1r-2r).

Camacho destacaba que, estableciendo el puerto del Carare como lugar de desembarque del Nuevo Reino, se eludía el trayecto hasta Honda, evitando el paso por los raudales del río, donde los bogas enfrentaban dificultades debido a la fuerza requerida para cruzarlos, lo que resultaba en enfermedades y agotamiento de la población. Asimismo, enfatizaba que era importante el funcionamiento del puerto, pues por este se sostenían las ciudades de Santafé, Tunja y Vélez (*ibidem*).

Este camino intentó acondicionarse en múltiples ocasiones, sin embargo, la problemática de los indios salteadores no permitió su empleo. En 1605, el cabildo de la ciudad de Vélez emitiría una carta dirigida a la Audiencia de Santafé, expresando la preocupación por el empobrecimiento que había sufrido la ciudad:

por aber faltado en ella de quinze años a esta parte las dos principales cosas que la sustentavan que era ser en su puerto de Carare la derecha descarga de la navegación del río Grande de la Magdalena y las minas del río del Oro (“[Carta del cabildo secular de Vélez sobre el camino y puerto del Carare]”, 1605).

En dicho escrito, solicitaban nuevamente la apertura del camino. Argumentaban que esta medida no solo beneficiaría significativamente a las minas del río del Oro, sino que también revitalizaría la economía de Vélez en general.

Asimismo, en 1609, Juan de Ochoa —corregidor de Tunja— abogó por la restauración del camino. Mencionaba que el trayecto del Carare estaba lleno de pantanos y montes que hacían riesgoso el paso de los arrieros, por lo que sugería que el camino se mudase unas leguas para evitar los malos pasos. Ochoa sostenía que al haber sido reducidos los salteadores de Carare y Yareguíes, reparar el camino era esencial para la ciudad de Tunja, que según él estaba “casi acabada y arruinada” (“[Carta del corregidor de Tunja, Juan

Ochoa de Unda Jáuregui]”, 1609, f. 3r). No obstante, el camino del Carare fue perdiendo progresivamente importancia hasta ser abandonado definitivamente en 1638 (Colmenares, 1997, p. 396).

En 1601 se fijaría como desembarcadero definitivo el puerto de Honda, atendiendo a la necesidad de movilizar la producción de las minas de oro y plata de Mariquita por el río Grande. El sitio de Honda (ribera del río Grande) —ubicado a tres leguas de la ciudad de Mariquita— fue destinado a este propósito. De esta manera, el embarcadero comenzaría a funcionar como bodega y puerto de las canoas que desde allí navegaban río abajo con productos mineros. Este sitio también se convertiría en desembarcadero de las mercaderías que venían de Cartagena y Santa Marta (Velandia, 1989, T. 1, pp. 47, 91-92).

En la consolidación de las relaciones comerciales entre el Nuevo Reino y ultramar, fue de vital importancia adquirir mercancías cuyas posibilidades de intercambio trajeran productos europeos. En este sentido, la búsqueda del oro se impuso como necesidad condicionada y, así mismo, la minería fue siempre entendida como la clave del sistema económico, debido a la necesidad de su uso para mantener nexos con la metrópoli (Colmenares, 1997, p. 271). Por lo tanto —como pudo observarse en el caso del puerto de Honda—, gracias al establecimiento de una economía minera, las vías comerciales y los puertos —que se instauraron en la segunda mitad del siglo XVI en las riberas del río Magdalena— respondieron en gran medida a la necesidad de movilizar la producción y abastecer los centros mineros que se iban fortaleciendo.

Germán Colmenares establece que entre 1536 y 1550 surgió la primera frontera minera, la cual se vio agotada aproximadamente para 1570 a causa de la disminución de la población nativa. Sin embargo, las conquistas del gobernador Gaspar de Rodas abrirían un nuevo horizonte, pues en 1576 fundó la ciudad Santa María Magdalena de Cáceres, ubicada en la margen derecha del río Cauca, y para 1581 fundaría la ciudad de Zaragoza de las Palmas, ubicada en el bajo Nechí. Ambas ciudades funcionarían como enclaves mineros de grandes proporciones (1997, p. 273).

Gracias a la fundación de estas ciudades y su importancia como distritos mineros —además del rumbo fijo hasta Honda, que servía

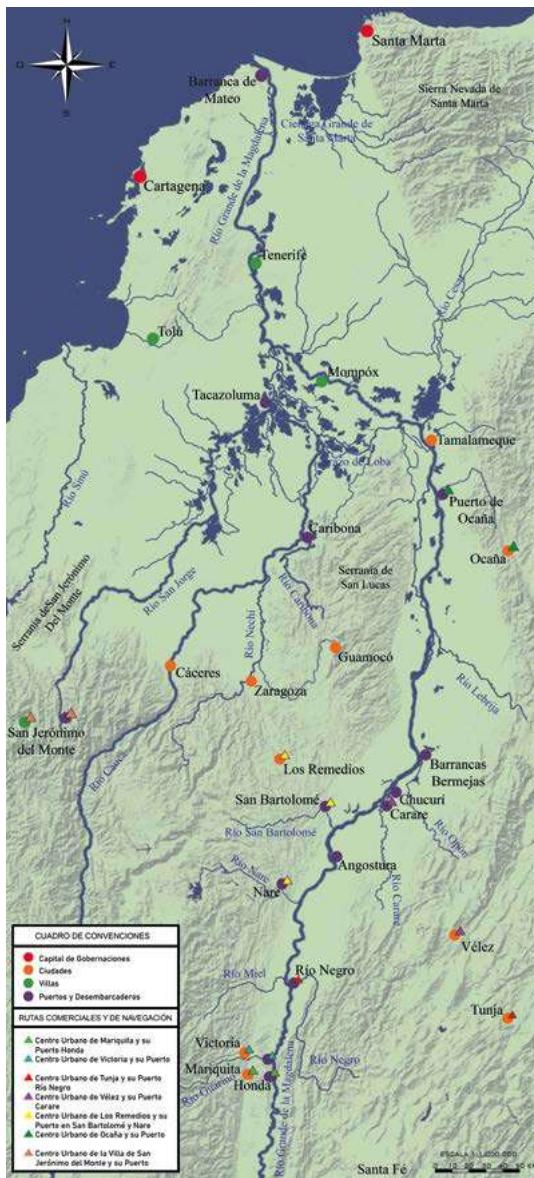
a las regiones de Santafé y Mariquita—, otras regiones se convirtieron en centros privilegiados para el comercio. Las ciudades de Cáceres y Zaragoza se mudaron para convertirse en puertos fluviales, de manera que hasta ellos llegaron canoas desde Momox y Tenerife (Torres, 2007, p. 55).

La ciudad de Nuestra Señora de Los Remedios, en el transcurso de los sucesivos traslados que efectuó desde 1561 —distanciándose cada vez más de la ciudad de Victoria—, llegó a establecerse hacia 1589 en las Sabanas de Porcacho, a orillas del río San Bartolomé —donde operaba su propio puerto en las bocas de los ríos Nare y San Bartolomé—. Además del puerto de San Bartolomé, los remedianos también utilizaron los embarcaderos Pepiz y Çuna, ubicados en el río Nare (*ibidem*).

Finalmente, en 1594 —gracias a los rumores de riqueza de Zaragoza— los vecinos de Los Remedios trasladaron la ciudad a tierras de Zaragoza, con el propósito de tener acceso a algunos afluentes del río Nechí. En este sentido, es importante resaltar lo mencionado por Colmenares, cuando afirmaba que “la decadencia de los puertos sobre el Magdalena y su remplazo sucesivo ilustra no solo el esfuerzo por hallar trayectos más cortos, sino también la importancia mudable de las ciudades y de los centros mineros” (1997, p. 396). Por otro lado, en la región del alto Tigui al nordeste de Zaragoza, fue fundada en 1612 la ciudad de San Francisco la Antigua del Guamocó, que llegó a ser un reconocido distrito minero. Esta tuvo dos vías de acceso principales, una por Zaragoza y otra por el río Caribona; asimismo, tuvo puerto en Simití (Lenis Ballesteros, 2007, pp. 51-66)³⁴.

Todas estas rutas eran de difícil tránsito, pues “a pesar de la distancia, mercaderes de las diferentes provincias del Nuevo Reino de Granada llegaban al Guamocó con toda clase de productos y al igual que en Los Remedios y Zaragoza, los vendían a precios muy elevados” (*ibidem*), siendo esta una de las causas de su futuro despoblamiento. Véase mapa 10.

³⁴ Según lo estudiado por Luis Fernando Torres, el puerto de Pepiz estaba en un “cascajal” del Nare, a dieciséis leguas de los remedios (Torres, 2007, p. 55).



Mapa 10.

Puertos de las ciudades y villas del Nuevo Reino de Granada, 1560-1611.

Fuente: "Visitas Bolívar" (1611); Mapas y planos, Mapoteca. 6. REF. 2, 13, REF. 1284, 1, REF. 158.

Dificultades de navegación

El establecimiento de puertos y desembarcaderos implicó que los bogas se viesen obligados a navegar a estos lugares, superando las dificultades presentes en las rutas establecidas. Durante las primeras décadas del siglo XVII, las rutas comerciales más notables eran las que conectaban al puerto de Honda con Mompox, y la que iba desde Mompox a Cáceres y Zaragoza. En ambos tramos la navegación implicó retos. Por un lado, el tránsito por el río Cauca, reconocido por sus fuertes corrientes. Además, transportar mercancías hacia la ciudad de Zaragoza involucraba una estadía de varios días en esta población, la cual era conocida por ser una “tierra enferma” y enemiga de los remeros. Por otro lado, el tránsito entre los puertos de Honda y Mompox estuvo mediado por los ataques recurrentes de los indios salteadores, desde finales del siglo XVI hasta muy entrado el XVII (“Tomala: interrogatorio a testigos”, 1611).

Con el surgimiento de los distritos mineros de Zaragoza y Cáceres, cobró gran importancia el comercio hacia estas regiones. Las rutas empleadas para llegar a dichas ciudades consistían en tomar los cursos de los ríos Cauca y Nechí, lo que para los remeros significó enfrentarse a las fuertes corrientes del río Cauca.

La situación a la que eran enfrentados los bogas en el trayecto llevó al presidente Antonio González a abordar la cuestión de la boga del río Cauca en sus ordenanzas. Prohibió emplear nativos de Mompox, Tenerife y Tamalameque en la boga del río Cauca, así como otorgó el monopolio de la navegación a la ciudad de Cáceres, dejando la licencia en manos de un vecino de la ciudad llamado Vicente Láez (“Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590”, 1590).

Un año después, Martín Camacho, procurador de la ciudad de Cáceres, presentó una solicitud al tribunal de la Audiencia que residía en Santafé, en la cual buscaba que se autorizara a los indios de Mompox para bogar hasta la gobernación de Antioquia. Martín Camacho manifestó que Cáceres se encontraba constantemente desabastecida de alimentos y mercancías, incluyendo los elementos necesarios para oficiar misa. Asimismo, señalaba que

esta ciudad se había trasladado a un mejor sitio, facilitando el tránsito de las canoas que remontaban el río Cauca, para que no padecieran tanto la navegación.

Como resultado, en 1591, el presidente González revocó la concesión dada a Vicente Láez y emitió una licencia que permitía que todos los dueños de canoas, vecinos de la villa de Mompox, bogaran a la ciudad de Cáceres en los tiempos de navegación permitidos. De esta manera, se les concedió abastecer a la ciudad con víveres y mercancías sin perjudicar a las tripulaciones de indios (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 228r-v).

Sin embargo, a pesar de que la ciudad de Cáceres hubiese sido trasladada a un mejor sitio, seguía teniendo grandes dificultades por las corrientes del río. Por tal razón, en 1611, el escribano de Mompox, Diego Cruzate, proponía que se emplearan únicamente los nativos que habitaban en las márgenes del río Cauca. El escribano expresaba:

para la ciudad de Caçerez y los dichos puertos de San Gerónimo del Monte y Caribona boguen solamente los yndios que están al presente y adelante estubieren en el río de Cauca poblados y no otros aunque sean del distrito desta villa, porque tienen el viaje más breve y ban por poblaciones suyas antiguas donde tienen sus platanales y otras comidas de las que ellos ussan y que no conviene que se altere este modo de bogar ni se exerce generalmente sin diferencia de puertos como hasta aquí se a hecho” (“Visita: la de los encomenderos de Mompox”, 1611).

La ruta de navegación Mompox-Honda y el problema de los indios salteadores de canoas

El trayecto entre los puertos del Bajo Magdalena y el puerto de Honda se convirtió en la ruta más importante desde que se estableció como desembarcadero definitivo sobre el río Magdalena; sin embargo, no estuvo exento de dificultades. El principal obstáculo del trayecto radicaba en la presencia de indios de guerra en las riberas del río, que atacaban las embarcaciones, saqueaban las mercancías y generaban considerables pérdidas. No era un obstáculo nuevo, pues en su momento llevó al abandono del desembarcadero del Carare,

y aún en las primeras décadas del siglo XVII continuó generando impedimentos para el buen desarrollo del comercio entre el Nuevo Reino y el Caribe.

Desde la década de 1570 empezaron a darse los asaltos en el camino del Carare, atribuidos a indios flecheros, identificados por los españoles como carares o yareguíes (Martínez Garnica, s. f.). En 1585 los cabildantes de la ciudad de La Trinidad de los Muzos indicaron al rey sobre los nativos salteadores que habitaban entre las desembocaduras de los ríos Carare y Rionegro. Según los cabildantes, estos naturales provenían de diversos lugares, principalmente de la ciudad de los Muzos y de La Palma (“[Carta del cabildo secular de la Trinidad de los Muzos]”, 1585, f. 1v).

En relación con las acciones de estos nativos en el río Magdalena, en la carta se describe que se dedicaban al robo de canoas que transitan por el río. Esta situación generaba un ambiente de inseguridad, obligando a las tripulaciones a navegar en grupos y a permanecer vigilantes tanto de día como de noche (*ibidem*).

El oidor Luis Enríquez clasificó a los carares como pertenecientes a las naciones de yareguíes, guacamaes, hormigueros y yarayes. Mencionaba que eran indios que —huyendo de los maltratos de sus encomenderos en Vélez y Pamplona— se habían asentado en las riberas de la parte baja de los ríos de Oro, Sogamoso y otros caños que desembocan en el río Magdalena. También añadía el oidor que estos nativos asaltaban las canoas que subían hacia el puerto de Honda (“Relación de los daños”, ff. 34v- 35r).

En 1597 el presidente de la Audiencia, el doctor Francisco de Sande informó sobre la presencia de nativos salteadores en las riberas del Magdalena, pertenecientes a los cimitarras y carares. Para controlar sus ataques, el presidente Sande sugirió fundar un fuerte en la zona de influencia de los asaltos, por lo que en 1601 fue encargada la dirección de la campaña de pacificación contra los carares al oidor Luis Enríquez (Córdoba Ochoa, 2013, pp. 385-386).

En esta campaña se nombraron por capitanes a Benito Franco y a Juan de Campos, por maestre de campo a don Luis Enríquez de Monrroy y por alférez a don Bernardino de la Serna; asimismo, se lograron integrar 160 soldados. Para esta jornada se

solicitó apoyo de las principales villas y ciudades del Nuevo Reino. La ciudad de Tunja contribuyó con alimentos, tales como bizcochos, quesos y jamones, por un valor aproximado de setecientos pesos. Los vecinos de la ciudad de Santafé también aportaron provisiones, junto con 1500 ducados. Los vecinos de Muzo y La Palma ofrecieron cuatro arrobas de cuerda, sesenta sayos de armas y setenta rodelas. La ciudad de Vélez destinó novecientos ducados para gastos de guerra (“Relación de los daños”, ff. 37v-38v).

Honda puso a disposición las canoas necesarias para navegar el río y su respectiva tripulación, asimismo contribuyó con trecientas fanegas de maíz y doscientas arrobas de carne salada. La ciudad de Pamplona aportó veinticinco hombres aviados con sus caudillos; Tocaima apoyó con cien fanegas de maíz y cien arrobas de carne salada. Mompox y Tamalameque proporcionaron ochocientos pesos de ocho reales y enviaron cuarenta y ocho remeros, seis barquetas y una canoa. Los Remedios contribuyó con novecientos pesos de trece quilates, mientras que Zaragoza ofreció ochocientos pesos de veinte quilates (*ibidem*).

El 16 de enero de 1601 el capitán Juan de Campos sugirió el establecimiento del fuerte en el punto medio entre el puerto de Mompox y el de Honda. Así se instauró el real de las Barrancas Bermejas. Sobre este asiento, Enríquez relataba que era terreno plano, pero tan poblado de árboles que “apenas podía andar un hombre entre árbol, bejucos y montaña” (“[Carta de Luis Enríquez]”, 1602). Las entradas que realizaron en el territorio de los nativos salteadores les dejaron conocimiento de cinco asentamientos donde encontraron barquetas y flechas; asimismo, capturaron a cincuenta y siete nativos, de los cuales murieron casi todos (“Relación de los daños”, ff. 40r-49v).

Al final de la campaña, el 9 de mayo de 1601, Enríquez indicaba que se hiciesen nuevamente entradas hacia el Carare, pues, aunque habían reducido los nativos, no se habían acabado por completo. También sugería que se conservara la población o puerto en las Barrancas Bermejas, pues se encontraba en la mitad del camino entre Honda y Mompox, lo que disminuía la carga de trabajo de los nativos remeros (“Relación de los daños”, f. 50r).

El problema de los carares no había sido enteramente solucionado en la campaña de 1601. Así que en 1603 él mismo relataba que desde el establecimiento del fuerte de las Barrancas Bermejas, los nativos habían asaltado embarcaciones en dos ocasiones. En la primera, mataron cinco esclavos y en la segunda había muerto un español y consiguieron tomar una barqueta con oro y ropa. Relata, además, que en este periodo se capturaron trescientos salteadores (“[Informe oidor Luis Enríquez]”, 1603).

En 1606, el presidente de la Audiencia de Santafé, don Juan de Borja, se pronunciaría al respecto de los indios salteadores del Magdalena, dando orden a los capitanes —Benito Franco, Francisco de Poveda y Juan de Campos— para que entraran con 120 soldados a “hacer guerra a los indios yareguíes y carares del río Grande”. Borja identificó a los nativos que habitaban en la isla de Carare “como gente feroz e indómita [que] nunca se ha inclinado a abraçar esta paz, antes siempre que pueden cometan nuevos delitos, salteando y rovando públicamente el dicho río Grande” (“Carta del presidente Juan de Borja”, 1606). Sobre esta campaña, en 1609, el gobernador proponía dividir la entrada en tres frentes: Barrancas Bermejas, Vélez y Muzo. En 1612 —según lo informado en la correspondencia entre el presidente Juan de Borja y el capitán Juan de Campos— las entradas de Vélez y Muzo habían sido infructíferas (“Papeles de servicios de probanza de Juan de Campos, vecino de Pamplona”, 1609-1612).

A pesar de los esfuerzos por reducir a los carares —cuando Villabona visitó la boga del río Magdalena en 1611—, estos nativos aún causaban estragos en el buen funcionamiento del comercio del Nuevo Reino. En el desarrollo de la visita, Domingo —un esclavo de doña Juana de Bohórquez, encomendera del puerto de Honda— relató que durante un viaje a la villa de Mompos había sido testigo de un ataque perpetrado por los carares, el cual resultó en la muerte de dos españoles, dos negros y tres indios. La solución sugerida por Villabona a esta problemática fue la empleada años antes en el comercio por el río: las tripulaciones debían iniciar el viaje todas juntas, apartadas de los caños con extrema atención de día y de noche (“Visita: la de los encomenderos de Mompos”, 315v, 323r).

Como sostiene Córdoba Ochoa, Borja creía que el único grupo que faltaba por dominar era el de los nativos de la isla Carare, aun así, los continuos ataques de los salteadores en la década siguiente permiten comprender que los capitanes habían subestimado la complejidad que la región tenía a nivel étnico y geográfico (Córdoba Ochoa, 2013, p. 393).

Arrendadores de puertos en la navegación del río Magdalena

En la construcción de la red comercial del Nuevo Reino —además de generarse rutas que vincularon los distritos mineros, ciudades y villas con el río—, en torno a los puertos surgió una operación mercantil que regulaba los productos que se movilizaban por el afluente. Es por esta razón que los puertos albergaron a funcionarios como jueces de canoas, alcaldes de puertos y sus arrendadores.

El movimiento mercantil de España hacia América estuvo acompañado de impuestos como el almojarifazgo, el derecho de avería y el derecho de puertos. Este último se cobraba por el arrendamiento de las bodegas instaladas en los puertos fluviales, a donde llegaban las mercaderías que subían por los ríos desde el Caribe (Tovar Pinzón, 1999, p. 32).

El arrendamiento de algún puerto implicaba una serie de obligaciones, entre estas, los arrendadores debían garantizar la presencia de un alcalde de puertos en cada desembarcadero, cuya función era verificar las mercancías y cobrar los derechos de los puertos. Asimismo, el alcalde debía acondicionar bohíos o bodegas en los puertos para guardar las mercaderías (Torres, 2007, p. 55; Colmenares, 1997, p. 396).

El título de arrendador de puertos no solo conllevaba obligaciones, también era bastante apetecido entre los vecinos prestantes del Nuevo Reino. En 1577, el oidor Francisco de Auncibay y el fiscal Hernando de la Torre se reunieron con los oficiales de la Real Hacienda, incluyendo al tesorero Gabriel de Limpias, el factor Diego Hidalgo y el contador Pedro Retes. En este encuentro, se establecieron los derechos que los arrendadores obtenían sobre las mercancías que se descargaban en sus puertos —aranceles que debían pagarse en oro de veinte quilitates— (“Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena”, 1621). Véase tabla 5.

Tabla 5.

Aranceles a favor de los arrendadores de puertos del río Magdalena, 1577³⁵
Fuente: AGN, Real Hacienda (1621). T. xxii, doc. 28, ff. 984v-985v.

Mercancías	Cantidad	Arancel para el arrendador
botija de vino	1	1 tomín
botija de aceite	3	1 tomín
botija de aceituna	2	1 tomín
hierro	arroba	1/2 tomín
negro esclavo	c/u	1/2 peso de 20k
harina del reino	carga de caballo o mula	2 tomines
jamones	carga de caballo o mula	2 tomines
bizcocho	carga de caballo o mula	2 tomines

Para otorgar el arrendamiento de los puertos se hacía una subasta pública en la que se beneficiaba no solo al que más ofertara sino al postor que estuviese dispuesto a aceptar las condiciones impuestas al arrendamiento. Por ejemplo, el 19 de enero de 1621, el procurador de la ciudad de Santafé —Domingo Martín Tombe— solicitaba que se ordenara al arrendador trasladar las bodegas de Honda a Purnio, pues la navegación hasta allí era más segura. Se mandaba que el juez de canoas y almojarifazgos y el arrendador residieran en el dicho puerto (*ibidem*, ff. 948r-949r.).

Los postores al arrendamiento podían establecer condiciones para asumir el cargo. En 1621, durante la subasta de los puertos del Magdalena, Alonso Calvo —vecino y regidor de la ciudad de La Palma— incluyó como condición al arrendamiento lo siguiente: que tuviese una duración de seis años e incluyese los puertos de Honda, Carare, Villa de Mompos, Nechí, Cauca, Guamocó, Cáceres, Zárate y Nare, con la condición adicional de que, si se estableciesen más puertos durante el periodo de arrendamiento, estos quedaran automáticamente incorporados (*ibidem*, f. 950r).

Alonso Calvo solicitaba que todos los derechos de puertos se recaudaran en Mompos, con el objetivo de prevenir el contrabando

³⁵ Estos aranceles debían pagarse en oro de veinte quilates (*Remate de los puertos del río Magdalena en la villa de Mompos, 1621*, AGN, Real Hacienda, T. xxii, doc. 28, ff. 984v-985v).

de mercancías. Además, especificaba que durante el periodo de seis años que abarcaba el arrendamiento no estaría obligado a construir ni trasladar bodegas, ni asentamientos en áreas no pobladas (*ibidem*, ff. 950v-952r).

El arrendamiento de puertos en el Magdalena entró en funcionamiento cuando las rentas dejaron de depender de los cabildos municipales, para estar bajo la jurisdicción de la Corona. Así, en 1557, el capitán Diego de Ospina arrendó los puertos del río Grande de la Magdalena en 1300 pesos de oro durante tres años (Tovar Pinzón, 1999, p. 32).

En 1615 Alonso Calvo conseguiría el arrendamiento de los puertos de Nare, Cauca, Nechí, San Jerónimo del Monte y Guamocó en 20 700 pesos. Para 1627 se subastaron los puertos del río Magdalena entre Simón Sosa Soria e Íñigo de Alvis —vecinos de Santafé—, Rodrigo Pereira de Castro —de Zaragoza—, Antonio Ruiz Galdámez —de Mariquita—, Antonio de Quiroga y Sebastián Pretel. En la subasta, el precio del arrendamiento de puertos subió hasta 26 300 pesos con la oferta realizada por Alonso Ruiz Galdámez, quien finalmente se llevó el arrendamiento (“Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena”, ff. 966r-971v).



Trabajo, navegación y consumo (1559-1639)



La navegación por el río Magdalena fue de vital importancia para la consolidación de una primera economía en el Nuevo Reino de Granada. El surgimiento de los distritos mineros durante la segunda mitad del siglo XVI en las provincias de Antioquia y de Popayán conllevó a que se estableciera un sistema de rutas en las que se transportarían gentes y objetos, generando asimismo una utilización masiva de nativos y, paulatinamente, de esclavos negros para movilizar las embarcaciones por el río Magdalena, principalmente entre los puertos de Mompox, Tenerife, Tamalameque y Honda. Estos transportaban en canoas y barquetonas a gentes y a mercancías, y su trabajo fue lo que permitió, en parte, el desarrollo de esa primera economía en el Nuevo Reino de Granada.

El historiador Juan Felipe Pérez (2020) sostiene que la búsqueda y apropiación rápida de oro y plata condicionó las penetraciones hacia el interior del continente americano, generando la dependencia de las mercancías europeas por parte de los conquistadores ibéricos. En el caso del Nuevo Reino de Granada, el comercio surgió por la necesidad de abastecer a las ciudades y villas ubicadas en las provincias andinas, en donde, de acuerdo con Álvaro Rojano Osorio (2019), Cartagena fue el puerto donde se concentraba la exportación de oro y el abastecimiento de alimentos y otros productos, tanto a las naves que atracaban en sus puertos, como a otras regiones del Caribe. Cartagena no hubiese sido próspera sin una vía de comunicación que

facilitara el transporte de mercancías al interior del Nuevo Reino y viceversa; papel desempeñado por el río Magdalena (p. 28).

En este capítulo se analizará la forma como se transformó la vida de los nativos en torno al río, en la medida en que se consolidó una economía política que, además de basarse en el intercambio y circulación de mercancías y metales, fue concebida a partir del empleo de mano de obra nativa. Esto se desarrollará a partir de tres puntos principales: el primero, la legislación que se emitió durante la segunda mitad del siglo XVI para mejorar las condiciones de trabajo de los naturales y los cambios que esta reglamentación trajo, no solo con relación al tráfico de canoas por el río, sino también dentro de los pueblos de indios. El segundo: las rutas e itinerarios de viaje que predominaron entre 1599 y 1611, así como la tecnología náutica que se implementó en el comercio fluvial y el tipo de mercancía que circulaba. Y tercero: los trabajos desempeñados por los nativos que habitaban en los pueblos ribereños, como fueron la boga, la extracción de mantecas de manatí y caimán, y la pesca.

Legislación indiana para proteger a los bogas del río Magdalena

La boga como servicio personal en los pueblos ribereños trajo consigo transformaciones en la vida cotidiana de las comunidades nativas. El ausentismo de los hombres dedicados a remar correspondió a la constante movilización que requería el oficio, y sus constantes muertes generaron una disminución sustancial de los indios en las zonas ribereñas. Por tal razón, a lo largo del siglo XVI varios funcionarios reales promulgaron cédulas y ordenanzas a favor de los naturales.

Entre ellas se encuentra la real cédula, expedida el 11 de agosto de 1552 y firmada por el príncipe Felipe de Austria desde Monzón; y las ordenanzas de los licenciados Melchor Pérez de Arteaga (1560) y Juan López de Cepeda (1568); las de Juan de Junco (1570); la orden de navegación redactada por Íñigo de Aranza en la década de 1570; las ordenanzas del oidor don Diego de Narváez (1576);

las del presidente Antonio González (1590); las del protector de indios Martín Camacho del Hoyo (1598) y las del oidor Juan de Villabona Zubiaurre (1611).

Según la historiadora María Carmen Borrego Plá (1983), el visitador Melchor Pérez de Arteaga arribó a la ciudad de Cartagena el 6 de mayo de 1560. Posteriormente, presentó la real provisión al gobernador Pedro Fernández del Busto, a su teniente Martín Puerto, a los alcaldes Pedro Barros y Jerónimo Rodríguez, al tesorero Alonso de Saavedra, al contador Pedro de Során y al factor Juan Velázquez. Esta visita se extendió aproximadamente por un año, finalizando el 14 de junio de 1561 (p. 147).

Borrego Plá menciona que, en el año de 1564, la Audiencia de Santafé enviaría al oidor Juan López de Cepeda a hacer una visita al río Grande de la Magdalena, en la que tasase a Mompox, Santa Marta y Valle de Upar. Este oidor se había desempeñado como juez de residencia y presidente interino de Santo Domingo, desde el 19 de mayo de 1557 al 26 de mayo de 1560 —cuando pasó como oidor a la Audiencia de Santafé—. La autora menciona que existe la posibilidad de que este sea el personaje que aparece en varios documentos como “el Ilustre Cepeda”, quien realizó la primera visita que se conoce de la gobernación de Cartagena entre 1552 y 1560 (1983, pp. 140, 193-194).

Juan de Junco era natural de Asturias e hizo parte de la primera expedición europea que arribó a la tierra de los muiscas. Había servido en Hungría e Italia; además, participó en la expedición colonizadora de Sebastián Caboto a la región del río de la Plata. Junco esperaba partir dentro de la expedición de Pedro de Heredia hacia la gobernación de Cartagena, sin embargo, se retrasaría, saliendo de Sevilla hacia la gobernación de Cartagena el 14 de abril de 1535. Su primera parada fue en Santo Domingo, donde su rumbo cambió debido a sugerencia de oidores de la Audiencia de Santo Domingo, quienes le pidieron que fuese a la gobernación de Santa Marta. De esta manera, Junco ejerció como teniente de gobernador en Mompox en 1560 y en 1571 (Avellaneda Navas, 1995, p. 144; Borrego Plá, 1983, pp. 282-283).

Por su parte, Íñigo de Aranza nació hacia el año de 1537, en la villa de Cumaya (Guipúzcoa). Su padre era Martín de Aranza y su madre doña María López de Arzubiaga. A finales de la década de

1550 pasó de España al Nuevo Reino de Granada, donde se desempeñó en diversos oficios. El 8 de julio de 1562 fue nombrado escribano del rey en la Audiencia de Santafé, también ejerció como factor y tesorero de la Real Hacienda y como relator de esta. En 1571 fue nombrado secretario del tribunal de Audiencia de Santafé, el 5 de septiembre de 1588 fue elegido corregidor de Mariquita y en 1592 fue promovido a gobernador y capitán general de Veragua³⁶.

En cuanto a Juan de Villabona Zubiaurre, aunque no se tiene la fecha exacta en que se instaló como oidor de la Audiencia de Santafé, el historiador Julián Ruiz Rivera (2020) estima que pudo haber sido la misma en que se posesionó en la Audiencia Francisco de Herrera Campuzano, el 28 de marzo de 1609. Inicialmente desde la Audiencia de Santafé, se le solicitó a Villabona Zubiaurre visitar los territorios de Santa Marta, Cartagena y Antioquia, además de adjudicarle comisiones para inspeccionar otros territorios como las minas de plata de la ciudad de Mariquita, y la boga de las canoas que hacían el transporte por el río Magdalena. La visita se dio por terminada el 22 de febrero de 1612 y, en este periodo de dos años, solo habría visitado los distritos de Tolú, Cartagena y Mompox. En este último inspeccionó lo perteneciente a la boga del río, pues se cometían excesos en el trabajo allí, Tenerife y Tamalameque, por lo cual debieron dar cuenta encomenderos, administradores y mayordomos. Como menciona Ruiz Rivera, Villabona Zubiaurre revisó los testamentos de los encomenderos difuntos, cobró lo correspondiente a los indios, tomó cuenta a los jueces de canoas por su gestión y revisó los títulos de encomiendas (pp. 17-21).

De esta forma —y volviendo al corpus legal—, se analizarán los puntos que se refieren a la sustitución de los nativos por esclavos negros en la navegación, el establecimiento de salarios, jornadas y fletes, y a la regulación de las condiciones de navegación —como la alimentación y las herramientas propias de la actividad—.

³⁶ Véase: “[Licencia para pasar a Santafé concedida a Íñigo de Aranza]”, 1572, f. 1r-12v; “Confirmación de oficio Íñigo de Aranza”, 1562, ff. 1r2r; “Confirmación de oficio: Íñigo de Aranza”, 1588, f. 1r; “[Expediente de Íñigo de Aranza como gobernador de Veragua]”, f. 1r.

Introducción de esclavos negros en la navegación del río Magdalena

Debido a la disminución de las comunidades nativas empleadas en la navegación del río Magdalena, varios oidores de la Audiencia de Santafé promulgaron cédulas o elaboraron ordenanzas para proteger a los indios que bogaban en las canoas. Uno de los primeros en abordar este problema fue el licenciado Melchor Pérez de Arteaga —oidor del tribunal de la Audiencia de Santafé y visitador de la gobernación de Cartagena—, quien en 1560 planteaba como la mejor solución al problema de la disminución de naturales que fueran sustituidos por esclavos africanos.

Pérez de Arteaga —apoyado en una real cédula del príncipe Felipe de 1552³⁷— fue el primero en contemplar la sustitución total de los remeros indios por esclavos negros que podían conducir embarcaciones por el río Magdalena. Su principal argumento para cambiar el sistema de trabajo se basó en que las primeras expediciones europeas por el río Magdalena se habían realizado con barcos y tripulaciones de esclavos negros (“Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena”, 1560, ff. 275r- v).

Pérez de Arteaga hizo evidente la problemática que había generado en los naturales la introducción del servicio de la boga, pues sostenía que estos eran expuestos en sus canoas al sol y al agua, enfatizando en la baja calidad nutricional de los alimentos que se les suministraba —hechos solo a base de maíz— y la sobrecarga de las canoas —que implicaba un esfuerzo sobrehumano—. El oidor se refería a esta actividad como “cruel y desventurada”, similar a la pesca de perlas, por la cual muchos pueblos se habían acabado (*ibidem*, f. 258r).

³⁷ Desde Monzón, el 11 de agosto de 1552, el príncipe Felipe de Austria, como regente de España, expidió una real cédula para regular la navegación del río Magdalena. En esta manifestaba que debido al excesivo trabajo de los bogas y la baja calidad de la alimentación que tenían estos indios durante los viajes, al volver a sus casas caían enfermos, lo que generalmente les causaba la muerte. Ante esta situación la solución planteada por el regente fue que estos indios, en lugar de pagar el tributo en servicios personales, lo hicieran en frutos de la tierra. Sin embargo, hacía la salvedad de que los naturales pudiesen navegar canoas libremente y para su provecho (“Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena”, 1560, ff. 275r-v).

Con la idea de erradicar el trabajo de los indios, el 1 de octubre de 1560, Pérez de Arteaga interrogó a varios vecinos de Mompox sobre la factibilidad de la introducción de esclavos negros en la navegación. Sobre esto, Diego Íñigo Núñez de Arana declaró que, en 1535, el capitán Pedro de Ayllón había subido el río Magdalena hasta el Cauca con bergantines maniobrados por africanos y españoles. Al igual que este último, el capitán Luis de Manjarrés, los licenciados Juan de Santa Cruz y Gonzalo Jiménez de Quesada habían logrado ingresar por el río con barcos y tripulaciones de esclavos negros y españoles. Según Núñez de Arana, a diferencia de los indios y las condiciones a las que los sometían los encomenderos, con barcos maniobrados por africanos la navegación sería menos tormentosa, puesto que los esclavos eran más protegidos que los indios y mejor alimentados (*ibidem*, f. 259r-268r).

A pesar del intento del visitador Pérez de Arteaga por erradicar el trabajo de los indios en la navegación del río Magdalena, Alonso de Olalla, Hernando de Alcocer y Francisco Gómez habían recibido dos años antes una real provisión emanada por la misma Audiencia de Santa Fe que les permitía tener el monopolio de la navegación por el río. Estos individuos argumentaron tener barcos y esclavos negros suficientes para el transporte de mercancías y el sostencimiento del comercio entre el Nuevo Reino y el Caribe. Sin embargo, en 1559, la empresa de navegación de Olalla y sus compañeros había entrado en bancarrota. Los vecinos y comerciantes de Cartagena se quejaban de las pérdidas de mercancías que generaba el monopolio de la navegación, mencionaban que los beneficiados solo contaban con tres barcos pequeños, que no eran suficientes para el transporte de mercancías ya que constantemente se represaban en el puerto de Chucurí. Ante esta situación, la Audiencia de Santafé emitió un auto, el 25 de septiembre de 1559, permitiendo la navegación general del río (*ibidem*, f. 275v-280r).

Nuevamente, en 1570, el tesorero y factor de la Real Hacienda de Santafé, Íñigo de Aranza, ordenó la introducción de esclavos africanos en la navegación del río Magdalena. Sostuvo que no se debía navegar ninguna canoa que no llevase como parte de su tripulación tres negros esclavos; además, añadía que ningún indio podría

transportar mercaderías más de dos veces al año (“Orden de la Navegación del río de la Magdalena. Informe de Íñigo de Aranza, 1570”, AGI, *Patronato*, 260, N. 2, R. 24, f. 1v).

En 1590 el doctor Antonio González —presidente de la Audiencia de Santafé— retomó la propuesta del tesorero Aranza de introducción de esclavos negros a la navegación, estableciendo que cada embarcación que emplease 5 africanos o más debía ser fletada en 190 pesos de plata corriente, de los cuales 30 pesos debían ser para pagarle al dueño de la cuadrilla. Además, señaló que en caso de que el señor de canoas o encomendero bogase con diez africanos y dos indios, este podía pedir por flete lo que concertase, teniendo en cuenta el pago de los indios (“Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González”, 1590, f. 15v)³⁸.

A pesar de las menciones realizadas por el presidente González y Aranza sobre la introducción de negros esclavos a la navegación —luego del intento de sustitución de nativos por esclavos africanos—, fue el protector de indios Martín Camacho del Hoyo quien en 1598 volvería a centrarse en la erradicación de la utilización de los naturales como bogas. En 1596 Camacho del Hoyo fue nombrado protector de los indios del río Magdalena y durante este periodo se propuso remplazar las embarcaciones usadas cotidianamente en el comercio del río por unas nuevas que fuesen servidas por esclavos africanos, con el fin de erradicar el oprobioso trabajo de los indios (Córdoba Ochoa, 2013, pp. 377-380).

Cuando Camacho del Hoyo conoció la problemática de los indios que bogaban por el río y los excesos que se cometían contra ellos por parte de los encomenderos, sugirió que se debía prohibir el empleo de nativos en la navegación. Camacho del Hoyo expuso el estado de ilegalidad desde el cual la boga había logrado perpetuarse y acabar con casi toda la población nativa habitante de las riberas

³⁸ A pesar de que el presidente González consintió la introducción de negros esclavos a la navegación y el empleo de embarcaciones con tripulaciones de indios y negros, dejó estipulado que los africanos no debían vivir en los pueblos de indios ni a menos de dos leguas de distancia de estos.

del Magdalena. Denunciaba, además, que las visitas efectuadas a esa región no habían rendido el fruto esperado, pues no se visitaron ni la mitad de los pueblos. También señalaba que los vecinos de las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena no tenían por costumbre que un oidor enviado por la Audiencia de Santafé realizarla la visita, pues siempre, desde las gobernaciones de Santa Marta o Cartagena, se delegaba a un oficial para que la hiciese. Además, no debe olvidarse que los encomenderos ante la llegada de un nuevo oidor evitaban ser juzgados por los delitos cometidos, señalando que ya los habían pagado en la visita anterior, y así eludían el rigor de los visitadores de la Audiencia (*ibidem*).

El 10 de diciembre de 1598 serían promulgadas, en la villa de Mompox, las ordenanzas del capitán Camacho del Hoyo, en las que sugería como primera medida que los encomenderos y administradores de indios procurasen incluir esclavos africanos y enseñarles, por medio de los indios, el oficio. A esta medida le asignó un límite de tiempo de año y medio, de forma que, pasado este término, los indios fuesen retirados completamente de la navegación. Durante el plazo dado para instruir a los negros esclavos, el capitán sugería que se pudiese bogar en todos los tiempos del año, llevando por tripulación cuatro indios y el restante de esclavos. Es importante resaltar que es el mismo Camacho del Hoyo quien expondría las razones por las que los mercaderes eran prevenidos con relación a la introducción de africanos a la navegación, pues sostenía que los esclavos solían hurtar las mercaderías que debían transportar, especialmente el vino y otros alimentos. A raíz de lo anterior, Camacho del Hoyo sugirió que los comerciantes registraran las mercancías antes del viaje y que, en caso de que algo faltase al finalizar, el dueño de la canoa debía responder (“Ordenanzas de la villa de Mompox”, 1599, f. 495r-496v.).

Según el historiador Julián Ruiz Rivera (1996), las ordenanzas de Camacho del Hoyo serían las últimas emitidas para regular la navegación de los nativos, “pues a partir de este punto se produjo la sustitución de indios por negros” (p. 141). Sin embargo, a pesar de la introducción generalizada de esclavos de origen africano en la boga, los indios ribereños no dejarían de

participar en ella, debido a que aún estarían presentes de manera mayoritaria en el siglo XVII. La desaparición de los indios remeros tuvo más relación con el mestizaje, la ausencia de los indios y el agotamiento de la población —generado por el empleo de la mano de obra nativa para el sostenimiento de la economía en el antiguo régimen—, que con la intervención de los oficiales reales a favor de ellos.

A pesar de los esfuerzos del capitán Camacho del Hoyo, el 24 de noviembre de 1601 —desde Valladolid— el rey Felipe III promulgó una cédula que ordenaba la compra de esclavos negros para ser utilizados como remeros en río Magdalena, lo cual permite pensar que las ordenanzas de Camacho del Hoyo no habrían sido acatadas. En esta ley se relataba que era inviable suspender de manera inmediata la boga india del río Magdalena, pues, aunque se reconocían sus inconvenientes, se debía garantizar el comercio entre las diferentes provincias del Nuevo Reino. Sin embargo, se ordenó a los dueños de canoas la compra de esclavos para servir en la navegación, disminuyendo el empleo de nativos en dicha actividad (Recopilación de leyes de los reynos de las indias, 1998, T. II, Ley VI, Título XIII, p. 314).

La boga —desde su establecimiento como actividad netamente india— fue sufriendo transformaciones a lo largo del tiempo, no obstante, el cambio más significativo fue en la segunda mitad del siglo XVI, con el planteamiento e introducción de esclavos negros en la navegación. Esta propuesta llevó el incremento de la capacidad de carga de las canoas, los tiempos de boga abierta y cerrada se flexibilizaron, y se comenzaron a exaltar los conocimientos nativos de navegación asignándoles roles más importantes dentro de la embarcación, como pilotos y contrapilotos.

Con la introducción de esclavos a la navegación, la boga de los indios pasó de ser un trabajo forzado a un oficio remunerado (Nieva Sanz, 2022, pp. 129-150). Este cambio, al menos para los nativos, permitió no solo la convergencia de saberes de diferentes grupos étnicos, sino también un espacio en el que los indios pudieron obtener mayor autonomía laboral y así evitar el colapso de su población.

Itinerarios, fletes y condiciones de trabajo en la navegación del río Magdalena

Con relación a los itinerarios y dinámicas laborales a bordo de las embarcaciones, la legislación emitida a favor de la conservación de la población ribereña traería una serie de cambios a las dinámicas comerciales del río y empezaría a ser más significativa luego de que la prohibición de la boga de los indios fuese frustrada. La continua utilización de nativos llevó a que, sin poderse prohibir esta labor, se pensase en formas de mitigar su impacto en las poblaciones.

Entre los puntos más importantes —en que convergen todos los visitadores— se encontraba la necesidad de suministrar alimentos de calidad a los indios bogas para todo el itinerario de viaje, principalmente maíz, tasajos de manatí, de pescado o de carne, pues la baja calidad alimenticia que recibían los indios bogas influía directamente en el agotamiento de la población. Asimismo, fue fundamental suministrar a los naturales con sombreros, hamacas y toldos de cañamazo, lo que atendía a dos problemáticas que habían evidenciado los visitadores: mitigar el excesivo calor al que eran sometidos los indios durante la navegación y las picaduras de mosquitos —que no permitían un buen descanso y eran peligrosos para la salud de la tripulación—. Este último punto fue señalado por el visitador Pérez de Arteaga, según el cual los indios no podían descansar al terminar la jornada, a causa de dormir desnudos en la arena y ser picados por los mosquitos. Esta problemática fue reiterada en las ordenanzas de Juan de Junco y también por el presidente Antonio González³⁹.

Con relación a los viajes permitidos, desde las ordenanzas promulgadas por el licenciado Juan López de Cepeda, aproximadamente hacia 1568, se estableció que cada indio podía realizar tres viajes al año en los tiempos de boga abierta. Desde ese momento se empezó a regular el oficio con base a la tasa realizada en cada

³⁹ Véase: “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena” (1570); “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González”, (1590); “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena”

pueblo, la cantidad de canoas que podía emplear cada encomendero, partiendo de que cada embarcación debía contar con diez indios para su manejo. En las ordenanzas de López de Cepeda quedó regulado que desde Tamalameque podrían navegar 78 canoas y desde Mompox 201; mientras que, con las de Juan de Junco, se estableció que de allí podían navegar en total 160 canoas (“[Ordenanzas Juan López de Cepeda]”, 1568, f. 35r; “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena”, f. 37r).

En lo tocante a los tiempos de navegación e itinerarios, desde las ordenanzas emitidas por el licenciado López de Cepeda, se empezaron a regular los tiempos de navegación, teniendo en cuenta las crecientes del río y los tiempos de invierno y verano. Así se establecieron dos períodos de boga cerrada al año, que coincidían con los tiempos de invierno. La boga cerrada iniciaba el primero de septiembre e iba hasta finales de noviembre y, luego, desde el primero de abril hasta finales de mayo, pues en los meses de invierno las crecientes eran más peligrosas y no había playas donde descansar durante el trayecto. Esta norma tenía una salvedad: en tiempo de boga cerrada los indios podían navegar siempre y cuando fuese de su voluntad, para su propio aprovechamiento y en una distancia que no superara una jornada de trabajo. Igualmente, los meses podían variar según el aspecto que tuviese el río al momento de iniciar un viaje. Juan de Junco —basado en las ordenanzas de López de Cepeda— añadió que, de junio a agosto, los indios no podrían realizar más que un viaje y los otros dos se harían entre diciembre y marzo (“[Ordenanzas Juan López de Cepeda]”, f. 33v., “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena”, f. 37v-38r).

Otra transformación introducida en la navegación a raíz de la promulgación de ordenanzas fue el establecimiento de rutas fijas entre uno y otro puerto, para mitigar el impacto de la boga en los indios. Así, desde 1570 aproximadamente —con la orden de navegación promulgada por Íñigo de Aranza—, se planteó dividir la navegación por el río Magdalena en dos tramos: desde la Barranca de Mateo a Mompox y Tamalameque, y desde Mompox

a los puertos de Carare, Rionegro y Honda, sectorización que se mantendría a lo largo de los siglos XVI y XVII⁴⁰.

Por otro lado, con la promulgación de las ordenanzas del presidente González en 1590, se empezó a regular la navegación por el río Cauca. La navegación por este río cobró importancia con la apertura de la frontera minera en el norte de Antioquia y el establecimiento de las ciudades mineras de Cáceres (1576) y Zaragoza (1581). Con relación a la boga por el río Cauca, el presidente González limitó la operación del trayecto exclusivamente a los indios de los pueblos de Tomala, los Serranos, Jegua, Cate, Guazo y Yatí, así como ordenó que no fuesen empleados en otras rutas. Argumentaba el oficial que para estos indios el viaje a Zaragoza era menos difícil, pues sus pueblos estaban ubicados en las riberas del río Cauca y por lo tanto tenían mayor conocimiento del afluente (“Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande”, 1590, ff. 14r-v).

A raíz de esto, el capitán Martín Camacho del Hoyo llamó la atención sobre el incumplimiento de las ordenanzas e indicaba que los encomenderos y mayordomos habían despachado muchas canoas para Cáceres y Zaragoza sin registro. Reiteraba, además, que las canoas que partiesen de los pueblos del río Cauca debían registrarse ante el cura doctrinero, y que debían contar con un libro en el que se consignasen las embarcaciones despachadas, la fecha, la cantidad de indios de la tripulación —con sus nombres— y la paga respectiva a cada uno de ellos (Camacho del Hoyo, 1598, en Ybot León, 1952, pp. 316-317).

Con relación a las tarifas de navegación entre puerto y puerto, fue el oidor de la Audiencia de Santafé —don Diego de Narváez— quien en 1576 estableció, por primera vez, los precios del recorrido según la cantidad de botijas transportadas, además de tener en cuenta los precios del viaje para los retornos. Esto puede evidenciarse en la tabla 6.

⁴⁰ Véase: “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González” (1590); “Ordenanzas emitidas luego de la visita hecha por el oidor don Diego de Narváez” (1576); “Orden de la Navegación del río de la Magdalena”.

Tabla 6.

Precios y tarifas correspondientes a la carga que se transportara en las embarcaciones según la distancia

Fuente: Ybot León, 1952, pp. 259, 263; AGI, Patronato (1570). 196, R. 4, f. 43v.

Trayecto recorrido	Tarifa por botija transportada		
Malambo - Mompos	4 reales		
Mateo - Mompos	3 reales		
Malambo - Tamalameque	5 reales		
Mateo - Tamalameque	5 reales		
Mompox - Carare / Angostura	12 reales		
Tamalameque - Carare / Angostura	11 reales		
Mompox - Ocaña	5 reales		
Tamalameque - Ocaña	4 reales		
Ciénega - Tenerife	4 reales		
Angostura - Galeote	Medio peso de oro		
Tarifas correspondientes a los retornos según las distancias			
Trayecto recorrido	Precio por español	Precio por indio / negro esclavo	Precio por petaca
Angostura - Tamalameque	2 pesos de oro	Medio peso de oro	Medio peso de oro
Angostura - Mompos	2 pesos de oro	Medio peso de oro	Medio peso de oro
Mompox - Barrancas	I peso en reales	3 reales	3 reales
Tamalameque - Barrancas	I peso en reales	3 reales	3 reales

Siguiendo esta misma línea, el presidente González emitió una nueva tasa de navegación, en la cual dejaba especificado cuántos reales debían pagarse por cada botija de vino, así como lo correspondiente a la carga de ropa. Lo estipuló de la siguiente manera:

Tabla 7.

Nueva tasa de navegación emitida por el presidente Antonio González, 1590
 Fuente: AGI, Patronato (1570). 196, R. 24, ff. 15r-17r.

Trayecto	Pesos de plata corriente	Precio en reales por botija de vino	Precio en reales por ropa
Mompox - Angostura / Carare	170	x	x
Tamalameque - Angostura / Carare	170	x	x
Barranca - Mompox	150	6	5
Barranca - Tamalameque	x	x	6
Ciénaga de Santa Marta - Tenerife	x	5	x
Precio de los retornos de los viajes			
Trayecto	Precio por español	Precio por indio / negro esclavo	Precio por petaca
Angostura / Carare - Mompox	2 pesos de oro	1 peso y medio de oro	Medio peso de oro
Angostura / Carare - Tenerife	2 pesos de oro	1 peso y medio de oro	“
Angostura / Carare - Barrancas	2 pesos de oro	1 peso y medio de oro	“
Mompox - Barrancas	10 reales castellanos	4 reales castellanos	“
Tamalameque - Barrancas	10 reales castellanos	4 reales castellanos	“
Flete canoas de negros esclavos			
Cantidad de negros esclavos por embarcación		Precio del flete	
5 o más		190 pesos de plata corriente	
10		Concertarse libremente entre dueño de canoa y mercaderes	

En la tabla 7 puede observarse que en las ordenanzas emitidas por el presidente González aumentaron las tarifas de los viajes —en comparación con las de las ordenanzas de 1576 que le anteceden— y se estipularon los precios de las canoas conducidas por esclavos negros.

La introducción de la figura del juez de canoas empezó a ser de vital importancia desde la promulgación de las ordenanzas de 1576. Este oficial no solo debía verificar los víveres y mantenimientos con los que contaban los indios antes de iniciar el viaje, sino también el número de indios y esclavos que componía la tripulación. Al juez le correspondía confirmar la voluntad de los indios para bogar, registrar el pago hecho a cada uno y comprobar que el peso de las canoas correspondiese a lo estipulado.

Esto implicó una gran transformación, pues hasta 1570 se había regulado que cada canoa debía contar con diez indios bogas para una canoa de sesenta botijas o más. Fue el oidor Juan de Junco quien añadió al decreto que ninguna canoa pudiese transportar más de ochenta botijas para una tripulación de diez bogas. Por otro lado, este oidor legisló que las canoas de entre noventa y cien botijas debían navegarse con tripulaciones de doce o trece bogas. Con las ordenanzas de 1590 del presidente Antonio González, se dio un aumento en la capacidad de carga en las canoas en general, permitiendo un máximo de cien botijas⁴¹.

Servicios personales

Con el establecimiento de las encomiendas, los indios adscritos a ellas se convirtieron en la principal fuente de mano de obra, pero en el caso de las encomiendas ribereñas no solo se tradujo en el trabajo como bogas, pues estos indios también fueron empleados como vaqueros, constructores, pescadores y mantequeros. En este

⁴¹ Véase: “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena”; Ybot León (1952); Ruiz Rivera (1996), p. 141; “Ordenanzas emitidas luego de la visita hecha por el oidor don Diego de Narváez”; “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González (1590); “Ordenanzas de la villa de Mompox”.

contexto, la violencia fue el principal medio para la dominación de la mano de obra nativa, especialmente en las pequeñas comunidades (Montoya Guzmán y González Jaramillo, 2010, p. 89). A raíz de esta situación, la administración, a través de las ordenanzas, planteó modificar el estado de las cosas existentes después de la Conquista con una nueva legislación que pretendía introducir un régimen de mayor protección y libertad para los indios (Zavala, 1978, p. 29).

En el caso de los pueblos ribereños del río Magdalena, las ordenanzas promulgadas por el oidor Juan de Villabona Zubiaurre en 1611 no serían superadas por las de ningún otro visitador y de hecho serían guía para otros (Ruiz Rivera, 1996, p. 35). Aun así, el problema del trabajo de los indios por fuera de la navegación empieza a ser abordado en 1590 con las ordenanzas del presidente González, quien puso su atención principalmente en la figura del mayordomo.

Sobre esta figura González argumentaba que, aunque era más beneficioso para los indios que el mayordomo no residiese en el pueblo —por el conocimiento que se tenía de los maltratos que estos les daban—, su presencia allí era esencial para el mantenimiento de los tributos⁴². En este sentido, González ordenó que se permitiese la residencia de los mayordomos en los pueblos de indios bajo ciertas condiciones: primero, que los mayordomos no debían generar ganancias por parte de la encomienda; y segundo, que el teniente o gobernador de la provincia debía velar por la seguridad de los indios, supervisar el trato que los mayordomos les daban, y en caso de abusos, eliminarlo del cargo y no renovarlo⁴³.

El presidente González también se pronunció con respecto al bienestar espiritual y material de los naturales. Ordenó que los indios no debían estar sin adoctrinar, ni podían ser ocupados como arrieros en

⁴² El presidente González, aun siendo consciente de los constantes abusos ejercidos por parte de los mayordomos a los indios y entendiendo que la supresión del cargo remediaría los padecimientos de los nativos con respecto a dicha figura, argumentaba que esta supresión era compleja y sostenía que “moralmente es tan difícil salir de un extremo a otro”; así, prefirió no eliminar ese oficio (“Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González”, 1590, 12r).

⁴³ Véase: Ruiz Rivera (1996), p. 35; “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González” (1590).

los hatos de sus encomenderos, haciendo la salvedad de que, cuando fuese necesario usar a los indios en labores de servicio, debía pagárseles un precio justo y darles de comer, beber y vestir (“Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande”, 1590, ff. 11r-12r).

J. Ruiz Rivera (1996) sostiene que las ordenanzas del oidor Villabona Zubiaurre fueron las más enfáticas con relación a la vida de los indios dentro de sus pueblos, pues hasta 1611 no habían sido emitidas ordenanzas que se enfocaran en cada una de las labores que realizaban los nativos (p. 35). Villabona Zubiaurre reguló el trabajo en las haciendas, en las casas —en lo relativo al servicio doméstico—, en la fabricación de bohíos, extracción de mantecas y pesquerías. Específicamente prohibió que los indios fuesen ocupados en la construcción de casas y bohíos, así como en la extracción de mantecas, pesquerías y cacerías, a no ser que esta fuese para su propio beneficio (Villabona, ff. 24v- 25r).

En lo tocante a la vida dentro de los pueblos, este oidor ordenó que en los pueblos de indios no viviesen africanos, mulatos y mestizos, y prohibió el trabajo conjunto. Así mismo vedó las fiestas, juegos y bailes, e impidió que dentro de las poblaciones se vendiese vino y pan. Destaca en las ordenanzas la mención a la labor de los indios de servicio, lo que se tradujo en la instauración de salarios fijos que debían pagarse a los indios por la actividad que desarrollasen (*ibidem*, ff. 1r- 30v). Véase la tabla 8.

Aunque la expedición de ordenanzas no implicó un cambio real en las condiciones de trabajo de los indios, sí se puede concluir que —con el paso del tiempo— las propuestas de los legisladores se fueron integrando al espacio ribereño. Como ejemplo está la introducción de esclavos negros en la boga, que en principio no tuvo éxito, pero cincuenta años más tarde se verían sus frutos, al encontrar una gran cantidad de africanos en la navegación.

Fuesen cumplidas estas ordenanzas o no, dan indicios de una gran preocupación por las condiciones laborales de los indios, además de siempre apelar por el bienestar material y espiritual de los mismos. Por esta razón se puede afirmar que existía una conciencia —aunque fuese limitada— del daño que el sistema económico recién instaurado estaba generando en las comunidades nativas.

Tabla 8.

Salario y jornal de los indios de servicio según las ordenanzas del doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611

Fuente: AGI, Santa Fe, 166, N. 1, ff. 24v- 25r.

Oficio	Salario por año de servicio	
Arrieros	Casado	18 pesos de plata corriente
	Soltero	14 pesos de plata corriente
Vaqueros	Casado	18 pesos de plata corriente
	Soltero	12 pesos de plata corriente
Porqueros	Casado	20 pesos de plata corriente
	Soltero	12 pesos de plata corriente
India de servicio: guisar, lavar, etc.	12 pesos de plata corriente	
India bolillera o labrandera	10 pesos de plata corriente	
Indio de servicio en hato de yeguas	Casado	16 pesos de plata corriente
	Soltero	12 pesos de plata corriente
Monteador	15 pesos de plata corriente	
Mensajero / Reparador de caminos	2 reales castellanos	

La tecnología viajera

Las rutas de navegación

A partir de 1536 —gracias al éxito de la expedición que llevó desde las costas del Caribe hasta el altiplano de los muiscas al licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada— el río Magdalena se impuso como la principal vía de entrada y salida de mercancías y gentes del Nuevo Reino.

Sin embargo, al comienzo de la ocupación española, el trayecto que se recorría por él era corto, pues el derrotero principal abandonaba el curso del río Magdalena en la boca del río Opón —por donde se iba hasta la ciudad de Vélez y el valle de Moniquirá—, de esta forma, se prolongaba la jornada terrestre, lo cual

aumentaba las dificultades de transporte de mercancías (Colmenares, 1997, p. 385).

Según una relación que redactó en 1601 el oidor de la Audiencia de Santafé —Luis Enríquez—, para ir a las ciudades de Santafé y Tunja, inicialmente solo se navegaba un trayecto corto del río Magdalena, específicamente hasta el puerto de la ciudad de Vélez, donde los indios cargueros de la provincia de Vélez transportaban las mercaderías que venían desde España. Este camino no permitía el empleo de bestias de carga y los indios debían acarrear las mercancías, por dos semanas aproximadamente, hasta llegar a su destino. Las condiciones poco favorables que representaba este trayecto generaron que la población nativa descendiera rápidamente (“Relación de los daños”, 1601, f. 30r).

En la segunda mitad del siglo XVI surgieron varias propuestas de puertos y desembarcaderos a lo largo del río, no solo con la intención de mitigar la carga de las tripulaciones sino para el beneficio de las ciudades y villas que se habían establecido cerca a este afluente; así se abrirían los desembarcaderos de Rionegro, Carare, Angostura y Honda, de los cuales solo seguirían funcionando —durante el siglo XVII— el puerto de Honda, de Ocaña y el desembarcadero del Carare.

En 1601, el oidor Enríquez describió detalladamente el itinerario de viaje desde la Barranca de Mateo hasta Honda. Según él, la primera jornada —que duraba un día— se hacía desde la Barranca de Mateo hasta Tenerife, y desde allí se iniciaba la segunda hasta Mompox, tramo que se prolongaba por tres o cuatro días. Es importante tener en cuenta que a medida que subía una embarcación desde el puerto de Barranca de Mateo, en los desembarcaderos se iban comprando de las mercancías llegaban, mientras que los viajeros compraban frutos de la tierra en los pueblos. Esto permite entender que, si bien el itinerario de viaje podía tener como destino el puerto de Honda, y viceversa, su actividad comercial iniciaba a la par que se emprendía el recorrido a través del río.

Desde Mompox la primera jornada se hacía a Tamalameque, y de allí se llegaba en tres días al pueblo de indios de Chiquichoque. En este punto, ingresando por el puerto de Ocaña se podía ir en

ocho días a Pamplona, y de allí en cuatro o cinco días se llegaba a Tunja y Santafé. Enríquez aclaraba que este itinerario era viable si el viaje se hacía sin cargas, “porque con cargas no se anda en quarenta días, ay muchas sierras y quebradas y malos pasos y peligrosos” (“Relación de los daños”, ff. 32). Debido a esto, se optaba por seguir el curso del río Magdalena. Desde Chiquichoque en aproximadamente tres o cuatro días se alcanzaban la desembocadura del río del Oro, y desde allí en dos días y medio o tres, se llegaba a las Barrancas Bermejas. Si se seguía el curso del Magdalena, en dos días se pasaba por la boca del río de Carare, desde donde se arribaba a los desembarcaderos de Angostura y Nare; posteriormente se llegaba a la desembocadura del río La Miel y el Rionegro, de allí—pasando por el río Guarinó—se finalizaba el recorrido en el puerto de Honda. Este viaje tenía una duración de entre veinte y treinta días (*ibidem*)⁴⁴.

Lo declarado por Enríquez permite evidenciar las diferentes paradas que existían en la vía, desde la Barranca hasta el puerto de Honda. Comúnmente a la Barranca subían canoas desde Tenerife, Chambacú, Ciénaga de Santa Marta y Malambo a recibir cargas, y desde allí esta tripulación iba solo hasta Mompox. Ahí los indios y esclavos de boga —de esta villa y de la ciudad de Tamalameque— tomaban la carga en nuevas embarcaciones y seguían su camino hasta Honda. Lo que relata Enríquez permite evidenciar el sistema de relevos que se empezó a implementar desde la promulgación de ordenanzas sobre la boga. Con relación a esto se pronunció, en 1611, Diego Cruzate —escribano público y de cabildo de la villa de Mompox—, quien señalaba que los indios que bogaban entre la ciénaga de Santa Marta, Malambo, Chambacú —distrito de Tenerife—, Barranca de Mateo y Mompox no debían subir con embarcaciones ni al puerto de Ocaña, Honda, Cáceres o San Jerónimo del Monte, por

⁴⁴ Es importante tener en cuenta que a medida que subía una embarcación desde el puerto de Barranca de Mateo, en los desembarcaderos se iban comprando mercancías de las que llegaban y a su vez los viajeros compraban frutos de la tierra en los pueblos. Esto permite entender que, si bien el itinerario de viaje podía tener como destino el puerto de Honda y viceversa, su actividad comercial iniciaba a la par que se emprendía el recorrido a través del río.

las consecuencias que traería en la salud de los bogas. Aun así, este sistema de relevos solo parece haberse aplicado para los trayectos entre La Barranca y Honda, pues las jornadas que se hacían a Zaragoza, Cáceres y San Jerónimo del Monte se hacían con una sola tripulación (“Visita: la de los encomenderos de Mompox”, f. 80).

Como se mencionó, con la promulgación de ordenanzas la figura del juez de canoas adquirió importancia en la regulación de los viajes por el río. A raíz de esto se cuenta con los registros de canoas emitidos por los jueces —de los puertos de Mompox, Tenerife y Tamalameque, entre 1599 y 1611—, que permiten esclarecer la cantidad de viajes registrados a cada uno de los puertos del Nuevo Reino y la relevancia que tuvieron unos sobre otros. Se sabe que estos registros también se emitieron en otros embarcaderos como Honda y Ocaña, sin embargo, no se cuenta con dicha documentación.

De acuerdo con la tabla 9, de 1599 a 1611 desde Mompox, Tenerife y Tamalameque se habían realizado 175 viajes a los diferentes puertos. De estos, los registrados en Mompox representaron un 58%, los de Tenerife un 22% y los de Tamalameque un 20%, haciendo evidente el predominio que tuvo Mompox sobre los otros dos centros de comercio sobre el río. Es importante tener en cuenta que estos registros son información que se diligenciaba solo desde estos puertos y que en muchas ocasiones los encomenderos y mercaderes —para poder cargar más mercancías en las canoas y evitar pagar lo justo a los indios— se embarcaban en las riberas de los pueblos de indios, estancias o hatos de alguna de las jurisdicciones, para desde de allí emprender la navegación a otros puertos (“Tenerife y Tamalameque diligencias de visita”, ff. 187-210, 212-226, 324-331).

En los registros de canoa, se puede distinguir que los viajes al puerto de Honda —registrados entre 1599 y 1611— fueron treinta y siete, de los cuales treinta y tres fueron inscritos en la villa de Mompox y cinco en la ciudad de Tamalameque. Esto indicaría que, como ordenaba la legislación, las embarcaciones de Tenerife no arribaban al puerto de Honda. Sin embargo, a pesar del impedimento, que se extendía a que desde allí se bogase a Zaragoza, sí hay registros de viajes desde Tenerife a dicho puerto (*ibidem*).

Tabla 9.

Registros de canoas de Mompox, Tenerife y Tamalameque recopilados durante

la visita a la boga del río Magdalena realizada por el doctor Juan de Villabona

Zubiaurre, 1599-1611

Fuente: "Visitas Bolívar", 1609, ff. 187-210, 212-226, 324-331.

Año	Destino	Nº total de viajes registrados	Cantidad de embarcaciones registradas
1599	Honda	II	21
	Barranca de Mateo	I	4
	Ocaña	I	1
1600	Zaragoza	6	7
	Honda	I	1
	Ocaña	I	1
1601	Cáceres	3	5
	Zaragoza	8	9
	[-]	I	1
1602	Honda	I	1
	Ocaña	I	2
	Cáceres	4	4
1602	Zaragoza	3	3
	Mompox	II	II
	[-]	I	1
1602	Honda	4	6
	Ocaña	I	3
	Pamplona	I	2
1602	Zaragoza	3	3

Año	Destino	Nº total de viajes registrados	Cantidad de embarcaciones registradas
1603	Cáceres	6	7
	Zaragoza	5	7
	Honda	10	17
	[-]	3	4
1604	Cáceres	7	9
	San Jerónimo del Monte	2	2
	Mompox	1	1
	Zaragoza	10	11
1605	[-]	1	1
	Honda	5	7
	Barranca de Mateo	1	4
	Mompox	1	3
1606	Zaragoza	10	11
	Tenerife y de allí a Zaragoza	1	1
	Cáceres	2	2
	Tamalameque	1	1
1607	Honda	2	3
	Zaragoza	4	6
	Mompox	2	2
	Cáceres	2	2
	Zaragoza	5	6
	[-]	2	2

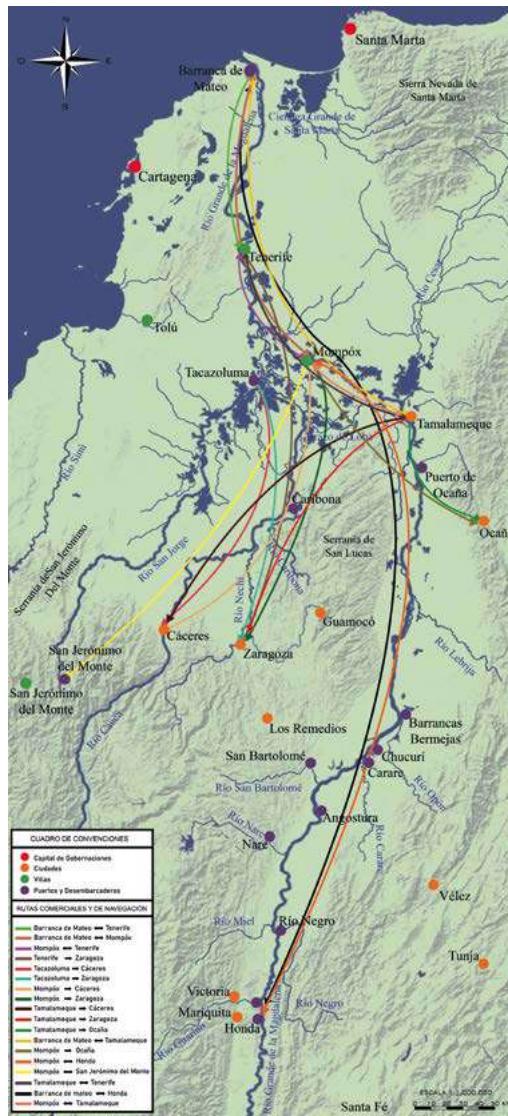
Año	Destino	Nº total de viajes registrados	Cantidad de embarcaciones registradas
1608	Cáceres	3	3
	Ocaña	1	2
	Honda	1	1
	[-]	2	2
1609	Honda	3	4
	Zaragoza	1	1
	Barranca de Mateo	1	3
	Ocaña	1	2
1610	San Jerónimo del Monte	1	1
	Mompox	2	2
	Zaragoza	1	1
	[-]	1	1
1611	Tenerife	1	1
	Zaragoza	3	3
	Mompox	1	1
	Ocaña	2	2
	Tenerife	1	1
	Mompox	3	3
Cantidad de viajes registrados ante juez de canoas, 1599-1611		175	229

La apertura de la frontera minera en el norte de la provincia de Antioquia situó sobre el mapa comercial del Nuevo Reino a las ciudades de Cáceres y Zaragoza, convirtiéndose desde entonces en focos de entrada y salida de mercancías. En la consolidación de los circuitos comerciales del Nuevo Reino —entre 1580 y

1600—, los distritos mineros adquirieron protagonismo, pues los comerciantes y mercaderes proporcionaron el crédito necesario para conducir las mercancías hacia las minas, donde adquirían más valor por las distancias relativas y, sobre todo, por la inflación propia de los asentamientos mineros (González Jaramillo, 2023, pp. 125). Así, en los registros de canoas se puede evidenciar el predominio de los viajes a Zaragoza desde Mompox, Tenerife y Tamalameque, los cuales cuentan con el mayor número de registros siendo un 34 % del total, así como los desplazamientos a Cáceres representan un 15 % de los viajes registrados entre 1599 y 1611, solo superados por los registros con destino a Honda, que equivalen a un 22 %. Véase tabla 9.

Por ejemplo, en 1611 el capitán Martín de Astaiza declaraba que los desembarcaderos de Angostura y Rionegro se habían abandonado hacía doce años y no se había bogado a ellos desde entonces. También sostenía que la navegación se efectuaba en línea recta desde la villa de Mompox hasta Honda y Ocaña. Así, para 1611, las vías comerciales que se transitaban en canoas, barquetas y barquetonas eran entre el puerto de Honda, Ocaña, Zaragoza, Cáceres, Las Montañas —o puerto de San Jerónimo del Monte— y La Barranca de Mateo —o Barranca de Malambo—, además de los viajes entre los puertos de Mompox, Tenerife y Tamalameque.

El sentido contrario de la ruta —desde el puerto de Honda— se conoce gracias a las declaraciones hechas en 1639 por los indios Francisco, Joseph y don Tomás, pertenecientes a la encomienda de doña Juana de Bohórquez. Según los naturales, desde Honda las embarcaciones navegaban no solo hasta el puerto de Mompox, sino que también hacían paradas en el puerto del Carare e incluso llegaban a ir hasta La Barranca de Mateo (“Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, 1639, ff. 500v-502r, 510r; “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 144). Véase mapa 11.



Mapa II.

Rutas de navegación por el río Magdalena, 1599-1611.

Fuente: Elaboración propia basada en “Visitas Bolívar”, ff. 187-210, 212-226, 324-331; Mapas y planos, Mapoteca. 6. REF. 53, 1284, 13; REF. 158⁴⁵.

⁴⁵ West, 2000, p. 46; Colmenares, 1973, p. 389; Montoya Guzmán, 2010, pp. 99, 110; Torres T., 2010, p. 58.

Como se puede evidenciar en el mapa 11, la red hídrica comprendida por el río Magdalena y sus tributantes se constituyó desde finales del siglo XVI como el camino expedito de movimiento comercial en el Nuevo Reino. Por tal razón, muchas ciudades y villas buscaron estar cercanas a algún afluente del Magdalena e incluso muchas llegaron a tener su propio puerto, que les daba una entrada y salida asegurada de las mercancías. En 1598, el padre jesuita Alonso de Medrano relataba que, en el Nuevo Reino de Granada —gracias a la fertilidad de sus tierras—, se producía gran cantidad de cereales, granos, frutas y vegetales, además de ser el espacio perfecto para criar una buena cantidad de gallinas. De acuerdo con Medrano, del Nuevo Reino se proveían las flotas que llegaban a Cartagena con los víveres que se transportaban desde el interior a través del río Magdalena (Medrano, [1598], como se citó en Francis, 2003, p. 343).

Es fundamental resaltar la importancia que fue adquiriendo la apertura de puertos y desembarcaderos, y las conexiones que se establecieron entre ellos en torno al río, no solo para el mantenimiento de las ciudades y villas, sino para preservarlas en el tiempo como lugares destinados al descargo de mercancías, el intercambio comercial y el descanso. Como sostuvo el historiador Fernand Braudel, con relación a la “unidad humana”⁴⁶ que se formaba en el Mediterráneo, “lo más importante es ver lo que esta red de comunicaciones significa como acercamiento, y hasta qué punto el movimiento de los barcos, los animales y la carga, los vehículos y los pueblos, hacen del Mediterráneo una unidad uniforme” (2019, p. 365).

Esta reflexión puede trasladarse al río Magdalena, pensando por ejemplo en la conexión entre los puertos de Tenerife, Tamalameque y Mompox. Los bogas, indios o esclavos negros que habitaban en Tenerife en múltiples ocasiones navegaban hasta Mompox

⁴⁶ En el Mediterráneo existe una unidad gracias a los movimientos de los hombres, a las relaciones que en torno a él se tejen, a las rutas que lo surcan. La unidad humana es, a la vez, esta red de rutas y este espacio urbano, estas líneas y estos centros de fuerza. Ciudades y rutas forman un solo y único aspecto del equipo humano del espacio (Braudel, [1949], 2019, pp. 366-367).

transportando mercancías desde Barranca de Mateo o con frutos de la tierra cultivados en los pueblos de la jurisdicción de Tenerife. Por ejemplo, en 1611, Miguel Velázquez —vecino de la villa de Mompox— informó que, desde años atrás, él había tenido bajo su responsabilidad recibir en Mompox la canoa del capitán Jaime Jínovarte —vecino y encomendero de Tenerife—, que transportaba ropa, fardos y mercaderes (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 179-180).

Esta misma relación se puede observar entre Tamalameque y Mompox, donde los dueños de las pulperías de esta última villa afirmaban haber recibido mercancías enviadas por los encomenderos de Tamalameque para ser vendidas. En 1611, Diego Díaz de Rojas —vecino de la villa de Mompox— declaró que había vendido en su tienda cuarenta botijas de manteca de caimán, por concepto de tres pesos cada una, y entre treinta y cuarenta arrobas de doncellas saladas a dos pesos cada arroba, todo enviado por Antonio Rodríguez de Medina, vecino de la ciudad de Tamalameque y encomendero de La Estancia. Dentro de esta cadena es importante anotar que los indios que repartían estas mercancías también se encargaban de pilotear las embarcaciones que las transportaban (*ibidem*).

Igualmente, puede verse esta conexión entre los pueblos de encomienda y las canoas que transitaban el río Magdalena. Por ejemplo, en 1639, los indios Antonio Camacho —de nación pijao—, Gabriel Amoyá y Juan y Rodrigo de los Llanos— pertenecientes a la encomienda del capitán Sebastián Pretel en Purnio⁴⁷— declararon que dentro del pueblo criaban gallinas, pollos y huevos que vendían a los pasajeros de las canoas que bajaban y subían por el río Magdalena desde Honda hasta Mompox y Nare. Las gallinas eran

⁴⁷ La encomienda de Purnio era de pesquerías. Estaban ubicadas entre Purnio, Honda y las bodegas de Santafé. En estos puertos la pesca era abundante, pues en esta zona las aguas del salto de Honda y las fuertes corrientes arriman los peces a la orilla (Velandia, 1989, T. I, 121).

vendidas a tres reales cada una, un pollo a un real, valor por el cual se podían adquirir ocho huevos⁴⁸.

Las relaciones expuestas dan cuenta de que, gracias a la navegación entre los pueblos, en torno al río Magdalena se fueron construyendo territorios que, además de su papel como embarcaderos y desembarcaderos de mercancías dirigidas a las ciudades y villas del Nuevo Reino, eran lugares donde convergían toda clase de gentes que, de una forma u otra, tenían relación con el comercio fluvial y habitaban permanentemente las riberas del río para beneficiarse de la movilidad existente y de las posibilidades para negociar.

Tecnología náutica

Desde que inició el comercio a través del río Magdalena, se usaron embarcaciones que suplieran las necesidades para el transporte de mercancías, por lo cual se debían adaptar a las características geográficas de la navegación. Si bien los españoles se apoyaron en los saberes vernáculos de los indios en cuanto a la elaboración de canoas, el crecimiento económico que implicó el auge minero llevó a modificar las embarcaciones, que llegaron a construirse de varios tamaños, con diferente capacidad e incluso con un uso exclusivo a la navegación de un solo río.

Para principios del siglo XVII ya pueden reconocerse cuatro tipos de embarcación empleadas en la navegación de la cuenca hidrográfica del río Magdalena: las balsas, los chamaranes o barcos, las canoas de ceiba o barqueta, y las barquetonas o canoas.

⁴⁸ Se tiene evidencia por las declaraciones de los indios de los pueblos de Loba y Guazo, durante la visita del licenciado Juan Muñiz de Nava en 1609 y del oidor Juan de Villabona Zubiaurre en 1611, que los indios tenían por granjería criar y vender gallinas a las personas forasteras que viajaban por el río Magdalena. Véase: “Loba: diligencias de visita” (1609); “Declaración de testigos en visita general y visita de la boga al pueblo de Guazo” (1611); “Secreta de los indios pijaos y de Los Llanos que están en el sitio de Purnio del capitán Sebastián Pretel” (1639).



Mapa 12.

Detalle de mapa del río Grande de la Magdalena en el que se aprecia una canoa, 1601.

Autor: desconocido. Año: 1601.

Fuente: AGI, MP-Panamá, 24.

La balsa

Según el *Diccionario de Autoridades*, la balsa fue una embarcación empleada comúnmente por los indios, hecha de maderos conjuntos unos con otros, ligados fuertemente sin arte, árbol ni velas. En el tráfico de canoas por el Magdalena, la balsa —además de usarse comercialmente— fue empleada por los nativos para el transporte de materiales de construcción como maderas y hojas de palma. En 1611, los capitanes Juan Suárez de Mendoza y Martín de Astaiza, mencionaban que los indios del pueblo de Simití transportaban en balsas maderas gruesas y herramientas para construir casas en la villa de Mompox. Astaiza agregó que había visto que los indios del pueblo de Talaigua, por orden de su encomendero —el capitán Luis González de Vargas—, transportaban en balsas madera de estantes y estantillos, soleras y varazón para la construcción de la casa del capitán en Mompox (Real Academia Española, 1726; Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 132r, 145v-146r). Asimismo, esta embarcación se empleaba para el transporte de ganado de cerda y mulas.

En 1611, Andrés López de Espinosa —vecino de Mompox y dueño de canoas tripuladas por esclavos negros— declaró haber visto a los indios de Simití llevar desde la Barranca de Mateo hasta Mompox dos balsas que contenían cerdos y mulas, pertenecientes a Francisco Fernández de Rojas. Según este último, las balsas equivalían en tamaño a dos canoas que solían llevar por tripulación a dieciséis indios (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 149r). En ese mismo contexto, Antonio de Mora —vecino de la villa de Mompox— señalaba que estos indios cortaban la madera para la elaboración de dicha embarcación en el Brazo de los Caballos —poblado ubicado a ocho jornadas de Mompox—, donde la extraían de la selva y las convertían en balsas amarrándolas con cabuyas (*ibidem*, f. 178r).

Con relación a las características de esta embarcación, son útiles las descripciones realizadas para otros períodos. El diplomático peruano don José Antonio García y García —quien viajó por Colombia a principios de la década de 1860— afirmó que las balsas del Magdalena eran iguales a las que se usaban en las costas y en

los ríos interiores del Perú. En el caso de las balsas empleadas en el Pacífico del norte suramericano, el historiador Antonio Jaramillo Arango señala que estas consistían en la conjunción de *ochromas* —palos de balsa aun verde—, dispuestos uno al lado del otro y amarrados con palos traveseros. Teniendo en cuenta lo declarado por Andrés López de Espinosa en 1611 para las balsas del Magdalena —las cuales requerían una tripulación de dieciséis bogas para maniobrarse y eran empleadas para carga de material y ganado—, estas debían entrar dentro de la categoría descrita por Jaramillo como “balsas mayores grandes”, las cuales podían tener una capacidad de entre cuarenta y setenta toneladas, para una tripulación de seis a ocho personas y aproximadamente veinte pasajeros. En una acuarela pintada a mediados del siglo XIX por Edward Walhouse Mark, se aprecian varias embarcaciones a orillas del río Magdalena con las características de una balsa⁴⁹.

En 1639, cuando el oidor de la Audiencia de Santa Fe —don Gabriel de Carvajal— visitó el puerto de Honda, encontró que en la navegación del río Magdalena, los españoles, negros horros, mestizos, mulatos e indios naturales empleaban balsas para trajinar desde Honda hasta la villa de Mompos, e incluso, hasta la Barranca de Mateo, sirviéndose de estas para transportar diferentes mercancías. El visitador manifestó que la embarcación también se prestaba para el tráfico ilegal, ya que permitía emprender el viaje de noche, sin la presencia del juez de canoas. Sin el respectivo registro, en las balsas bajaban indios que, huyendo de su trabajo en las minas de plata de Las Lajas y Santa Ana, se aventuraban a maniobrar estas balsas como bogas, “con que se divierten en diferentes provincias, hatos, estanças y grangerías desamparando por este camino sus naturales y sus mugeres e hijos y cesa la propagación y aumento de sus pueblos” (“Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, ff. 591r-592r).

⁴⁹ Véase: García y García, en Noguera Mendoza (1980), p. 103; Jaramillo Arango (2022), pp. 26- 34; “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”.

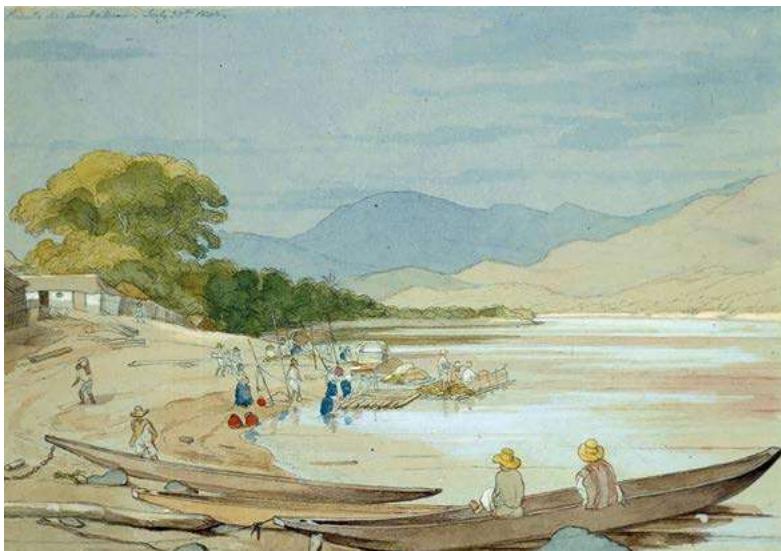


Ilustración I.

Puerto de Ambalema. Pueden observarse canoas y balsas, aunque estas últimas eran de un tamaño mucho menor a las descritas para el siglo XVII. Nombre de la obra: *Puerto de Ambalema*. Autor de la obra: Edward Walhouse Mark. Año de creación: 1846. Autor de la reproducción digital: Óscar Monsalve. Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia.

Asimismo, el visitador Carvajal advirtió que, por la falta de control sobre estas embarcaciones, en ellas se admitían a negros cimarrones y a esclavos, que se ausentaban de sus estancias huyendo de la servidumbre. Por esta razón, el oficial ordenó la suspensión de la navegación con balsas por el río (*ibidem*).

El champán o barco y la barquetona o canoa

El *Diccionario Marítimo Español* denominaba *champán* a un buque largo, originario de China y Japón, con velas de estera fina al tercio; el palo de proa muy inclinado hacia esta parte, la vela mayor muy grande y la mesana chica (Lorenzo, Murga, y Ferreiro y Peralta, 1864, p. 200). Esta definición dista mucho del famoso champán del Magdalena tan mencionado por los viajeros del siglo XIX. En la década de 1860, el francés Charles Saffray los describió como embarcaciones de gran tamaño, protegidas por un tejado de caña y de hojas de palmera. Según Saffray, el interior de esta embarcación estaba dividido por esterillas en compartimientos que servían de habitaciones y almacenes; la cocina se encontraba en la proa; en la popa se situaba el capitán; sobre el toldo o tejadillo se ubicaban los bogas —de diez a doce por tripulación—, que impulsaban la embarcación con unas pértigas que terminaban en una horquilla de madera muy dura (Saffray, como se citó en Noguera Mendoza, 1980, p. 77).

Otro viajero que expuso claramente las características de esta embarcación fue el escritor José Joaquín Borda⁵⁰, quien describía que medía entre doce y dieciséis varas de largo; estaba cubierta en la parte central con un techo de paja, sobre el cual cuatro bogas con sus varas acompañaban el movimiento de los canaletes de otros doce bogas ubicados en la popa. Según este viajero, los bogas situados en la cubierta apoyaban un extremo de las varas en los árboles de la orilla y el otro extremo sobre el pecho. Con relación a esta embarcación, el diplomático peruano José Antonio García y García señalaba que era igual a la canoa —o barquetona—, solo que poseía mayores

⁵⁰ Se sabe que el trabajo de José Joaquín Borda fue publicado en el siglo XIX, sin embargo, no se conoce la fecha exacta de emisión.

dimensiones y tenía un fondo plano (Borda, como se citó en Noguera Mendoza, 1980, T. II, 129).

Los chamaranes o barcos fueron introducidos a la navegación del Magdalena por primera vez en 1595 por el capitán Martín Camacho del Hoyo. Él había visto cómo los chamaranes navegaban las aguas del río Chagres en el istmo de Panamá, y tratando de alivianar el trabajo de los indios y pensando en la paulatina introducción de negros esclavos a la navegación, solicitó a la Corona que le permitiesen introducir dicha embarcación al río Magdalena. En 1597, el oidor de la Audiencia de Santafé —el licenciado Miguel de Ibarra— afirmaba que el capitán Camacho fue el primero que había navegado con chamaranes por el río Magdalena hasta el puerto de Honda⁵¹.

A pesar de los intentos del capitán Camacho del Hoyo, el chamarán que introdujo en la navegación del río Magdalena no eliminó en su totalidad las embarcaciones usadas comúnmente por los dueños de canoas. Si bien Camacho del Hoyo tuvo el privilegio de introducir los barcos por el río Magdalena, la implementación de esta nueva embarcación no estaba garantizada, pues los comerciantes continuarían usando las canoas en lugar de los barcos, debido a que estas eran más rápidas (Córdoba Ochoa, 2013, p. 381). Antes de que fueran introducidos en la navegación del río Magdalena los barcos de Camacho del Hoyo, los navíos que se empleaban tenían una capacidad máxima de cien botijas. Sobre este asunto, Diego Díaz de Rojas —vecino de Mompox— declaró en 1611 que desde hacía

diez años a esta parte ha visto este testigo que las canoas con que se navega este río Grande de la Magdalena han crecido en parte mucho más de lo que solían ser porque la canoa que era de cien botijas llaman ahora barquetona y las canoas que ahora navegan en el río hacen ciento y diez y ciento y quince botijas de vino (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 125r).

⁵¹ Véase: “[Solicitud del capitán Martín Camacho del Hoyo al Rey]” (1595); “Probanza de servicios del capitán Martín Camacho del Hoyo” (1597).

Se pueden caracterizar entonces estos dos tipos de embarcación: la barquetona —utilizada hasta finales del siglo XVI—, en la que se podía transportar una carga máxima de cien botijas de vino, y los barcos o chamaranes —introducidos por el capitán Camacho del Hoyo—, que tenían más capacidad, pues en ellas se podía llevar una carga de 110, 150 e incluso hasta 200 botijas de vino (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 125r; 142v-143v).

En 1601, el oidor Luis Enríquez describió las características de las embarcaciones empleadas en el río Magdalena. Esta descripción corresponde con lo relatado por varios viajeros colombianos y extranjeros durante el siglo XIX. Según Enríquez, había unas embarcaciones que eran elaboradas en madera de cedro o almendros, que tenían una capacidad desde 110 hasta 130 botijas de vino o servían también para cargar hasta 60 tercios de ropa. Añadía el enterrado oficial que había una embarcación elaborada solo con almendros, que tenía una capacidad de doscientas botijas y se usaba en la navegación que se realizaba entre Mompox y Zaragoza (“Relación de los daños”, f. 31v).

En cuanto a características físicas, Enríquez describía que estas embarcaciones tenían entre cincuenta y cinco y sesenta pies de largo; su ancho era de un metro y medio; tenían un alto de cuatro o cinco pies. La proa y la popa eran aguzadas “como lanzaadera de tejedor”, los remos eran canaletes elaborados en madera de guayacán con forma de “espada de dos manos” de un ancho aproximado de veinticinco centímetros y un largo de metro y medio. A estas canoas se les hacía una cubierta elaborada en hojas de biao, la cual tenía una vida útil de aproximadamente ocho días. Con relación a la tripulación, el oidor Enríquez indicaba que debía estar conformada por entre doce y catorce bogas, el piloto, contrapiloto, proel y contraproel, que debían tener gran habilidad. Dentro de la embarcación, la mitad de los bogas iba en la proa y el resto en la popa; en el medio iban la mercancía y los pasajeros (“Relación de los daños”, f. 31v).

En las ilustraciones que se presentan a continuación, se puede apreciar lo descrito hacia 1601 por el licenciado Luis Enríquez con respecto a las canoas navegadas por el río: se observa el toldo que

cubría la embarcación, los canaletes, la proa y la popa con forma punteada. Se percibe que los remeros no se encuentran en el medio de la embarcación donde está el toldo, además de que cada uno de ellos lleva su respectivo sombrero. Resulta llamativo que —a diferencia de lo expuesto por Ramón Torres Méndez—, en la representación visual realizada por Edward Walhouse, se muestre a los remeros vestidos, dado que es ampliamente conocido que uno de los aspectos más destacados acerca de los remeros del Magdalena era su desnudez. Véase ilustraciones 2 y 3.

Los barcos y las barquetonas eran las embarcaciones más usadas en la navegación a los puertos del Nuevo Reino de Granada. La ventaja de su uso era básicamente la capacidad de carga que tenían, mientras que la desventaja —sobre todo para los dueños de las canoas— era que necesitaban de diez a trece bogas para su navegación. En estos navíos debía ir un piloto y un contrapiloto o, en el caso de las más grandes, se debían incluir dos pilotos y dos contrapilotos.

Ceiba o barqueta

Otra de las embarcaciones empleadas en la navegación del río Magdalena fue la ceiba, que —según el *Diccionario de Autoridades*— era un barco hecho de una sola pieza, elaborado con la madera del mismo nombre. Esta embarcación era pequeña y al tener la proa y la popa —o eslora— muy corta, no se podía navegar con una tripulación de más de seis bogas. El uso de esta embarcación fue enfáticamente cuestionado por el visitador Juan de Villabona Zubiaurre, quien en 1612 argumentaba que debían dejar de emplearse, pues eran fabricadas en madera de baja calidad, lo que hacía que la embarcación no resistiera ni un viaje completo de ida y vuelta (“Visita: la de los encomenderos de Mompox”, ff. 208-210).

Sobre las ceibas declaró Alonso Martín —teniente de alguacil mayor de la villa de Mompox— que del puerto de Honda muchas veces bajaban estas embarcaciones cargadas de mercadurías de Santafé; además, decía que con este tipo de embarcación siempre se corría el riesgo de perder los productos que se transportaban (*ibidem*).

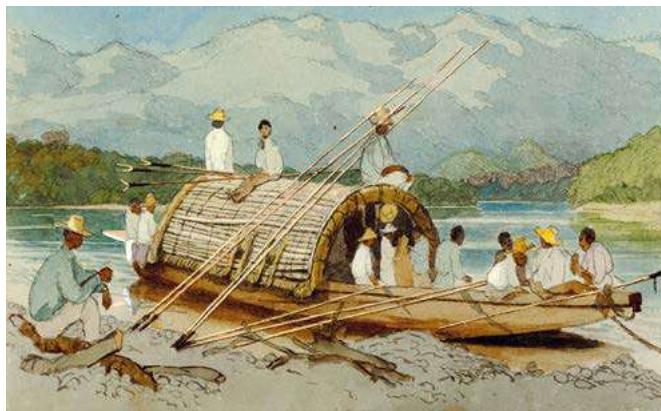


Ilustración 2.

Champán en el río Magdalena.

Nombre de la obra: *El champán del Magdalena*. Autor de la obra: Edward Walhouse Mark. Año de creación: 1845. Autor de la reproducción digital: Víctor Robledo. Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia.

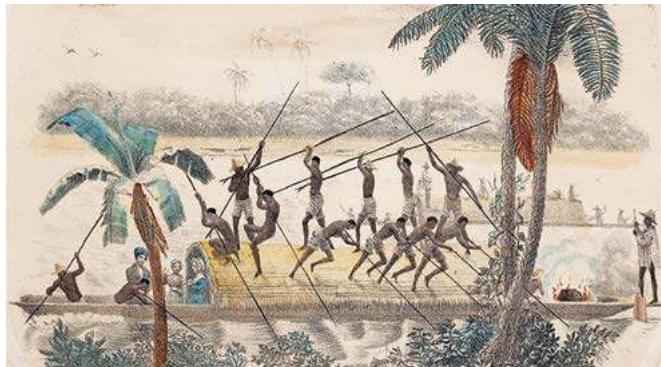


Ilustración 3.

Detalle de un champán.

Nombre de la obra: *El champán, navegación por Magdalena*. Autor de la obra: Ramón Torres Méndez. Año de creación: 1851. Autor de la reproducción digital: Víctor Robledo. Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia.

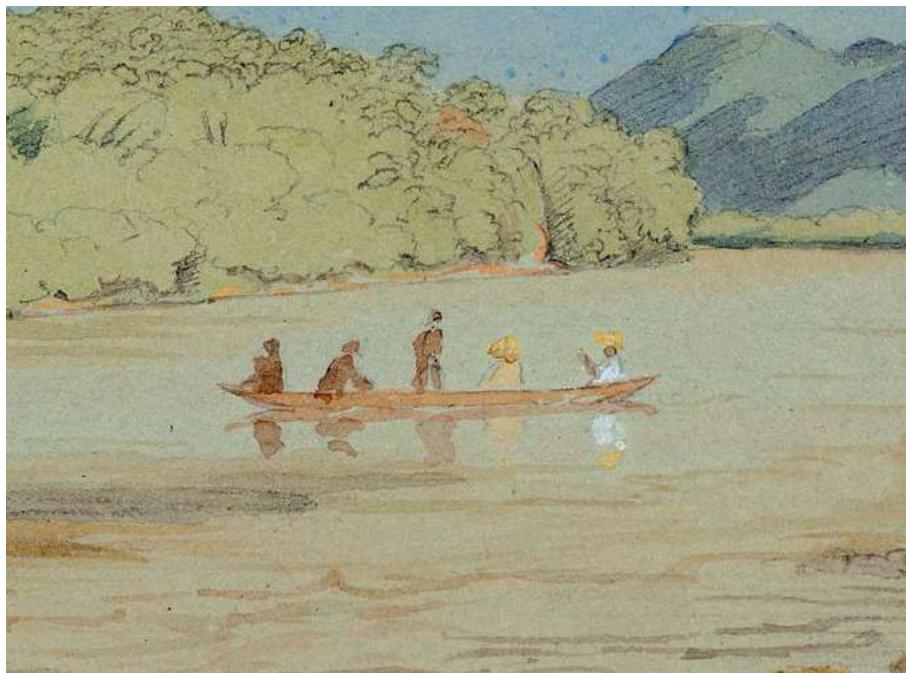


Ilustración 4.

Detalle de una embarcación con las características de una ceiba, pues el tamaño y el número de bogas concuerda con lo descrito para las ceibas.

Nombre de la obra: *En el Magdalena*. Autor: Edward Walhouse Mark.

Año de creación: 1845. Autor de la reproducción digital: Víctor Robledo.

Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia.

Por su parte, Pedro Hernández —vecino de la villa de Mompox— expresaba sobre las ceibas que eran de tal calidad que:

Entopando en el rrío en qualquier palo las rronpe y se van a pique y hazen agua, aunque salgan estancas del puerto, y se moxa en ellas todas las mercadurías que traen o la mayor parte dellas y por ser el palo tan basto como tiene rreferido, tienen mal gobierno y la gente que en ellas viene no la pueden governar porque solos vienen quatro yndios o negros en cada una por ahorrar más dineros del flete el dueño de la dicha çeyva (“Visita: la de los encomenderos de Mompox”, ff. 210- 211).

Estas embarcaciones generaban grandes pérdidas a los mercaderes debido a que comúnmente, o se perdía totalmente la carga, o las mercancías que se transportaban en ellas llegaban podridas, mojadas o en mal estado (“Visita: la de los encomenderos de Mompox”, f. 209).

Armadores, carpinteros y calafates

La tecnología náutica implementada en el tráfico de canoas por el río Magdalena permite evidenciar este diálogo constante entre los saberes de los nativos y los europeos para la elaboración y empleo de embarcaciones. Siendo los indios los principales involucrados en la navegación —debido a la boga—, no es de extrañar que fueran ellos quienes se encargasen de la elaboración y reparación de las embarcaciones empleadas en la misma, por lo menos así fue durante el siglo XVI y XVII.

En 1611, el visitador Juan de Villabona Zubiaurre encontró que Bartolomé —indio natural del pueblo de Yatí y piloto de un navío que surcaba las aguas del río Magdalena— declaró haber enseñado a unos esclavos negros que pertenecían a su encomendero —Pedro de Ayllón— el proceso de elaboración de barquetas. Este indio relató haber ido con los negros a un monte junto al pueblo de Yatí, donde los negros cortaron las ceibas espinosas (*Pachira quinata*) para ayudarles a fabricar cinco barquetas⁵². Este indio

⁵² La ceiba espinosa (*Pachira quinata*) también es conocida como ceiba tolúa, colorada o cedro espinoso. Se trata de un árbol originario de Centro y Suramérica, que alcanza

también declaró que su encomendero, en muchas ocasiones, lo mandaba a aderezar las barquetas calafateándolas. El dicho Bartolomé decía que, siendo oficial de calafate había sido ocupado en aderezar embarcaciones pequeñas y grandes, “echándole un rumbo” y calafateándole las lumbres⁵³.

Ese mismo año, un indio del pueblo de Coscorruicio declaró que los nativos de dicho pueblo cortaban majaguas para hacer las roas del barco de su encomendero. Según lo anterior, puede afirmarse que los indios ribereños fueron los encargados de construir y reparar las embarcaciones empleadas en la navegación del río Magdalena, por lo menos en las primeras décadas de ocupación española, pues con los años esta tarea pasó a ser realizada netamente por los esclavos negros. Esto puede corroborarse con la información suministrada en 1639 por los indios bogas de la encomienda de doña Juana de Bohórquez en el puerto de Honda, quienes siendo preguntados por la elaboración de canoas dijeron que ninguno era ocupado en dicha labor, pues era desempeñada por los negros de su encomendero. La saca de canoas en el Alto Magdalena se hacía cerca al puerto de Rionegro y cuando era realizada por naturales se reglamentaba pagarles por esa labor un peso de dieciocho quilitates (“Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, f. 507r-v).

Cultura material y consumo: mercaderías

Las transformaciones que se fueron generando en torno al tráfico de canoas por el río Magdalena respondían a la necesidad inminente de que estas rutas continuasen su funcionamiento. Dentro del Nuevo Reino existía una demanda de productos de diversa índole, los cuales se movilizaban por el río Magdalena hasta llegar a su destino. Entre las mercancías que se comercializaban estaba el maíz, el

hasta los treinta metros de altura. Su madera fina es inmune al comején (Pérez Arbelaez, 1956, p. 226).

⁵³ *Echar o coger un rumbo*: ajustar, colocar y clavar en su lugar el tablón, o pedazo de tablón, levantado en el casco del buque con cualquier motivo (Lorenzo, Murga y Ferreiro y Peralta, 1864, p. 465).

vino, la ropa, la manteca, el pescado, los jamones, los bizcochos, los jabones, la harina y el ganado, entre otros (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 187v- 210v).

El maíz fue uno de los productos que llegó a tener mayor demanda, pues se volvió el sustento básico a muy poco tiempo de su llegada a las Indias; y si bien el trigo era el cereal preferido de los pobladores, su cosecha era menor a la del maíz, ya que se limitaba a las tierras frías. Así, los españoles integraron al maíz a sus estructuras de consumo, adaptándolo a diversas preparaciones como fueron los panes, bollos y arepas de maíz. Sin embargo, este cereal siempre fue mayoritariamente consumido por indios, negros y españoles pobres (Saldarriaga, 2012, pp. 198-201).

Este producto también fue el sustento de los indios y negros esclavos que trabajaban en las minas. Con el auge de los distritos mineros de Cáceres y Zaragoza, la distribución del maíz hacia estas ciudades fue predominante —esto puede evidenciarse en los registros de canoas—. Entre 1601 y 1611, desde los puertos de Tenerife y Tamalameque, se registraron 22 canoas de porte entre 100 y 150 botijas cargadas con fanegas de maíz, de las cuales 17 iban a la ciudad de Zaragoza de las Palmas. A modo de ilustración, en agosto de 1604, desde la ciudad de Tenerife, don Alonso de Ulloa Velón —encomendero del pueblo de Mexion—, registró una canoa que partía para la ciudad de Zaragoza cargada con 130 botijas que contenían 50 fanegas de maíz (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 213v-327v).

Sobre los cultivos de maíz ubicados en las riberas de los ríos Magdalena y Cauca, en 1611, Gonzalo Palomino —encomendero de Jagua— manifestaba que cada fanega de sembradura producía en su primera cosecha entre setenta y ochenta fanegas, e inclusive podía llegar a producir cien; en el caso de la segunda cosecha, el testigo mencionaba que se recolectaba la tercera parte de lo recogido en la primera siembra. El mismo Palomino declaró que en la villa de Mompox el maíz se vendía a dos pesos de plata corriente y añadía que en la ciudad de Zaragoza cada fanega de maíz oscilaba entre los tres y cuatro pesos de oro en polvo (“Visita: la de los encomenderos de Mompox”, ff. 190v- 191r).

La gran demanda de alimentos que había en las regiones mineras trajo como resultado un tráfico constante de canoas a esos sitios. De esta manera, el día 20 de marzo de 1603, Juan Suárez —vecino de Mompox— registró una canoa con destino al puerto de la ciudad de Cáceres, cargada con dieciocho fanegas de sal y doscientos quesos a nombre del capitán Pedro Pinto Vellorino (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 198r).

Otro de los productos de gran comercialización era la carne. El 11 de junio de 1606, Esteban Pereira registró en Tamalameque una canoa maniobrada por esclavos negros, con destino a la ciudad de Zaragoza, cargada de maíz, carne y aves. De igual forma, según testificó Andrés López de Espinosa —vecino de Mompox—, en el año de 1611 los indios de Simití —por orden de su encomendero Pablo Durán de Cogollos— transportaron hasta la Barranca de Mateo dos balsas de ganado de cerda y mulas (*ibidem*, ff. 326v, 149r).

El trigo era un producto de menos acceso y circulación dentro de la economía del Nuevo Reino, siendo consumido sobre todo en poblaciones como Santafé de Bogotá, Tunja, Pamplona, Villa de Leyva, Pasto y Popayán —en el caso de Cartagena, el trigo llegaba por medio de importaciones— (Saldarriaga, 2012, p. 201). El transporte de harinas desde el interior del Nuevo Reino hacia los puertos del río Magdalena fue ininterrumpido y en muchas ocasiones se llegó a transportar más de lo permitido, generando problemas con el abasto de trigo de Santafé.

En 1614, Juan de Villafaña —residente en la ciudad de Mariquita— declaró haber visto que Juan Daza —un vecino de Tunja— había embarcado en el puerto de Honda aproximadamente mil arrobas de harina; asimismo, afirmó haber visto a Bartolomé de Máznela —un prestante vecino de Santafé— despachar una canoa de hasta doscientas arrobas de harina. Además, Daza informó que un vecino de Mompox llamado Bartolomé de Torres había embarcado en Honda doscientas arrobas de harina con destino a Mompox (“Impedimento de embarque de harina para Cartagena”, 1614, f. 20r-v).

Más allá de los productos generalmente transportados por el río, también se llegaron a movilizar toda clase de bienes de lujo y herramientas que vecinos y comerciantes del Nuevo Reino traían desde

España. Así, en 1580, Carlos de Molina —deudor— y Diego de Berrio —acreedor— celebraron un contrato de obligación sobre el préstamo de una canoa para transportar, entre el puerto de Honda y La Angostura, los siguientes productos: una capa de raza guarnezida, un coletazo de raso pespuntado, unas calzas de raso con medias de pinto y una gorra de terciopelo. Igualmente, se tiene evidencia de dos viajes registrados en 1602 con el mismo tipo de productos. El 18 de septiembre de dicho año, Pedro de Ayllón —encomendero del pueblo de Yatí— registró una canoa con destino a Honda, cargada con veinticinco cajones de bulas y cuños de moneda, mercancía que iba por cuenta y riesgo del rey. Asimismo, el 30 de septiembre, Julián Lozano registró una canoa y una barqueta perteneciente a don Miguel de Villafaña —encomendero del pueblo de Menchiquejo— con destino a Andrés Márquez —vecino de Pamplona—, en la que se transportaban 110 botijas de vino, 36 cabos de hierro, fanega y media de cebadilla y tres cajones de loza (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 197r-v.; “[escritura de obligación entre Diego de Berrio y Carlos de Molina]”, 1580, f. 493r).

El trabajo

Cuando se piensa en la vida de las comunidades ribereñas, debe entenderse necesariamente unida al cuerpo de agua en el que habitan, pues el río Magdalena condicionaba todos los momentos de su vida y también su cultura material: lo que comen, cómo duermen, en qué creen e incluso cómo aman. Aunque el concepto de “cultura anfibio”⁵⁴ fue desarrollado por el sociólogo Orlando Fals Borda para explicar la vida en la región de la depresión momposina,

⁵⁴ Según Fals Borda (1979), la cultura anfibio se refiere a un complejo de conductas, creencias y prácticas relacionadas con el manejo del ambiente natural, la fuerza productiva y las normas de producción agropecuaria; Fals Borda comentaba que la cultura anfibio contiene elementos ideológicos y articula expresiones psicosociales, actitudes, prejuicios, supersticiones y leyendas que tienen que ver con los ríos, caños, barrancos, laderas y playones, ciénegas y selvas pluviales; incluye instituciones afectadas por la estructura ecológica y la base económica del trópico, como el poblamiento lineal por las corrientes de agua, las formas y medios de explotación de los recursos naturales y algunas pautas especiales de tenencia de tierras (T. I, p. 21B).

se puede utilizar para pensar en todos los sujetos que por alguna razón habitan cerca a los ríos, caños, barrancas, laderas, playones, ciénagas y selvas.

Se puede pensar que esta “cultura anfibio” a la que se refirió Fals Borda es en realidad la capacidad de adaptación que las comunidades ribereñas adquieren al enfrentar el espacio que habitan. Como afirmaba este autor:

el hombre anfibio carga consigo una tradición de dureza cultural que viene de muy atrás, que se evidencia en el aguante de la gente común, una actitud conservadora que rodea como una concha dura un espíritu en el fondo indomable y expresivo (Fals Borda, 1979, T. I, p. 21B; T. III, 27B).

Antes de la llegada de los españoles al territorio que hoy se denomina Colombia, las sociedades humanas ya poseían conocimientos de caza, navegación, pesca, siembra y recolección de maíz y se sustentaban con eso. Sin embargo, con la ocupación europea, la demanda de productos incrementó, generando un desequilibrio, modificación y agotamiento de la mano de obra en pocos años. Las comunidades ribereñas entre los siglos XVI y XVII, además de servir como mano de obra para maniobrar embarcaciones, tuvieron otra serie de labores como pescar y extraer mantecas de manatí y caimán. Si bien tiende a reconocerse a los naturales ribereños únicamente por su labor como bogas, debe saberse que estos remeros pertenecían a naciones de indios con costumbres y actividades cotidianas que eran realizadas conjuntamente a la navegación. La vida del indio remero no solo incluía trabajo, también abarcaba a su familia, a sus mujeres e hijos, quienes, así como él, debieron adaptarse al sistema económico.

Es importante resaltar el papel de la mujer dentro de los pueblos de indios en actividades como la siembra, la recolección de maíz y la extracción de mantecas de manatí y caimán. Según la documentación que reposa en los diferentes archivos consultados, las indias se encargaron de todo el proceso de extracción de manteca. Conseguir leña para los fogones, desangrar manatíes, cocinarlos y llenar las botijas con dicha manteca solo fueron algunas de las actividades

en las que se desempeñaron. Aunque varios oficiales reales —por medio de ordenanzas— habían prohibido el apoyo de las mujeres nativas en las labores del servicio personal y de tributo, fue común que estas trabajasen a la par dentro de los pueblos, con el agravante de no recibir remuneración económica.

En el Nuevo Reino de Granada, luego de ser establecido todo el sistema de comunicación y comercio por el río Magdalena, la vida de los indios fue transformándose paulatinamente. Las poblaciones nativas debieron adaptarse a un nuevo modo de vida; los pueblos y pueblos ribereños fueron protagonistas de la inmensa movilidad que generaba el tráfico de canoas y en ellos convergieron toda clase de gentes: negros esclavos, indios naturales y encomenderos, mercaderes y comerciantes —quienes dieron un nuevo espesor a lo que sería la vida ribereña—.

La boga

Los bogas —dentro del sistema económico del Nuevo Reino— se posicionaron como un actor importante en la navegación por el río y toda su cuenca hidrográfica, por lo cual, a pesar de la dureza del trabajo, nunca fue erradicado. Estos sujetos, inicialmente nativos y paulatinamente esclavos negros, se encargaron de transportar por todo el Nuevo Reino las mercancías y gentes procedentes del Viejo Mundo. La constante convivencia entre indios, negros y españoles generó intercambios de carácter material y simbólico, que trajeron consigo transformaciones en las vidas de las poblaciones ribereñas.

No debe pensarse en los viajes y rutas por el río Magdalena como simples trayectos hacia un destino fijo, pues si bien es importante conocer los recorridos que se iban estableciendo a medida que fue consolidándose el comercio en el Nuevo Reino, estos no deben verse como algo lineal, en términos de inicio y fin del recorrido, debido a que en el transcurso del viaje se desarrollaban una serie de dinámicas dentro y fuera de las embarcaciones, que hacían parte de la vida diaria de los bogas y a las cuales debían adaptarse los viajeros.

Si bien el objetivo principal de la navegación fue transportar mercancías y conectar el interior del Reino con el Caribe, implicaba

más que eso. Ante la evidente disminución de la población surgieron una serie de exigencias en los puertos que determinaban el éxito de la licencia para iniciar el viaje. Como se indicó, había varios requerimientos esenciales: los bogas debían contar con suficiente comida para el viaje de ida y vuelta, con sombreros para cubrirse del sol, con hamacas, chinchorros y toldillos para un buen descanso (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 191r-v).

El itinerario de los bogas en tiempo de viaje fue descrito por el oidor Enríquez en 1601, quien afirmaba que, en los trayectos entre los puertos de Honda y la Barranca de Mateo, el piloto de la caña iba todo el día en la patilla de la embarcación —“que es una tabla puesta en el remate de la popa” (“Relación de los daños”, ff. 31v-32r)— y el resto de los indios iba en la punta de la proa y la popa. Según este oficial real, debido al fuerte sol que tenía que soportar la tripulación, pasadas dos horas luego de iniciar la jornada, los bogas se detenían para bañarse y almorzar, acción que repetían también después del mediodía.

A lo largo del viaje, la voz del boga adquiría protagonismo; la tripulación descansaba, comía y dormía en el momento menos esperado por los viajeros, así estos viajes tenían múltiples paradas y se movían a la velocidad que al boga le apetecía. En la década de 1850, el diplomático brasileño Miguel María Lisboa se refirió a los bogas apuntando que eran de una insolencia desesperante, excepto cuando se encontraban maniobrando el champán. Según este viajero, los bogas en el momento menos esperado abandonaban la embarcación —incluyendo carga y pasajeros— en las poblaciones donde querían pernoctar, apuntando con nudos en el cable cuántos días iban a estar ausentes y solo después de transcurrido ese tiempo retomaban su actividad (Lisboa, como se citó en Noguera Mendoza, 1980 T. II, p. 38).

Durante los viajes, una de las situaciones a las que se les debía prestar mayor atención era al descanso, pues la tripulación tenía que contar con suficiente energía para el manejo de la embarcación. Una de las estrategias pensadas ante las dificultades climáticas y la diversidad biológica que presentaba la zona sugería dormir en camas elevadas del suelo durante el viaje. En 1601, sobre este tema,

el licenciado Luis Enríquez apuntaba que al momento de dormir, en el transcurso de un viaje por el río Magdalena, se empleaban camas de viento —hamacas o chinchorros— las cuales describió como un toldo delgado de algodón (“Relación de los daños”, f. 33r).

Fue tan grande la importancia de las camas de viento en los viajes por el río, que para 1611 se tiene evidencia —por declaración del capitán Gabriel Palomeque de Figueroa— de canoas transportando chinchorros desde los pueblos de Chambacú, Malambo y Ciénaga de Santa Marta con destino a las villas de Tenerife y Mompox. Asimismo, para dicho año se afirmaba que en varios pueblos ribereños se cultivaba algodón para la elaboración de tales camas. Cuando el oidor Villabona visitó el pueblo de Guazo, un indio de ese repartimiento, llamado Gaspar, declaró que allí se cultivaba algodón para hacer hamacas. De igual forma, Manuel —indio del pueblo de Panceguá— afirmaba que en su aldea se tenía como granjería cultivar algodón para el mismo fin⁵⁵.

Además de las hamacas, en los viajes se empleaba otro tipo de toldo que ayudaba a los viajeros y tripulantes a menguar la presencia de mosquitos y tormentas⁵⁶. Según la legislación emitida en el siglo XVI a favor de los remeros, estos toldos debían ser suministrados a los indios, o en su defecto, ser elaborados por ellos mismos. Lo fundamental era no iniciar el viaje sin dichos elementos⁵⁷. El oidor Enríquez señalaba en 1611 que en tiempo de viaje era necesario

⁵⁵ Véase: “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero” (1611); “Indios de Panceguá: indagatorias de visita”; “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”.

⁵⁶ En la década de 1850, el reverendo Isaac F. Holton, en medio de su viaje por el río Magdalena, consignó sobre las hamacas y toldos lo siguiente: “Cama limpia en la choza más sucia; en ella no encuentran refugio ni la asquerosa chinche ni la pulga, brinda al viajero sueño espléndido, cuando sin ella no podría pegar los ojos. En el monte, en medio de una lluvia torrencial, he dormido tranquilo y seco en mi hamaca guindada entre dos árboles, y cuando nubes de zancudos revoloteaban a mi alrededor, al igual que acreedores insaciables, el toldillo impenetrable convertía el zumbido amenazador en música soporífera” (Holton, como se citó en Noguera Mendoza, 1980, T. I, p. 70).

⁵⁷ Véase: “De Junco: navegación por el río Magdalena”; “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590”; “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena”.

“echar un contra toldo armado bien tirante y estacado” (“Relación de los daños”, ff. 33r-v)⁵⁸.

El anuncio de un viaje o la llegada del verano implicaba una preparación en los pueblos de indios ribereños. Para los bogas cada viaje involucraba actividades que envolvían la preparación de comidas, elaboración de hamacas y sombreros. En el caso del Bajo Magdalena —en los pueblos de indios donde se cultivaba maíz—, los nativos preparaban sus comidas para los viajes. Por ejemplo, en 1611, Francisco Jiménez —carpintero residente en la villa de Mompox— señalaba que los indios bogas preparaban bollos y mazatos para el viaje; esto se confirma con la declaración de Luis —natural de Guazo—, quien decía que en su pueblo ellos mismos se encargaban de hacer las comidas para el viaje. En el caso de la boga del puerto de Honda, se sabe que los indios encomendados allí, solo tenían por oficio la boga, por lo que la alimentación para los viajes era suministrada por sus encomenderos. En 1639, los indios Juan, Domingo y Baltazar —pertenecientes al repartimiento de Antonio Molina— señalaban que su encomendero, antes de iniciar un viaje, les entregaba una fanega de maíz hecha harina para el trayecto de ida y vuelta. Es importante tener en cuenta que los encomenderos de Honda no solo poseían a los indios bogadores del puerto: también tenían encomiendas de mina y otras en las que se cultivaba maíz. Es por tal razón que los indios del puerto no eran ocupados en otros servicios personales (“Tenerife y Tamalaméque: diligencias de visita”, f. 167r; “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero”, f. 595r; “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, ff. 527v-528r).

Sobre la alimentación en tiempo de viaje, el oidor Enríquez señaló que los bogas hacían una bebida llamada “begua” y se

⁵⁸ El licenciado Luis Enríquez explicaba que había varios tipos de mosquitos que debían padecerse en los viajes por el río Magdalena. Según Enríquez, entre Angostura a Honda había unos zancudos que se llamaban jejenes y rodadores, los cuales al picar dejaban una punta de sangre que si se rascaba generaba una llaga; además, que estos insectos presentaban mucha actividad en el día y en la tarde, pero desaparecían en la noche. Seguidamente, Enríquez explicaba que a partir del real de las Barrancas Bermejas se encontraban otros mosquitos mucho más ponzoñosos, los cuales se padecían de noche y de día.

alimentaban de arepa de maíz que, según él, sabía a vinagre. Estas se fabricaban con harina de maíz tostado, desleído con agua, que luego molían para hacer “torticas” (“Relación de los daños”, f. 32r).

Además del evidente consumo de maíz, en los viajes los bogas se alimentaban de peces, huevos de tortuga, iguana e incluso manatíes. Sobre esto, el licenciado Enríquez apuntaba que tanto indios como africanos consumían huevos de tortugas y de caimán. Añadía que se alimentaban de babillas e iguanas que cazaban, las cuales describía como un “lagarto tan grande como conejo y tres palmos de cola” (*ibidem*, f. 33r). Según Enríquez, los bogas adquirían toda clase de alimentos en tiempo de viaje; cuando el río no estaba crecido, desde la canoa los indios remeros se tiraban al agua con sus anzuelos y sacaban diferentes pescados como doncellas, sardinatas, cucharas y bagres blancos. Esto permite evidenciar que los conocimientos anfibios de los hombres ribereños les permitían adquirir de la cuenca del río sus requerimientos alimenticios, añadiendo a la dieta una cantidad de proteínas y grasas (*ibidem*).

Con el paso del tiempo la alimentación a bordo de las embarcaciones se diversificó, elaborando comidas mucho más cuidadas. Sobre esto, Daniel Lemaitre (1950) relató —en una fecha tan tardía— cómo era el típico almuerzo de un boga en el contexto de un viaje en barqueta. Según Lemaitre, alrededor de las tres de la tarde, el patrón de la canoa sacaba bocachicos rollados para ponerlos a hervir con agua del río y condimento, que se acompañaba con un plátano y una yuca para cada uno de los presentes; “el calducho turbio con sabor a pescado (...) quedó en el caldero, y para todos una sola cuchara de totumo. ¡Y qué sabroso estaba!” (p. 230).

Más allá de la alimentación como un medio para adquirir nutrientes, esta adoptó significados de tipo social y cultural en las sociedades mediante diferentes costumbres como el reunirse a comer o a beber. En el caso de los nativos ribereños, durante los viajes por el río e incluso en otras labores cotidianas, se evidencia la importancia de la bebida. Y más allá de la estigmatización resultante de las prácticas sociales y costumbres de los indios, al parecer los bogas para trabajar debían ser sobornados con vino. El antropólogo

Dwight B. Heath (1993) afirma que la eficiencia de los grupos humanos en donde la bebida hace parte esencial del desarrollo de su trabajo es mucho mayor a la que se encuentra en los grupos donde está ausente (p. 124). Esto es significativo si se piensa que justamente son los viajeros y mercaderes que contrataban a los bogas los que más incitaban el consumo de alcohol entre los naturales.

En 1609, Hernando —indio mandador del pueblo de Loba— expresaba que los mercaderes tenían por costumbre entregarles una botija de vino cuando iban a bogar, para que así fuesen con más gusto a desempeñar la labor (“Loba: diligencias de visita”, f. 265). En esta misma línea, la declaración hecha en 1611 por Francisco Rodríguez Calderón —vecino de Mompox— es significativa, pues afirmaba haber visto en el río Cauca una canoa del pueblo de Guazo con indios y negros bogas llevando a dos pasajeros hasta el puerto de la ciudad de Cáceres, donde los viajeros habían otorgado a los remeros una botija de vino para beber (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 168v).

Además de ser notable la importancia de suministrar bebidas a los bogas, parece haber sido fundamental en la cotidianidad. Con respecto a esto, en 1611, Juan —indio natural de Tomala— afirmaba que en las ocasiones en que los encomenderos los mandaban a hacer pescado salado, les daban a los indios una o dos botijas de vino para que trabajaran con voluntad. Como argumenta Dwight B. Heath, las bebidas alcohólicas tienen un valor comparable al de las divisas en el sistema de crédito social, porque son apreciadas. Aceptar un obsequio de alcohol es saberse comprometido, es decir que el donante entra en una posición de dominación sobre quien lo recibe (pp. 123-124). Así, la costumbre de los encomenderos y viajeros de dar “desinteresadamente” bebida a los indios boga tenía una intención clara de establecer una relación de dominante-dominado sobre ellos.

Es notable que el consumo de licor por parte de los indios fuera en parte incitado por sus amos encomenderos, sin embargo, esto no impidió que se generara una connotación negativa dentro de la sociedad del antiguo régimen hacia los indios borrachos. Esto se evidencia, por ejemplo, en el discurso elaborado por el capitán Martín Camacho del Hoyo, en 1596, en torno a la problemática

existente a raíz de la afición de los bogas a la bebida. El capitán argumentaba que los indios hacían cualquier labor con tal de recibir como remuneración una botija de vino, y daba a entender que el consumo de alcohol estaba destruyendo a las familias nativas, dada su paulatina desintegración (Camacho del Hoyo, como se citó en Ybot, 1952, p. 305).

Es así como se fue forjando un imaginario en torno a los bogas y la población ribereña en general, pensándolos como borrachos que requerían del licor para poder trabajar. Como indica el historiador Gregorio Saldarriaga (2012), sin importar cuánta gente de otros grupos o castas compartieran con los indios el consumo de licor, “por medio de una construcción social, ideológica y cultural, los únicos borrachos resultaron ser ellos, pero no solo como individuos, sino sobre todo como colectividad” (p. 134).

Pese a las dificultades que traía consigo la navegación por los ríos Magdalena, Cauca y Nechí —y el evidente descenso poblacional—, esta actividad era preferida por los indios frente a la extracción de mantecas, las pesquerías y el cultivo de maíz. Con relación a esto, el capitán Juan Suárez de Mendoza declaró, en 1611, que había oído decir a muchos indios de Mompox que cuando su encomendero no tenía canoas para bogar, ellos mismos se alquilaban, pues además de recibir un salario, consideraban la boga mucho menos agotadora que las pesquerías (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 128r).

En el puerto de Honda ocurría algo similar: los indios del puerto, cuando sus encomenderos no tenían canoas para bogar, se alquilaban con otro dueño de canoas. Hecho corroborado con lo relatado, en 1639, por los indios encomendados a doña Juana de Bohórquez, quienes decían que se dedicaban a bogar en canoas de diferentes personas (“Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, f. 510r).

En cuanto a remuneración económica, el pago a los indios era determinado por varios factores, entre los cuales estaban las distancias entre un puerto y otro, la dificultad del viaje y la carga que transportaban. Véase tabla 10.

Tabla 10.

Salario de los indios bogas, 1599-1611

Fuente: “Visitas Bolívar” (1609); “Visitas Tolima” (1600).

Puerto de Salida	Puerto de destino	Salario
Mompox	Honda	10 pesos de plata corriente
Mompox	Cáceres	10 pesos de plata corriente
Honda	Carare	3 pesos
Honda	Nare	1 peso y medio
Mompox	Barranca de Mateo	2 pesos de plata corriente
Mompox	Ocaña	1 peso y medio
Mompox	San Jerónimo del Monte	5 pesos de plata corriente
Mompox	Zaragoza	5 pesos y 8 reales de plata corriente
Tenerife	Mompox	De 11 reales y medio a 17 reales o 1 peso y medio
Tenerife	Ocaña	6 pesos de plata corriente
Tenerife	Zaragoza	6 pesos de plata corriente
Tamalameque	Honda	10 pesos de plata corriente
Tamalameque	Zaragoza	5 pesos y 8 reales de plata corriente
Chambucu	Mompox	1 peso y medio

Como puede evidenciarse en la tabla 10, los viajes mejor pagados eran los realizados entre el puerto de Honda y Mompox, y de allí a Cáceres. El primer caso, por lo largo del recorrido, y el segundo, debido a las dificultades que presentaba la ruta.

Las ordenanzas de 1576 y las de 1590 estipularon tasas de navegación. Sin embargo, en muchas ocasiones, en vez de pagárseles a los indios en metálico, el equivalente se cancelaba en ropas o dándoles una parte en dinero y el resto en ropas y tela. En 1611, Diego Álvarez Torres —teniente tesorero de la Real Hacienda de la villa de Mompox— sostuvo que cuando a los indios no se les daba todo el pago en plata, se les podía pagar cinco o siete pesos, y lo demás

podía darse en lienzo de La Palma o en mantas de algodón de la marca del Nuevo Reino —cada una costaba entre 3 y 3,5 pesos—. Este testigo argumentaba que muchas veces los indios preferían recibir el pago en ropa para poder vestirse (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 138v-139r).

Uno de los puntos más importantes, y controversiales, de las ordenanzas emitidas en la segunda mitad del siglo XVI a favor de los indios bogas se refería a la introducción y paulatina sustitución de nativos por esclavos negros. Aunque inicialmente hubo mucha oposición en el acatamiento e implementación de esta medida, en la primera mitad del siglo XVII ya era evidente que este proceso estaba dándose. En 1611 gran parte de los encomenderos y dueños de canoas del Nuevo Reino contaban o con negros para bogar juntamente con indios, o con tripulaciones enteras de esclavos negros. Véase tabla II.

Tabla II.

Registros de canoas tripuladas por esclavos africanos en Mompox, Tenerife y

Tamalameque, 1611

Fuente: “Visitas Panamá” (1611); “Visitas Bolívar” (1609).

Ciudad o villa	Dueño de negros esclavos o de canoas	Administrador de la canoa	Tipo de embarcación y capacidad	Nº de negros esclavos
Tenerife	Miguel Alonso		Barco	12
Tenerife	Lázaro Díaz de Villarreal		Canoa de 120 botijas peruleras	11
Tenerife	Manuel Antonio de Paz		Barco	16
Tenerife	Manuel de Acosta		Dos barcos	32
Tenerife	Capitán Jaime Jinovalte			2
Tenerife	Don Alonso de Ulloa Velón		1 barco	18

Ciudad o villa	Dueño de negros esclavos o de canoas	Administrador de la canoa	Tipo de embarcación y capacidad	Nº de negros esclavos
Tenerife	Don Juan de Villa y de la Guerra		1 canoa de porte de ochenta fanegas de maíz	14
Tenerife	Capitán Nufio Martín		1 barco, 2 canoas grandes y dos barquetonas	55
Tenerife	Capitán Pedro de Carmona		2 canoas grandes y 2 barquetonas	20
Tenerife	Luis Mejía Bernal		1 canoa de porte de 160 botijas algunas más o menos y 1 barco de 800 o 900 botijas peruleras	32
Tenerife	Doña Andrea de Pomares		2 canoas grandes de 180 botijas, 1 barqueta de porte de 100 botijas y 1 barco de 1100 botijas	58
Mompox	Capitán Diego de Ospina	Francisco de Benavides	2 canoas	23
En Mompox, de Mariquita	Doña Marquesa de Acosta (vecina de Mariquita)	Francisco de Benavides	1 canoa	13
Mompox	Los herederos de Matías de Salcedo	Juan de Medina	5 canoas	60

Ciudad o villa	Dueño de negros esclavos o de canoas	Administrador de la canoa	Tipo de embarcación y capacidad	Nº de negros esclavos
En Mompox, de Mariquita	Juan Capa de Lagos (vecino de Mariquita)	Juan de Medina	1 canoa	12
Mompox	Capitán Martín de Astaiza		2 canoas	26
En Mompox, de Mariquita	Antonio Sotelo Salgado (vecino de Mariquita)	Pedro de la Torre	3 canoas	36
Mompox	Capitán Gaspar de Castro		1 canoa	13
Mompox	Luis de Carmona (regidor)		1 canoa	15
Mompox	Capitán Francisco del Castillo		1 barquetona	6
Mompox	Rodrigo Ortiz		2 canoas	30
Mompox	Andrés López de Espinosa		2 canoas	30
Mompox	María de Lerma		1 canoa	12
Mompox	Doña Mencía de Olarte		1 canoa	17
Mompox	Pedro de Ayllón Archuleta		1 canoa	14
Mompox	Capitán Luis de Vargas		1 canoa de porte de 130 botijas peruleras, 1 barquetona de 40 a 50 botijas	18

Ciudad o villa	Dueño de negros esclavos o de canoas	Administrador de la canoa	Tipo de embarcación y capacidad	Nº de negros esclavos
Mompox	Lorenzo Martín Tiznado			6
Mompox	Doña María de Alba		1 canoa	9
Mompox	Doña Isabel Mejía		1 canoa	12
Mompox	Don Francisco Jaraba		2 canoas	25
Mompox	Capitán Francisco de Camargo		2 canoas	30
Mompox	Matías Sánchez de Tovar	Capitán Francisco de Camargo (yerno)	1 canoa	19
Mompox	Alférez Alejandrino	Capitán Francisco de Camargo (yerno)	1 canoa	14
Mompox	Francisco de Rangel		1 canoa	12
Mompox	Bartolomé Calderón		1 canoa	13
Mompox	Alonso López Peñalosa		1 canoa	11
Mompox	Juan de Fonseca			10
Tamalameque	Gabriel Palomeque de Figueroa			8

Ciudad o villa	Dueño de negros esclavos o de canoas	Administrador de la canoa	Tipo de embarcación y capacidad	Nº de negros esclavos
Tamalameque	Juan Salvador de Vivero		I canoa	II
Tamalameque	Francisco Álvarez		I canoa	I2
Tamalameque	Capitán Juan Capa de Lagos		I canoa	I2

La tabla 11 evidencia que, para 1611, ya había gran cantidad de dueños de canoas de negros repartidos entre encomenderos de Mompos, Tenerife, Tamalameque y Honda. En el caso de Juan de Fonseca, Lorenzo Martín Tiznado, el capitán Jaime Jinovarte y Gabriel Palomeque de Figueroa, no se referencian embarcaciones debido a que ellos eran dueños de esclavos de boga, mas no poseían embarcaciones completas. En el caso de Mariquita, para el año de 1627, además de los dueños de canoas señalados en la tabla 11, se encontró que el gobernador Diego de Ospina poseía una canoa de negros con once piezas de esclavos. Asimismo, Domingo Márquez —vecino de Mariquita— declaró tener seis negros esclavos de boga en el puerto de Honda (“Autos sobre indios y gente de servicio”, 1627, ff. 285-288r).

Más allá de la boga comercial, es importante entender que dentro de las labores de los pueblos ribereños el agua era parte de su cotidianidad. Las mujeres ocuparon un lugar fundamental en estos espacios donde pilotearon embarcaciones. En la documentación pueden encontrarse relatos en los que las indias bogaban por el río Magdalena y sus afluentes. Por ejemplo, en 1609, Hernando —indio natural del pueblo de Loba— aseguraba que cuando los nativos iban a la mantequera, las indias remaban en barquetas; asimismo, señalaba que cuando se iba a efectuar la visita del oidor Villabona Zubiaurre, estando los indios del pueblo en la mantequera, una india llamada Juliana —de nación serrana— se fue bogando una canoa junto a un bebé y una china —en la época, niña no mayor a

trece años— llamada Dominga para avisar a los indios sobre el arribo del oidor (“Loba: diligencias de visita”, f. 626v).

Conjuntamente, para el año de 1611, Gonzalo —indio de nación conga, natural del pueblo de Caribona y Conga— sostenía que en una ocasión el encomendero Marcos Gómez iba a enviar una barquetona con carga de botijas de manatí a la villa de Mompox y viendo que todos los indios estaban ocupados, metió en la embarcación a una india viuda llamada María, que fue bogando hasta Mompox en la barquetona. Con estos relatos puede evidenciarse que dentro de los pueblos de indios ribereños no solo los indios de boga sabían pilotear embarcaciones, pues también era parte de la cotidianidad de las mujeres (“Caribona y Conga: diligencias de visita”, f. 123r).

A pesar de lo arriesgado que podía resultar el trabajo de maniobrar embarcaciones por el río Magdalena, los nativos encontraron en esta labor un escape a la aburrida vida de servidumbre dentro de los pueblos de indios. El hecho de que prefiriesen la boga a otras labores indica que este trabajo les ofrecía un valor agregado: no solo les daba una vía de escape para librarse de los encomenderos, mayordomos y corregidores, sino también les daba un espacio de poder donde, voluntaria o involuntariamente, la administración monárquica perdía poco a poco su dominio. En definitiva, la boga ofrecía a los nativos movilidad, libertad y poder; un poder para con quienes los oprimían.

Las mantequeras y pesquerías

En las comunidades ribereñas de la cuenca del río Magdalena hubo dos actividades principales por fuera de la boga en las que los nativos eran ocupados: la extracción de mantecas de manatí y caimán, y la pesca. En el caso de los indios habitantes del Bajo Magdalena predominó la extracción de mantecas, tanto de manatí como de caimán. El franciscano fray Pedro Simón apuntaba que los manatíes eran peces de agua y tierra, que se alimentaban de carrizo, gramalote y yerbas que crecían en las márgenes de las ciénagas donde habitaban. Indicaba que sus huesos eran medicinales y con ellos hacían sortijas para el dedo anular “contra la enfermedad de almorranas”, asimismo, de la cola del manatí

se extraía aceite tanto para comer como para alumbrar, y la carne también se consumía en tasajos (Simón, 1627, T. II, VII Noticia, capítulo XLIV, pp. 295-296).

Aunque en las comunidades nativas ubicadas en la depresión momposina se tenía por costumbre la extracción de mantecas de manatí para su consumo, con la invasión española la demanda de mantecas para cocinar y para alumbrar —principalmente en las minas— aumentó considerablemente. La caza de manatíes nunca era realizada en los pueblos de indios, sino en el territorio circundante, generalmente los indios tenían sus mantequeras —lugares designados específicamente para montear manatíes y extraerles su manteca— próximas a las ciénagas. En estos lugares los indios se hospedaban durante el solsticio de invierno y de verano junto con sus mujeres e hijos.

Sobre las herramientas empleadas, en 1611 —en el marco de la visita de Juan de Villabona—, don Diego —el cacique de Panceguá— declaraba que el encomendero les suministraba arpones, cuchillos, sal y los demás aparejos y cazuelas necesarias. También señalaba que cada año los indios navegaban a la mantequera que estaba a veintiocho leguas del pueblo, donde pasaban todo el invierno pescando manatíes (“Indios de Panceguá: indagatoria de visita”, ff. 727v-728r).

Al respecto de la cacería de manatíes, fray Pedro Simón narraba que los indios desde una canoa los atravesaban con arpones y los perseguían, mientras los manatíes nadaban y se desangraban hasta morir. En medio del intento por huir, los manatíes eran capaces de volcar una canoa (Simón, 1627, T. II, VII Noticia, capítulo XLIV, pp. 295-296).

Con relación al proceso de extracción de mantecas de manatí, en 1611, Martín —natural de Loba— relataba que en su pueblo todos los años iban seis indios con tres barquetas a la mantequera —ubicada a dieciséis leguas del pueblo— y que allí residían de abril a mayo, y de septiembre a noviembre. Este indio describía que en este tiempo los indios monteaban y mataban manatíes, mientras que las indias los derretían y extraían la manteca (“Mompós: diligencias de visita e información secreta”, f. 948r).

Luego de extraída la manteca —refería en 1611 don Diego, cacique de Pancegua—, los indios juntaban las botijas y las llevaban bogando hasta Mompos, que estaba a veintiséis leguas de distancia de la mantequera, donde eran entregadas a su encomendero (“Indios de Pancegua: indagatoria de visita”, ff. 727v-728r).

En la extracción de mantecas de manatí, las labores estaban separadas por género. Mientras que los hombres iban a cazar manatíes, las mujeres se encargaban de quitarles la piel, freírlos, extraer la manteca y llenar las botijas; en muchas ocasiones, inclusive, era tarea de las indias ir bogando por los caños a recoger leña para la extracción. Sobre la labor de las indias en las mantequeras, Hernando —indio natural de Loba— declaraba en 1609, durante la visita de Juan Muñiz de Nava, que estas indias —y especialmente las viudas— iban bogando hasta las mantequeras en barquetas (“Loba: diligencias de visita”, f. 626r).

En el caso de la manteca de caimán, solo se tiene evidencia de ser elaborada y extraída por los indios de La Estancia —jurisdicción de Tamalameque—, encomienda de Antonio Rodríguez de Medina. Aun así, fray Pedro Simón relataba que, en términos de la villa de Mompos, cada año mataban alrededor de 30 000 caimanes para extraer manteca, producto que era usado para “dar carena a los navíos y en sus bitácoras”, ya que, a pesar de su olor, alumbraba muy bien. El mismo Simón afirmaba que, gracias al olor de esta manteca, era preferida para alumbrar los socavones de las minas de oro, porque —a diferencia de lo que pasaba con la manteca de manatí— los negros no la consumían (Simón, 1627, T. II, VII noticia, capítulo XLIV, p. 297).

Según el padre Simón, la cacería de caimanes comenzaba en las noches, cuando los indios encendían fogatas en las orillas de las lagunas y emitían fuertes gritos, con el fin de que los caimanes salieran del agua. A la mañana siguiente, los indios se adentraban en el agua en canoas y, asidos de arpones y lanzas, procedían a cazar los caimanes, de forma similar a como lo hacían con los manatíes (*ibidem*).

En cuanto a la extracción de esta manteca, don Martín —cacique del pueblo de La Estancia— comentaba que, en tiempo de verano, los indios iban bogando entre caños y ciénagas para cazar caimanes,

siempre acompañados de su encomendero o mayordomo. De esta cacería siempre lograban extraer sesenta botijas de manteca de caimán. En el verano los indios dormían en las playas donde elaboraban la manteca; luego de matar los caimanes los deshuesaban y sacaban las pellas de manteca —que eran transportadas al pueblo o alguna playa— y en cazuelas las indias derretían los pedazos que embazaban en botijas. Aunque estas se vendían a tres pesos cada una, a los indios les pagaban en telas; si era un indio casado se le daban dos mantas, si era soltero, una sola para vestirse⁵⁹.

Pesquerías y chinchorros

En el caso de las pesquerías, aunque es una labor que se llevó a cabo tanto en los pueblos de indios del Bajo como del Alto Magdalena, para este caso se revisarán las de Honda y Purnio, ya que —después de la boga— fue la actividad a la que más se dedicaron, inclusive hay relatos que demuestran que antes de la ocupación española estos pueblos eran esencialmente pesqueros. Fray Pedro Simón relataba que en las aguas del río Grande los peces eran de innumerable variedad, pues las aguas turbias facilitaban la labor. Luego de ser pescados, su preparación consistía en ponerles sal y secarlos al sol. Entre la variedad de peces en el río, podían encontrarse doncellas —según Simón, difíciles de hallar fuera de Mompox—, bocachicos y bagres; estos últimos eran los más abundantes en todo el reino, pues eran los que se cogían en las pesquerías de Purnio —puerto ubicado tres leguas debajo de Honda—. Cada año desde este puerto se pescaban 20 000 arrobas de pescado (p. 543).

A principios del siglo XVII se identifican dos puntos principales para las labores de pesca: el salto de Honda y el sitio de Purnio, de características físicas diferentes. Mientras que Honda contaba con un caudal fuerte, en Purnio el río adquiría una corriente más tranquila, formando una serie de playas. En el caso del salto de Honda las herramientas que debieron emplearse para la pesca habrían sido

⁵⁹ Véase: “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”; “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: Informe oidor y visitador” (1611).

la atarraya, el cóngolo y el arpón (Ardila Luna, 2005, pp. 195-196). Purnio, por el contrario, era un sitio especializado en la utilización de chinchorros, algo que puede verificarse en las numerosas declaraciones dadas en el marco de la visita de Gabriel de Carvajal; por ejemplo, el 10 de abril de 1639, Manuel Matías de Estrada declaró tener un chinchorro, barqueta y redes con las que asistía en las pesquerías de Purnio.

Es posible que estos chinchorros no solo correspondiesen a la red de pesca, sino también a la embarcación⁶⁰, pues Manuel Estrada manifiesta que su chinchorro contaba con una tripulación de seis indios, dos mulatos y un negro esclavo, de la cual era piloto Esteban —indio natural del río Cuello—. En este mismo interrogatorio, Antonio González —alcalde de Purnio— declaró tener cinco chinchorros, de los cuales eran pilotos Alonso Vélez —natural de Guavatá de la encomienda de don Juan de Borja—, Diego Vaquero —de Guatavita—, Lázaro —indio criollo de Santafé—, Juan de Miranda —de la Serrezuela— y Pedro —natural de Cuello, de la encomienda de Gaspar de Olmos en Ibagué—. Según esta manifestación, cada piloto, por los tres meses que duraba la pesquería, ganaba treinta patacones, el resto de la tripulación ganaba entre dieciséis y veinticinco (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, ff. 611r-620r).

A continuación, se exponen los chinchorros reportados en la visita de Gabriel de Carvajal a Purnio.

⁶⁰ Según el *Diccionario* (2014) de la Real Academia de la Lengua, la palabra *chinchorro* tiene tres acepciones. Primero, puede referirse a la red a modo de barredera y semejante a la jabega. Segundo, remite a una hamaca. Y tercero, apunta a una embarcación de remos, muy chica y la menor de a bordo. En relación con las especificaciones de los chinchorros, Alonso de Medina, hábil maestro de canoas y oficial experimentado en la valoración de estos, indicaba que dichas embarcaciones tenían una longitud aproximada de cuarenta y tres pies y cuatro palmos de ancho. El precio establecido para estas era de cincuenta patacones (“Indios Carares, inversión en la guerra contra ellos”, 1608, AGN, Sección Colonia, *Caciques e indios*, T. xviii, doc. 1, f. 14r).

Tabla 12.

Chinchorros registrados en la visita de Gabriel de Carvajal al puerto de Purnio, 1639
 Fuente: "Visitas Tolima" (1639).

Dueño del chinchorro	Embarcación	Piloto	Tripulación	
			Cantidad de indios	Cantidad de negros / mulatos / zambos / mestizos
Antonio González	Chinchorro 1	Alonso Vélez (indio)	5	I (mulato)
	Chinchorro 2	Diego Vaquero (indio)	6	X
	Chinchorro 3	Lázaro (indio)	5	I (mulato)
	Chinchorro 4	Juan de Miranda (indio)	5	I (mulato)
Manuel de Estrada	Chinchorro 5	Pedro (indio)	6	X
	Chinchorro 1	Esteban (indio)	4	3 (mulatos) / I (negro esclavo)
Blas de Guillén	Chinchorro 1	Andrés Rodríguez (indio)	4	X
Catalina de Ordóñez	Chinchorro 1	Domingo de Castiblanco (mestizo)	6	X
	Chinchorro 2	Domingo Hernández (mulato libre)	7	X
Antonio de Moreta	Chinchorro 1	Joan Criollo (indio)	9	I (mulato libre)
Juan Rodríguez	Chinchorro 1	Lázaro (indio)	6	I (mestizo)
Diego Cornejo	Chinchorro 1	Jáime (indio)	9	I (zambo)

Sobre las pesquerías de Honda se conoce —por la visita anónima de 1559 a Mariquita— la declaración del indio Bianba —cacique de Honda—, quien afirmaba que las demoras las pagaban en pescado y que cada año, por tiempo de tres lunas —meses—, pescaban en el río Magdalena (Tovar Pinzón, 1993, T. IV, pp. 119-121). Asimismo, por declaraciones de Juan Jiménez, testigo de la visita, se sabe que por cuaresma los indios sacaban entre trescientas y cuatrocientas arrobas de pescado; cada una se vendía a veces a ducado y otras a peso, pero en otras ocasiones se transaba a diez tomines. Para 1639, en la visita de Gabriel de Carvajal, se registró que cada año se hacían dos pesquerías: una en cuaresma y otra en el veranillo de San Juan, cada una duraba tres meses (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, f. 611r).

El trabajo de los nativos como bogas respondía al sostenimiento de un sistema económico; en este sentido, su labor era esencial para el funcionamiento de dicho sistema. Toda la legislación emitida en torno al tráfico de canoas por el río y el trabajo dentro de los pueblos ribereños alude a la preocupación existente con relación al agotamiento de la población que finalmente afectaría la economía en el Nuevo Reino. Entre las transformaciones que se pudieron evidenciar se encuentra la introducción de esclavos en la navegación, que generó un enriquecimiento de la mano de obra y que a su vez permitió un aumento en la capacidad de carga de las embarcaciones y la introducción de embarcaciones de mayor tamaño. Con la preocupación del agotamiento de la población se modificaron las jornadas de navegación, dividiendo el río en varios tramos, estableciendo tiempos de descanso entre viaje y viaje, y teniendo en cuenta los tiempos de invierno y verano. En cuanto al servicio personal, en la boga, para mejorar las condiciones de trabajo se estableció la figura del juez de canoas, que debía verificar el peso de las embarcaciones y que los nativos llevasen comida suficiente, hamacas y sombreros para el viaje, y que a su vez reguló las mercancías que circulaban por el río.

Más allá de la importancia económica que tuvo el trabajo de los indios como remeros en el Nuevo Reino, dentro de las familias

nativas ribereñas el navegar hacía parte de su cotidianidad y no tenía distinción de género. En el espacio ribereño no solo existió el indio boga, sino que también debieron cazar manatíes, caimanes y pescar, no solo para su sustento, sino para que sus encomenderos comercializaran dichos productos.

Las labores desempeñadas por las comunidades ribereñas permiten evidenciar como en estos espacios se fue gestando un conocimiento especializado que, además de vincularlos estrechamente con los ríos, les permitió tener una vida lejos de la quietud que suministraba el sistema económico impuesto por la administración monárquica. La movilidad característica de los pueblos ribereños y sus puertos permitió que estos trabajos fueran apetecidos, no solo por los naturales, sino por forasteros que paulatinamente fueron acoplándose a las dinámicas de la vida de la tierra caliente.



Vida cotidiana en los pueblos ribereños: adaptación y transformación en las comunidades



La instauración del régimen monárquico en el territorio de lo que los conquistadores europeos denominaron Nuevo Reino de Granada situó a las sociedades nativas en una posición de dominados en la que debieron asumir todas las cargas traídas por el nuevo sistema económico. Los naturales resistieron y se adaptaron a la nueva realidad desde múltiples focos de acción. Algunos indios ejercieron la resistencia armada, otros entablaron negociaciones que les permitieran mantener el orden social, mientras que otros asumieron de lleno el nuevo régimen, aprendieron el idioma y dejaron atrás sus pueblos para habitar en ciudades, villas y puertos establecidos por los españoles.

El camino de la rebelión armada no fue el único mecanismo de resistencia, también se valieron de múltiples estrategias. Algunos nativos huyeron, otros se volvieron intermediarios económicos, culturales o políticos imprescindibles, y finalmente, algunos privilegiaron la vía legal, adaptándose a la estructura judicial del antiguo régimen para hacer valer sus derechos (Boccara, 1999, p. 31).

Las sociedades nativas no asumieron pasivamente la dominación española y la instauración del nuevo régimen. Por el contrario, muchos de los relatos que reposan en los archivos de Colombia y del exterior permiten vislumbrar no solo las capacidades de resistencia y de adaptación de los nativos, sino también sus notables facultades de creación e innovación. Esta premisa no implica negar la violencia y exterminio al que fueron sometidas sociedades

enteras de naturales; implica reconocer que dentro de esa realidad los nativos supieron contrarrestar y combatir los efectos que estaban evidenciando (*ibidem*, p. 32).

En este capítulo se espera dar a conocer diferentes mecanismos que emplearon las comunidades nativas en los procesos de resistencia y adaptación al régimen monárquico. La implementación de las estructuras jurídicas españolas para comunicar y atestiguar el maltrato y las violaciones impartidas por los españoles, las migraciones y el abandono de las comunidades nativas, y por último el mestizaje, son todos procesos que hablan de la forma en que los indios contrarrestaron las políticas de control y de civilización del nuevo sistema político (*ibidem*, p. 31).

Maltrato, violación y adaptación en los pueblos de Mompos (1609-1611)

Los documentos que contienen testimonios del maltrato y violaciones impartidas por los españoles a la población nativa no solo dan cuenta de estos sucesos, sino también de las prácticas de resistencia adoptadas por los indios ante el maltrato. Entre estos se puede encontrar una resistencia activa, como la asumida por los indios de guerra, o los indios huidos y ausentes de sus pueblos, o la evidenciada en las prácticas abortivas de las mujeres, para evitar a sus hijos los padecimientos de la explotación laboral (De las Casas, 2005, p. 178)⁶¹.

Por otro lado, entre los nativos también se evidencia una resistencia pasiva (Scott, 2004, pp. 71-96), manifestada a través de la asimilación de los usos de la escritura y el testimonio oral, donde se observan indios declarando los maltratos padecidos en los diferentes servicios personales. En el caso de la población ribereña del Bajo Magdalena, se puede encontrar a los indios declarando los maltratos recibidos por parte de encomenderos, sus esposas y los mayordomos.

⁶¹ Sobre las huidas, el padre Bartolomé de las Casas expresaba en su *Brevísima relación* (1552) que “por miedo de las crueidades egregias que uno de los tiranos particulares en los indios hacía, se fueron a los montes huyendo de tanta inhumanidad”.

El trabajo doméstico: indios del servicio en casa de encomenderos y mayordomos

La ausencia de la población nativa en las comunidades ribereñas no solo respondió a la movilidad que implicó el trabajo como remeros en el río Magdalena, sino también al trabajo doméstico que los indios realizaban dentro de las casas de encomenderos y mayordomos, en donde debían soportar abusos y violaciones por parte de sus amos.

Los indios que hacían parte de una encomienda y se ocupaban en el servicio doméstico, comúnmente no ejercían esta labor voluntariamente, lo que podría indicar las malas condiciones laborales a las que eran expuestos. Por ejemplo, en 1611, Luisa —una india viuda y natural del pueblo de Yatí— declaró que le servía a Martín Dávila —mayordomo de ese pueblo—, se encargaba de prepararle los alimentos y lavarle la ropa. Por este trabajo el mayordomo no le había pagado nada y afirmaba que se quería regresar a su pueblo con su familia, pues el mayordomo la tenía sirviéndole contra su voluntad y sin salario. Al igual que ella, el indio Benito, un niño de nueve años, y el indio Alonso, de diez, eran indios del servicio del mismo mayordomo, y declararon que este los maltrataba y que pretendían regresar a los pueblos donde habitaban sus familiares (“Yatí: Actas de Visita y Cargos contra el encomendero”, ff. 330 r- 331r).

El deseo de las indias e indios de servicio de volver a sus pueblos con sus padres y parientes coincide con lo que señala la historiadora Susana Matallana Peláez: además de la violencia física y sexual a la cual fueron sometidas las mujeres indias —en este caso hombres también— dentro de los trabajos domésticos, habría que sumar la separación y pérdida de sus estructuras familiares tradicionales, que podrían dar como resultado estrés y depresión (Matallana Peláez, 2020, p. 53).

Dentro de las visitas realizadas a los indios, las declaraciones poco se referían a las condiciones de trabajo doméstico en los hogares españoles. Sin embargo, parece que las mujeres que se dedicaban a este servicio siempre fueron expuestas a un trato violento, del cual también eran responsables las esposas de los encomenderos (Córdoba Ochoa, 2014, p. 248).

Dentro de las declaraciones de las indias del servicio, además de señalar que el encomendero y mayordomo al cual servían las reñía, no se encuentran declaraciones concretas de violencia física o sexual. Sin embargo, en 1611, Antón —un indio serrano perteneciente a las encomiendas de Caribona y Conga— expresó que su encomendero —Marcos Gómez Cerezo— había empleado por mucho tiempo a las indias María Lazorra, Leonor y Agustina como mujeres de servicio en su casa de la villa de Mompos. Relataba que María y Leonor ya eran difuntas y que Agustina había huido y se encontraba en Tenerife, casada con un indio de allí. El testigo también sostuvo que había escuchado que Juana Montalvo —esposa del encomendero— las trataba mal y las azotaba. El cacique de Caribona y Conga —don Francisco— afirmó que: “Juana Montalvo, mujer del encomendero las trataba muy mal y con mucha aspereza, dándoles de palos y azotes muy de ordinario, llamándolas de perras porque era muy brava” (“Caribona y Conga: diligencias de visita”, 1611, ff. 21r-22v).

Acerca de lo que sucedía en Caribona, Diego Díaz de Rojas —vecino de Mompos— declaró que en una ocasión habría visto a una india —natural del pueblo de Caribona y Conga— con llagas en la espalda. Este testigo narró que, habiéndole preguntado por la razón de esto, la india le mencionó que Juana de Montalvo —esposa de su encomendero— le había dado muchos azotes, “y la avía llagado y estaba muy lastimada y la yndia se quexó a este testigo que cada día le dava y trataba mal y este testigo se compadeçió della” (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 127r-v).

Además de los maltratos y abusos, una situación recurrente dentro de los trabajos domésticos de las indias era el que fueran constantemente amancebadas con sus encomenderos y mayordomos. En 1609, Hernando —indio mandador perteneciente al pueblo de Loba— declaró que en el tiempo en que Pedro Hernández fue mayordomo del pueblo, había estado amancebado públicamente con una india llamada Elvira, agregando que con esta misma mujer se había amancebado Juan de Aguilar, el mayordomo anterior. El indio Hernando aclaró que Elvira estaba casada con Lorenzo —un indio de nación malibú— y recalcó que siempre se la “quitaban” (“Loba: diligencias de visita”, f. 624r).

En el mismo año (1609), en el pueblo de Tomala, Juan —indio de nación serrano y mandador de este pueblo— declaró que Lorenzo Pérez —un portugués que ejercía como mayordomo— estaba amancebado públicamente con la india Magdalena, que a su vez se encontraba casada con el indio Juan Esteban. Además, el otro mayordomo del pueblo —Cristóbal Rodríguez Perete— estaba amancebado con una india llamada Ana, casada a su vez con el indio Gaspar (“Tomala: diligencias de visita”, 1609, ff. 561v-562r).

En el pueblo de Loba también se podía evidenciar la misma situación. El cacique don Sebastián afirmó, en 1611, que cuando Luis García había llegado al pueblo como mayordomo, se había dicho públicamente que él estaba amancebado con María, una india soltera natural de Loba. De este amancebamiento nació un niño mestizo, que fue reconocido por su padre (“Mompós: diligencias de visita e información secreta”, ff. 858v-859r).

Las relaciones premaritales y extraconyugales entre indias y españoles llegaron a generar mucha commoción dentro de los pueblos, pues los nativos señalaban tales situaciones como alarmantes. Los amancebamientos se generaban normalmente gracias al contacto que establecían las indias con los españoles cuando eran empleadas en el servicio doméstico. En consecuencia, naturalmente, los indios no querían que sus mujeres fuesen requeridas para estos servicios. En 1611, Domingo —natural del pueblo de Coscorrucio— declaró haberse negado a que su mujer le fuese a servir al administrador del pueblo —Juan de Cañabate—, por lo cual sufrió las consecuencias a mano del administrador:

le dio de palos con un palo gruesso que tenía en la mano y dellos le hizo una herida en los lomos que estuvo mui malo della tres meses y se fue a curar a Cartagena porque tenía los lomos hinchados y si no fuera por el cacique del dicho pueblo, lo quería amarrar y açotar (“Tenerife: visita a la boga de Coscorrucio”, f. 28v).

La permanencia de las indias en servicio de sus encomenderos fue un factor que contribuyó a la desestructuración de las familias de los nativos; no solo por la constante ausencia de los individuos, sino también por las relaciones extramatrimoniales que ocurrían a

raíz de la servidumbre de la mujer india, de las cuales casi siempre quedaba como resultado el nacimiento de un mestizo.

Se debe añadir que otro de los efectos negativos que tuvo la servidumbre femenina en las sociedades indígenas fue la exposición a la transmisión de enfermedades como el sarampión, la viruela, enfermedades venéreas y afectaciones comunes como el resfriado o la gripe, que tuvieron repercusiones fatales en las nativas (Matallana Peláez, 2020, p. 53).

Si bien en un principio las prácticas de amancebamiento se entendieron como una consecuencia de la Conquista y de la relación de dominación existente entre el español y la india —en la cual la mujer india era vista solo como una víctima pasiva del proceso de colonización—, este discurso se fue modificando, considerando estas relaciones como la principal causa de un fenómeno de importantes consecuencias sociales, económicas y políticas (Ares Queija, 2004, pp. 27-28).

Violencia y maltrato contra la población nativa

El terror hizo parte de la creación de una realidad en el Nuevo Mundo, este es un elemento permanente en las relaciones entre conquistadores y conquistados, y así mismo la violencia fue el elemento que más estuvo presente en el siglo de la invasión. Las encomiendas en un principio solo fueron la privatización del saqueo, es decir, la tortura y la expoliación pasaban a ser un asunto privado; por lo que, al formarse esta institución, los abusos a la población indígena no cesaron, aunque sí tenían cierto rango de control (Colmenares, 1990, pp. 36-40).

Las visitas a la tierra actuaron como inspecciones planteadas desde la administración para controlar los abusos de los encomenderos (Céspedes del Castillo, 1946, pp. 984-986). Mediante estas, los indios “encontraron la forma de adaptarse a los protocolos judiciales españoles, para dejar vívidos testimonios de los abusos de los cuales fueron víctimas” (Córdoba Ochoa, 2014, p. 230). Aquí recae la importancia de estos documentos: gracias a ellos se puede evidenciar cómo los indígenas entendieron y sufrieron la dominación española.

Las relaciones entre indios, labradores y encomenderos reflejaban los conflictos propios de una sociedad que había surgido tras la violencia de la Conquista y las jerarquías que mantenía (González Jaramillo, 2023, pp. 195- 196). Entre las visitas de Juan Muñiz de Nava, en 1609, y la del doctor Juan de Villabona Zubiaurre, en 1611, a los pueblos del Bajo Magdalena, se registraron varias alusiones a maltratos sufridos en tiempo de viaje o con relación al trabajo de la boga. Por ejemplo, en 1611, Cristóbal —un indio piloto del pueblo de Menchiquejo— recordaba que, en una ocasión, Luis del Rincón —vecino de Ocaña y suegro del encomendero don Miguel de Villafañe— había obligado a cuatro indios de Menchiquejo a bogar, entre ellos al propio Cristóbal como piloto. La instrucción fue que lo llevasen a la Ciénaga de Santa Marta, a lo que ellos se negaron, por lo que “les llamó de perros y los amenazó por cuya caussa temerossos de las amenazas del susso dicho se embarcaron quatro yndios en una barqueta con el dicho Luis del Rincón para hacer el viaje de Santa Marta” (“Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”, 1611, ff. 978v- 979).

Cristóbal afirmaba que en la Ciénaga debieron esperar quince días a Luis del Rincón, para luego volver al pueblo de Menchiquejo, donde debió quedarse Lucas, un indio de la tripulación que había enfermado durante el viaje. Desde Menchiquejo, del Rincón los obligó a bogar sin descanso hasta Ocaña y, además, no pagó el desplazamiento ni les entregó los alimentos, como era lo habitual (*ibidem*).

La violencia y abusos desatada por los curas doctrineros también fue tópico de las declaraciones de los indios (Córdoba Ochoa y Gómez González, 2023, p. 54). Este es el caso de los testimonios levantados contra el cura doctrinero de los pueblos del río Cauca, don Andrés de Torres. El indio Hernando —piloto del pueblo de Guazo— testificaba que el sacerdote se servía de seis muchachos indios de la doctrina de cada pueblo y los tomaba contra la voluntad de sus padres y parientes, ocupándolos en pescar de día y de noche para hacer pescado salado. Hernando aseveraba que el cura Torres evangelizaba en el pueblo de Guazo, donde le suministraban una barqueta con dos indios para pescar. Sin embargo, siempre cometía excesos, pues

muchas veces haze salir a todos los yndios a pescar para él y haze salar el pescado y tiene grangerías con ello y con plátanos que haze beneficiar a las yndias en este pueblo trayéndolas siempre ocupadas y tiene una que le guisa de comer y otra que le lava la rropa y tiene mala condición y trata mal a estos yndios de palabras y de obras (“Guazo: diligencias de visita”, 1611, f. 530r).

El indio Hernando relató que, en alguna ocasión, se tardó en iniciar un viaje hacia la ciudad de Cáceres, por lo que el cura Torres le había golpeado con un palo de macana en el brazo izquierdo. Según el indio, él le había explicado al sacerdote que la canoa no podría salir hasta el día siguiente, debido a que los bogas no habían terminado de hacer sus comidas para el viaje. Sin embargo,

el dicho padre jurava que avían de salir antes de media ora y del gran golpe que este testigo rrezibió le entrofió y estuvo malo más de tres meses sin poder acudir al trabaxo y hasta agora está con mucho dolor en el brazo (“Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero”, 1611, ff. 530r-v).

Asimismo, Gaspar —un indio piloto del pueblo de Guazo— declaró que el doctrinero Torres había maltratado al cacique del pueblo de Jagua. Aquel se había ido a buscar pescado para la fiesta de casamiento de su hijo, ante lo cual la reacción del cura fue:

Perro, yo no le he dicho que no salgáis del pueblo sin mi lienzia, y llegándose a él le dio de bofetadas en el rrostro y pescuezo de que les pesó mucho a los yndios a los quales dize que ninguna persona le puede estorvar que no haga lo que quisiere de los yndios de su doctrina (*ibidem*, ff. 544r-546v).

Además, Gaspar sostuvo que al momento de ser anunciada la visita al pueblo de Guazo, el cura Torres había amenazado a los indios para que no testificasen en su contra (*ibidem*).

Otro caso es el del pueblo de Tomala. En 1609, Juan —indio mandador de nación serrano— sostenía que Lorenzo Pérez —un portugués que figuraba como mayordomo en su pueblo— maltrataba a los indios. Describió que en una ocasión le había dado una puñalada por entre las

costillas a Lorenzo —un indio natural de Tomala—. Según el testimonio, la razón de esto era que este tenía una pequeña cantidad de carne de manatí para su familia y, al descubrirlo, el mayordomo se la pidió para su propio consumo (“Tomala: diligencias de visita”, f. 560r).

El indio Juan continuó sus denuncias, afirmando que el mayordomo Pérez había golpeado a Gregorio por no acatar la orden de matar hicoteas en la madrugada. Ante lo inaudito del requerimiento, Gregorio respondió: “Señor el gamalotal donde estan las ycoteas no sse puede quemar hasta medio día y pues agora es de noche en ssiendo de día yremos” (*ibidem*, ff. 560r-v). Esta respuesta le valió azotes en su espalda y un duro golpe en el brazo.

Por otro lado, Juan Criollo, indio de Tomala testificó en contra del mayordomo, sosteniendo que en una ocasión había pedido a su esposa, Micaela, que le entregase un anzuelo que le pertenecía. Ella no obedeció y por eso el mayordomo Pérez, asido de una caña verde, le propició varios golpes (*ibidem*, f. 560v).

Con todos los ejemplos expuestos, se confirma lo señalado por el historiador Luis Miguel Córdoba para el caso de la provincia de Antioquia: los indios crearon una narrativa que buscaba reconstruir los diálogos sostenidos con quienes los maltrataban, al recriminarles sus abusivas conductas y al rehacer un discurso basado en los dramas que afectaban a diferentes miembros de su sociedad (Córdoba Ochoa, 2014, pp. 242-243).

En esta narrativa construida por los nativos ante la justicia española, eran constantes los señalamientos por los excesos en los trabajos que debían realizar. Narraban situaciones en las que se evidenciaba la desbordada violencia que padecían desde esta economía política, dentro de la cual parecían no tener ningún tipo de derecho como sujetos individuales, ni mucho menos como comunidad. De esta manera, los testimonios recogidos en las actas de visita evidencian cómo, “una vez superado el temor o la ansiedad de declarar contra curas, encomenderos y mayordomos, había un afloramiento de recuerdos y traumas personales y comunitarios que hacían explícita la violencia del poder español” (Córdoba y Gómez, 2023, p. 52). Por su parte, Córdoba sostiene que estos testimonios indígenas giraban en torno a situaciones individuales y padecimientos personales con relación a la

estructura de la encomienda y sus actores, debido a que esta misma violencia —que narraban los indios en las visitas— había erradicado a la población indígena como comunidad, al tiempo que había exterminado su memoria étnica (2014, p. 251).

Indios forasteros / indios ausentes: la transformación demográfica en las sociedades ribereñas

Después de pasada la primera etapa de la Conquista —primera mitad del siglo XVI—, las poblaciones aledañas al río Magdalena fueron testigos de una gran movilidad de mercancías y de gentes. Fue esta circulación y comercio en las márgenes del río la que permitió —o volvió atractiva— la estadía en los puertos y desembarcaderos. Gentes de “todos los colores” buscando oportunidades llegaban a las riberas y eventualmente se quedaban para siempre.

En el proceso de instalación del régimen monárquico los nativos no fueron simples espectadores. Estas comunidades, por su dinamismo y apertura cultural, pudieron sacar provecho de las contradicciones y debilidades del nuevo sistema económico, manteniendo autonomía e independencia política y ubicándose en el centro de nuevas redes comerciales (Boccara, 1999, p. 31).

Como indica el historiador Felipe Castro Gutiérrez, los indios forasteros surgen a consecuencia de una sociedad abierta y flexible, en la cual los nativos dejaban su lugar de origen buscando mejores oportunidades en otros pueblos, estancias o hatos de los españoles. Según este autor, la migración de indios en el antiguo régimen respondió a tres causales principales: 1) existían naturales desplazados por la violencia de la conquista o acarreados contra su voluntad por las expediciones; 2) muchos indios encontraron en la migración una respuesta ante la destrucción de su antiguo orden social, y 3) los conciertos —contratos de trabajo— que llevaron a los indios a vivir en otros pueblos y estancias durante el tiempo que durase el acuerdo. Esta migración por concierto implicó la voluntad de los nativos de migrar y abandonar sus pueblos, así fuese temporalmente, lo que da cuenta de la asimilación de los indios del nuevo sistema económico, donde —adaptándose a la nueva realidad— construyeron una nueva identidad (2004, p. 48).

Con respecto a la instauración del servicio personal de la boga, se puede evidenciar que generó transformaciones dentro de la cotidianidad de los pueblos ribereños. Comunidades enteras tuvieron que enfrentar el trauma del desarraigo, implícito en la masiva diáspora y en la adopción involuntaria de las pautas de ordenamiento espacial impuestas por otra cultura (Herrera Ángel, 1998, p. 115).

La movilidad, aunque inherente al trabajo en la boga, inicialmente fue cuestionada pues se empezó a evidenciar cómo los indios ribereños estaban abandonando sus pueblos migrando a otros lugares, no solo por el trabajo de la boga, sino por la consolidación del sistema comercial en el Nuevo Reino, que logró conectar las villas y ciudades a través del río. Esto puede evidenciarse con las quejas presentadas por encomenderos con relación al ausentismo de indios en sus pueblos.

Por ejemplo, el 16 de junio de 1598, Juan Ibáñez, en nombre de Pedro de Morales —vecino de la villa de Mompox y encomendero del pueblo de Magangué—, afirmó que varios indios de su encomienda se habían huido a otros repartimientos comarcanos del río Magdalena y solicitaba al gobernador de Cartagena, don Pedro de Ludeña, que le brindase provisión real para su búsqueda y retorno al pueblo. Asimismo, el 25 de mayo de 1599, Antonio de Bustamante, en nombre de Pedro Jaramillo de Andrada —vecino de la ciudad de Tocaima y encomendero de los Panches—, afirmaba que muchos de los indios del dicho Andrada habían huido a otras partes, sirviendo a otra gente sin pagar demora; de Bustamante se refirió específicamente a dos indios que se encontraban ausentes por estar en el puerto de Honda trabajando como bogas (“[Quejas de encomenderos]”, 1598-1599, ff. 5r, 8r).

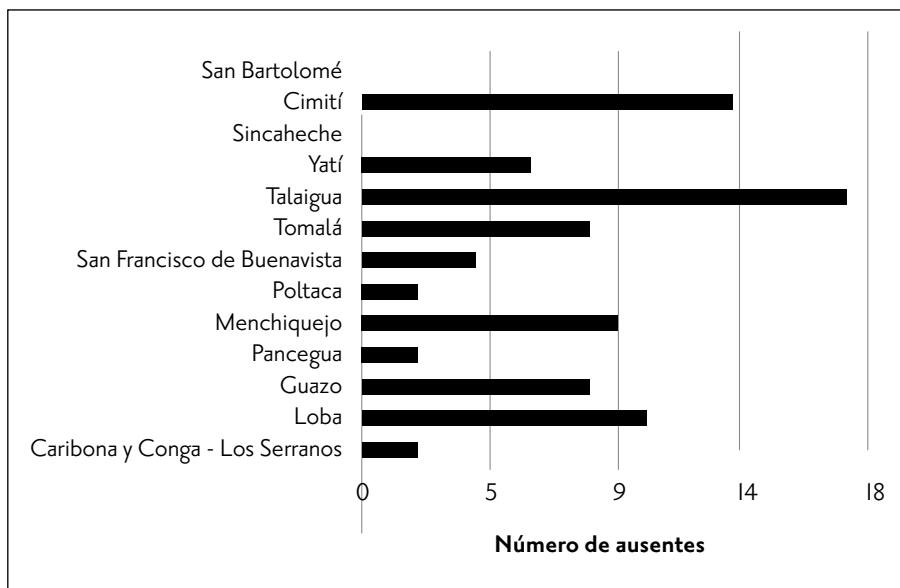
En el caso de Mompox, entre 1609 y 1611 se registraron ochenta y un nativos ausentes en Mompox, Ocaña, Cartagena y Cáceres. Los indios ausentes inscritos en la visita del doctor Villabona Zubiaurre se registran prestando servicio en las casas de los encomenderos, en la casa de los mayordomos, bogando o de vaqueros en los hatos de sus encomenderos⁶².

⁶² Véase: “San Bartolomé: diligencias de visita”, Mompox” (1609); “Poltaca: diligencias de visita” (1609); “Sincaheche: diligencias de visita” (1609); “San Francisco de Buenavista:

Gráfico I.

Indios ausentes de los pueblos de la jurisdicción de la villa de Mompox, 1609-1611

Fuente: “Visitas Bolívar” (1609).



Como puede observarse, Talaigua era el pueblo donde predominaban los ausentes, con diecisiete casos registrados en 1611. De estos, se identificaron ocho indios varones que se encontraban en Cáceres, probablemente debido a un viaje. Asimismo, se dio cuenta de una familia de cuatro personas ausentes en Tacaloa, Pedro Chusma curándose de una póstuma y su mujer junto con sus dos hijos acompañándolo; además se registraron tres indios en Mompox, dos indias de servicio en casa del encomendero y un indio viejo. Por otro lado, se informó de dos indios que se encontraban trabajando en el trapiche de su encomendero (“Talaigua: diligencias de visita”, ff. 641v-645v).

.....

diligencias de visita” (1609); “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”; “Caribona y Conga: diligencias de visita”; “Cimití: diligencias de visita e información secreta” (1611-1612); “Yatí: actas de visita y cargos contra encomendero” (1611); “Tomala: Interrogatorio a testigos” (1611); “Talaigua: diligencias de visita”; “Mompós: diligencias de visita e información secreta” (1611-1612); “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”; “Guazo: diligencias de visita”; “Indios de Panceguá: indagatorias de visita”.

Por otro lado, el caso de Menchiquejo permite analizar la relación que tenía el lugar de desplazamiento de los indios con el lugar de residencia del encomendero. En este caso se muestran ocho de nueve nativos ausentes en Ocaña, unos como indios de servicio y otros por viajes. Además, se registra —en Menchiquejo— una india forastera, natural de Ocaña, casada con un indio de allí, evidenciando esta conectividad entre ambos sitios. (“Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”, ff. 882r-883v).

También hubo migraciones de indios de otras regiones a los pueblos de indios ubicados en la región del Bajo Magdalena, así como desplazamientos entre estos mismos resguardos. En el caso de la villa de Mompox, entre 1609 y 1611 se registró un total de once forasteros provenientes de lugares como Santafé, Santa Marta y Cartagena. En este caso debe tenerse en cuenta que, para los pueblos de Magangué, Pican, Jegua, Jeagua y Tacaloa y Cimacoa, no se cuenta con registros de la población nativa; sin embargo, se sabe que fueron visitados porque son mencionados varias veces los autos de la visita (“Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 19r-24r; 373r-375v).

Igualmente, hubo migraciones entre los mismos pueblos. En Panceguá —encomienda de doña Beatriz de Cogollos— se registraron cuatro forasteros, de los cuales un indio había arribado del pueblo de Simití y los otros de Loba. También en el pueblo de Talaigua —encomienda del capitán Luis González de Vargas— se registraron cuatro forasteros, entre ellos una india del pueblo de Guazo, casada con un indio de esa reducción⁶³.

En el caso de Mompox, la circulación que trajo consigo el comercio por el río desplazó a la población nativa a otras regiones, lo que generó una desintegración de sus estructuras familiares, pero acercó a naturales de otras regiones —especialmente desde el norte de las provincias de Cartagena y Santa Marta a la cuenca del río Magdalena— a los puertos y estancias cercanas, generando nuevas

⁶³ Véase: “Talaigua: diligencias de visita”; “Mompós: diligencias de visita e información secreta”; “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”; “Guazo: diligencias de visita”; “Indios de Panceguá: indagatorias de visita”.

interacciones. Como se verá a continuación, en el caso del puerto de Honda puede observarse esta movilidad a gran escala.

En la primera mitad del siglo XVII, a la zona aledaña de Honda empezó a migrar una cantidad de indios de diferentes lugares —sobre todo que bajaban de la zona andina de las provincias de Santafé y de Tunja— en busca de trabajo. Algunos incluso habían sido concertados para trabajar en tiempo de cosechas en las estancias o en las pesquerías en tiempo de subienda. En el caso de las minas de Mariquita también se observaban estos procesos migratorios, a estas llegaban “mitayos” —indios procedentes de la zona andina de Tunja y sobre todo Santafé—. Esta práctica fue establecida completamente por fuera de la articulación simétrica entre el pago del tributo y el acceso a las tierras de cultivo. Este fenómeno generó una nueva condición económica y social para el indígena, ya que respondió a dos naturalezas dentro de la estructura económica colonial: además de ser tributario, se sumó a la condición de mitayo (Bonilla, s. f., 24).

En esta región no solo los encomenderos de Honda contaban con estancias. Vecinos de Mariquita, e incluso de Tocaima e Ibagué, también las poseían, esta vez cercanas al puerto, en lugares como Purnio, Rioseco, Chapaima y Panchigua. En Purnio los indios se ocupaban de las pesquerías, así fueran naturales o forasteros, mientras que las estancias de Rioseco, Chapaima y Panchigua estaban destinadas al cultivo de maíz⁶⁴.

Aunque en los primeros años del poblamiento español las migraciones respondieron más a dinámicas de resistencia activa de los nativos contra al sistema económico —que estaba instaurándose, con las nuevas dinámicas poblacionales que esto implicaba, como fue el caso de las agregaciones y congregaciones—, poco a poco, las circunstancias cambiaron y las migraciones

⁶⁴ Véase: “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”; “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda”; “Visita a Honda, Rioseco” (1600); “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”; “Indios de Boga de Doña Juana de Bohórquez” (1627); “Mariquita y Honda: visita, autos sobre parroquias” (1639).

respondieron mayoritariamente a una asimilación y adaptación al régimen monárquico.

La movilidad posibilitó a los indios encomendados “eximirse de la pesada rueda que anda en los pueblos de indios con el servicio personal” (Bernand y Gruzinski, 1999, pp. 222-229). Es decir, aunque la forma que encontraron los indios para movilizarse fue mediante el trabajo servil, esto a su vez les permitía alejarse, no solo de la rutinaria vida en los pueblos, sino también de su comunidad, y esto les dio la libertad —así fuese teórica— de movilización y el poder de establecerse donde más les convenía —con la posibilidad de insertarse en el naciente mercado laboral—.

Entre 1600 y 1639 en las visitas practicadas por Diego López de Mena (1600), Lesmes de Espinosa (1627) y Gabriel de Carvajal (1639), en el puerto de Honda se registraron un total de 132 forasteros (hombres y mujeres) que asistían al puerto y eran empleados principalmente como bogas, vaqueros o indios del servicio. En la tabla 13 se observan los lugares de procedencia de los indios forasteros registrados en Honda⁶⁵, en donde predominaron los forasteros que venían de la región de Tunja, Anserma, Cartago y Tocaima. Estos desplazamientos reflejan la importante actividad económica de la zona —debido al comercio y a la cercanía con la ciudad de Mariquita y sus minas—, así como que, a pesar de su severidad, el trabajo como remeros significó para muchos naturales un escape al sometimiento que suponía ser un indio encomendado.

Para los nativos que migraron a trabajar a otras regiones —aunque seguían siendo reconocidos como tributarios y debían rendir cuentas a un patrón—, la boga implicó la libertad que no tenían en los trabajos dentro de los pueblos, pues les permitía navegar río abajo, pernoctar en otros desembarcaderos, vivir en otros puertos y, en teoría, tener una mejor retribución económica.

.....

⁶⁵ Véase: “Visita Honda, Rioseco”; “Indios de Boga de Doña Juana de Bohórquez”; “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda”; “Autos sobre indios y gente de servicio”.

Tabla I3.

Procedencia de indios forasteros registrados en el puerto de Honda entre 1600 y 1639
Fuente: "Visitas Tolima" (1600; 1627).

Lugar	No. de indios		
	1600	1627	1639
Almaguer	x	1	x
Ambalema	x	2	x
Ambeima	x	1	x
Amoya	x	2	x
Anapoima	x	1	x
Anserma	1	5	1
Antioquia	x	2	x
Boavita	x	1	x
Bogotá	x	2	x
Boja	x	1	x
Boyacá	x	3	x
Boza	x	2	x
Cali	1	2	x
Cartagena	x	1	x
Cartago	x	5	x
Cayma	x	1	x
Chilaca	x	1	x
Chipatá	x	1	x
Cocuy	x	1	x
Coloya	x	1	x
Cota	x	1	x
Coyaima	x	1	x
Facatativá	x	1	x

Lugar	No. de indios		
	1600	1627	1639
Guachita	x	x	
Guaduas	x		x
Guasca	x	4	x
Guatavita	x	3	x
Ibagué		2	x
Icabuco	x	x	
La Margarita	x		x
La Palma	x	4	x
La Sabandija	x	x	
La villa de San Cristóbal	x	3	x
Mariquita	x	2	3
Matima	x		x
Mérida	x		x
Mongua	x	x	
Muso	x	4	x
Paima	x		x
Pamplona	x	4	x
Paripari	x	2	x
Pasca	x	3	x
Popayán	x	2	x
Rionegro	x		x
Roldanillo	x		x
San Jerónimo del Monte	x		x
Santa Marta	x	x	
Santafé	x		

Lugar	No. de indios		
	1600	1627	1639
Santiago de Atalaya	x		x
Simijaca	x		x
Síquima	x	2	x
Sogamoso	x	3	x
Suesca	x	2	x
Sumapaz	x		x
Sutatenza	x		x
Tenjo	x		x
Tibasosa	x		x
Toca	x	x	
Tocaima	x	5	x
Tunja	2	7	x
Turmequé	x	2	x
Ubaque	x	x	
Vélez	x	x	
Victoria La Vieja	x		x
Zipaquirá	x		

Sobre el trabajo de la boga, en 1627, Juanico —indio criollo de Santafé— declaró que hacía más de catorce años residía en el puerto de Honda y que desde entonces se dedicaba a bogar y era piloto en la navegación por el río. Este indio sostuvo que no tenía encamadero y solicitó al visitador Lesmes de Espinosa Saravia que le diese licencia para concertarse en el oficio con quien le pagase. El hecho de que un indio de Santafé hubiese llegado a ser piloto de un champán indicaba un proceso de aprendizaje mayor al de un remero. Los pilotos por lo general ganaban entre dos y tres pesos de oro más que el resto de la tripulación, y adquirían cierta autoridad

en el tiempo de viaje. Este proceso es señal de una asimilación del sistema económico impuesto por los europeos (“Autos sobre indios y gente de servicio”, f. 199r).

En Honda también se presentaban indios forasteros, que se movilizaban constantemente entre su lugar de residencia y el puerto, a sabiendas de que allí podían obtener trabajo como bogas y ganar dinero para sustentarse y a sus familias. Este es el caso de Francisco —indio natural del pueblo de Guatavita, jurisdicción de la ciudad de Santafé—, quien en 1627 declaró que se ocupaba en la boga del río Magdalena, labor que le permitía ganar el sustento necesario para mantener a su mujer —una india llamada Francisca— y para pagar las demoras y requintos. En su declaración, Francisco también solicitó licencia para bogar libremente con quien le pagase y poder movilizarse hasta su pueblo sin ningún impedimento. Esta le fue otorgada por el visitador Lesmes de Espinosa Saravia. Un caso parecido, es el de Antón —un indio natural de Ambalema—, quien declaró en 1627 haberse desplazado en varias ocasiones al puerto de Honda con la intención de buscar trabajo como boga para ganar dinero con el cual poder vestir a su mujer (“Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 222v-223v).

Por otro lado, en el puerto se encontraban forasteros que provenían de lugares más lejanos, indicando la fragmentación paulatina de las estructuras familiares de los nativos. Este es el caso de Alonso —un indio natural de la ciudad de San Jerónimo del Monte, jurisdicción de la gobernación de Antioquia—, quien residía en el puerto de Honda y hacía viajes en una canoa que pertenecía a Bernardo Pretel. Este indio afirmaba tener provisión otorgada por la Real Audiencia de Santafé para bogar libremente con quien se concertase (*ibidem*, f. 283v). Otro caso de desintegración es el de la india Juana —natural de la provincia de Antioquia, perteneciente a la encomienda de Francisco de Magallanes⁶⁶—, quien en 1627 relató cómo,

⁶⁶ Sobre la encomienda de Sirima, en la visita del oidor Francisco de Herrera Campuzano, declaró un indio llamado Gaspar, de ochenta años, que en el tiempo del encomendero Francisco de Magallanes habían muerto muchos indios por enfermedades. Mencionaba que se habían trasladado a la otra banda del río Cauca (Montoya Guzmán y González Jaramillo, 2010, p. 288).

por muerte del último sucesor de Magallanes, la encomienda había quedado vacante y todos los indios habían abandonado el pueblo. Esta india mencionaba haber llegado al puerto de Honda en busca de su hijo, Fabián, pues sabía que este trabajaba como boga en las canoas del capitán Sebastián Pretel. Juana se mudó definitivamente al puerto en compañía de su otro hijo, Luis, de dieciocho años, quien a su vez se concertó con Baltazar Muñoz (*ibidem*, f. 213v).

En el caso de Purnio, la mayor cantidad de forasteros registrados entre las visitas de Lesmes de Espinosa Saravia (1627) y la de Gabriel de Carvajal (1639) corresponden a migraciones temporales vinculadas a las épocas de subienda de peces. En Purnio, entre 1627 y 1639, se registraron un total de 134 forasteros, de los cuales 121 aparecen concertados como pescadores y pilotos en las pesquerías. Tanto para 1627 como para 1639 predomina la migración desde la provincia de Santafé, habiéndose registrado en ambos años nueve forasteros (“Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 155r-166r; “Purnio: descripción de indios”, ff. 598v-599v).

Tabla 14.

Procedencia de indios forasteros registrados en Purnio entre 1627 y 1639

Fuente: “Visitas Tolima” (1627; 1639).

Lugar	No. de nativos	
	Visita 1627	Visita 1639
Anserma		
Bosa	2	
Boyacá		
Cajicá	x	
Caquecha	x	
Carare	x	
Cartago		x
Cerinza		x
Chía	3	x

Lugar	No. de nativos	
	Visita 1627	Visita 1639
Chiguachi (Choachi)	x	
Chita	x	
Chocontá	x	
Coloya	x	
Cota	2	x
Cucunubá	x	
Engativá		2
Facatativá	x	2
Fontibón	4	x
Fosca		
Gachancipá	2	x
Guatavita	2	2
Guavatá	x	
Honda	x	
Ibagué	x	6
Icabuco		x
La Palma		
Mariquita	x	3
Mérida		x
Muso		x
Pamplona	x	
Pasca	x	6
Popayán		x
Quito	x	2

Lugar	No. de nativos	
	Visita 1627	Visita 1639
Ramiriquí	x	
Rioseco	x	2
San Cristóbal	x	
Santafé	4	9
Santiago de Atalaya		x
Serreuela	x	
Sogamoso	3	x
Sopo	x	
Sotaquirá		x
Suba		2
Suesca	x	
Tabita	x	
Tibacuy	x	
Tibaguya	x	
Tinjacá	x	
Tocarema	x	2
Tota	x	
Tunja		
Turga		x
Turmequé	x	2
Ubaque	x	3
Ubaté	x	2
Usaquén		x
Vélez	2	

Lugar	No. de nativos	
	Visita 1627	Visita 1639
Venadillo	x	l
Zipacón	x	l
Zipaquirá	x	l

Al año se realizaban dos pesquerías, una en cuarenta y otra en el veranillo de San Juan. Para los nativos resultaba más factible concertarse en las pesquerías y trabajar en ellas durante tres o seis meses —y así ganar entre dieciséis y treinta patacones en cada pesquería— a trabajar todo un año como indios de servicio y tener un salario anual de doce patacones —que casi siempre era pagado en ropa y alimentos— (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, ff. 611r-620r).

A pesar de la presunta voluntad expresada por los naturales en las declaraciones de visitas —donde indican trabajar como bogas y pescadores a gusto—, existen muchos relatos en los que se presentan indios forasteros que narran haber salido de su tierra de manera forzosa desde pequeños. En 1627 hubo varios nativos que se pronunciaron al respecto en la visita a Purnio, realizada por el oidor Lesmes de Espinosa Saravia. Por ejemplo, Juan —indio natural del pueblo de Cerinza, jurisdicción de la ciudad de Tunja— declaró que cuando era pequeño, un soldado lo había sacado de su tierra hasta Santafé. Igualmente, Pedro —indio natural de la ciudad de Muzo— declaró que desde muy pequeño un portugués lo había desnaturalizado de su pueblo para llevarlo a la ciudad de Santafé. En su adultez, ambos indios terminaron viajando hasta las pesquerías de Purnio. Este también es el caso relatado por Carlos —indio de nación Pijao—, quien declaró no saber su lugar de procedencia, al afirmar haber llegado a Honda bajo la custodia de Olivia Sombrero, quien primero lo llevó a la ciudad de Cartagena, “y no hallándose en aquel temple”, había concertado con el protector de indios de Santafé para trabajar en las pesquerías de Purnio (“Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 158v-159r, 160r-160v).

Aunque puede observarse una diferencia sustancial entre los procesos poblacionales que ocurrieron en Mompox y Honda, hay varios factores para tener en cuenta. Inicialmente, los datos encontrados para Mompox corresponden a la información recogida de las visitas de Juan Muñiz de Nava en 1609 y la de Juan de Villabona Zubiaurre en 1612; en el caso de Honda la información recogida corresponde a las visitas de Diego López de Mena en 1610, la de Lesmes de Espinosa Saravia en 1627 y la de Gabriel de Carvajal en 1637.

A partir de la documentación expuesta, se puede concluir que, en Mompox, la desnaturalización fue proceso temprano —ocurrido desde la segunda mitad del siglo XVI—, mientras que, en Honda, este se intensificó durante la centuria siguiente, cuando este puerto se convirtió en el principal desembarcadero del interior del Nuevo Reino de Granada. Inicialmente, la actividad de bogar y la constante movilidad fueron factores que debilitaron las estructuras sociales prehispánicas, afectando así la idea de organización política que los conquistadores españoles pretendían mantener (Herrera Ángel, 2006, pp. 118-152).

Las migraciones, aunque generaron crisis poblacionales dentro de las encomiendas, al permitirle a los indios vivir fuera de sus comunidades, hicieron que las figuras del encomendero y el cacique empezaran a perder autoridad en esos territorios. La unidad familiar ya no estaba necesariamente ligada a un pueblo de indios, pues se empezaron a dar matrimonios entre indios de diferentes lugares —que residían en villas y ciudades españolas—, y asimismo, el mestizaje y el zambaje empezaron a ser parte de la cotidianidad.

Aculturación y mestizaje en los pueblos ribereños

Desde la segunda mitad del siglo XVI los oficiales reales estaban pensando en la posibilidad de sustituir a los nativos por esclavos africanos en la navegación y planteando el trabajo conjunto —para aliviar la carga de trabajo de los indios, pese a las prohibiciones existentes al respecto—. Para 1611, residían en la villa de Mompox varios dueños de

canoas que tenían esclavos africanos en sus tripulaciones o incluso embarcaciones que poseían una tripulación completa. También los esclavos negros empezaron a ser empleados en la elaboración de navíos, hasta que esta labor quedó enteramente en sus manos. Esto demuestra cómo, lentamente, estas dos razas empezaron a convivir en espacios, que inicialmente no estaban pensados para que cohabitases.

En el caso de Mompox, desde principios del siglo XVII se empezó a introducir esclavos negros en la boga y en los pueblos de indios, apoyando sobre todo a las mujeres en la siembra y la recolección de maíz. Por ejemplo, en los pueblos de Yatí y Tacamochó —encomienda de Pedro de Ayllón—, los africanos, además de bogar junto con los indios, trabajaban en el cultivo y la recolección de maíz, y preparando el terreno para la nueva cosecha, derribando y quemando el monte. Esto también sucedía en el pueblo de San Francisco de Buenavista, jurisdicción de Mompox y perteneciente a Pedro de Veleño. Allí, Gaspar —indio mandador— declaró que las rozas de maíz eran beneficiadas por los nativos del pueblo, junto con los esclavos del encomendero⁶⁷.

Asimismo, se puede observar el resultado de estas interacciones en la inspección del pueblo de Guazo, hecha por el visitador Villabona Zubiaurre en 1611, en la que se registró un zambo hijo de una india de dicho pueblo (“Guazo: diligencias de visita”, f. 531r). Esta convivencia entre nativos y negros en los pueblos de indios ribereños —que empezó a evidenciarse a principios del siglo XVII— permite observar cómo ya había una transformación relacionada al modelo de poblamiento que los españoles habían querido implementar en el Nuevo Mundo.

En Madrid, el 2 de mayo de 1563, el rey Felipe II expidió una cédula que prohibía la residencia de españoles, negros, mestizos y mulatos en los pueblos de indios. La prohibición se basaba en las denuncias que llegaron al Consejo de Indias que exponían a los españoles viviendo entre indios, casi todos “hombres inquietos, de mal vivir, ladrones, jugadores, viciosos y gente perdida”, y los negros, mestizos y

⁶⁷ Véase: “Yatí y Tacamochó: diligencias de visita” (1611); “San Francisco de Buenavista: interrogatorio a testigos” (1609).

mulatos, “además de tratarlos mal, se sirven de ellos, les enseñan sus malas costumbres y ociosidad, y también algunos errores y vicios” (“Ley xxij. Que en pueblos de indios no vivan españoles, negros, mestizos, y mulatos” T. II, L. vi, T. III, p. 212).

De la expedición de esta ley en 1563 a 1611, se puede identificar, no solo el cambio del discurso de los oficiales reales —con relación a las aproximaciones entre indios y esclavos negros—, sino también cómo con el transcurrir del tiempo fue inevitable que los naturales, los africanos y los españoles convergiesen en espacios de residencia y de trabajo. La principal causa de esta flexibilización en la legislación fue evidentemente el agotamiento de la población nativa, lo que conllevó a la introducción de la población negra, mestiza y de indios forasteros.

En la zona de Honda predominó el poblamiento disperso alrededor de las estancias, los hatos y los trapiches (Rincón Rodríguez, 2023, p. 21). Esto permite entender por qué en la región fue posible una interacción continua entre indios y africanos esclavos y libres. Al contrario de lo que se sucedía en Mompox —donde los pueblos se encontraban en los caños y riberas de los ríos Cauca, Nechí y San Jorge—, las encomiendas de Honda estaban ubicadas en las inmediaciones del puerto, lo que permitió a los indios estar en contacto constante con las gentes y mercancías que viajaban no solo hacia Santafé, sino hacia los reales de minas de Mariquita. (Román Tamez, 2017, pp. 65-87).

Por otro lado, los encomenderos y dueños de canoas —vecinos de Honda y de Mariquita— contaban con negros que residían en el puerto para bogar en el tráfico de estas por el río Magdalena. Asimismo, estos vecinos contaban con encomiendas y estancias en lugares como Purnio, Chapaima, Rioseco, Remolino y Guarinó, donde tenían gran porcentaje de negros libres y esclavizados como vaqueros, trapicheros, mineros o haciendo parte del proceso de cultivo de maíz y pesca (Rincón Rodríguez, 2023, p. 21).

La consolidación del sistema económico y el aumento de transporte de mercancías y gentes por el río Magdalena requirió que se introdujera población esclavizada para subsanar el declive poblacional de indígenas ribereños. Esto permitió que la actividad de los

remeros dejase de estar relegada a los indios, y al mismo tiempo facilitó la introducción de nuevas poblaciones al espacio ribereño y el surgimiento de mulatos, zambos y mestizos⁶⁸. En el puerto de Honda, para 1627, se registraron treinta y cinco negros —de los cuales dieciocho eran libres— y treinta y cinco mulatos libres, quienes se desempeñaban predominantemente como vaqueros, carpinteros y bogas (“Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 42v-43r).

En la zona de Purnio predominó la actividad minera y la pesca. Sin embargo, allí también se ubicaban hatos de ganado y trapiches para extracción de miel de caña. En estas labores participaron comunidades negras de esclavos y libres, que trabajaban juntamente con los indios, mulatos y mestizos (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, f. 606r).

En la visita de Lesmes de Espinosa Saravia a Purnio en 1627, se registraron dos mulatos libres sirviendo en estancias de ese lugar. Domingo —mulato natural de Muzo, quien desde hacía quince años había emigrado de su tierra y se había dedicado a bogar a diferentes lugares—, declaró estar concertado como indio del servicio en la hacienda del capitán Alonso Ruiz. Asimismo, Francisco Beltrán —mulato horro— afirmó estar concertado en la pesquería con Antonio González (“Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 165v- 177v).

En 1639, según la información recogida en la visita del oidor Gabriel de Carvajal en las estancias de Purnio del capitán Sebastián Pretel, el capitán Francisco de Olmos Venero, el capitán Juan de Luna⁶⁹, Juan Rodríguez, Blas Guillén y Manuel Matías de Estrada, había un total de cuarenta y siete esclavos negros, que trabajaban como mineros, labradores, trapicheros, pescadores y en el servicio de las casas de sus amos.

⁶⁸ Como indica el historiador Jacques Poloni Simard, los negros, libres o esclavos, contribuyeron al desarrollo del mestizaje tanto biológico como sociocultural (Poloni-Simard, 2013, p. 117).

⁶⁹ El capitán Juan de Luna era vecino del real de minas de las Lajas (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, f. 610r).

Los dueños de estancias en Purnio generalmente juntaban a la población esclavizada con los indios —naturales y forasteros— para trabajar. Este es el caso de Manuel Matías de Estrada, quien el 10 de abril de 1639 declaró que hacía cinco años era residente en el río de Purnio, donde con un chinchorro, barqueta, redes y aparejos tenía ocupados a seis indios y dos mulatos en las pesquerías (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, f. 619r).

En la estancia del capitán Sebastián Pretel también ocurría lo mismo. En 1639 los indios Antonio Camacho, Gabriel Amoyá, Juan de los Llanos y Rodrigo de los Llanos declararon que su encomendero generalmente los hacía trabajar con sus negros esclavos. En cuanto a sus funciones, afirmaban que Pretel los ocupaba en hacer rozas de maíz, deshierbar y cortar el cañaduzal de su trapiche, extraer miel y azúcar, transportar leña en canoas y caña en mulas. Además, expresaban que “los negros an molido la caña en el trapiche y algunos destos yndios an bogado a el puerto de Nare bajando y suviendo este río de la Magdalena juntos y rebueltos con negros esclavos de su encomendero” (*ibidem*, f. 604r-v).

En la provincia de Chapaima era común el cultivo de maíz, allí varios vecinos de Mariquita contaban con estancias donde indios y africanos se encargaban de rozar. En 1627, Felipe y Francisco —indios forasteros— afirmaban que en este lugar se cultivaba maíz para sustentar a los trabajadores de las minas de plata de Mariquita. En el mismo año, Domingo Márquez —vecino de la ciudad de Mariquita— y el gobernador de Neiva, Diego de Ospina, manifestaron tener estancias en la provincia de Chapaima, donde tenían negros esclavos e indios rozando para hacer labranzas de maíz y así sustentar sus casas y las canoas de africanos y nativos que tenían en el río Magdalena (“Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 288r, 290r, 292r).

En 1627, se registraron siete dueños de estancias ubicadas en Chapaima: Juan Rondón, Juan Bautista Cortés —encomendero de Matina—, el gobernador Diego de Ospina, el capitán don Gaspar de Mena Loyola, Joseph Madrigal —vecino de La Palma—, el

capitán Francisco Beltrán de Caicedo —vecino de Santafé⁷⁰— y Domingo Márquez —de Mariquita—. Entre todos ellos tenían un total de cincuenta y tres esclavos africanos y catorce indios que trabajaban como labradores cultivando maíz (*ibidem*, ff. 263r-267v).

Otro ejemplo de convivencia entre indios y africanos era el de Leonardo de Piedrahita, quien contaba con un hato de vacas y yeguas junto al río Guarinó, con un total de seiscientas cabezas de ganado. Allí se registraron tres indios y dos esclavos negros trabajando como vaqueros y gente del servicio del hato. De los indios se registraron dos forasteros: Domingo de Colombaima —perteneciente a la encomienda de Francisco del Campo— y Polonia —del pueblo de Ceniza, en el partido de Tunja— (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, ff. 623r-624r).

Por otro lado, en el sitio de Remolino —entre Honda y Purnio—, Marcos Ramos manifestó que entre la gente que tenía en su hato de ganado estaban tres indios forasteros, dos negros esclavos —Mateo, nación Lamba, y Felipa, nación Balembe— y un mulato —Juan de las Olivas, que servía como vaquero en el hato y estaba casado con Cecilia, mulata libre, residente en el pueblo de Fusagasugá— (*ibidem*, f. 624r-v). Además de encontrar esta interacción constante entre indios y negros en los espacios de trabajo, para 1639 ya se observaba el resultado de estas interacciones en los núcleos familiares, donde había zambos, mestizos y mulatos.

Purnio fue el lugar donde más se registraron relaciones interétnicas. Así, se consignaron dos zambos en la visita de Gabriel de Carvajal, concertados en las pesquerías: uno proveniente de Santafé y el otro de Honda. Este último declaró llamarse Blas Fernández, hijo de una india de la encomienda de doña Juana de Bohórquez y de un negro esclavo de la misma. Siguiendo con este caso, en el trapiche del capitán Juan de Luna se registraron dos matrimonios interétnicos: el primer caso era el de Francisco Biohó, esclavo negro, casado con una mulata libre llamada Juana, y el segundo era

⁷⁰ El capitán Francisco Beltrán de Caicedo obtuvo su estancia de Chapaima por compra que hizo de la misma a Antonio Dávila (“Autos sobre indios y gente de servicio”, f. 266r).

Francisco Angola, casado con la mestiza Micaela (“Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estan- cias de Purnio”, ff. 610r, 622v, 638r). Asimismo, en 1639, Juan Gómez, un mestizo residente en Purnio, declaró estar trabajando en la pesquería de Juan Rodríguez como mayordomo (*ibidem*, 633v).

Puede entonces afirmarse que las estructuras familiares ligadas a los pueblos de indios en la región de Honda eran difusas y se adaptaron a la nueva realidad integrando en sus núcleos a negros, mulatos, mestizos y zambos. Como expresa el historiador mexicano Antonio García de León para el caso de Veracruz, la población negra libre extendió sus lazos familiares por variados mecanismos de complicidad hacia la población nativa; “esto es mucho más claro en varias comunidades indígenas que gozaban del estatuto legal de repúblicas de indios, pero que eran en realidad comunidades mixtas o en proceso de serlo” (2011, p. 574).

La sociedad nativa empezó, a través de diferentes mecanismos, un proceso de integración y asimilación de los elementos que componían el sistema económico establecido por la Corona. Las declaraciones de los indios ante los visitadores, las migraciones y el abandono de los pueblos, y el surgimiento de nuevos núcleos comunitarios entre indios, negros, mestizos, zambos y mulatos, permiten vislumbrar cómo la instauración del régimen monárquico, con todas las violencias que conllevó, generó en las comunidades nativas un proceso de transformación cultural en donde la constante interacción de diferentes grupos étnicos modificó a la población que habitaba en la cuenca del río Magdalena.

Esta modificación no implicó de ninguna manera el sometimiento de la población; por el contrario, da cuenta de la capacidad de resistencia y adaptación de los nativos. Los indios reinterpretaron la cultura material, instituciones e ideas que traían consigo las sociedades del Viejo Mundo, lo que les permitió entablar acusaciones contra sus maltratadores a través de los instrumentos jurídicos ibéricos, movilizarse fuera de sus encomiendas, e incluso generar vínculos con otros grupos, los cuales estaban inicialmente prohibidos (Boccara, 1999, p. 44).

Conclusiones

El río Magdalena, desde el comienzo de la ocupación española, adquirió gran importancia, pues fue la ruta que no solo llevó a los españoles a instaurar villas y ciudades dentro del territorio del Nuevo Reino, sino que sobre él se configuró toda una red de comunicación que permitió el crecimiento económico y ayudó a consolidar lo que hoy conocemos como Colombia.

En la transición entre los siglos XVI y XVII el río Magdalena se estableció definitivamente como vía de transporte de mercancías y de gentes desde el Caribe al interior del Nuevo Reino de Granada, y viceversa. En este proceso se generaron múltiples transformaciones en torno al poblamiento y la economía, que facilitaron el desarrollo del comercio fluvial. Esta investigación en su conjunto quiso dar cuenta justamente de este proceso, en el que la cuenca del río Magdalena se configuró como una “unidad humana” (Braudel, [1949], 2019, T. I, p. 366), donde el desplazamiento de gentes y mercancías —y las relaciones que surgieron en torno a él— permitieron el establecimiento de rutas fijas, puertos y desembarcaderos.

Este problema se abordó desde varios frentes: poblamiento y conquista, comercio y trabajo, y vida cotidiana. Se partió inicialmente por construir una concepción del espacio del río abarcando mucho más que su propio caudal, teniendo en cuenta los afluentes del Magdalena y los pueblos de encomienda dentro de su área de influencia. Esto permitió evidenciar que la vida ribereña incluía mucho más que los puertos de Mompox y Honda, y que en el río —como espacio de trabajo de los nativos— no solo se desempeñaban las labores de remeros y pescadores, sino que también se

encontraban carpinteros, constructores de canoas, labradores, mantequeras y cazadores.

De igual forma, este enfoque permitió comprender las dificultades que se debieron superar para lograr un desarrollo efectivo del comercio por el río Magdalena. En este punto fue esencial identificar no solo el detrimiento poblacional que generó en los indios el trabajo de la boga, sino también la influencia que tuvo la minería y la apertura de la frontera minera en el afianzamiento de rutas fluviales. Así, se pudo demostrar cómo desde la administración se implementaron estrategias para mejorar las condiciones de navegación y la accesibilidad a los puertos y desembarcaderos, sin afectar el comercio del Nuevo Reino con el Caribe. Lo cual derivó en una especialización con relación a las embarcaciones usadas, regulación de los trayectos, duración de los viajes y la paulatina coexistencia de nativos con esclavos negros como remeros.

Dentro de la historiografía que se ocupa de este tema, es bien sabido cómo —a raíz de la disminución de la población nativa debido a la boga— se introdujo gradualmente población esclava para sustituir a los indios remeros (Borrego Plá, 1981, pp. 271-303; 1983, pp. 193-245; 1984, pp. 1-9). Aun así, esta investigación permitió demostrar cómo la integración de esclavos negros a la navegación estuvo llena de matices donde surgieron nuevas relaciones sociales, que conllevaron paulatinamente al mestizaje. Así, este texto hace evidente al río como espacio de trabajo desde el cual se tejieron relaciones pluriétnicas, mostrando cómo la labor de la boga estuvo inicialmente soportada en la población nativa, y se transformó poco a poco en una boga de castas, donde llegaron a participar negros esclavos, mestizos, mulatos y zambos.

Por otro lado, es importante resaltar la aproximación que desde este trabajo se realizó a la vida cotidiana de los nativos ribereños, tanto dentro de sus pueblos como alrededor de las labores de boga y extracción de mantecas, ahondando en aspectos como la alimentación, la vida a bordo de las embarcaciones y el rol de la mujer nativa, entre otros. Es decir, esta investigación muestra que, si bien desde la segunda mitad del siglo xvi se ordenó desde

la administración la implementación de africanos esclavizados como remeros, este no fue un proceso lineal ni inmediato, lo cual permitió un acercamiento a las vidas de los indios en todo el proceso de consolidación y reorganización del espacio ribereño. Los nativo, adaptándose al nuevo sistema económico, resistieron estableciendo nuevas relaciones sociales con negros, blancos y mestizos, dando surgimiento a una nueva y enriquecida sociedad.

Siguiendo esta misma línea, vale la pena destacar la perspectiva que se adopta del trabajo de la boga dentro de la investigación. Si bien en un principio la boga influyó en el detrimento poblacional —evidenciado en las comunidades ribereñas—, en la medida en que fueron mejorando las condiciones laborales y la seguridad en la navegación, la población empezó a preferir el trabajo como remeros en el Magdalena a otras labores. En definitiva, la boga ofrecía libertad geográfica —que no poseía un indio dentro de una encomienda en las sabanas de Bogotá—, y terminó convirtiéndose en una válvula de escape a la quietud y el control ejercido por el sistema monárquico.

Para el desarrollo de esta investigación se emplearon fundamentalmente los expedientes de visitas de la tierra del oidor Juan de Villabona y del licenciado Juan Muñiz de Nava para los pueblos de indios de Mompox, Tenerife y Tamalameque; y los expedientes de visitas de los oidores Diego Gómez de Mena, Lesmes de Espinosa y Gabriel de Carvajal a las encomiendas del puerto de Honda y Purnio. Esto permitió obtener datos sociohistóricos de transformaciones de los patrones de poblamiento y trabajo. En investigaciones venideras se espera poder acceder a nueva documentación, que permita contrastar y ahondar un poco más en la vida de los nativos ribereños y sus transformaciones. Por ejemplo, a la visita del oidor don Jacinto de Vargas Campuzano llevada a cabo en 1675 a la gobernación de Cartagena, la cual presenta datos sobre población forastera, aculturación, titulación de los primeros resguardos, etc⁷¹. Inicialmente, se contempló el empleo de esta fuente documental para

⁷¹ Julián Ruiz Rivera, *Cartagena de Indias...*, pp. 53-88.

el desarrollo del presente trabajo, sin embargo, surgieron obstáculos que impidieron el acceso a esta, la cual se encuentra exclusivamente en el Archivo General de Indias, en Sevilla.

Índice de imágenes

Mapa 1. Descripción de la Audiencia del Nuevo Reino.	35
Mapa 2. Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la c[iudad de Popayán] haze la cordillera de las Sierras que se continúan desde el estrecho de Magallanes.	36
Mapa 3. Detalle del mapa de Juan Nieto, donde se evidencian las primeras representaciones de canoas por el río y poblaciones como Cáceres, Zaragoza y sus minas, Tamalameque, Mompos y Tenerife.	37
Mapa 4. Detalle del mapa de Juan Nieto. Se observan el Magdalena Medio, Santafé, Tocaima, San Sebastián de Mariquita (con sus minas de plata), Villa de Leyva, Muzo, algunas minas de esmeralda, y la desembocadura del Guarinó y el Nare.	38
Mapa 5. Mapa del río Grande de la Magdalena desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita.	40
Mapa 6. Detalle del mapa del río Magdalena.	41
Mapa 7. Detalle del mapa de Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Popayán.	47
Mapa 8. Pueblos de encomienda ribereños de la ciudad de Mariquita, 1600-1639.	85
Mapa 9. Pueblos de indios de las jurisdicciones de Mompos, Tenerife y Tamalameque visitados por el doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611.	99
Mapa 10. Puertos de las ciudades y villas del Nuevo Reino de Granada, 1560-1611.	112

Mapa II. Rutas de navegación por el río Magdalena, 1599-1611.	148
Mapa I2. Detalle de mapa del río Grande de la Magdalena en el que se aprecia una canoa, 1601.	152
Ilustración I. Puerto de Ambalema. Pueden observarse canoas y balsas, aunque estas últimas eran de un tamaño mucho menor a las descritas para el siglo XVII.	155
Ilustración 2. Champán en el río Magdalena	160
Ilustración 3. Detalle de un champán.	160
Ilustración 4. Detalle de una embarcación con las características de una ceiba, pues el tamaño y el número de bogas concuerda con lo descrito para las ceibas.	161
Gráfico I. Indios ausentes de los pueblos de la jurisdicción de la villa de Mompox, 1609-1611.	202

Índice de tablas

Tabla 1. Encomenderos del puerto de Honda registrados en la visita de Gabriel de Carvajal a Honda, 1639.	83
Tabla 2. Pueblos y encomenderos de la villa de Tenerife, 1611.	88
Tabla 3. Pueblos y encomenderos de Tamalameque para el año 1611.	91
Tabla 4. Pueblos y encomenderos de Mompox según las visitas de Juan Muñiz de Nava en 1609 y del doctor Juan de Villabona Zubiaurre en 1611.	96
Tabla 5. Aranceles a favor de los arrendadores de puertos del río Magdalena, 1577.	119
Tabla 6. Precios y tarifas correspondientes a la carga que se transportara en las embarcaciones según la distancia.	135
Tabla 7. Nueva tasa de navegación emitida por el presidente Antonio González, 1590.	136
Tabla 8. Salario y jornal de los indios de servicio según las ordenanzas del doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611.	140
Tabla 9. Registros de canoas de Mompox, Tenerife y Tamalameque recopilados durante la visita a la boga del río Magdalena realizada por el doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1599-1611.	144
Tabla 10. Salario de los indios bogas, 1599-1611.	175
Tabla 11. Registros de canoas tripuladas por esclavos africanos en Mompox, Tenerife y Tamalameque, 1611.	176

Tabla 12. Chinchorros registrados en la visita de Gabriel de Carvajal al puerto de Purnio, 1639.	186
Tabla 13. Procedencia de indios forasteros registrados en el puerto de Honda entre 1600 y 1639.	206
Tabla 14. Procedencia de indios forasteros registrados en Purnio entre 1627 y 1639.	210

Bibliografía

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla - España

Indiferente General

- “Descripción de la laguna de Maracaibo y río Magdalena” (1597). 1528, N. 55, ff. 1r-4r.
- “[Licencia para pasar a Santafé concedida a Íñigo de Aranza]” (1572). 2085, N. 108, f. 1r-12v 2085.

MP-Panamá

- “Relación de los daños” (1061). 24, ff. 35v; 37v-38r.

Patronato

- “Relación de la boga e río Grande de la Magdalena” (1583). 27, R. 33, f. 1r.
- “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena” (1560). 195, R. 21, ff. 260r; 272v-273r; 275r-v; 258r.
- “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González” (1590). 196, R. 24, ff. 11r-12v; 14r-v; 15v; 16v.
- “[Ordenanzas Juan López de Cepeda]” (1568). 196, R. 4, ff. 33v; 35r.
- “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena” (1570). 196, R. 4, ff. 42v, 39r-v; 37v.
- “Ordenanzas emitidas luego de la visita hecha por el oidor don Diego de Narváez” (1576). 196, R. 4, ff. 41v; 42v-44r.
- “Orden de la navegación del río de la Magdalena” ([1570]). 260, N. 2, R. 24, f. 1r-v.

Panamá

- “[Expediente de Íñigo de Aranza como gobernador de Veragua]”. N. 29, R. 14, N. 54, f. 1r.

Santa Fe

- “Anexo a carta del presidente don Juan de Borja” (1606). 18, R.7, N. 56, f. 1r.
- “Carta del presidente don Juan de Borja” (1611). 18, R. 12, N. 122, f. 3r; R. 7, N. 56, f. 2r.
- “[Carta del cabildo secular de Vélez sobre el camino y puerto del Carare]” (1605). 66, N. 151, ff. 1r-2r.
- “[Carta del corregidor de Tunja, Juan Ochoa de Unda Jáuregui]” (1609). 66, N. 102, f. 3r.
- “[Carta del cabildo secular de la Trinidad de los Muzos]” (1585). 67, N. 44, f. 1v.
- “[Carta de Luis Enríquez]” (1602). 18, R. 3, N. 10, f. 1r.
- “[Informe oidor Luis Enríquez]” (1603). 18, R. 4, N. 23, f. 1v-2r.
- “La ciudad de Vélez sobre el puerto de Carare” (1590). 127, N. 9, ff. 1r-2r.
- “Ordenanzas de la villa de Mompos” (1599). 96, N. 5^a, ff. 495r; 496v-499r.
- “Relación de los daños” (1601). 18, R. 4, N. 29, f. 35v.
- “[Solicitud del capitán Martín Camacho del Hoyo al rey]” (1595). 92, N. 45, ff. 585-586.
- “Confirmación de oficio: Íñigo de Aranza” (1562). 144, N. 16, ff. 1r2r.
- “Confirmación de oficio: Íñigo de Aranza” (1588). 145, N. 58, f. 1r.
- “Villabona”. 166, N. 1, ff. 1r-30v; 24v- 25r.
- 180.

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá - Colombia

Abastos

- “Impedimento de embarque de harina para Cartagena” (1614). T. VII, doc. 2, f. 20r-v.

Caciques e indios

- T. XVIII.
- “[Licencia para llevar indios de Chiquichoque a prestar servicios en Tamalameque]” (1568-1581). T. LXV, doc. 2, f. 20r.

Enrique Ortega Ricaurte, Serie Encomiendas, Caja 65

Historia Civil

- “Papeles de servicios de probanza de Juan de Campos, vecino de Pamplona” (1609-1612). T. XIX, doc. 15, ff. 721r-740r 19.
- “Probanza de servicios del capitán Martín Camacho del Hoyo” (1597). T. VII, doc. 12, f. 329r-v.

Miscelánea

- “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” (1611). T. xii, doc. 7, ff: 12v-13r; 493r-v; 336v; 334v-335r; 335v; 429r-v; 493r-495r; 439r; 334r.
- “Visita de la boga del pueblo de Acuyti” (1611). T. xiv, doc. 48, ff. 16r-17r.

Mapoteca, I, 2, 6

Notaría Primera

- “[Escritura de obligación entre Diego de Berrío y Carlos de Molina]” (1580). T. xi, f. 493r.

Real Hacienda

- “Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena” (1621). T. xxii, doc. 28, ff. 985v; 948r-949r; 950r; 950v-952r; 966r-971v.

Visitas Bolívar

- “Caribona y Conga: diligencias de visita” (1611). T. vi, doc. 1, ff. 34r-36v; 52r-68r, 21r-22v.
- “Cimití: diligencias de visita e información secreta” (1611-1612). T. vi, doc. 16, ff. 779r-785r.
- “Declaración de testigos en visita general y visita de la boga al pueblo de Guazo” (1611). T. iv, doc. 4, ff. 532r, 538r, 545v.
- “Guazo: diligencias de visita” (1611). T. iv, doc. 4, ff. 514r-515v, 530r.
- “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero” (1611). T. iv, doc. 4, ff. 287r-289v; 530r-v; 544r-546v; 545v; 595r.
- “Indios de Panceguá: indagatorias de visita”. T. iv, doc. 5, ff. 657r-660r; 678v; 727v-728r; 727v-728r.
- “Loba: diligencias de visita” (1609). T. viii, doc. 6, f. 626r; 859v; 265.
- “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas” (1611). T. i, doc. 2 ff. 882r-883v; 978v- 979.
- “Mompós: diligencias de visita e información secreta” (1611-1612). T. x, doc. 5, ff. 948r; 842r - 845r; 858v-859r.
- “Pancuiche: diligencias de visita” (1611). T. vii, doc. 12, ff. 987r-v; 993r; 991v-992r; 922v.
- “Poltaca: diligencias de visita” (1609). T. vii, doc. 7, ff. 744v-746r.
- “San Bartolomé: diligencias de visita” (1609). T. v, doc. 2, ff. 340r-340v.
- “San Francisco de Buenavista: diligencias de visita” (1609). T. v, doc. 3, ff. 373r-375v; 381r.
- “Sincaheche: diligencias de visita” (1609). T. vii, doc. 8, ff. 844r-844v.
- “Talaigua: diligencias de visita” (1609). T. vii, doc. 6, ff. 641v-645v.

- “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” (1611). T. v, doc. 1, ff. 149r; 158r; 179r; 228r-v; 138v-139r; 128r; 168v; 167r; 191r-v; 326v, 149r; 198r; 213v-327v; 187v-210v; 212v-226r; ff. 324r- 331v.
- “Tomala: diligencias de visita” (1609). T. v, doc. 5, ff. 561v-562r.
- “Tomala: interrogatorio a testigos” (1611). T. III, doc. 5, ff. 679r-680r; 749v, 758r.
- “Visita: la de los encomenderos de Mompox” (1611), ff. 190v- 191r; 208; 209; 210.
- “Yatí y Tacamochó: diligencias de visita”. (1611). T. IV, doc. 2, ff. 302v-303r.
- “Yatí: actas de visita y cargos contra el encomendero”. (1611). T. IV, doc. 2, f. 287r-289v; 373r-375v.
- T. v, doc. 1, ff. 324r-331v.

Visitas Magdalena

- “Arroba y Aragua: diligencias de visita”, 979v.
- “Cotore: visita a la boga de los indios” (1611). T. I, doc. 5, ff. 544r-556r.
- “Chingalé: diligencias de visita” (1611). T. II, doc. 2, ff. 252r-v; 259v; 257v-258r; 259r; 258r-v.
- “Tenerife: visita a la boga del pueblo de Gongore” (1611). T. I, doc. 3, ff. 316r-v.
- “Tenerife: visita a la boga de Coscorrucio” (1611). T. I, doc. 1, ff. 16r-17r, 28v.

Visitas Panamá

- “Visita general de los encomenderos” (1611). T. I, doc. 1, f. 151r-153r.
- “Visita: la de los encomenderos de Mompox” (1611). T. I, doc. 1, ff. 81v; 315v, 323r.

Visitas Tolima

- “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda” (1639). T. I, doc. 5, ff. 536r-537v; 562r-565r; 510r; 527v-528r; 507r-v.
- “Secreta de los indios pijaos y de los Llanos que están en el sitio de Purnio del capitán Sebastián Pretel” (1639). T. I, doc. 6, f. 605r.
- “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapi- ches y estancias de Purnio” (1639). T. I, doc. 6, ff. 598v-599v; 595v-600r; 611r-652r; 611r-638r.
- “Honda: informaciones secretas” (1639). T. I, doc. 5, ff. 511r; 527v-528r; 494v-496r.
- “Honda, Rioseco: visita” (1600). T. II, doc. 1, ff. 12r-v; 21v-24r, 50r; 21r-53r; 16v-18r.
- “Indios de Rioseco y Panchiguas, visita” (1627). T. II, doc. 4, ff. 286r-287r; 301r-302r; 328v-332v.
- “Indios de boga de Doña Juana de Bohórquez” (1627). T. II, doc. 4, ff. 328v-333v; 344r, 345v.

- “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” (1627). T. II, doc. 8, ff. 451r-454v; 459v; 467v-468r; 477v.
- “Autos sobre indios y gente de servicio” (1627). T. III, doc. 1, ff. 86r, 89v; 155r-166r; 195r-224v; 229r-231r; 283r- 285r; 285-288r; 292r.
- “Mariquita y Honda: visita, autos sobre parroquias” (1639). T. III, doc. 2, ff. 656r- 668r.

Referencias

- Ardila Luna, C. (2005). Las pesquerías coloniales en Honda. *Maguaré*, 19, 185-209.
- Avellaneda Navas, J. I. (1990). *Los compañeros de Federman, cofundadores de Santa Fe de Bogotá*. Bogotá: Tercer Mundo Editores en coedición con la Academia de Historia de Bogotá.
- Banco de la República. (2021). *Río Magdalena: territorios posibles*. Bogotá: Banco de la República.
- Bernard, C. & Gruzinski, S. (1996). *Historia del Nuevo Mundo: del descubrimiento a la conquista, la experiencia europea, 1492-1550* (T. I). México: Fondo de Cultura Económica.
- . (1999). *Historia del Nuevo Mundo: los mestizajes, 1550-1640* (T. II). México: Fondo de Cultura Económica.
 - . (1988). Los hijos del apocalipsis: la familia en Mesoamérica y en los Andes. En A. Burguière, C. Klapisch-Zuber, M. Segalen, & F. Zonabend (Eds.), *Historia de la familia. Volumen II: el impacto de la modernidad* (pp. 163-216). Madrid: Editorial Alianza.
- Boccara, G. (1999). Antropología y diacronía. En G. Boccara & S. Galindo (Eds.), *Lógicas mestizas en América* (pp. 21-59). Chile: Instituto de Estudios Indígenas.
- . (2002). *Colonización, resistencia y mestizaje en las Américas (siglos XVI-XX)*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
 - . (1999). Etnogénesis mapuche: resistencia y restructuración entre los indígenas del centro-sur de Chile (siglos XVI-XVIII). *Hispanic American Historical Review*, 79(3), 425-461. Project MUSE.
 - . (2007). *Los vencedores: historia del pueblo mapuche en la época colonial*. San Pedro de Atacama: Universidad Católica del Norte.
- Borrego Plá, M. del C. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- . (2007). Cartagena de Indias y el río Magdalena: Una cultura anfibia en el quinientos. *Boletín de Historia y Antigüedades*, 94(836), 39-57.
 - . (2010). *Cartagena de Indias: La andadura de una vida bajo la colonia*. Cartagena: El Áncora Editores.

- . (1984). Mompox y el control de la boga. *Temas Americanistas*, 4, 1-9.
- . (1981). Visita de Martín Camacho a los indios bogas de la gobernación de Santa Marta. *Anuario de Estudios Americanos*, 38, 271-303.
- Braudel, F. (2019). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* [1949] (T. 1). México: Fondo de Cultura Económica.
- Céspedes del Castillo, G. (2021). *América Hispánica, 1492-1898*. Madrid: Marcial Pons.
- . (1946). La visita como institución india. *Anuario de Estudios Americanos*, 3, 984-1025.
- Cifuentes, A. (1992). *Arqueología del valle del río Magdalena. Región de Honda*. Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República.
- . (1993). Arranca plumas y Guataqui: Dos periodos arqueológicos del Valle Medio del río Magdalena en la región de Honda. *Boletín de Arqueología*, 8(2), 3-88.
- . (1991). Posperiodos arqueológicos del Valle Medio del río Magdalena en la región de Honda. *Boletín de Arqueología*, 6(2), 2-11.
- . (1989). Prospecciones y reconocimientos arqueológicos en el valle del Magdalena, municipio de Honda (Tolima). *Boletín de Arqueología*, 4(3), 49-55.
- . (2000). Reconocimientos arqueológicos en las subcuenca de los ríos Coello y Totare (municipios de Coello y Piedras-Tolima). *Boletín de Arqueología, Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales*, 15(3), 3-82.
- Colmenares, G. (2016). *Encomienda y población en la provincia de Pamplona (1549-1650)*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- . (1997). *Historia económica y social de Colombia. Tomo I, 1537-1719*. Bogotá: TM Editores \ Banco de la República \ Colciencias \ Universidad del Valle.
- . (1979). *Historia económica y social de Colombia. Tomo II, Popayán: una sociedad esclavista, 1680-1800*. Bogotá: La Carreta Inéditos LTDA.
- . (1990). La aparición de una economía política en las Indias. *Revista Universidad de Antioquia*, 220, 31-44.
- . (2015). La formación de la economía colonial (1500-1740). En J. A. Ocampo Gaviria (Comp.), *Historia económica de Colombia* (pp. 21-59). Bogotá: Fondo de Cultura Económica / Fedesarrollo.
- Córdoba Ochoa, L. M. (2013). *Guerra, imperio y violencia en la Audiencia de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada, 1580-1620* (Tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide-Sevilla).
- . (2014). La memoria del agravio en los indígenas según la visita de Herrera Campuzano a la gobernación de Antioquia, 1614-1616. *Historia y Justicia*, 3, 228-255.

- . (2023). La visita del oidor Juan de Villabona a la gobernación de Cartagena de Indias entre 1609 y 1612: Los abusos de los encomenderos y de los curas doctrineros. *Studia Historica: Historia Moderna*, 45(2), 39-63.
- De las Casas, B. (2005). Brevísima relación de la destrucción de las Indias (Ed. Trinidad Barrera). Madrid: Alianza Editorial.
- Eugenio Martínez, M. Á. (1973). El puerto y camino del Carare en Nueva Granada. *Anuario de Estudios Americanos*, 30(1), 263-294.
- Fals Borda, O. (1980). *Mompox y loba. Historia doble de la costa*. T. I. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- . (1984). *Resistencia en el San Jorge. Historia doble de la costa*. T. III. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- Francis, J. M. (2003). Descripción del Nuevo Reino de Granada (1958). *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, (30), 341-360.
- Friede, J. (1955-1960). Documentos inéditos para la historia de Colombia colecciónados en el Archivo General de Indias de Sevilla (10 tomos). Bogotá: Academia Colombiana de Historia.
- . (1975). Fuentes Documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada, desde la instalación de la real audiencia en Santafé (T. II). Bogotá: Banco Popular.
- . (1969). *Descubrimiento del Nuevo Reino de Granada y fundación de Bogotá (1536-1539), según documentos del Archivo General de Indias, Sevilla, revelaciones y rectificaciones*. Bogotá: Banco de la República.
- Gómez Pérez, M. del C. (1984). *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Gómez Picón, R. (1945). *Magdalena, río de Colombia: interpretación geográfica, histórica, social y económica de la gran arteria colombiana, desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Santafé: Universidad de Virginia.
- González, Á. (1964). Encomiendas, encomenderos e indígenas tributarios del Nuevo Reino de Granada en la primera mitad del siglo XVII. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 2, 410-530.
- González Jaramillo, J. M. (2023). *Violencia y servidumbre: la imposición del dominio hispánico en la ciudad de Santafé, 1550-1604*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia.
- González Luna, M. D. (1993). *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*. Bogotá: Banco Popular.
- Heath, D. B. (1993). Borrachera indígena, cambio de concepciones, comentario entorno a borrachera y memoria. En T. Saignes (Ed.), *Borrachera y memoria, la experiencia de lo sagrado en los Andes* (pp. 171-185). Lima: Institut Français d'Etudes Andines / HISBOL.
- Herrera Ángel, M. (1998). Desaparición de los poblados caribeños en el siglo XVI. *Revista Colombiana de Antropología*, 34, 124-165.

- . (2009). El poblamiento en el siglo XVI: contrastes entre el Caribe y el interior andino. En H. Calvo Stevenson & A. Meisel Roca (Eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVI* (pp. 202-240). Cartagena: Banco de la República.
 - . (2002). *Ordenar para controlar: ordenamiento espacial y control político en las Llanuras del Caribe y en los Andes Centrales Neogranadinos, siglo XVIII*. Colombia: Academia Colombiana de la Historia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
 - . (1998). Ordenamiento espacial de los pueblos de indios; dominación y resistencia en la sociedad colonial. *Fronteras*, 2(2), 93-128.
 - . (2006). Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial en la Nueva Granada. *Historia Crítica*, 32, 118-152.
- Langebaek, C. H. (2021). *Antes de Colombia. Los primeros 14 000 años*. Bogotá: Debate, Penguin Random House Grupo Editorial.
- . (1996). *Noticias de caciques muy mayores. Origen y desarrollo de sociedades complejas en el nororiente de Colombia y Venezuela*. Bogotá: Ediciones Uniandes / Editorial Universidad de Antioquia.
 - . (2010). ¿Cuántos eran? ¿Dónde estaban? ¿Qué les pasó? Poblamiento indígena en la Colombia prehispánica y sus transformaciones después de la Conquista. En D. Bonett Vélez, M. LaRosa y M. Nieto (Eds.), *Colombia. Preguntas y respuestas sobre su pasado y su presente* (pp. 27-52). Bogotá: Universidad de los Andes.
 - . (1987). *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los muiscas. Siglo XVI*. Bogotá: Banco de la República.
 - . (2023). *Conquistadores e indios, la historia no contada*. Bogotá: Debate.
- Langebaek, C. H. & Dever, A. (2000). *Arqueología en el Bajo Magdalena: un estudio de los primeros agricultores del Caribe colombiano*. Bogotá: Universidad de los Andes, Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Lemaitre, D. (1950). *Mompós, tierra de Dios*. Cartagena: Editorial Bolívar.
- Lenis Ballesteros, C. A. (2007). *Una tierra de oro, minería y sociedad en el noreste de Antioquia, siglos XVI-XIX*. Medellín: IDEA.
- Lorenzo, J. de, Murga, G. de, & Ferreiro y Peralta, M. (1864). Diccionario marítimo español. Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet.
- Martínez Garnica, A. (Trabajo inédito). Historia básica de la provincia de Vélez.
- Matallana Peláez, S. E. (2020). Los indios de esta encomienda no tienen mujeres: fertilidad y sistemas de género frente al colapso demográfico indígena. Tres casos emblemáticos. *Historia Crítica*, 77, 35-57.
- Nieva Sanz, D. M. (2023). De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611). *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 28(2), 111-133.

- . (2023). Fundación y resignificación de puertos y varaderos en el río Magdalena a inicios del periodo hispánico. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, 19(51), 8-28.
- . (2022). Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538). *Temas Americanistas*, 49, 449-471.
- Nieva Sanz, D. M. & Gullón Abao, A. J. (2023). Localización y registro de cañas monóxilas en el río Magdalena y ciénagas adyacentes (Colombia): metodología y avances de una expedición científica contemporánea. *Jangwa pana*, 22(2), 1-13.
- Noguera Mendoza, A. (1980). Crónica grande del río de la Magdalena. Recopilación, notas y advertencias (2 tomos). Bogotá: Ediciones Sol y Luna, Fondo Cultural Cafetero.
- Parsons, J. J. (1970). Los campos de cultivo prehispánicos del bajo San Jorge. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, 12(48), 449-458.
- Pérez Arbeláez, E. (1949). *Hilea Magdalenesa*. Bogotá: Contraloría General de la República, Imprenta Nacional.
- . (1956). *Plantas útiles de Colombia*. Madrid: Sucesores de Ricadeneyra.
- Pérez, J. F. (2020). *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompos, Nuevo Reino de Granada (1530-1823)*. Sevilla: AcerVos / Universidad Pablo de Olavide.
- Plazas, C. & Falchetti de Sáenz, A. M. (1981). *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge*. Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República.
- Poloni Simard, J. (1999). Redes y mestizaje. Propuestas para el análisis de la sociedad colonial. En G. Boccaro & S. Galindo (Eds.), *Lógicas mestizas en América* (pp. 113-138). Chile: Instituto de Estudios Indígenas.
- Reichel-Dolmatoff, G. (1978). Colombia indígena, periodo prehispánico. En J. Jaramillo Uribe (Comp.), *Manual de historia de Colombia* (T. I, pp. 27-68). Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.
- . (1960). Contribuciones al conocimiento de las tribus de la región del Peñijá. *Revista Colombiana de Antropología*, 9, 161-195.
- . (1951). *Datos histórico-culturales sobre las tribus de la antigua gobernación de Santa Marta*. Bogotá: Banco de la República.
- . (1945a). Etnografía chimila. *Boletín de Arqueología*, 2(2), 95-155.
- . (1945b). Mitos y cuentos de los indios chimila. *Boletín de Arqueología*, 1(1), 4-30.
- Reichel-Dolmatoff, G. & Dussán de Reichel-Dolmatoff, A. (1991). *Arqueología del Bajo Magdalena: estudio de la cerámica de Zambrano*. Bogotá: Banco Popular, Fondo de Promoción de la Cultura.

- Restall, M. & Fernández-Armesto, F. (2013). *Los conquistadores, una breve introducción*. Madrid: Alianza.
- . (2004). *Los siete mitos de la conquista española*. Barcelona: Paidós.
- Rincón Rodríguez, B. E. (2019). *Estrategias de colonización en el Tolima: interacción sociocultural en la villa de San Bartolomé de Honda (siglos XVI-XVII). Una mirada desde la arqueología*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH.
- Román Tamez, Á. L. (2017). *Indios mineros y encomenderos: análisis sobre la composición y comportamiento de la renta de la encomienda de Opiramá, Provincia de Popayán, Nuevo Reino de Granada (1625-1627)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Ruiz Rivera, J. (2005). *Cartagena de Indias y su provincia, una mirada a los siglos XVII y XVIII*. Bogotá: El Áncora Editores.
- . (1975). *Encomienda y mita en Nueva Granada en el siglo XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- . (2020). *En pro de la justicia, Juan de Villabona Zubiaurre, rector de Sevilla y juez-oidor en Bogotá y México, 1577-1634*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- . (1996). *Los indios de Cartagena bajo la administración española en el siglo XVII*. Bogotá: Archivo General de la Nación.
- Saldarriaga, G. (2011). Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- Torres de León, F. (1967). *La comunidad de pescadores de Honda. Estudio de un grupo marginal y de su desarrollo socioeconómico*. Bogotá: Centro de Estudios Sociales.
- (2007). Las provincias de los tres ríos y sus desembarcaderos: ciudades, villas y barrancas en el Nuevo Reino de Granada, 1542-1611. En A. C. Reyes & J. D. Montoya (Eds.), *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX* (pp. 25-60). Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- (2010). Arrendadores de puertos y bodegueros de la provincia de Antioquia, siglos XVII y XVIII. En A. C. Retes Cárdenas & J. D. Montoya Guzmán (Eds.), *Entre el antiguo y el nuevo régimen: la provincia de Antioquia siglos XVII y XIX* (pp. 43-73). Medellín: Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín.
- Tovar Pinzón, H. (1988). *No hay caciques ni señores*. Barcelona: Sendai.
- (1995). El saber indígena y la administración colonial española: la visita a la Provincia de Mariquita de 1559. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 22, 9-33.
- (1997). *La estación del miedo o la desolación dispersa. El Caribe colombiano en el siglo XVI*. Bogotá: Editorial Ariel, Planeta.

- (1999). *El imperio y sus colonias. Las cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI*. Bogotá: Archivo General de la Nación.
- Velandia, R. (1989). *La villa de San Bartolomé de Honda*. Honda: Cámara de Comercio.
- Villamarín, J. & Villamarín, J. (2003). Native Colombia: contact, conquest and colonial populations. *Revista de Indias*, 63(227), 105-134.
- Ybot León, A. (1952). La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada, Cartagena-Santa Fe, 1538-1798: Los trabajadores del río Magdalena y El Canal del Dique, según documentos del Archivo General de Indias de Sevilla. Biblioteca Nacional.
- Zavala, S. (1978). *El servicio personal de los indios en el Perú, extractos del siglo XVI*, T. I. México D. F.: Colegio de México.

El lectora o la lectora que deseé consultar la bibliografía completa puede hacerlo visitando el siguiente enlace: bit.ly/3CoPmyF

También puede consultarse escaneando este código QR:





Viaje por la historia del río Grande
Poblamiento, comercio y vida cotidiana en el río Magdalena
(1560-1639)

se imprimió en noviembre de 2024
en Bogotá, Colombia.

Para su elaboración se usaron tipos Priori sans y Meno text.

La impresión de esta publicación fue realizada por la Imprenta Nacional de Colombia, utilizando tintas formuladas a base de aceite de soya, una elección que minimiza el impacto negativo en el medio ambiente. Además, se emplearon planchas ECO3 como una alternativa más ecológica en la impresión offset, destacando su capacidad para reducir el consumo de agua y productos químicos durante el proceso, así como promover la durabilidad y reutilización. Esta filosofía de la Imprenta Nacional representa un compromiso sólido con la sostenibilidad en la impresión en Colombia, contribuyendo significativamente a la preservación del medio ambiente.



www.imprenta.gov.co
PBX (0571) 457 80 00
Carrera 66 No. 24-09
Bogotá, D. C., Colombia

Aristizábal nos narra la fundación de puertos fluviales, la conexión entre los centros mineros y el río, la vida cotidiana de indígenas, españoles y esclavizados afros en la cuenca, la tecnología usada para navegar el Magdalena y las impresiones de los cronistas sobre la naturaleza local. Basándose en los mapas y representaciones del río hechas entre los siglos XVI y XVII, la autora nos revela la manera en que los españoles se apropiaron del espacio. Su relato nos pinta un paisaje de constante confrontación entre las poblaciones indígenas que vivían en la región y los conquistadores por el control del territorio.

Francisco Flórez Bolívar
Director del Archivo General de la Nación