



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

El río Magdalena: poblamiento, comercio y vida cotidiana, 1560-1639

Verónica Aristizábal Quintero

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia
Medellín, Colombia
2024

El río Magdalena: poblamiento, comercio y vida cotidiana, 1560-1639

Verónica Aristizábal Quintero

Tesis o trabajo de investigación presentada como requisito parcial para optar al título de:

Magister en Historia

Director:

PhD. Juan David Montoya Guzmán

Profesor Asociado

Departamento de Historia

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia

Medellín, Colombia

2024

*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.¹

¹ Citado por Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalena, prospección económica del valle tropical del río Magdalena* (Bogotá: Contraloría General de la República, 1949), 47.

Agradecimientos

Esta investigación recoge ideas acerca de las sociedades ribereñas que han estado rondado mi mente durante varios años. Así, agradezco primeramente a quienes pacientemente escucharon mis inquietudes y sembraron en mi curiosidad para seguir ahondando en el tema. Inicialmente agradezco el apoyo del profesor Juan David Montoya Guzmán, quien fue fundamental para el desarrollo de esta investigación, sus observaciones precisas, su paciencia y motivación son las que han traído este estudio hasta acá. Asimismo, agradezco a los profesores Luis Miguel Córdoba Ochoa y Orian Jiménez Meneses, pues sus reflexiones fueron fundamentales para consolidar muchas de las ideas presentes en este trabajo.

Por otro lado, 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 muchos momentos necesite para avanzar. A todos ellos gracias.

Resumen| El río Magdalena: poblamiento, comercio y vida cotidiana, 1560-1639

Esta investigación estudia la forma como 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. El periodo escogido se extiende entre 1560 y 1639, pues este lapso permite analizar no solo la consolidación de sociedades hispánicas a lo largo de su cuenca hidrográfica, sino también las transformaciones fruto de este poblamiento, como el detrimento poblacional nativo y las modificaciones que se establecieron en torno al trabajo de los indios. En el desarrollo de esta investigación se emplearon fuentes documentales del Archivo General de la Nación (Bogotá) y del Archivo General de Indias (Sevilla), entre estas destaca la revisión de diversas Visitas de la Tierra y Ordenanzas. A lo largo de la investigación se pudo evidenciar el establecimiento definitivo del río Magdalena como vía de transporte de mercancías y de gentes entre el Caribe y el interior del Nuevo Reino; y las transformaciones que se generaron en torno al poblamiento y la economía que facilitaron el desarrollo del comercio fluvial. Este problema se abordó desde varios frentes: poblamiento y conquista, comercio y trabajo, y vida cotidiana. Inicialmente se evidenció que la vida ribereña incluía mucho más que a los puertos de Mompox y Honda; y que en el río como espacio de trabajo los nativos no solo desempeñaban las labores de remeros y pescadores, sino que también se encontraban carpinteros, constructores de canoas, labradores, mantequeras y cazadores. Asimismo, se pudo demostrar como 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. Por otro lado, se evidenció que si bien en un principio la boga influyó en el detrimento poblacional evidenciado en las comunidades nativas; en la medida 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, así, terminó constituyéndose como una válvula de escape a la quietud y control ejercida por el sistema monárquico.

Palabras clave| comercio, nativos, embarcaciones, transporte fluvial, cuenca fluvial, sistema económico, trabajo, vida cotidiana, historia económica, río Magdalena, antiguo régimen, remeros, puertos, Nuevo Reino de Granada; siglo XVI, siglo XVII.

Abstract| The Magdalena River: Settlement, Commerce, and Daily Life, 1560-1639

This research studies how the Magdalena River and its tributaries became the main transportation routes and the core of the economy in the New Kingdom. The period chosen spans from 1560 to 1639, as this timeframe allows for the analysis of not only the consolidation of Hispanic societies along its watershed but also the transformations resulting from this settlement, such as the decline of the native population and the changes established around indigenous labor. The development of this research involved the use of documentary sources from the General Archive of the Nation (Bogotá) and the General Archive of the Indies (Seville), notably the review of various *Visitas de la Tierra* and *Ordenanzas*. Throughout the investigation, the definitive establishment of the Magdalena River as a transportation route for goods and people between the Caribbean and the interior of the New Kingdom was evident, along with the transformations in settlement and economy that facilitated the development of riverine commerce. This issue was approached from several fronts: settlement and conquest, commerce and labor, and daily life. Initially, it was found that river life included much more than the ports of Mompox and Honda; and that within the river as a workspace, natives were not only rowers and fishermen but also carpenters, canoe builders, farmers, butter makers, and hunters. Furthermore, it was demonstrated how the administration implemented strategies to improve navigation conditions and accessibility to ports and landing stages without affecting the New Kingdom's trade with the Caribbean. On the other hand, it was shown that although rowing initially contributed to the population decline seen in riverine communities, as working conditions and navigation safety improved, the population began to prefer working as rowers on the Magdalena over other jobs. Ultimately, rowing offered geographical freedom, thus becoming an escape valve from the stillness and control exercised by the monarchical system.

Keywords| commerce, natives, boats, river transport, river basin, economic system, labor, daily life, economic history, Magdalena River, Ancien Régime, rowers, ports, New Kingdom of Granada, 16th century, 17th century.

Tabla de Contenido

Introducción	11
Balance Bibliográfico	15
1 EL TERRITORIO Y SU GENTE EN LA CUENCA DEL RÍO MAGDALENA	22
1.1 LAS SOCIEDADES PREHISPÁNICAS EN EL VALLE DEL RÍO MAGDALENA	43
2 CONQUISTA Y POBLAMIENTO RIBEREÑO EN LA CUENCA DEL RÍO MAGDALENA	59
2.1 SURGIMIENTO DE NUEVOS NÚCLEOS URBANOS: LAS CIUDADES Y VILLAS.....	59
2.1.1 <i>La ciudad de San Sebastián de Mariquita</i>	66
2.1.2 <i>Gobernación de Santa Marta</i>	74
2.1.2.1 La villa de San Sebastián de Tenerife	74
2.1.2.2 La ciudad de San Miguel de las Palmas de Tamalameque	78
2.1.3 <i>Gobernación de Cartagena</i>	80
2.1.3.1 La villa de Santa Cruz de Mompox	82
2.2 LA DESAPARICIÓN DE LOS PUEBLOS DE INDIOS RIBEREÑOS.....	89
2.3 PUERTOS Y CAMINOS EN TORNO AL RÍO MAGDALENA.....	94
2.3.1 <i>Dificultades de navegación</i>	102
2.3.1.1 La ruta de navegación Mompox-Honda y el problema de los indios salteadores de canoas	103
2.3.2 <i>Arrendadores de puertos en la navegación del río Magdalena</i>	107
3 TRABAJO, NAVEGACIÓN Y CONSUMO, 1559-1639	111
3.1 LA LEGISLACIÓN INDIANA PARA PROTEGER A LOS BOGAS DEL RÍO MAGDALENA	112
3.1.1 <i>Introducción de esclavos negros en la navegación del río Magdalena</i>	114
3.1.2 <i>Itinerarios, fletes y condiciones de trabajo en la navegación del río Magdalena</i> 118	
3.1.3 <i>Servicios personales</i>	124
3.2 LA TECNOLOGÍA VIAJERA.....	128
3.2.1 <i>Las rutas de navegación</i>	128
3.2.2 <i>Tecnología náutica</i>	138

3.2.2.1	La balsa	139
3.2.2.2	El champán o barco y la barquetona o canoa	141
3.2.2.3	Ceiba o barqueta	146
3.2.2.4	Armadores, carpinteros y calafates.....	147
3.2.3	<i>Cultura material y consumo: mercaderías</i>	149
3.3	EL TRABAJO	152
3.3.1	<i>La boga</i>	153
3.3.2	<i>Las mantequeras y pesquerías</i>	168
3.3.2.1	Pesquerías y chinchorros.....	170
4	VIDA COTIDIANA EN LOS PUEBLOS RIBEREÑOS: ADAPTACIÓN Y TRANSFORMACIÓN EN LAS COMUNIDADES RIBEREÑAS.....	174
4.1	MALTRATO, VIOLACIÓN Y ADAPTACIÓN EN LOS PUEBLOS DE MOMPOX, 1609-1611	176
4.2	EL TRABAJO DOMÉSTICO: INDIOS DEL SERVICIO EN CASAS DE ENCOMENDEROS Y MAYORDOMOS 176	
4.2.1	<i>Violencia y maltrato contra la población nativa</i>	180
4.3	INDIOS FORASTEROS / INDIOS AUSENTES: LA TRANSFORMACIÓN DEMOGRÁFICA EN LAS SOCIEDADES RIBEREÑAS.....	184
4.4	ACULTURACIÓN Y MESTIZAJE EN LOS PUEBLOS RIBEREÑOS	197
	Conclusiones.....	204
	Fuentes	207
	Manuscritas	207
	Impresas	207
	Bibliografía.....	209

Índice de Tablas

Tabla 1. Encomenderos del puerto de Honda registrados en la visita de Gabriel de Carvajal a Honda, 1639	70
Tabla 2. pueblos y encomenderos de la villa de Tenerife, 1611	76
Tabla 3. Pueblos y encomenderos de Tamalameque para el año de 1611	79
Tabla 4. pueblos y encomenderos de Mompox según las visitas de Juan Muñís de Nava en 1609 y del doctor Juan de Villabona Zubiaurre en 1611	86
Tabla 5. Aranceles a favor de los arrendadores de puertos del río Magdalena, 1577	108
Tabla 6. Precios y tarifas correspondientes a la carga que se transporte en las embarcaciones según la distancia.....	122
Tabla 7. Nueva tasa de navegación emitida por el doctor Antonio González, 1590 ...	123
Tabla 8. Salario y Jornal de los indios de servicio según las ordenanzas del doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611.....	127
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	133
Tabla 10. Salario de los indios bogas, 1599- 1611	162
Tabla 11. Registros de canoas tripuladas por esclavos africanos en Mompox, Tenerife y Tamalameque, 1611.....	166
Tabla 12. Chinchorros registrados en la visita de Gabriel de Carvajal al puerto de Purnio, 1639	173
Tabla 13. Procedencia de indios forasteros registrados en el puerto de Honda entre 1600 y 1639	191
Tabla 14. Procedencia de indios forasteros registrados en Purnio entre 1627 y 1639	195

Índice de Mapas

Mapa 1. Descripción de la Audiencia del Nuevo Reino	26
Mapa 2. Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la c[uidad de Popayan] haze la cordillera de las Sierras que se continúan desde el Estrecho de Magallanes.....	28
Mapa 3. Detalle del mapa de Juan Nieto en el que se observa el curso bajo del río Magdalena.....	29
Mapa 4. Detalle del mapa de Juan Nieto donde se observa el Magdalena Medio	29
Mapa 5. Mapa del río Grande de la Magdalena desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita con expresión de gran número de poblaciones y de ríos que en él desembocan.....	31
Mapa 6. Detalle del mapa del río Magdalena	33
Mapa 7. Detalle del mapa Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Popayán.....	39
Mapa 8. pueblos de encomienda ribereños de la ciudad de Mariquita, 1600-1639	72
Mapa 9 . Pueblos de indios de las jurisdicciones de Mompox, Tenerife y Tamalameque, visitados por el doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611	88
Mapa 10. Puertos de las ciudades y villas del Nuevo Reino de Granada, 1560-1611.	101
Mapa 11. Rutas de navegación por el río Magdalena, 1599-1611.....	135
Mapa 12. Detalle de mapa del río Grande de la Magdalena en el que se aprecia una canoa, 1601	138

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Puerto de Ambalema	140
Ilustración 2. Champan en el río Magdalena.....	145
Ilustración 3. Detalle de un champan	145
Ilustración 4. Detalle de una embarcación con las características de una ceiba	147
Ilustración 5. Detalle de un chinchorro del Magdalena	156
Ilustración 6. Cocinero del Champán.....	159

Introducción

En el Nuevo Reino de Granada, entre los siglos XVI y XVII, la navegación por el río Magdalena desempeñó un papel crucial en la consolidación del sistema económico. En torno a él se establecieron las principales villas y ciudades del Reino, las cuales procuraron contar con caminos y puertos que los conectaran directamente con él. Así, la cuenca del río Magdalena se configuró como una “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.²

El río Magdalena, empezó a concebirse como la vía expedita para el transporte de gentes y mercancías entre el Caribe y el interior del Nuevo Reino tras del éxito de la expedición del licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada. Llevada a cabo en 1536 al interior del territorio que posteriormente se denominaría Nuevo Reino de Granada y que desencadenaría las fundaciones de Santafé, Vélez, Tunja, Tocaima, Ibagué, Mariquita, Victoria, Muzo, Los Remedios y La Palma.³ El estudio del río Magdalena en el periodo comprendido por esta investigación, permite vislumbrar como se fue configurando el poblamiento en el Nuevo Reino de Granada en torno a la cuenca del río empleando rutas fluviales y terrestres para alcanzar dicho curso. No solo con el objetivo de transportar gentes, tener acceso a mercaderías y bienes, sino para poder acceder fácilmente a los distritos mineros. Abordar el problema del poblamiento del Nuevo Reino desde el río Magdalena permite comprender la configuración regional del territorio, como surgieron los circuitos comerciales y las rutas de navegación que prevalecieron hasta muy entrado el siglo XX.

Teniendo esto en cuenta, es importante resaltar la importancia no solo de la navegación por el río, sino de los sujetos en quienes estuvo soportada dicha actividad, es decir, los bogas. Tradicionalmente los estudios que abordan el río Magdalena y sus trabajadores se enfocan únicamente en las poblaciones negras esclavas y posteriormente zambos que asumieron la labor de remar las embarcaciones por el río. Sin embargo, esta investigación, al abordar la temporalidad de 1560 a 1639 permite un acercamiento a esta labor desde una historia

² Fernand Braudel, *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, dos tomos, [1949] (México: Fondo de Cultura Económica, 2019) T. I, 366

³ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre: la imposición del dominio hispánico en la ciudad de Santafé, 1550-1604* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 2023), 55.

pluriétnica mostrando como el trabajo de la boga estuvo inicialmente soportada en población nativa, transformándose paulatinamente en una boga de castas, donde llegaron a participar negros esclavos, mestizos, mulatos y zambos.

El objetivo de esta investigación es estudiar la forma como 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. El periodo escogido se extiende entre 1560 y 1639, pues este lapso permite analizar no solo la consolidación de sociedades hispánicas a lo largo de su cuenca hidrográfica y la forma como los españoles se organizaron y se apropiaron del territorio, sino también las transformaciones fruto de este poblamiento, como el detrimento poblacional nativo y las modificaciones que se establecieron en torno al trabajo de los indios.

Este trabajo se divide en cuatro capítulos. En el primero se presenta 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. Asimismo, este capítulo 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 sobre la cuenca del río Magdalena. Esto con el objetivo de identificar patrones de poblamiento, la economía y la organización política.

En el segundo 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, Mompox 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 dificultades existentes en dichas rutas y las operaciones mercantiles que se desarrollaron en torno a éstas.

En el tercer capítulo se analiza la forma en que se fue transformando la vida de los nativos en torno al río en la medida en que se fue consolidando 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: inicialmente se abordará 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. Por otro lado, se expondrán 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 que tipo de mercancía circulaba. Finalmente, se profundizará en los trabajos que desempeñaban los nativos que habitaban en los pueblos ribereños como fue la boga, la extracción de mantecas de manatí y caimán, y la pesca.

Por último, en el capítulo cuatro se espera dar a conocer varios 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, todos son procesos que hablan de la forma en que los indios contrarrestaron las políticas de control y de civilización del nuevo sistema político.

En el desarrollo de esta investigación se emplearon diversas fuentes documentales, entre estas destacan: Visitas de la Tierra, Cartas de Oidores, Cartas de Presidente, Expedientes de Personas Seculares y Ordenanzas. En cuanto a las Cartas son un tipo documental que proporciona información muy variada sobre la guerra, el clima, la vegetación, las problemáticas existentes en torno a la movilidad, el comercio, los “indios de guerra”, etc. En esta investigación se emplearon cartas 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 abordaran en esta investigación 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 ordenanzas de los licenciados Melchor Pérez de Arteaga (1560), 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). En estas se

abordan temas como 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 otros.

Las visitas fueron un instrumento empleado por la monarquía española para inspeccionar las audiencias, gobernaciones y provincias que estaban a su mando, pues debido a la lejanía de los territorios era difícil mantener el control sobre las instancias gubernamentales del Nuevo Mundo. Como indica Guillermo Céspedes del Castillo, existían las visitas generales, que eran las impartidas a un Virreinato o Capitanía General, y las visitas específicas que afectaban solo a una provincia. Dentro de estas visitas específicas se ubicaban las visitas a la tierra, las cuales tuvieron por objeto informar sobre el estado de la población indígena. Como alude la historiadora Paula C. Zagalsky, la visita tenía por objetivo obtener una imagen de la sociedad indígena y, al mismo tiempo a imponer un orden social y cultural específico.⁴ Las visitas como fuente documental permiten un acercamiento a datos sobre el número de habitantes, los recursos disponibles, el pago de tributos, las doctrinas, los maltratos, el servicio personal, entre otros.⁵

Como alude Julián Ruiz Rivera, 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 matriculas 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.⁶

⁴ Guillermo Céspedes del Castillo, "La visita como institución indiana", *Anuario de Estudios Americanos* vol. 3, (1946): 998-1001; Paula C. Zagalsky, "Huellas en las revisitas: imposiciones coloniales y tensión social", *Mem.am*, no. 17-2, (2009): 247.

⁵ Franklin Pease G. Y., "Collaguas: una etnia del siglo XVI. Problemas iniciales", en *Collaguas I, visitas de Yanque-Collaguas, 1591 y documentos asociados*, editado por David J. Robinson (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2012), 90-95; Guillermo Céspedes del Castillo, "La visita como institución indiana" ..., 998-1001.

⁶ Julián Ruíz Rivera, *Encomienda y mita en Nueva Granada en el siglo XVII* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1975), 3-13.

En esta investigación se abordaran principalmente: 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 Mompos (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).

Balance Bibliográfico

El río Magdalena ha sido motivo de escritura y eje investigativo de muchos. En este sentido, es importante reconocer a quienes desde las diversas disciplinas se han encargado de aportar al conocimiento sobre el río y su gente. Desde los estudios geográficos se han hecho aportes que significativos que permiten una comprensión de las regiones colombianas desde diversas perspectivas como la morfología, la climatología, la cartografía, y demás.⁷ Asimismo, desde la geografía histórica se han realizado contribuciones que facilitan el entendimiento de las transformaciones que fueron surgiendo en torno al paisaje y los habitantes a raíz de la conquista y ocupación europea del territorio. Estos estudios además permiten comprender los diversos patrones de poblamiento, y un acercamiento a la forma en que se fue organizando, nombrando y representando el espacio del Nuevo Reino en el periodo del antiguo régimen desde los mapas, cartas de navegación, crónicas, relaciones, entre otros.⁸

⁷ Véase: José María Vergara y Velasco, *Geografía de Colombia escrita por regiones naturales* [1901] (Bogotá: Banco de la República, 1974); Pablo Vila, *Nueva geografía de Colombia* (Bogotá: Camacho Roldán y Cía., 1945); Ernesto Guhl, *Colombia, bosquejo de una geografía tropical* (Bogotá: Colcultura, 1975); Jaime Jaramillo Uribe, “ideas para una caracterización sociocultural de las regiones colombianas”, en seminario *Nación y región en la cultura colombiana* (Bogotá: Museo del Oro, 1986), 229; Lucía Duque Muñoz, Anthony Picón Rodríguez, Sebastián Días Ángel y Santiago Muñoz Arbeláez, *Entre líneas, una historia de Colombia en mapas* (Bogotá: Editorial Planeta, Universidad de los Andes, 2023).

⁸ Vicente Restrepo, *Estudio sobre las minas de oro y plata de Colombia* (Bogotá: Imprenta de Silvestre y Compañía, Museo del Oro, Banco de la República, 1888); Dimas Badel, *Diccionario histórico-geográfico de Bolívar* [1943] (Bolívar: Carlos Valencia Editores, 1999)., Instituto Geográfico Agustín Codazzi, *Atlas de Colombia* (Bogotá: IGAC, 1977); Carl O. Sauer, “Introducción a la geografía histórica”. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* Vol. 2, No. 1 (1980): 35-56; Carl O. Sauer, *Descubrimiento y dominación española del Caribe* (México: Fondo de Cultura Económica, 1984); Instituto Geográfico Agustín, *Diccionario geográfico de Colombia* (Bogotá: IGAC, 1996)., Instituto Geográfico Agustín, *Los nombres originales de los territorios, sitios y accidentes geográficos de Colombia* (Bogotá: IGAC, 1995); Efraín Sánchez, *Gobierno y geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada* (Bogotá: Banco de la República, El Ancora Editores, 1999); Robert C. West, *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial* [1952] (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000); Marta Herrera Ángel, *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, 2002); Michel Hermelin, *Geografía de Antioquia. Geografía histórica, física, humana*

Continuando con los estudios geográficos y pensando en una historia general del río Magdalena se han hecho aportes sobre todo desde el ideal por mejorar las condiciones de navegabilidad del río; mostrando las posibilidades de su restauración. Desde esta disciplina destaca además la caracterización del río dividiéndolo en tramos, (alto magdalena, magdalena medio o central, y bajo magdalena), desde su nacimiento hasta su desembocadura. Asimismo, se han adelantado propuestas que abogan por la importancia histórica del río Magdalena para el estado colombiano y que invitan a la reestructuración de la vida económica y social entorno a este afluente.⁹

Por otro lado, desde la disciplina histórica y bajo la pregunta por el poblamiento en el antiguo régimen, se han realizado múltiples estudios de demografía, historia social, historia económica y demás, que ayudan a comprender los efectos de la invasión española en el territorio de la actual Colombia. Estos estudios se han aproximado a esta pregunta desde diferentes frentes como: las causas de la disminución de la población nativa, los efectos de la consolidación de la economía política del antiguo régimen en el territorio del Nuevo Reino de Granada, la instauración y consolidación de encomiendas, la tributación, la servidumbre, el trabajo, la movilidad indígena, el mestizaje, entre otros.¹⁰

y económica (Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2006); Nara Fuentes Crispín, *Atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI- XVIII* (Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2015).

⁹ Véase: Julius Berger Konsortium, *Memoria detallada de los estudios del río Magdalena, obras proyectadas para su arreglo y resumen del presupuesto. Presentado al gobierno por Julius Berger Konsortium a virtud de contrato celebrado el 2 de diciembre de 1920, publicado en el diario oficial el 27 de junio de 1921* (Bogotá: Minerva, 1926)., Rafael Gómez Picón, *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, 1945)., y Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalenesa* (Bogotá: Contraloría General de la República, Imprenta Nacional, 1949); German Ferro Medina, *Río Magdalena, navegando por una nación* (Bogotá: Museo Nacional de Colombia, 2010); Wade Davis, *Magdalena. River of Dreams. A Story of Colombia* (New York, Toronto: Alfred A. Knopf, 2020); Banco de la República, *Río Magdalena: territorios posibles* (Bogotá: Banco de la República, 2021).

¹⁰ Véase: José Mojica Silva, *Relación de visitas coloniales. Pueblos, repartimientos y parcialidades indígenas de la provincia de Tunja y de los partidos de La Palma, Muzo, Vélez y Pamplona* (Tunja: Publicaciones de la Academia Boyacense de Historia, 1946); Jaime Jaramillo Uribe, “La población indígena en Colombia en el momento de la conquista y sus transformaciones posteriores: primera parte” en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, No. 2 (1964): 239-293; Germán Colmenares, *Encomienda y población en la provincia de Pamplona (1549-1650)* [1969] (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Clásicos de Historiografía en Colombia, 2016); Juan Friede, *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, 1969); Enrique Otero D’costa, *Comentarios críticos sobre la fundación de Cartagena de Indias* (Bogotá: Banco Popular, 1970), T II; Trinidad Miranda Vásquez, *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)* (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976); Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia. Popayán: una sociedad esclavista 1680-1800* T. II (Bogotá: La Carreta, inéditos Ltda., 1979); María del Carmen Gómez Pérez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de

Para la región específica que aborda esta investigación, es decir, la cuenca media y baja del río Magdalena, la pregunta por el poblamiento se ha abordado principalmente desde la organización territorial del espacio en torno a las encomiendas dentro de las provincias de Cartagena, Santa Marta y Mariquita. Además, estos estudios se han enfocado en los efectos de la administración española en el territorio y en la población nativa; teniendo en cuenta la servidumbre, los servicios personales, las formas de resistencia nativa, y el papel de los oficiales reales en el proceso de ocupación y organización del espacio ribereño.¹¹

Sevilla, 1984); Germán Colmenares, “La aparición de una economía política de las indias” en *Revista Universidad de Antioquia*, No. 220 (1990): 31-44; *Relaciones y visitas a los Andes. S.XVI*, seis tomos, ed. Hermes Tovar Pinzón (Bogotá: Biblioteca Nacional, Colcultura, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993); María Dolores González Luna, *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena* (Bogotá: Banco Popular, 1993); Hermes Tovar Pinzón, *La estación del miedo o la desolación dispersa: el Caribe colombiano en el siglo XVI* (Bogotá: Planeta, Colombiana Editorial, 1997); Germán Colmenares, *Historia Económica y social de Colombia, 1537- 1719*. Tomo I (Bogotá: TM Editores, Banco de la República, Colciencias, Universidad del Valle, 1997); Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640* (Sevilla: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2002); Juan Villamarín y Judith Villamarín, “Native Colombia: Contact, Conquest and Colonial Populations” *Revista de Indias* Vol. LXIII, No. 227 (2003): 105-134; Berta Ares Queija, “Mancebas de españoles, madres de mestizos. Imágenes de la mujer indígena en el Perú colonial temprano” en *Las mujeres en la construcción de las sociedades iberoamericanas* editado por Pilar Gonzalbo Aizpuru y Berta Ares Queija (México, Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, EEHA, El Colegio de México, 2004), 15-39; Orián Jiménez M., *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y El Baudó, siglo XVIII* (Medellín: Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia- Sede Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2004); Cesar A. Lenis Ballesteros, “Una tierra de oro”. *Minería y sociedad en el Nordeste de Antioquia, siglos XVI-XIX* (Medellín: IDEA, 2007); Germán Colmenares, “La formación de la economía colonial, (1500-1740)” en *Historia Económica de Colombia* compilado por José Antonio Ocampo Gaviria (Bogotá: Editorial Planeta Colombiana S. A., 2007); Juan David Montoya Guzmán, “Frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII” en *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX* editado por Ana Catalina Reyes Cárdenas y Juan David Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, 2007), 81- 119; Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, *Cartagena de Indias en el siglo XVI* (Cartagena: Banco de la República, 2009); Juan David Montoya Guzmán y José Manuel González Jaramillo, *Indios, poblamiento y trabajo en la provincia de Antioquia, siglos XVI y XVII* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, 2010); José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre*; Carl Henrik Langebaek, *Conquistadores e indios, la historia no contada* (Bogotá: Debate, 2023).

¹¹ Véase: Julián Ruiz Rivera, *Encomienda y mita en Nueva Granada en el siglo XVII* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1975); María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1983); Antonio Moreno Sandoval, “los pueblos indígenas de la jurisdicción de Mariquita en el siglo XVI” (Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Colombia, 1987)., Antonio Moreno Sandoval, *Memoria urbanística de la ciudad de Honda en su devenir histórico* (Bogotá: inédito, 1990)., Antonio Moreno Sandoval, “Etnohistoria en la provincia de Mariquita en el siglo XVI” *Universidad del Tolima*, (1993): 83-102; Hermes Tovar Pinzón, “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* Vol. 22, (1995): 9-33; Julián Ruiz Rivera, *Los indios de Cartagena bajo la administración española en el siglo XVII* (Bogotá: Archivo General de la Nación, 1996); Marta Herrera Ángel, “Desaparición de los poblados caribeños en el siglo XVI”, *Revista Colombiana de Antropología* Vol. 34 (1998): 124-165;); Rafael A. Velásquez Rodríguez y Víctor Julio Castillo León. *Territorio y poblamiento indígena en el Magdalena Medio: cacicazgos de los yareguíes, siglos XVI-XIX* (Barrancabermeja: Alcaldía Municipal, 2001); Marta Herrera Ángel, *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

Aportes específicos a la historiografía de la villa de San Bartolomé de Honda, son las investigaciones de Roberto Velandia, (1989), y Ángela Inés Guzmán, (2002). En el caso de Velandia, su obra comprende dos tomos que contienen información desde la conquista a la independencia, el tomo I se enfoca en el periodo que atañe a esta investigación donde se refiere al poblamiento, la fundación de la villa, las primeras doctrinas, etc. Por su parte, Guzmán, en un intento por presentar una historia completa de dicha población, abarcando desde la conquista hasta el siglo XX, sobre el periodo de la conquista la autora bajo el objetivo de mostrar el proceso de poblamiento europeo en el territorio, se ocupa de la fundación de Mariquita, el establecimiento de la encomienda, la actividad de transporte y comercio ligada al río Magdalena basándose en las transformaciones que fue sufriendo dicha población a través de la configuración del entramado comercial del Nuevo Reino, intentando definir la estructura urbana que se fue consolidando en la villa.¹² En esta misma corriente pensando ya en la región Momposina, David E. Peñas Galindo en coautoría con Oscar Arquez Van-Strahlen presentan una historia general de Momposina abarcando desde el siglo XVI al XX. Es un estudio desde el poblamiento, la geografía y la sociología, caracterizando el espacio geográfico que abarca la depresión momposina y todos sus matices y problemáticas internas.¹³

Historia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2002); Elías Castro Blanco, *Geografía humana: desarrollo social y político en la provincia de Mariquita y el valle del Magdalena en el Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Universidad Libre, Centro de Investigaciones, 2003); Julián Ruiz Rivera, *Cartagena de Indias y su provincia, una mirada a los siglos XVII y XVIII* (Bogotá: El Ancora Editores, 2005); Antonio Moreno Sandoval, *Minería y sociedad en la jurisdicción de mariquita, reales de minas de las lajas y Santa Ana: 1543-1651* (Ibagué: Colección Universidad del Tolima 50 años, 2006); Rafael A. Velásquez Rodríguez, “Resistencia de la etnia Yareguíes a las políticas de reducción y civilización en el siglo XIX” *Revista Historia y Sociedad*, No. 12 (2006): 285-317; Marta Herrera Ángel, “El poblamiento en el siglo XVI: contrastes entre el caribe y el interior andino” en *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, editado por Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (Cartagena: Banco de la República, 2009), 202-240; Antonio Moreno Sandoval, *La provincia de Mariquita y su población aborigen en el siglo XVI* (Tolima: Academia de Historia del Tolima, Textos Históricos Colección de Pensamiento Tolimense, 2011); Rafael A. Velásquez Rodríguez, *Los yareguíes: resistencia y exterminio* (Barrancabermeja: Corporación Memoria y Patrimonio, 2011); Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Guerra, Imperio y Violencia en la Audiencia de Santafé, Nuevo Reino de Granada. 1580-1620” (Tesis de doctorado, Universidad Pablo de Olavide- Sevilla, 2013); Heraclio Bonilla, *“Este Reyno se va consumiéndose”: las minas de la provincia de Mariquita en el siglo XVII* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, 2017); Andrés Francel, *Territorios cartográficos: Ibagué, 1570-1931* (Tolima: Universidad del Tolima, 2019); Julián Ruiz Rivera, *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, 2020).

¹² Véase: Roberto Velandia, *La villa de San Bartolomé de Honda* (Honda: Cámara de Comercio, 1989), Ángela Inés Guzmán, *Ciudad del río Honda* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002).

¹³ David Ernesto Peñas Galindo, Oscar Arquez Van-Strahlen, *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina* (Momposina: Ediciones Malibú, 1994).

Asimismo, dentro de la historiografía que se ha ocupado del poblamiento en torno al río Magdalena, se han adelantado estudios que abordan principalmente la consolidación del comercio por el río y cómo surgieron puertos, desembarcaderos y caminos para mejorar las condiciones de navegabilidad. Asimismo, han destacado la importancia comercial de la instauración del servicio personal de la boga nativa para la navegación fluvial. Estos estudios también han examinado los efectos de esta práctica en el detrimento poblacional indígena y las estrategias planteadas por funcionarios reales para mitigar los efectos de la boga en los naturales. En particular, se ha profundizado en el papel de los visitantes y en la importancia de las ordenanzas promulgadas a favor de los indios remeros durante la segunda mitad del siglo XVI para la regulación del comercio fluvial. Dentro de estos estudios vale la pena destacar los aportes más recientes de Luis F. Torres, (2007, 2010) y Daniel M. Nieva Sanz (2021, 2022, 2023).¹⁴

Desde la sociología se han realizado aportes para el análisis de la formación de las sociedades y el enriquecimiento de estas. Aquí se ubican las obras de Fernán Torres de León, (1967), y Orlando Fals Borda (1980, 1984). El estudio de Torres de León, enfocado en el territorio de Honda, plantea un diagnóstico de problemas y situaciones que atañen a dicha población, así, aborda las operaciones técnicas y económicas de la pesca en Honda, los tiempos de trabajo y los niveles de vida de los pescadores; partiendo de una breve recopilación histórica y

¹⁴ Véase: Antonio Ybot León, *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* (Bogotá: Biblioteca Nacional, 1952); María Carmen Borrego Pla, “Visita de Martín Camacho a los indios Bogas de la gobernación de Santa Marta”, *Anuario de Estudios Americanos*, no. 38 (1981): 271-303; María Carmen Borrego Plá, “Mompox y el control de la boga”, *Temas Americanistas*, no. 4 (1984): 1-9; David Ernesto Peñas Galindo, *Los bogas de Mompox: historia del zambaje* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1988); Luis Fernando Torres, “Las provincias de los tanres ríos y sus desembarcaderos: ciudades, villas y barrancas en el Nuevo Reino de Granada, 1542- 1611” en *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX* editado por Ana Catalina Reyes y Juan David Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 25-60; María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la Colonia* (Bogotá: El Áncora Editores, 2010); Luis F. Torres, “Arrendadores de puertos y bodegueros de la provincia de Antioquia, siglos XVII-XVIII” En *Entre el antiguo y el nuevo régimen: la provincia de Antioquia siglos XVII y XIX* editado por Ana C. Reyes Cárdenas y Juan D. Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2010), 43-73; Daniel Miguel Nieva Sanz, “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* vol. 28, no. 2 (2023): 111-133; Daniel Miguel Nieva Sanz, “Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)”, *Temas Americanistas*, no. 49 (2022): 449-471; Daniel Miguel Nieva Sanz y Alberto José Gullón Abao, “Localización y registro de canoas monóxilas en el río Magdalena y ciénagas adyacentes (Colombia): metodología y avances de una expedición científica contemporánea”, *Jangwa pana* vol. 22, no. 2 (2023): 1-13; Daniel Miguel Nieva Sanz, “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* vol. 19, no. 51 (2023): 8-28.

geográfica del territorio, examina desde la economía y la sociología las dinámicas que se vivencian en la población tolimense en torno a la pesca. Por su parte, la obra de Fals Borda, se ocupa de la población ribereña del Bajo Magdalena, abordándola desde la historia, la sociología y el trabajo de campo, ahondando en el pasado de sus habitantes para llegar a entender cómo se fue consolidando la región, estudiando asimismo lo que el autor denomina cultura anfibia; este autor mezcla la investigación con el relato oral, donde permite ver las costumbres, la forma en que se consolidó la sociedad, el enriquecimiento cultural a raíz de las relaciones entre indios, españoles y, negros esclavos y libres, las vivencias y la desigualdad sobre la que se construyó la región.¹⁵

Desde los estudios de antropología, etnohistoria y arqueología se ha abordado la cuenca del río Magdalena y sus afluentes desde diversas subregiones. Han contribuido al entendimiento de las formaciones sociales de las comunidades indígenas ribereñas que habitaron el territorio antes de la conquista, facilitando la comprensión de cómo fue cambiando y modificándose la sociedad a partir de la ocupación española del territorio, permitiendo vislumbrar los procesos socioculturales que se generaron como consecuencia del encuentro entre diferentes grupos involucrados en el proceso de conquista y colonización.¹⁶

¹⁵ Véase: Fernán Torres de León, *La comunidad de pescadores de Honda. Estudio de un grupo marginal y de su desarrollo socioeconómico* (Bogotá: Centro de Estudios Sociales, 1967); Orlando Fals Borda, *Mompox y loba. Historia doble de la costa T. I* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1980); Orlando Fals Borda, *Resistencia en el San Jorge. Historia doble de la costa T. III* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984).

¹⁶ Véase: Gerardo Reichel-Dolmatoff, "Mitos y cuentos de los indios Chimila" *Boletín de Arqueología* Vol. 1, No. 1 (1945): 4-30; Gerardo Reichel-Dolmatoff, "Etnografía Chimila" *Boletín de Arqueología* Vol. 2, No. 2 (1945): 95-155; Gerardo Reichel-Dolmatoff, *Datos histórico-culturales sobre las tribus de la antigua Gobernación de Santa Marta* (Bogotá: Banco de la República, 1951); Gerardo Reichel-Dolmatoff, "Contribuciones al conocimiento de las tribus de la región del Perijá" *Revista Colombiana de Antropología* Vol. IX, (1960): 161-195; Gerardo Reichel-Dolmatoff, "Colombia indígena, periodo prehispánico" en *Manual de historia de Colombia*, 3 tomos, compilado por Jaime Jaramillo Uribe (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1978), T. I, 27- 68; Gerardo Reichel-Dolmatoff y Alicia Dussán de Reichel-Dolmatoff, *Arqueología del Bajo Magdalena: estudio de la cerámica de Zambrano* (Bogotá: Banco Popular, Fondo de Promoción de la Cultura, 1991); Carl Henrik Langebaek, *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los Muisca. Siglo XVI* (Bogotá: Banco de la República, 1987); Carl Henrik Langebaek, *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, 1996); Carl Henrik Langebaek y Alejandro Dever, *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, 2000); Carl Henrik Langebaek, "¿Cuántos eran? ¿Dónde estaban? ¿Qué les pasó? Poblamiento indígena en la Colombia prehispánica y sus transformaciones después de la Conquista" En *Colombia. Preguntas y respuestas sobre su pasado y su presente*, eds. Diana Bonett Vélez, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (Bogotá: Universidad de los Andes, 2010, 27-52); Carl Henrik Langebaek, *Antes de Colombia. Los primeros 14.000 años* (Bogotá: Debate, Penguin Random House Grupo Editorial, 2021); Luis Duque, *Prehistoria: etnohistoria y arqueología*, En *historia extensa de Colombia* Vol.1, T.1, P. 1 (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, Ediciones Lerner, 1965-1986); Luis Duque, *Prehistoria: tribus indígenas y sitios arqueológicos*. En *historia extensa de Colombia* Vol.2, T. 1, P. 2 (Bogotá: Academia

Los viajeros que transitaron las aguas del río Magdalena también se convierten en un registro muy rico en información sobre el río Magdalena y su gente, aquí se mencionan algunos que se consideran relevantes: Miguel de Santiesteban, (1740), José Celestino Mutis, (1761), Alejandro de Humboldt, (1802), John P. Hamilton, (1824), Augusto LeMoyne, (1828-1839), John Steward, (1836), Isaac F. Holton, (1850), Luis Striffler, (1871, 1876, 1880), Fr. Von Schenck, (1880), Salvador Camacho Roldan, (1897), Pierre D’Espagnat, (1898). Conjuntamente desde la literatura, sin duda, se ha contribuido en la construcción de una narrativa sobre el río Magdalena; de estas obras se destacan, Candelario Obeso, (1877), y Gabriel García Márquez, (1967, 1985, 1989).¹⁷

Colombiana de Historia, Ediciones Lerner, 1965-1986); Irida Vargas, *Revisión crítica de la arqueología del Caribe* (Washington: Actas del segundo simposio de la Fundación de Arqueología del Caribe, 1988); Carlos Angulo, “Arqueología de la Llanura Atlántica de Colombia. Balance y prospecciones” En *Revisión crítica de la arqueología del Caribe* editado por Irida Vargas (Washington: Actas del segundo simposio de la Fundación de Arqueología del Caribe, 1988), 37-56; Arturo Cifuentes, “prospecciones y reconocimientos arqueológicos en el valle del Magdalena, municipio de Honda (Tolima)” *Boletín de Arqueología* 4, N. 3 (1989): 49-55; Arturo Cifuentes, “dos periodos arqueológicos del valle Medio del río Magdalena en la región de Honda” *Boletín de Arqueología* 6, N.2 (1991): 2-11; Arturo Cifuentes, *Arqueología del valle del río Magdalena. Región de Honda* (Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República, 1992); Arturo Cifuentes, “Arranca plumas y Guataqui. Dos periodos arqueológicos del Valle Medio del río Magdalena en la región de Honda” *Boletín de Arqueología* 8, N.2 (1993): 3-88; Sonia Archila, “Medio ambiente y arqueología de las tierras bajas del Caribe Colombiano” *Boletín Museo del Oro*, No. 34 (1993): 110-64; Jorge Augusto Gamboa, *Los muisca en los siglos XVI y XVII: miradas desde la arqueología, la antropología y la historia* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2008); Ana María Groot de Mahecha, “La Costa Atlántica” En *Colombia prehispánica. Regiones arqueológicas*, coordinado por Instituto Colombiano de Antropología (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología, 1989), 17-52; Beatriz Eugenia Rincón Rodríguez, *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, 2019).

¹⁷ Candelario Obeso, *Cantos populares de mi tierra* [1877] (Bogotá: El Ancora Editores, 1988); Mario Carvajal y Armando romero Lozano, *Viajeros extranjeros en Colombia, siglo XIX* (Cali: Carvajal & Cía., 1970); Luis STRIFFLER, *El Alto Sinú. Historia del primer establecimiento para extracción de oro en 1844* [1871]. Bogotá, Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993; Luis STRIFFLER, *El río Cesar. Relación de un viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta en 1876*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1986; Luis STRIFFLER, *El río San Jorge* [1880]. Cartagena: Tipografía de El Anunciador, 1920; Fr. Von SCHENCK, *Viajes por Antioquia en el año de 1880*. Bogotá: Banco de la República, 1953; Gabriel García Márquez, *Cien años de soledad* [1967] (Barcelona: Penguin Random House, 2017); Gabriel García Márquez, *El amor en los tiempos del colera* [1985] (Barcelona: Penguin Random House, 2019); Gabriel García Márquez, *El general en su laberinto* [1989] (Barcelona: RBA Editores S. A., 1993); Aníbal Noguera Mendoza, *Crónica grande del río de la Magdalena. Recopilación, notas y advertencias* dos tomos (Bogotá: Ediciones Sol y Luna, Fondo Cultural Cafetero, 1980).

1 El territorio y su gente en la cuenca del río Magdalena

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 el curso del río se distinguen el valle subandino o subtropical y el tropical. El primero corresponde a la región denominada Alto Magdalena, abarca los departamentos de Huila, Tolima y Cundinamarca, (Tocaima), entre Neiva y Guataquí. En el caso del valle tropical se divide entre las regiones de Magdalena Medio y Bajo Magdalena. La primera región abarca desde Honda hasta El Banco, en esta zona, desembocan en el Magdalena los ríos Negro, La Miel, Cimitarra, Opón, Lebrija, Nare, Carare y Sogamoso. El Bajo Magdalena abarca a 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 Cauca.¹⁸

El objetivo de este capítulo es presentar al lector la composición de la cuenca del río Magdalena y sus principales afluentes. Para ello, se realizará un diálogo contante 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 formación de las sociedades prehispánicas que habitaron este territorio (específicamente en la Depresión 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, es necesario tener en cuenta lo expresado por el geógrafo John B. Harley, quien refiere que los mapas antiguos vinculados al imperio español se emplearon como un mecanismo de apropiación de las tierras en papel antes de ocuparlas efectivamente. Como menciona el historiador Arndt Brendecke, en la época de Carlos V, ya había una amplia tendencia en todas las cortes europeas a implementar proyectos de registro cartográfico o descriptivo de los territorios. Los proyectos de registro

¹⁸ Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalena* ...,49., Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa* ..., T. I, 16B., Wade Davis, *Magdalena* ...,16, 94,189.

territorial, como indica Brendecke, muestran que en la España del siglo XVI existían los conocimientos para realizar registros territoriales de gran magnitud; estos prometían poner un fragmento del mundo a disposición de la corte. Esto 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.¹⁹

Los cronistas europeos desde mediados del siglo XVI empezaron a describir al río Magdalena. En 1544, en el *Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada*, se apuntaba que el río Magdalena dividía las provincias de Santa Marta y la de Cartagena. Asimismo, se declara que a dicho afluente le llamaban río de la Magdalena, “y por nombre más conocido 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”.²⁰

Juan López de Velasco, en su *Descripción universal de Las Indias* publicada en 1574, menciona sobre el río Magdalena que fue llamado río Grande de la Magdalena por haber sido descubierto en el día de María Magdalena. López de Velasco afirmaba que en este río convergían todas las navegaciones y caminos del Nuevo Reino y aseveraba que, por él, se llegaba a todas las provincias y se trasportaban casi todas las mercaderías que circulaban en el Nuevo Reino de Granada.

Lo escrito por este cronista evidencia que desde la segunda mitad del siglo XVI ya se tenía conocimiento de la cuenca del río Grande. Mencionaba que el río 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”. Asimismo, López de Velasco identificó varios de los afluentes que desembocan en el río Grande, como los ríos Negro (distante a cuarenta leguas de la ciudad de Santafé), Nare (por donde subían las mercaderías

¹⁹ J. B. Harley, *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía* (México: Fondo de Cultura Económica, 2005), 85; Arndt Brendecke, *Imperio e información, funciones del saber en el dominio colonial español* (Madrid: Iberoamericana, 2012), 139, 153; véase: María M. Portuondo, *Secret Science, Spanish cosmography and the New World* (Chicago: The University of Chicago Press, 2009), 210-223.

²⁰ “Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada”, en *No hay caciques ni señores*, transcripción e introducción Hermes Tovar Pinzón (Barcelona; Sendai, 1988), 166.

a la ciudad de Los Remedios) y el Cauca (que era después del Magdalena, el más grande y caudaloso).²¹

Según lo estudiado por la historiadora María M. Portuondo, las relaciones geográficas 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, como indica la autora, los cronistas incluyeron mapas. Juan López de Velasco fue nombrado cosmógrafo real en 1571, luego de lo cual elaboró el cuestionario de las relaciones geográficas, con los que se pretendía conocer los recursos con los que contaba la corona. El proyecto de López de Velasco además de dar nacimiento a su *Descripción universal* dejó manifestaciones cartográficas.²²

El mapa que se presenta a continuación identifica los ríos Magdalena y Cauca, y sus principales afluentes. Para 1571, Honda aún no se había consolidado como puerto y según la ubicación del desembarcadero trasado en el mapa, podría tratarse del puerto de Angostura o del puerto de Carare. Destaca también la representación realizada del lago de Maracaibo, pues en este periodo se estaba considerando el traslado de 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. Sobre este punto vale la pena destacar la poca información que brinda el mapa con relación a las poblaciones y los nativos que las habitan, además, pareciera estar enfocado meramente en el aspecto hidrográfico; omitiendo información geográfica como las cadenas montañosas que atraviesan el territorio. Asimismo, el mapa no presenta información con relación a caminos, ni actividad económica. Brendecke apunta que, en la obra de Velasco, *Geografía y descripción de las Indias*, predominó la información geográfica y corográfica sin ahondar en la historia de Hispanoamérica; por esta

²¹ Juan López de Velasco, *Geografía y descripción universal de las Indias* [1574] (Madrid: Atlas Ediciones, 1971), 191.

²² Santiago Muñoz Arbeláez, “La expansión atlántica y un nuevo reino en los Andes”, en *Entre líneas, una historia de Colombia en mapas*, editado por Lucía Duque Muñoz, Anthony Picón Rodríguez, Sebastián Días Ángel y Santiago Muñoz Arbeláez (Bogotá: Editorial Planeta, Universidad de los Andes, 2023), 28; María M. Portuondo, *Secret Science ...*, 214.

razón, en 1588 el Consejo de Indias estaría consultando con el Rey si no era necesario nombrar otro cronista.²³ Véase **Mapa 1**.

²³ Arndt Brendecke, *Imperio e información ...*, 417.



Mapa 1. Descripción de la Audiencia del Nuevo Reino

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

En 1583, el oidor de la Audiencia de Santafé, el doctor Francisco Guillén Chaparro, escribió una “Relación de la boga e río Grande de la Magdalena”. Según el oficial, el río que tenía doscientas leguas desde el mar hasta el Nuevo Reino y destaca que cuando fue descubierto, 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”.²⁴

El cronista Juan de Castellanos incluyó en sus *Elegías de varones ilustres de Indias*, un “mapa o traza corográfica del Nuevo Reino de Granada”, la cual se atribuye a Juan Nieto, (1588). Como indica el filósofo Andrés Vélez Posada, el mapa además de representar el curso del río señalando las “entradas” de conquista, es una carta que contiene muchos ríos y valles, así como los llanos al suroriente del territorio. En este mapa se representó la división de los Andes tropicales en tres brazos, con tres valles y sus ríos principales: el río Magdalena, el río Cauca, el río Darién (actual Atrato). En esta traza, como indica Vélez Posada, se buscaba situar los sitios de interés económico como las minas de oro, plata y esmeraldas. Véase **Mapa 2**.²⁵

El mapa, según el autor, intenta presentar al Nuevo Reino como un espacio de navegación y gran movilidad, (esto puede corroborarse con las representaciones de canoas en la parte baja del río Magdalena, es decir, en la parte superior del mapa). Detalla ríos, montañas, minas y núcleos urbanos como Valledupar, Zaragoza, Cartagena, Antioquia, Popayán, Ibagué, Tocaima y Tunja. Asimismo, se destaca el énfasis puesto a los pasos a orilla de los ríos. Véase **Mapas 3 y 4**.²⁶

²⁴ “Relación de la boga e río Grande de la Magdalena”, 1583, AGI, *Patronato*, 27, R. 33, f. 1r.

²⁵ Andrés Vélez Posada, “El Nuevo Reino de Granada y la cordillera de los Andes”, en *Entre líneas, una historia de Colombia en mapas*, editado por Lucía Duque Muñoz, Anthony Picón Rodríguez, Sebastián Días Ángel y Santiago Muñoz Arbeláez (Bogotá: Editorial Planeta, Universidad de los Andes, 2023), 51-53, 57- 58.

²⁶ Andrés Vélez Posada, “El Nuevo Reino de Granada” ..., 58-63.



Mapa 2. Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la ciudad de Popayan 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 en el que se observa el curso bajo del río Magdalena.

Detalle del mapa de Juan Nieto donde pueden evidenciarse en el río Magdalena lo que podría ser la primera representación de canoas navegando por el río. Asimismo, se observan las poblaciones de Cáceres, Zaragoza, las minas de Zaragoza, y los principales puertos del Bajo Magdalena, 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 donde se observa el Magdalena Medio

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 Guarinón, 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.²⁷ En este fragmento también se identifican las minas de esmeralda así como las poblaciones de Villa de Leiva y Muso.

Autor de la obra: Juan Nieto
Año: 1588

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

²⁷ Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos y sus desembarcaderos: ciudades, villas y Barrancas en el Nuevo Reino de Granada, 1542-1611”, En *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI- XX*, editado por Ana Catalina Reyes y Juan David Montoya (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 55

Otro mapa importante que sobre el curso del río Magdalena es el dibujado por orden del oidor Luis Enríquez. Esta imagen acompaña una relación escrita por Enríquez en la que se narra la campaña de pacificación contra los indios carares. Como argumenta Luis M. Córdoba Ochoa, en 1601, el presidente de la Audiencia de Santafé, Francisco de Sande, ordenó a Enríquez a que emprendiera la dirección de las campañas de pacificación contra los carares, solicitándole que salieran compañías desde Santafé, Tunja, Vélez, Pamplona y Muzo. En estas entradas participaron diferentes ciudades y villas del Nuevo Reino con aportes en soldados, dinero y canoas. Según Córdoba Ochoa, el resultado principal de la entrada de Enríquez fue la creación del fuerte de las Barrancas Bermejas, al norte de la desembocadura del río Carare en el Magdalena, el cual funcionó como campamento permanente con el objetivo de controlar las inmediaciones.²⁸

La campaña contra los indios carares se llevó a cabo entre los meses de enero y abril de 1601. Como menciona Córdoba Ochoa, el oidor Enríquez estuvo al frente de una serie de incursiones que se desarrollaron desde el fuerte de las Barrancas Bermejas contra los nativos que asaltaban las canoas que se desplazaban por el río Magdalena entre las desembocaduras de los ríos del Oro y Carare. El mapa que se presenta a continuación contiene detalles que, buscaban ayudar a los oficiales del Consejo de Indias a identificar la geografía y los lugares en donde habían ocurrido los daños señalados por el oidor en la relación que envió a España. Véase **Mapa 5**.²⁹

²⁸ Luis Miguel Córdoba, “Guerra, imperio y violencia en la Audiencia de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada. 1580-1620” (Tesis de doctorado, Universidad Pablo de Olavide, 2013), 386-388.

²⁹ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Las campañas contra los carares y el mapa del oidor Luis Enríquez en 1601”, en *Entre líneas, una historia de Colombia en mapas*, ed. Lucía Duque Muñoz, Anthony Picón Rodríguez, Sebastián Díaz Ángel, Santiago Muñoz Arbeláez (Bogotá: Uniandes, Critica, 2023), 97, 100, 104.



Mapa 5. Mapa del río Grande de la Magdalena desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita con expresión de gran número de poblaciones y de ríos que en él desembocan

Autor: desconocido.

Año: 1601.

Fuente: AGI, MP- Panamá, 24.

El mapa que antecede, como ya se señaló, fue producido en el contexto de una problemática social y económica que se estaba presentando en la navegación por el río Magdalena. Este mapa plasma toda la cuenca del río Magdalena describiendo su cauce desde Mariquita hasta su desembocadura en el mar Caribe. Tiene una orientación horizontal, (entiéndase de izquierda a derecha: Norte- Sur; de arriba abajo: Oriente- Occidente). Como se observa en el mapa, y como menciona Córdoba Ochoa, puede evidenciarse la representación de la cordillera Oriental 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, Zaragoza y Cáceres. Por otro lado, 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 en el mapa, lo que refleja la intención de la ilustración. Véase **Mapa 6**.³⁰

³⁰ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Las campañas contra los carares” ..., 100-101.



Mapa 6. Detalle del mapa del río Magdalena

Autor: desconocido

Año: 1601

Fuente: AGI, MP- Panamá, 24.

Entre los elementos naturales ubicados en este detalle, se pueden encontrar identificados en la zona occidental del mapa el cerro de San Bartolomé, que actualmente puede ubicarse como serranía de San Lucas. De las corrientes de agua que se representan en la ilustración se pueden ubicar de norte a sur sobre la margen izquierda del río Magdalena las desembocaduras del río del Oro, el río Opón y el río Carare, así como la ciénaga de Opón. La especificidad de datos que se presenta con relación a la zona de influencia de los carares da cuenta de la intención del mapa como herramienta de información en la campaña de pacificación. En la región occidental del mapa se representan a su

vez varios caños, de los cuales en el detalle se identifican el río San Bartolomé, el río Nare y el río Guarinó.

En cuanto a elementos ubicados en el mapa con relación al contexto de la guerra contra los indios carares en la región, además de destacar el real de Barrancas Bermejas, es importante señalar que en este detalle se ubica la zona donde habitaban los indios denominados carares. Si se observa, en el detalle sobre el río se consigna la siguiente afirmación: “desde el río del Oro hasta el Carare ay 39 leguas y es el riesgo maior”. 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, el mapa elaborado por Enríquez adquirió la función de ser un sistema de precaución, puesto que indicaba las ubicaciones donde existían posibles peligros para la circulación de embarcaciones.³¹

Según lo estudiado por Córdoba Ochoa, la principal zona de refugio de los diferentes grupos nativos eran las sabanas y selvas ubicadas al oriente del actual municipio de Barrancabermeja. Así, describe que en el mapa puede identificarse sobre el dibujo del fuerte un texto donde se apunta: “esta es la abitaçion de los salteadores”.³²

Por otro lado, en el mapa, sobre el río se puede ubicar la matanza por parte de los carares efectuada al alguacil mayor. Sobre esto el licenciado Luis Enríquez apuntó en su relación que: “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 quatro españoles negros e indios y estas muertes las hizieron una legua más debajo de Barrancas Bermejas”.³³

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. Este permite encontrar qué tanto conocimiento geográfico se tenía sobre el territorio. Como se evidenció, la región oriental en el mapa es en la que se presenta información más detallada, pues los caminos que se estaban desarrollando y se transitaban de manera masiva a comienzos del siglo XVII iban justamente a

³¹ “Relación de los daños”, 1601, AGI, MP- Panamá, f. 35v; Cindia Arango López, “Historia, cartografía y museo: un mapa del río Grande de la Magdalena de 1601”, en *El oficio del historiador, reflexiones metodológicas en torno a las fuentes*, compiladores, Yobenj Aucardo Chicangana-Bayona, María Cristina Pérez Pérez, Ana María Rodríguez Sierra (Bogotá: Ediciones Uniandes, Universidad del Rosario, Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2019), 300.

³² Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Las campañas contra los carares” ..., 104.

³³ “Relación de los daños” ..., f. 35v.

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. Poblaciones de las cuales en dicha temporalidad dependía la economía del Nuevo Reino.

El hecho de que en el mapa de Enríquez se haga énfasis sobre las poblaciones que tenían mayor influencia en el río puede indicar varios aspectos. Por un lado, destaca la importancia comercial que para el siglo XVII tenía el río Magdalena y todos los caminos que llegaban a él. Por otra parte, deja en evidencia que la guerra contra los carares estaba directamente relacionada con el afán del buen funcionamiento del tráfico de canoas, por lo que ilustra no solo una canoa subiendo por el río, sino 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.³⁴

En el siglo XVII ya se habían afianzado ciertos datos sobre la geografía del río. Otro cronista que describió al río Magdalena fue Fray Pedro Simón, quien en 1626 publicó sus *Noticias Historiales*, donde detalla la navegación del río Magdalena y del río Cauca³⁵. El padre Simón describe el

³⁴ “Relación de los daños” ..., ff. 37v-38r.

³⁵ El padre Simón sobre el río Cauca mencionaba que tenía de ancho “poco más que un tiro de mosquete”. El río Cauca, como lo describe Simón, entra por el valle de la villa de Cali, recogiendo las aguas de una y otra cordillera. Caen en él los ríos del Aburrá, Cancán, Nechí y otros. Crece tanto que cuando se junta con el de Magdalena no es muy inferior a este en caudal. Sus aguas siempre cargan oro por ser tantas minas de este metal que tiene en sus riberas. Cría innumerables pescados, manatíes y caimanes. Describiendo su caudal, el padre Simón apunta 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 canaletes y barcos grandes [...] hasta entrar en el río de Nechí y llegar a la misma ciudad de Zaragoza”. Este río pasa por tierras calientes, templadas y frías, como lo son todas las provincias de sus riberas. En cuanto a 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 bejuco “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”. En cuanto a vegetación que podía encontrarse en las riberas de este río, Simón apuntaba que sus márgenes estaban llenas de montañas pobladas de muchas aves y monos de muchas especies. De los árboles describía que podían encontrarse cedros, ceibas y otros no conocidos en Europa. Según Simón, la madera de estos árboles de cedro era aprovechada en la ciudad de Tenerife y otros lados para hacer barquetas y canoas. Cf. Fray Pedro Simón, *Noticias historiales de la conquista de tierra firme en las indias occidentales*, [1626], 5 tomos (Bogotá: Casa Editorial de Medardo Rivas, 1892), T. II, II noticia, capítulo XVI, 131-133.

nacimiento de ambos ríos en el páramo de Las Papallatas, a espaldas de la villa de Timaná. Simón narraba que 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.³⁶

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: “solo 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”. Fue por tal razón, como indica el padre Simón, que se estableció desde mediados del siglo XVI el puerto en Honda para la carga y descarga de mercancías provenientes del Caribe y el interior del Nuevo Reino.³⁷

En cuanto a la fauna que habitaba el río Magdalena, según lo relatado por Simón, para el siglo XVII podían hallarse cantidad de peces, caimanes, tortugas y jaguares.³⁸ Con relación a los peces, Simón describe que en el río podían hallarse doncellas, sobre todo cerca a Mompo; y bagres. Con relación a las tortugas y manatíes³⁹, el cronista aludía que se encontraban fácilmente en las aguas sosegadas como ciénagas y lagunas que presenta el río en sus márgenes. Por otro lado, en referencia a los cocodrilos o caimanes⁴⁰ el padre Simón narraba que en el río se encontraban sobre todo en las aguas templadas.⁴¹

³⁶ Fray Pedro Simón, *Noticias históricas* ..., T. II, VII noticia, capítulo XLIII, 291-292.

³⁷ Fray Pedro Simón, *Noticias históricas*..., T. II, VII noticia, capítulo XLIII, 293.

³⁸ Los jaguares que se presenciaban en el Magdalena, según Simón, obedecían a que estos por hambre acudían a las riberas a esperar la salida de los caimanes para comerlos. Fray Pedro Simón, *Noticias históricas*..., T. II, VII noticia, capítulo XLIII, 298.

³⁹ El padre Simón 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”. Cf. Fray Pedro Simón, *Noticias históricas*..., T. II, VII noticia, capítulo XLIII, 295.

⁴⁰ 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 Simón 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. Cf. Fray Pedro Simón, *Noticias históricas*..., T. II, VII noticia, capítulo XLIII, 296.

⁴¹ Fray Pedro Simón, *Noticias históricas* ..., T. II, VII noticia, capítulo XLIII, 294-296.

Por último, una representación cartográfica que vale la pena abordar es la elaborada por el cartógrafo holandés Guilijemus Blaeuw⁴² en 1635. El mapa *Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan* pertenece a la obra *Tonnel 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, el mapa de Blaeuw no era realmente de su autoría⁴³, aunque fue difundido abiertamente por él. Como argumenta esta historiadora, 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. Como alude esta autora, el auge de las actividades comerciales de los Países Bajos fue paralelo al desarrollo de talleres de cartografía y grabado de mapas. Crispín Argumenta que Blaeuw probablemente había tenido acceso a trabajos previos de cartografía y geografía de la región; seguramente información que obtuvo en su cargo como jefe de cosmógrafos de la Compañía Holandesa de Indias Occidentales.⁴⁴

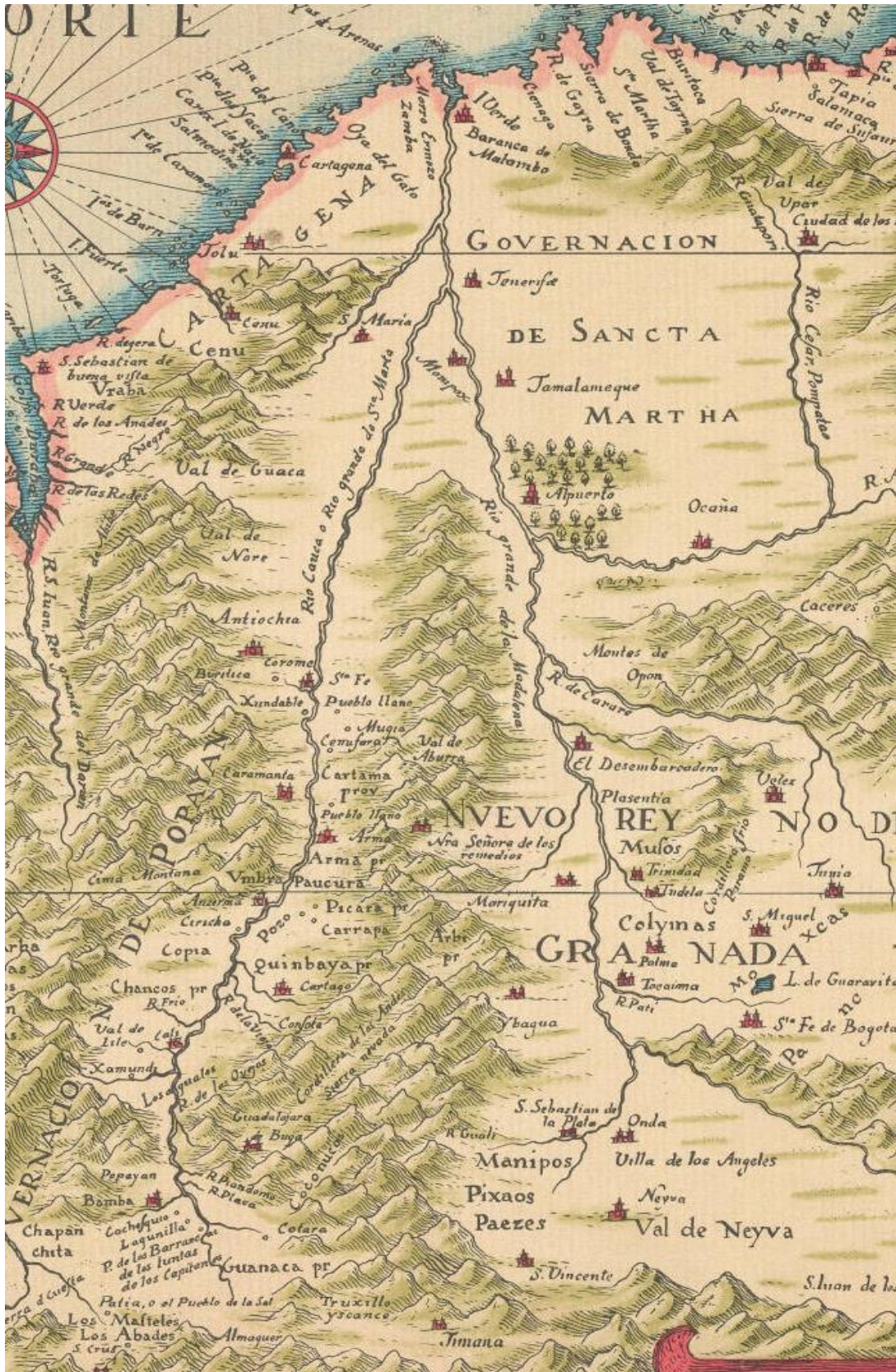
Sobre el mapa de Blaeuw hay varios aspectos a destacar. Por un lado, aunque pareciera que por ser un mapa de mediados del siglo XVII cuenta con información actualizada, la ubicación de varias poblaciones es errónea y dista de lo contenido en el mapa de Enríquez, lo que indicaría que fue basado en información 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. En este sentido, este mapa pudo haberse basado en los datos recolectados por López de Velasco para el Nuevo Reino. Aun así, el mapa de Blaeuw presenta

⁴² 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, y la artística y técnica elaboración de mapas. Cf. Eduardo Acevedo Latorre, *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX* (Bogotá: Arco, 1970), 59.

⁴³ Según Nara Fuentes Crispín, el mapa parece haber sido dibujado por Hessel Guerritsz. Cf. Nara Fuentes Crispín, *Atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI- XVIII* (Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2015), 51.

⁴⁴ Nara Fuentes Crispín, *Atlas histórico marítimo de Colombia...*, 51. Véase: Efraín Sánchez Cabra, “Hitos de la cartografía del río Grande de la Magdalena”, en *río Magdalena: territorios posibles*, prologuista, Wade Davis (Bogotá: Banco de la República, 2021), 102-103.

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 Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Popayán
 Autor: Guilijemus Blaeuw
 Año: 1635
Fuente: Eduardo Acevedo Latorre, *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX* (Bogotá: Arco, 1970), lamina XIX, 60.

Como alude Enrique Pérez Arbeláez, al referirse a la geografía del río Magdalena se suelen señalar 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.⁴⁵

En 1924, la Julius Bergel Konsortium, sectorizó el río atendiendo al desnivel, distinguiendo tres secciones: la alta, con fuerte desnivel hasta un poco más arriba de Purificación⁴⁶, (Departamento del Tolima); la media hasta cerca de Bodega Central; y la baja desde ahí hasta la desembocadura en el mar.⁴⁷ Asimismo, dentro del sector medio del río distingue dos trayectos: de purificación a Angostura (Nare), y de Angostura a Bodega.⁴⁸

Por otro lado, la Bergel establece dentro de estos tres tramos varias secciones diferenciadas geológicamente: Neiva – Girardot⁴⁹, Girardot – Honda⁵⁰, Honda – La Dorada⁵¹, La Dorada – Puerto

⁴⁵ Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalenesa...*, 23.

⁴⁶ Julius Bergel afirma que la sección arriba de Purificación se extiende hasta Neiva. En esta sección se presentan variaciones geológicas que oponen serias dificultades a la navegación. Arriba de Neiva, el número de obstáculos geológicos aumenta haciendo imposible la navegación incluso en canoas. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada ...*, 39

⁴⁷ Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 11.

⁴⁸ Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalenesa...*, 23.

⁴⁹ En cuanto a las características geológicas que presenta la zona de Neiva a Girardot; la Bergel señala que desde Neiva hasta Natagaima el río Magdalena corre por un valle anticlinal formado dentro de la región de foso; se encuentran rocas sedimentarias terciarias que son típicas en la composición geológica del valle interandino. La construcción geológica del valle del Magdalena permanece igual debajo de Natagaima, tanto al oriente como al occidente. A algunos kilómetros, el valle está limitado por dos cordilleras que se componen de rocas eruptivas. Entre los bordes de esas montañas se extiende el paisaje del valle con suaves ondulaciones y formado exclusivamente por capas de Girardot. El lecho del río vuelve a estrecharse considerablemente debajo de Pital (Huila); esta estrechura se caracteriza por su gran longitud, que es cerca de 6 kilómetros y lleva también el nombre de Angostura. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 107-123.

⁵⁰ Según el estudio de la Bergel, en el Salto de Honda, el valle del río es transversal en tanto que en Girardot es longitudinal, lo que da por resultado serias dificultades para la navegación fluvial en Honda y relativas facilidades frente a Girardot. La formación del salto de Honda ha sido motivada por varias circunstancias geológicas que pueden agruparse en tres factores principales: el paso del río por un valle transversal, la diferencia en resistencia en las piedras arriba y debajo de los rápidos (también llamados saltos), y la desembocadura de los ríos Gualí y Seco. La cordillera compuesta de capas de la formación de Girardot viene del sur y se acerca al río arriba de Tamarindo, y origina el paso del río del valle longitudinal al valle transversal arriba de Arrancaplumas. En la región de los rápidos terminan las capas de Girardot y entra el río en los sedimentos de toba volcánica, que es un tipo de roca formado a partir del material expulsado durante una erupción. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 125-157.

⁵¹ La sección del río de Honda a La Dorada, como describe la Bergel, se caracteriza por el apoyo del río sobre la falda occidental de la Cordillera Oriental, la que se extiende como elevación lineal en la orilla derecha, alejándose en este punto definitivamente del río Magdalena. En Honda el río Magdalena entra en la zona interandina de foso, la cual se prolonga hasta El Banco. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 161-170.

Berrío⁵², Puerto Berrío – Sogamoso⁵³, Sogamoso – Bodega Central, y Bodega Central – Barranquilla.⁵⁴

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.⁵⁵

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 del río 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.⁵⁶

En 1948, bajo la dirección de la Contraloría General de la República, el padre Enrique Pérez Arbeláez 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

⁵² En La Dorada el río Magdalena abandona las inmediaciones de la Cordillera Oriental y se desliza en la extensa llanura del foso comprendida entre las dos cordilleras. La región comprendida entre el río Magdalena y la Cordillera Oriental se distingue por su abundancia en ciénagas y pantanos. El río Magdalena recibe al río Rionegro por la orilla derecha y arriba de Buenavista; debajo de la boca del río Rionegro y en la orilla derecha se encuentra el peñón de Buenavista. El pueblo de Buenavista está situado entre la desembocadura del río Rionegro y río La Miel en el Magdalena. Debajo de La Sonrisa, (Puerto Boyacá), desemboca en el Magdalena por la banda derecha la quebrada Palugua, la cual proviene de la ciénaga del mismo nombre. Con esta se inicia una larga hilera de ciénagas que desde aquí acompañan al río Magdalena en su curso medio y bajo. En este tramo las ciénagas están únicamente ubicadas en la orilla derecha del río porque la proximidad de la cordillera central a la banda izquierda no deja espacio para su desarrollo. Solo más al norte cuando la cordillera central avanza a gran distancia del río se llegan a formar ciénagas en la margen izquierda del río. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 171-202

⁵³ En esta zona del río se encuentra un lecho ancho en el cual están distribuidas numerosas islas y playas. El río se divide en varios brazos y adquiere una anchura de varios kilómetros. En esta sección, el río adquiere nuevas formas sobre todo después de las crecientes. El cambio de las formas topográficas de la superficie se reduce a ciertas destrucciones que han motivado aquí un aplanamiento de la forma superficial, mayor que la que ocurre en las regiones más áridas del curso superior en la sección media del río. En esta sección del río sigue acentuándose la formación de ciénagas. Los principales afluentes que entran en esta parte son: el Carare, el Colorado/ la Colorada y el Opón. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 203-229.

⁵⁴ Esta sección del río se caracteriza por un angostamiento en comparación con el tramo medio del río. Casi toda la región de las orillas, de Bodega Central para abajo está cubierta por un gran número de ciénagas que en la margen derecha se extienden hasta cerca del pie de la cordillera. Cf. Julius Bergel Konsortium, *Memoria detallada...*, 247-266.

⁵⁵ Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalenesa...*, 24.

⁵⁶ Rafael Gómez Picón, *Magdalena, río de Colombia ...*, 33, 179, 265.

a La Dorada; el Magdalena medio, de La Dorada al Banco; y el bajo Magdalena, desde el Banco hasta Bocas de Ceniza.⁵⁷

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.⁵⁸

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 Berrío, 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. “El río Magdalena hizo posible el comercio y con ello hizo posible a Colombia como nación”.⁵⁹

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”. En esta región se encuentra La Mojana, también conocida como Depresión Momposina⁶⁰, con cinco mil kilómetros cuadrados de ciénagas, comprendidas entre los ríos San Jorge, Nechí y Cauca, que mucho antes de la llegada de

⁵⁷ Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalenesa...*, 24.

⁵⁸ Wade Davis, *Magdalena...*, 15-16, 117-119, 237-239.

⁵⁹ Wade Davis, *Magdalena...*, 118-121.

⁶⁰ En 1966, el geógrafo James Parsons describía la depresión Momposina como una zona en continua evolución, esto evidenciado por la cantidad de caños, diques naturales, lagos, medialunas y ciénagas que se pueden ubicar. Cf. James J. Parsons, “Los campos de cultivo prehispánicos del bajo San Jorge”, *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales* Vol. 12, no. 48 (1970): 451.

los españoles eran empleadas por los nativos zenúes y posteriormente malibúes, quienes cultivaron plátano, yuca, maíz, etc.⁶¹

1.1 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 por dicho río y habitaban en zonas aledañas a él.⁶² 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 permiten postular 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.⁶³

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 entre la región Caribe, la región Pacífica, la región Andina, la región de la Orinoquía, la región de la Amazonía y las regiones 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.⁶⁴

⁶¹ Wade Davis, *Magdalena...*, 237-239.

⁶² Para profundizar en estudios de antropología, etnohistoria y arqueología en la región, véase nota al pie número 27.

⁶³ Alberto Gómez Gutiérrez, Ignacio Briceño Balcázar y Jaime Eduardo Bernal Villegas, “La evidencia genética de los primeros pobladores de Colombia”, en *Economías prehispánicas de Colombia*, editado por Adolfo Meisel Roca, María Alicia Uribe Villegas y Carl Henrik Langebaek (Bogotá: Banco de la República, 2021), 25-26.

⁶⁴ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, “Paisajes y economías prehispánicas en el actual territorio colombiano antes del 1500 D.C.” en *Economías prehispánicas de Colombia ...*, 59-61.

Estos ríos, según los autores, 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 demuestran contactos e intercambios entre ellas. Sin embargo, como indican los autores, 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.⁶⁵ Sobre el paleopaisaje existente en el territorio de la actual Colombia, los autores López y Cano aluden 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 paleo río 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 3.000 msnm 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.⁶⁶

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 Cauca⁶⁷ se evidenció la convivencia y cacería de mega mamíferos al final del Pleistoceno. La economía de subsistencia de esta primera etapa se basó en la cacería⁶⁸, y la recolección de frutos y raíces.⁶⁹

Otro tipo de paisaje predominó al comienzo del Tardiglacial, entre 13.000 a 10.000 AP. Con el cambio del clima, como apuntan los autores, en las cordilleras subió la temperatura y aumentó la precipitación. Los ríos, (particularmente el Magdalena), aportaron alta cantidad de sedimentos, comenzando a predominar las ciénagas y pantanos, así como aumentó 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

⁶⁵ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 59-61.

⁶⁶ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 64.

⁶⁷ Según López y Cano, en la cuenca del río Cauca la evidencia de convivencia y cacería de mega mamíferos es fortuita. Cf. Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 64

⁶⁸ La cacería según López y Cano 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 primigenias. Cf. Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 64.

⁶⁹ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 64.

tamaño mediano. Para el caso del valle del Magdalena se destacan instrumentos producidos con un diseño predeterminado y puntas de proyectil triangulares y pedunculadas, desbastadas bifacialmente probablemente empleados para capturar anfibios, manatíes y pequeños mamíferos. Por estos instrumentos, los autores apuntan que se puede inferir la alta densidad demográfica alrededor de las ciénagas y orillas del paleo río Magdalena y terrazas altas, donde las sociedades cazadoras especializadas, pescadoras y recolectoras perduraron.⁷⁰

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.⁷¹

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, como argumentan los investigadores, debió ser más común el intercambio de bienes entre las comunidades. Así fue que se generaron las primeras dinámicas intragrupalas y la colonización paulatina, territorializando por primera vez los espacios; generando los primeros paisajes culturales de los cazadores especializados.⁷²

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, favorecidos por climas adecuados, permitió aumentar la población. Esta presión demográfica generó migración hacia el interior del continente. En este periodo,

⁷⁰ Según los autores, 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. Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 65, 69-70.

⁷¹ Francisco Javier Aceituno Bocanegra y Nicolás Loaiza Díaz, "Del forrajeo a la domesticación: los orígenes de la agricultura en el Noroccidente de Suramérica", en *Economías prehispánicas de Colombia* ..., 108.

⁷² En este periodo, como argumentan López y Cano, 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. Cf. Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 71.

conocido como precerámico, se consolidó el proceso de manipulación y domesticación de plantas; y se dieron nuevos desarrollos materiales e ideológicos.⁷³

La llegada de la cerámica y de productos agrícolas hacia el 6000 AP, en los sectores de San Jacinto y Puerto Hormiga, permiten según López y Cano 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 AP 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.⁷⁴

El antropólogo Carl Henrik Langebaek aborda el tema de la agricultura de forma más específica. Según él, se debe pensar en 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”. Como indica este autor, 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.⁷⁵

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 quemadas y talar árboles para propiciar la proliferación de ciertas especies. Sin embargo, como argumenta el investigador, la agricultura no consiste únicamente en cultivar.⁷⁶

Langebaek define la agricultura como “un sistema de producción, transformación y consumo de alimentos basado usualmente en plantas domesticadas y obviamente en su cultivo”. 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

⁷³ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, “Paisajes” ..., 71.

⁷⁴ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, “Paisajes” ..., 75.

⁷⁵ Carl Henrik Langebaek, *Antes de Colombia* ..., 175-177.

⁷⁶ Carl Henrik Langebaek, *Antes de Colombia*..., 177.

político y a una división del trabajo. Por este motivo, según este autor, se ha asociado la agricultura al desarrollo de la civilización, es decir, al nacimiento de la servidumbre de los humanos.⁷⁷

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. Por otro lado, destaca los problemas de salud derivados de una dieta menos diversa y condiciones de trabajo más agotadoras. De igual forma distingue que el aumento de la población en las sociedades agricultoras generó violencia y la expansión de pueblos a costa de otros.⁷⁸

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 cacicazgos.⁷⁹

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.⁸⁰

Langebaek reconoce los camellones encontrados en la Depresión Momposina como un buen ejemplo de agricultura intensiva en el norte de Suramérica. Sobre esto el geógrafo James J. Parsons 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.⁸¹

⁷⁷ Carl Henrik Langebaek, *Antes de Colombia...*, 177-179.

⁷⁸ Carl Henrik Langebaek, *Antes de Colombia...*, 185.

⁷⁹ Gerardo Reichel-Dolmatoff, *Datos histórico-culturales ...*, 41-43.

⁸⁰ Carlos E. López Castaño y Marta C. Cano, "Paisajes" ..., 79-80. Para ahondar en conocimiento sobre las poblaciones que habitaron la cuenca del río Magdalena en el periodo prehispánico véase: Sonia Archila Montañez, "La cuenca del río Magdalena durante el periodo prehispánico", en *río Magdalena: territorios posibles ...*, 121-140.

⁸¹ Carl Henrik Langebaek, *Antes de Colombia...*, 199.

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, se ha subvalorado la organización económica, social y política de los grupos que habitaban el Caribe.⁸²

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.⁸³ 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.⁸⁴

En una relación geográfica de la provincia de Cartagena escrita en 1571⁸⁵, 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, perdicés, 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.⁸⁶

⁸² Marta Herrera Ángel, “Desaparición de los poblados caribeños en el siglo XVI”, *Revista Colombiana de Antropología* Vol. 34 (1998): 125-126.

⁸³ 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 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. Cf. Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge* (Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República, 1981), 61-62.

⁸⁴ Carl Henrik Langebaek, *Noticias de caciques muy mayores ...*, 68-90.

⁸⁵ 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. Cf. “Descripción de la gobernación de Cartagena [1571]”, en *Relaciones y visitas a los Andes. Siglo XVI*. Seis tomos, editor Hermes Tovar Pinzón (Bogotá: Colcultura/Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993), T. II, 413.

⁸⁶ “Descripción de la gobernación de Cartagena [1571]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 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 el San Jorge vertía sus aguas en el Cauca y todos desembocaban en el Magdalena nueve leguas debajo de Mompo. En esta zona se podían encontrar cantidad de pescados como: doncellas, barbudos, bagres blancos, picudas y bocachicos.⁸⁷

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 alimentación, el cronista mencionaba que la raíz era la principal fuente de comida, sin encontrarse ningún cultivo de maíz.⁸⁸

Como indican las investigadoras Clemencia Plazas y Ana María Falchetti, 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.⁸⁹

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. Según las autoras, esta orfebrería pertenece al estilo Sinú.⁹⁰

Plazas y Falchetti 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 hoya del río

⁸⁷ Antonio Vázquez de Espinosa, *Compendio y descripción de las indias occidentales* (Washington: The Smithsonian Institution, 1948), 320-323.

⁸⁸ Juan de Castellanos, *Elegías de varones ilustres de Indias* (Madrid: Ediciones Atlas, 1944), Parte III, Canto III, 382-383.

⁸⁹ Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 59.

⁹⁰ Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 72.

Sinú, y el Panzenú, ubicado en la hoya del río San Jorge.⁹¹ 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 estas autoras, 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.⁹²

Estas investigadoras aluden 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 según las autoras implicaría el desarrollo de un sistema de intercambio donde adquirirían importancia las poblaciones cerca de vías fluviales.⁹³

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; Plazas y Falchetti apuntan que en esta zona no se encuentran vestigios posteriores al siglo VII⁹⁴. Únicamente, en la región del Medio San Jorge se encuentran vestigios a partir del siglo X, aunque no indican altas densidades de población.⁹⁵

⁹¹ 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 según Simón 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”. Cf. Fray Pedro Simón, *Noticias históricas...*, T. III, noticia 1, capítulo XIX, 25-26; véase: Ana María Falchetti, “El ocaso del gran Zenú”, en *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, editado por Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca (Bogotá: Banco de la República, 2009), 68-90.

⁹² Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 80-84.

⁹³ Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 84-87.

⁹⁴ Las autoras sugieren que el hecho de no encontrar evidencia de población en la zona posterior al siglo VII puede indicar un proceso de despoblamiento progresivo de las zonas inundables. Cf. Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 89.

⁹⁵ Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 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 señalan que los cacicazgos de Finzenú y Ayapel [Panzenú], encontrados para el periodo de la conquista, eran solo un reducto de la antigua organización.⁹⁶

Plazas y Falchetti apuntan que, en el siglo XVI, los españoles que ingresaron con expediciones al territorio de la depresión Momposina encontraron una población dispersa, integrada por naturales de nación malibú, quienes eran culturalmente distintos a los que habitaron el territorio siglos atrás. Los nativos de 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 Mompox, Tamalameque⁹⁷ y el mercado de Zambrano”.⁹⁸

Estos nativos de nación malibú, según lo estudiado por Plazas y Falchetti 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.⁹⁹

⁹⁶ Sobre el territorio de los tres zenúes al momento de la conquista véase: Ana María Falchetti, “El ocaso del gran Zenú”, en *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, editores Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (Cartagena: Banco de la República, 2009), 68-83; Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 81.

⁹⁷ 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 dividen a los pueblos de esta zona: los pueblos llamados Senpeheguas, Panquiche, Sopati, Sopatosa, Simichagua, Soloba, que estaban ubicados en laguna, todos hablaban la misma lengua. Por el contrario, los pueblos de Tamalaguataca, Tamalague, Nicaho y todo el río abajo hasta Tenerife es otra lengua. En el documento apuntan que todos estos indios llamaban a sus caciques Malibú, que según relatan, significaba señor. Cf. “Descripción de la ciudad de Tamalameque en la Gobernación de Santa Marta [5 de marzo de 1579]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 279.

⁹⁸ Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 97, véase también: David Ernesto Peñas Galindo y Oscar Arquez Van- Strahlen, *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina* (Mompox: Ediciones Malibú, 1994), 15-17.

⁹⁹ Clemencia Plazas y Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*, 97-98., Juan Friede, *Documentos inéditos para la historia de Colombia coleccionados en el Archivo General de Indias de Sevilla*, 10 tomos (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1955), T. IV.

Las actividades de subsistencia de los malibú, como indican las autoras, 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 sabanero, guartinaja, aves y babillas. Según el estudio de Plazas y Falchetti, estos nativos si cultivaban maíz, además de yuca dulce y yuca brava. Su producción agrícola debió estar sujeta a las crecientes y sequías de las vías fluviales.¹⁰⁰ El modo de vida de los nativos malibú es semejante al de los actuales pobladores de la región.¹⁰¹

Según lo estudiado por el sociólogo Orlando Fals Borda, los malibú 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 malibú, Fals Borda expone que estos nativos tenían la tendencia a nuclearse en algunos pueblos fijos como fue el caso de Mompox 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.¹⁰²

En cuanto a organización sociopolítica, en la descripción de la ciudad de Tamalameque, se relata que estos los malibúes, no contaban con un solo cacique, sino con señores y mandadores. Aun así, entre estos señores y mandadores parece que si tenían una línea de sucesión que pasaba del cacique o señor al hijo mayor. Por otro lado, se menciona que en tiempo pasado tenían caciques y que de tributo estos indios sembraban rozas de maíz. Estos nativos, según lo declarado, en tiempo 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 así 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

¹⁰⁰ 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. Cf. Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa ...*, T. I, 32B

¹⁰¹ Clemencia Plazas, Ana María Falchetti de Sáenz, *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge ...*,98-99.

¹⁰² Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa ...*, T. I, 32B-33B.

llebar y el más estimado trofeo que sacan de la batalla, porque como está dicho, ninguno que no sea muy valiente aya de sí dado tales pruebas, no se pinta”.¹⁰³

Sobre el ritual matrimonial que estos nativos malibú practicaban, en la descripción apuntan que se respetaban ciertas estructuras familiares. Según lo relatado, “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”.¹⁰⁴

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 río Magdalena. El arqueólogo Arturo Cifuentes Toro, 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, por un lado, era el punto donde se interrumpía la navegación, lo que permitía el control del tránsito de enemigos y forasteros, y, por otro lado, 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.¹⁰⁵

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 que habitaban en los alrededores de la actual ciudad de Honda, los gualíes que se podían encontrar cerca al río Gualí, los guataquies que habitaban en 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.¹⁰⁶

¹⁰³ “Descripción de la ciudad de Tamalameque en la Gobernación de Santa Marta [5 de marzo de 1579]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 298-301.

¹⁰⁴ “Descripción de la ciudad de Tamalameque en la Gobernación de Santa Marta [5 de marzo de 1579]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 300.

¹⁰⁵ Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena, región de Honda* (Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República, 1992), 78-80.

¹⁰⁶ Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena ...*, 81

Como puede observarse, las parcialidades y asentamientos prehispánicos se encontraban distribuidos en las quebradas y ríos que desembocan al río Magdalena. Los hondamas, se encontraban ubicados en torno a la desembocadura del río Gualí y el puerto de Honda.¹⁰⁷ Fray Pedro Simón relata que cuando el capitán Francisco Núñez Pedrozo salió de Santafé a poblar las ciudades de Ibagué y Mariquita, identificó a los naturales como panches¹⁰⁸, quienes habitaban en las estimaciones de la cordillera Oriental. Según Simón, había varias poblaciones que se desprendían de la nación panches. Por ejemplo, en las inmediaciones de la ciudad de San Sebastián de Mariquita habitaban los mariquitones quienes respondían al cacique Marqueta.¹⁰⁹ Asimismo, según lo descrito por Simón, de los panches se desprendían los panchiguas, lumbies, chapaimas, calamoimas, hondas, bocamenes, oritae, guataquíes, pantágoras y gualíes. En estas naciones¹¹⁰ no había un señor universal, sino que cada pueblo o parcialidad tenía cacique o capitán.¹¹¹

Cifuentes Toro, a partir de sus investigaciones, plantea varios tipos cerámicos en la región correspondientes a dos periodos de ocupación agroalfarera. Asimismo, identifica una constante de poblamiento en los asentamientos ribereños, que en la mayoría de los casos de encontraron

¹⁰⁷ Roberto Velandía describe los Hondamas como la nación de indios que habitó entre la desembocadura del río Gualí y la quebrada Seca en la margen izquierda del Magdalena. según este autor, estos nativos habían poblado ambas riberas del río, en la que se pobló la villa de Honda y también en lo que actualmente se conoce como Puerto Bogotá. Cf. Roberto Velandía, *La Villa de San Bartolomé de Honda ...*, 27.

¹⁰⁸ En el Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada, 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 asi mesmo 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 aforrados [...] * tienen estos panches una costumbre en la guerra tambien extraña, que nunca enbían a pedir paz, ni tratan de aquerdo 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”. Cf. “Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada” ..., 175-176.

¹⁰⁹ 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”. Cf. Fray Pedro de Aguado, *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*, dos tomos (Madrid: Establecimiento Tipográfico de Jaima Ratés, 1916), T. I, 657.

¹¹⁰ 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”. Cf. Fray Pedro Simón, *Noticias historiales...*, T. II, noticia 6, capítulo XL, 125., Fray Pedro de Aguado, *Historia de Santa Marta ...*, T. I, 660.

¹¹¹ Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena ...*, 82-83., Fray Pedro Simón, *Noticias historiales...*, T. II, noticia 6, capítulo XL, 123-125

localizados 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 ya identificado en investigaciones anteriores denominado “Tocaima Inciso” y fechado hacia el 270 d.C. Este tipo cerámico no solo se encuentra en Tocaima, sino que, según Cifuentes Toro, 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 y a orillas del río Magdalena en las veredas Talura, La Salada y Cañaverales en el municipio de Suarez. Asimismo, señala su presencia en el municipio de El Guamo y Coello. Esta cerámica se asocia a otros tipos cerámicos 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.¹¹²

Entre los hallazgos de Cifuentes, describe un material cerámico con características similares, que podrían corresponder a las etnias que habitaban la región, es decir, panches, yaropoges, coyaimas y pijaos. 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.¹¹³

Con relación a la cerámica encontrada particularmente en la región de Honda, Cifuentes Toro 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.¹¹⁴

En la misma zona de Arrancaplumas, el autor refiere otra variación, caracterizada por ser acanalada, la cual posiblemente provenía del Bajo Magdalena. Cifuentes Toro alude que investigaciones anteriores han encontrado una dispersión por el Magdalena Medio de un estilo cerámico con rasgos comunes entre sí, lo que puede indicar las relaciones de intercambio entre estos nativos.¹¹⁵

¹¹² Arturo Cifuentes Toro, “Reconocimientos Arqueológicos en las subcuencas de los ríos Coello y Totare, (municipios de Coello y Piedras-Tolima)”, *Boletín de Arqueología, Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales* 15, no. 3 (2000): 12-13.

¹¹³ Arturo Cifuentes Toro, “Reconocimientos Arqueológicos” ..., 14.

¹¹⁴ Arturo Cifuentes Toro, “Reconocimientos Arqueológicos” ..., 31.

¹¹⁵ Arturo Cifuentes Toro, “Reconocimientos Arqueológicos” ..., 31.

Otra evidencia de interrelación entre nativos, según lo identificado por Cifuentes, puede verse entre Guaduas y el río de La Sabandija. La cerámica de Guaduas, clasificada como “habano medio y habano burdo”, como describe Cifuentes Toro, presenta decoración en los bordes en forma digital y achurada. Esta cerámica se encuentra en forma abundante hacia las vegas del río Sabandija. Como indica este autor, en esta región parece que 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.¹¹⁶

En cuanto a prácticas alimenticias y de producción, Cifuentes Toro describe la pesca como la principal fuente de subsistencia. Según este autor, 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, como indica el autor, han demostrado la presencia de utensilios para el descame y corte de pescados.¹¹⁷

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, caimitos y guayabas. Cifuentes Toro expone que entre los vestigios arqueológicos encontrados en la región se encuentran manos de moler, metales, hachuelas de piedra, trituradores de semilla¹¹⁸ y budares¹¹⁹. Según este autor, la presencia de metales se relaciona con la siembra y consumo de maíz; los trituradores de semillas indican el consumo de estas.¹²⁰

¹¹⁶ Arturo Cifuentes Toro, “Prospecciones y reconocimientos arqueológicos en el valle del Magdalena, municipio de Honda (Tolima)”, *Boletín de Arqueología* 3, no. 4 (1989): 54. Para ahondar en el tema de los hallazgos arqueológicos y las investigaciones realizadas al respecto véase: Beatriz Eugenia Rincón Rodríguez, “Estrategias de colonización en el Tolima: interacción sociocultural en la villa de San Bartolomé de Honda (siglos XVI-XVII)” (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2013), <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/20295>

¹¹⁷ Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena ...*, 95-97.

¹¹⁸ Cifuentes Toro describe los trituradores de semilla; dice que son de forma redondeada como una mano de moler y en sus caras presentan una perforación que permite insertar la semilla que es redonda. Cf. Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena ...*, 99.

¹¹⁹ En cuanto a los budares y platos planos, Cifuentes Toro indica que: “muchas veces se asocian a cultivos de yuca, aunque también pueden ser útiles para azar arepas de maíz”. Cf. Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena ...*, 99.

¹²⁰ Fray Pedro Simón, *Noticias históricas...*, T. II, noticia 6, capítulo XL, 127., Arturo Cifuentes Toro, *Arqueología del valle del río Magdalena ...*, 98-99.

El historiador Hermes Tovar Pinzón planteaba con relación a los nativos de la cuenca del río Magdalena que, con la instauración del régimen monárquico, los intercambios que ya eran implementados por los naturales se conservaron y se crearon otros fundados en el nuevo sistema económico. Como indica este autor, entre los naturales de Honda y Calamoyma, donde ya había un sistema de intercambio de maíz por pescado y otros alimentos, se incorporaron trueques de productos venidos de los mercados europeos.

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 que como explica Tovar Pinzón, invadió a los indios, quienes accedieron a nuevos productos, con los cuales fundaron sus propios canjes.¹²¹ 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.¹²² Tovar Pinzón 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.¹²³

Con base a la información presentada con relación a 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

¹²¹ Como indica Hermes Tovar Pinzón, la presencia española en Honda, ofreció algunas ventajas 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 manifestó que los indios de Tamalameque les daban mantas por hachas y machetes. Cf. Hermes Tovar Pinzón, “Las lenguas hablaron y dijeron que decían”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. IV, 53-54.

¹²² Hermes Tovar Pinzón, “Las lenguas hablaron y dijeron que decían”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. IV, 43.

¹²³ Hermes Tovar Pinzón, “Las lenguas hablaron y dijeron que decían”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. IV, 54-58.

mayor avance 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 Magdalena y Magdalena medio, la región de Honda fue identificada como lugar predilecto de ocupación prehispánica por los recursos que ofrecía en torno a caza y pesca. En el siglo XVI, en esta zona denominada provincia de la tierra caliente por los europeos, entre la población nativa se identificaron los onimes, los lumbies, los mariquiones, los hondas, los gualíes, los guataquies, los panchiguas, los chapaimas, los lachimies, los lutamies, los calamoimas, los yuldamas y los pomponas; todos los cuales 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 visitantes 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, posteriormente 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.¹²⁴ Las poblaciones ribereñas a través de la instauración del nuevo sistema económico pudieron adquirir productos europeos como vinos a través del intercambio, asimismo, la instauración del sistema comercial les permitió otro tipo de acercamientos entre ellos. Esto se ilustrará a continuación.

2 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 como las huestes conquistadoras lograron ingresar y establecerse 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, Mompo 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 dificultades existentes en dichas rutas y las operaciones mercantiles que se desarrollaron en torno a éstas.

2.1 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, identificó varios elementos con relación a los

¹²⁴ Carl Henrik Langebaek, *Conquistadores e indios ...*, 195.

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 fueron el “requerimiento”¹²⁵, la fundación de ciudades¹²⁶. Asimismo, el autor identifica la búsqueda de metales preciosos, sobre todo oro, como esencial en el proceso de ocupación. Según M. Restall, la búsqueda de oro legitimaba la conquista en la medida en que hacía que el territorio a poblar se considerase valioso.¹²⁷ Por otro lado, los españoles buscaron poblaciones de indios en los territorios conquistados. Esto fue fundamental debido a la necesidad de adquirir aliados nativos que pudieran guiar a las huestes por las regiones que invadían; asimismo, resultaron un apoyo esencial en el transporte de provisiones, ofrecían ayuda militar, y compensaban el desequilibrio numérico de las fuerzas hispanas en batalla.¹²⁸ Otros aspectos característicos de la conquista, según lo estudiado por Restall, fue la adquisición de indios intérpretes y las exhibiciones de violencia¹²⁹ para someter y explotar a los nativos como mano de obra.¹³⁰

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 conquistadoras¹³¹, como lo sostiene Restall, eran agentes libres, emigrantes, colonos, no asalariados ni uniformados, que participaban en las expediciones con la esperanza de adquirir riqueza y estatus social. Las encomiendas fueron el principal medio para obtener tales beneficios. Éstas fueron otorgadas según la inversión y contribución de los interesados a la empresa

¹²⁵ El requerimiento, según M. Restall, era un documento que otorgaba licencia para conquistar a los indios. Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos de la conquista española* (Barcelona: Paidós, 2004), 48.

¹²⁶ En cuanto a la fundación de ciudades, M. Restall señala que los españoles concedían gran relevancia al asentamiento en ciudades, que equiparaban a la civilización, el estatus social y la seguridad, de manera que el gesto estaba cargado de simbolismo tranquilizador para los conquistadores. Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 48.

¹²⁷ Para los españoles, el oro y la plata no solo eran la fuente predilecta de riqueza, sino los únicos objetos cuyo valor, en relación con su transportabilidad, posibilitaba toda la labor de conquista y colonización. El oro y la plata de América financiaron la conquista española y casi todas las actividades económicas desarrolladas en el Nuevo Mundo. Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 52.

¹²⁸ Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 48-52.

¹²⁹ Según Restall, las exhibiciones de violencia se efectuaron con el fin de aterrorizar a los nativos y convencerlos de colaborar con las exigencias españolas. Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 54.

¹³⁰ Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 53-54.

¹³¹ Restall define la figura del conquistador describiendo lo siguiente: el conquistador sería un hombre joven de entre 25 y 30 años, semianalfabeto, procedente del sur de España, formado en una profesión u oficio concreto, que busca 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, en caso necesario, 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. Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 79.

conquistadora. Es decir, aquellas 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.¹³²

Como se indicó, en el proceso de conquista¹³³, no solo fue necesario descubrir y reivindicar la propiedad de un territorio, sino que como indica Restall, los nuevos territorios anexados a la monarquía requerían una viabilidad económica inmediata, preferiblemente en forma de minas de oro y plata y de sociedades indígenas nativas capaces de localizar y explotar las minas, así como de proporcionar otros bienes y servicios. En consecuencia, había un afán por parte de los conquistadores de 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 líderes de esta resistencia podían ser juzgados y ejecutados por traición.¹³⁴

Como afirma José M. González, 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 esta institución 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.¹³⁵

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

¹³² Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 68.

¹³³ Para profundizar en el tema de la conquista del Nuevo Mundo, véase: Carmen Bernand y Serge Gruzinski, *Historia del Nuevo Mundo: del descubrimiento a la conquista, la experiencia europea, 1492-1550* dos tomos (México: Fondo de Cultura Económica, 1996) T. I; Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica, 1492-1898* (Madrid: Marcial Pons, 2021); Óscar Mazín, José Javier Ruiz Ibáñez, *Las Indias Occidentales, procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas* (México: El Colegio de México, Red Columnaria, 2012).

¹³⁴ Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 109-113.

¹³⁵ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 45-46.

Guillaume Boccara, 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 la misma resistencia vivieron un proceso de aculturación. La resistencia cotidiana 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, en cualquier caso, debieron llegar a acuerdos. Según lo estudiado por Boccara, “los guerreros mutan en hábiles comerciantes, los caciques conocen un incremento de su riqueza”. Aun así, apunta que estas reestructuraciones no son uniformes. Mientras unos grupos optaron por la dinámica del comercio y crianza de ganado, otros optaron voluntariamente por el camino de la negociación política; algunos, finalmente se desintegran y entran en un proceso de deculturación. 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.¹³⁶

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. Como argumenta González, desde la Audiencia de Santo Domingo, era poco lo que se podía controlar el tráfico de indios esclavizados y menos aún por regular las conquistas en la Tierra Firme. Desde 1501, la violencia impartida por los conquistadores en las costas del Caribe fue sistemática; como indica el antropólogo Carl H. Langebaek, desde 1502, Rodrigo de Bastidas había comenzado a capturar esclavos, (indios de nación caribe), en los alrededores de la futura Cartagena; y desde entonces toda esta costa de la Tierra Firme empezó a poblarse de soldados empobrecidos.¹³⁷

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

¹³⁶ Cf. Matthew Restall, *Los siete mitos ...*, 118-119; José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 26; Guillaume Boccara, *Los vencedores, historia del pueblo mapuche en la época colonial* (San Pedro de Atacama: IIAM, Universidad Católica del Norte, 2007), 22, 304-305.

¹³⁷ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 49; Carl Henrik Langebaek, *Conquistadores e indios ...*, 59; Hermes Tovar Pinzón, *La estación del miedo o la desolación dispersa. El Caribe colombiano en el siglo XVI* (Bogotá: Ariel Historia, 1997), 36.

huestes de Pedrarias Dávila. El historiador Jerónimo Becker indicaba que la expedición de Rodrigo de Bastidas había obtenido permiso para descubrir desde el 5 de junio de 1500 y 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 Tortuguilla; el río Sinú, el cabo que da entrada al golfo de Urabá, y el puerto de Nombre de Dios.¹³⁸ Según Langebaek, el primer gobernador de la provincia de Santa Marta fue Pedrarias Dávila, el cual fue sucedido por Rodrigo de Bastidas en 1526, este debió lidiar con cantidad de conflictos e inconformidades por parte de los soldados, quienes no se sentían retribuidos. El gobernador sufrió varios atentados que lo dejaron mal herido y finalmente le costaron la vida.¹³⁹

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, como narra Friede, descubrieron la cabecera del río Cesar. Esta ruta fue continuada por don Pedro Fernandez 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 en 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 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.¹⁴⁰

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

¹³⁸ Fray Pedro de Aguado, *Historia de Santa Marta ...*, T. I, 31, 37; Jerónimo Becker, “Notas al capítulo primero”, en Fray Pedro de Aguado, *Historia de Santa Marta ...*, T. I, 35-36.

¹³⁹ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 49; Carl Henrik Langebaek, *Conquistadores e indios ...*, 64-65.

¹⁴⁰ Juan Friede, *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, 1969), 22-36.

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, como indica Jaramillo, iniciaba la entrada a la conquista del Nuevo Reino de Granada.¹⁴¹

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 expediciones 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 la colaboración del conquistador Sebastián de Belalcázar.¹⁴²

González apunta que, Santafé, Vélez y Tunja fueron fundadas en 1539; a estas le siguieron las de Tocaima, en 1544, Ibagué, en 1550, Mariquita, en 1552, Victoria, en 1558, San Cristóbal, en 1561, y Ocaña, en 1572. A continuación, se ilustra de manera más precisa este proceso.¹⁴³

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 doscientos vecinos, setenta y tres encomenderos y ciento catorce 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.¹⁴⁴

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

¹⁴¹ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 50.

¹⁴² “Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada” ..., 123-126; Germán Rodrigo Mejía Pavony, *La ciudad de los conquistadores, 1536-1604* (Bogotá; Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2012), 32-73.

¹⁴³ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 55.

¹⁴⁴ “Visita anónima de 1560”, en *No hay caciques ni señores*, transcripción e introducción Hermes Tovar Pinzón (Barcelona; Sendai, 1988), 84-91; Juan López de Velasco, *Geografía ...*, 185.

oriental la provincia de los indios guanes. Según lo estudiado por el autor, antes del arribo de las huestes de soldados españoles al territorio de la provincia de Vélez, 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 yarigués, opones, carares, guamacaes, etc.¹⁴⁵

Según la visita anónima de 1560, en la ciudad de Vélez había treinta y ocho vecinos encomenderos, setenta y cuatro pueblos de indios con un total de catorce mil seiscientos setenta y nueve nativos entre los cuales había grupos étnicos alzados en guerra. Estos naturales estaban tasados en 4.147 mantas y en 3.875 pesos de buen oro. Los indios eran empleados en sacar oro en el río del Oro y en el de Guane.¹⁴⁶

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 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 treinta y un vecinos encomenderos y cincuenta y nueve pueblos con tres mil doscientos indios. Según la visita, en las minas de oro se ocupaban seiscientos treinta y cinco nativos mineros. También se contabilizan dos mil quinientos indios rebeldes, fuera de la servidumbre. Asimismo, el cronista Juan López de Velasco relataba en 1574 que, la ciudad de Tocaima contaba con sesenta vecinos españoles, treinta encomenderos y los otros treinta mercaderes y oficiales; había en la ciudad cincuenta y nueve pueblos de indios y entre ellos 3.200 tributarios.¹⁴⁷

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 veintisiete encomenderos y treinta y seis pueblos, con un total

¹⁴⁵ Armando Martínez Garnica, *Historia básica de la provincia de Vélez*, (Trabajo inédito).

¹⁴⁶ “Visita anónima de 1560” ...,94-96.

¹⁴⁷ Fray Pedro Simón, *Noticias históricas...*, T. II, noticia 6, capítulo XIV, 41-43; Juan López de Velasco, *Geografía...*, 182-183; “visita anónima de 1560” ..., 71-73.

de 2.700 indios tributarios. Los naturales de esta ciudad eran ocupados como mineros sacando oro.¹⁴⁸

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 cien vecinos españoles, de los cuales cincuenta y siete eran encomenderos y los demás pobladores y tratantes. La ciudad contaba con ciento diez pueblos con veinte mil 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”.¹⁴⁹

Sobre la fundación de la ciudad de Ocaña, el padre Simón relataba que hacia el año de 1572 había 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 a 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, de 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.¹⁵⁰

2.1.1 La ciudad de San Sebastián de Mariquita

En 1549, como relata el padre Simón, 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, Calamoyma y otras”.¹⁵¹ 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.

¹⁴⁸ “visita anónima de 1560” ..., 61-63; Juan López de Velasco, *Geografía* ..., 189.

¹⁴⁹ Juan López de Velasco, *Geografía* ..., 186.

¹⁵⁰ Fray Pedro Simón, *Noticias históricas* ..., T. II, noticia 7, capítulo XXIX, 244.

¹⁵¹ Juan Friede, *Fuentes Documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada, desde la instalación de la real audiencia en Santafé*, 8 tomos (Bogotá: Banco Popular, 1975), T.II, 159.

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 Mariquitanes.¹⁵²

En la visita de 1560, sobre Mariquita se anotaron varias naciones de indios: los bocaneme, guarinó, el valle de la Miel, arbe, chirigua, gualí, y los bagures. Estos, según la información recolectada en la visita, estaban en guerra, a pesar de haber servido antes a la corona. Además de estos naturales, describen las provincias de Calamoima y Chapaima, ubicados en la orilla opuesta del río con respecto a la ciudad de Mariquita. Estos indios 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.¹⁵³

Sobre estas poblaciones nativas se menciona que había hasta mil setecientos indios, “gente toda desnuda y que comen carne umana”. 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 tazados ni había moderación en el trabajo y servidumbre de los naturales.¹⁵⁴

En esta visita se registraron veintitrés vecinos encomenderos en Mariquita, con dos mil treinta y ocho indios de “paz”, cuatrocientos tres en las minas extrayendo oro, y quinientos 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.¹⁵⁵

¹⁵² Sobre el proceso de colonización en el Tolima véase: Adolfo Triana Antorveza, *La colonización española del Tolima: siglos XVI -XVII* (Bogotá: Cuadernos del Jaguar, Fundación para las comunidades colombianas, 1992); Hernán Clavijo Ocampo, *Formación de elites locales en el Tolima: 1814-1930*, dos tomos (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1993); Fray Pedro Simón, *Noticias historiales...*, T. II, noticia 6, capítulo XL, 123-124.

¹⁵³ “Visita anónima de 1560” , 64-66.

¹⁵⁴ “Visita anónima de 1560” ,65-66.

¹⁵⁵ “Visita anónima de 1560” , 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.¹⁵⁶

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, 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 Martin de Urquijo, juez de puertos. Estos tres capitanes eran vecinos del puerto de Honda.¹⁵⁷

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 36 tributarios; don Antonio de Toledo, con 31 tributarios; Antonio López, con 59 tributarios; Alonso Madrigal, con 37 tributarios; Francisco Esquivel, con 67 tributarios; Periañes, con 66 tributarios; Alonso Arias, con 35 tributarios; Francisco Bravo, con 49 tributarios; doña Catalina (viuda mujer de Jerónimo Vaca), con 37 tributarios; y Miguel de Otáñez, con 93 tributarios.¹⁵⁸

Cabe aclarar que en la visita de 1560 no se mencionan las poblaciones de Purnio, Panchigua y Rioseco. Sin embargo, en la visita realizada por el oidor Diego Gómez de Mena a Mariquita en 1600, 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

¹⁵⁶ “Visita anónima de 1560” ,66.

¹⁵⁷ 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. Cf. Roberto Velandia, *La Villa de San Bartolomé de Honda* ..., T. I, 158-161.

¹⁵⁸ “Visita anónima de 1560” ..., 66-67; “Visita a la provincia de Mariquita, 1559”, en *Relaciones y visitas a los Andes* ..., T. IV, 83.

Rioseco, y la del puerto de Honda. Asimismo, era encomendero de los indios mondegas, los mariquitones y los calamoimas.¹⁵⁹

El oidor Lesmes de Espinosa Saravia, como indica el historiador Julián Ruiz Rivera, recibió su comisión de visita en Santafé a 16 de noviembre de 1626, partiendo hacia Tocaima, Ibagué y Cartago el 27 de diciembre de dicho año.¹⁶⁰ Para 1627, en la visita que el oidor Lesmes de Espinosa Saravia 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 en doña Juana de Bohórquez, en 1627 se registraron los siguientes tributarios: del puerto de Honda once tributarios; en Panchigua diecinueve tributarios, y en la de Rioseco dos tributarios.¹⁶¹

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.¹⁶² La encomienda del puerto de Honda de Antonio de Molina registró en dicho año nueve tributarios. Antonio de Molina también poseía encomienda en la estancia de Rioseco, la cual contaba con ocho tributarios, de los cuales, tres eran ocupados como mineros.¹⁶³

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 encomenderos ya mencionados, poseían encomiendas el capitán Francisco Jiménez de Bohórquez, con once tributarios; y el capitán Juan Capa de Lagos, con cuatro tributarios.¹⁶⁴

¹⁵⁹ “Honda, Rioseco: visita”, 1600, AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 1, ff. 21r- 53r.

¹⁶⁰ Julián Ruiz Rivera, *Encomienda y mita en Nueva Granada* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1975), 76-77.

¹⁶¹ “Indios de Rioseco y Panchiguas, visita”, 1627, AGN, Sección Colonia, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 4, ff. 286r-287r, 301r-302r, 328v-332v

¹⁶² Carlos de Molina obtuvo la encomienda de el puerto de Honda, Rioseco y Luchimias [Lachimies] el 22 de enero de 1601, al casarse con Antonia de Toledo, hija de Antonio de Toledo, primer poseedor de la encomienda. Cf. “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda”, 1627, AGN, Sección Colonia, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 8, ff. 470r-477v.

¹⁶³ “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” ..., ff. 451r-454v; Álvaro González, “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*, no. 2 (1964): 515

¹⁶⁴ Álvaro González, “encomiendas” ..., 515.

Para el puerto de Honda, el resumen compilado por Rodrigo Zapata solo menciona la encomienda de los guataques de Honda, perteneciente al capitán don Martín de Mendoza y Berrió, con veintidós indios tributarios, los cuales debían pagar 64 reales castellanos por concepto de demoras anuales.¹⁶⁵

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 del puerto de Honda de doña Juana de Bohórquez registró ocho tributarios; la de Antonio de Molina once tributarios; y la del capitán don Martín de Mendoza cinco tributarios.¹⁶⁶ Véase **Tabla 1**.

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

Tabla 1. Encomenderos del puerto de Honda registrados en la visita de Gabriel de Carvajal a Honda, 1639

Fuente: AGN, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 5, ff. 493r-496v, 498r-504r, 513r-516r; AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 8, ff. 470r-477v; AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 1, ff. 21r- 53r.

En el mapa que se observa 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 estos indios era poco lo que cultivaban y además las raciones de comida necesarias para los viajes eran

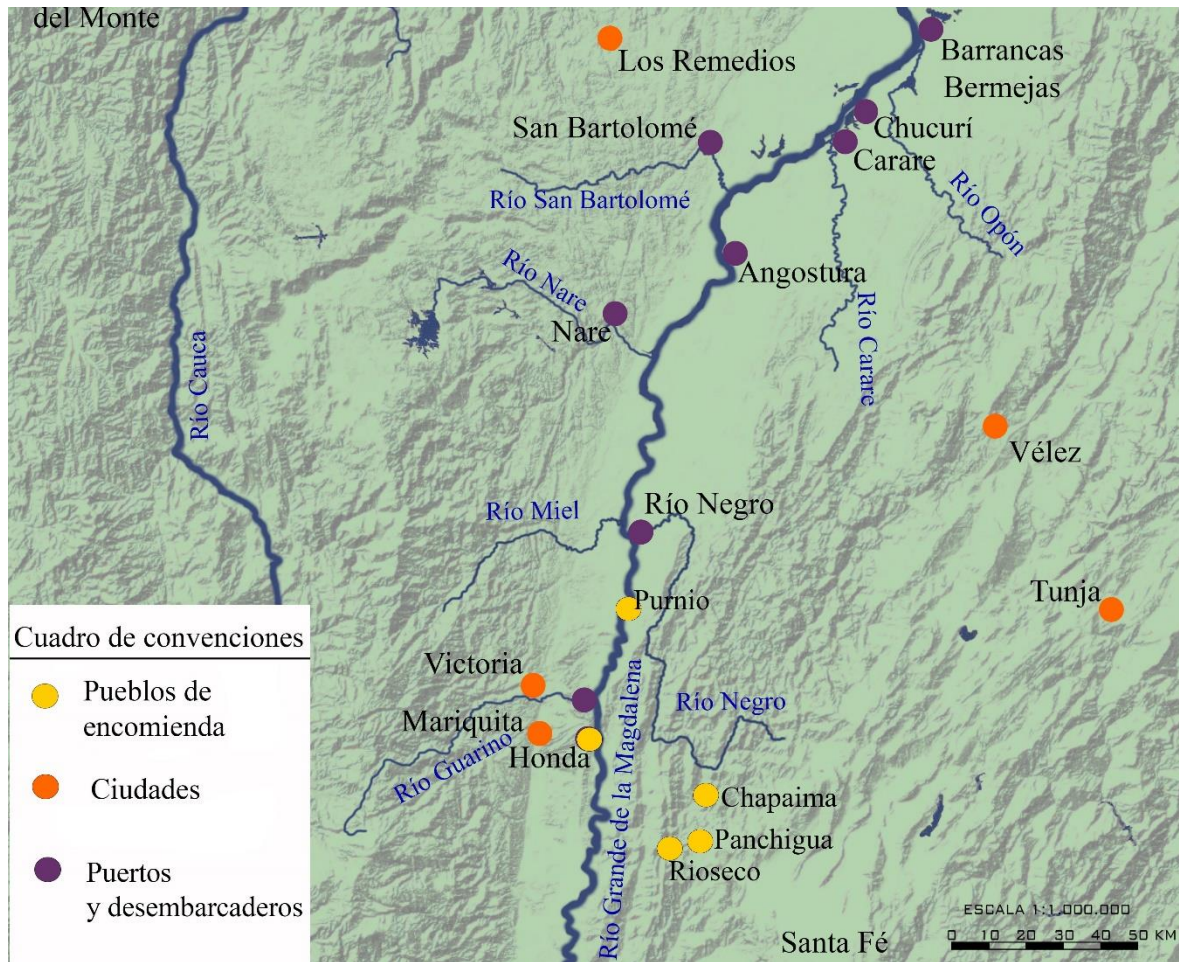
¹⁶⁵ Álvaro González, “encomiendas” ..., 517.

¹⁶⁶ Julián Ruiz Rivera, *Encomienda* ..., 54; “Honda: informaciones secretas”, 1639, AGN, Sección Colonia, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 5, ff. 494v-496r,

suministradas por sus encomenderos.¹⁶⁷ Al momento de iniciar un viaje los encomenderos o mayordomos suministraban a los nativos ración de maíz para el viaje, e incluso otra ración para el sustento de sus mujeres, (esto fue afirmado por los nativos encomendados en doña Juana de Bohórquez y don Antonio de Molina). Teniendo en cuenta que dos de los encomenderos de Honda, poseían encomiendas en Chapaima, Rioseco y Panchigua, se puede pensar que era de estas encomiendas de donde adquirirían el maíz para dar a los remeros. Véase **Mapa 8**.¹⁶⁸

¹⁶⁷ 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. Cf. Visita a la provincia de Mariquita, 1559”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. IV, 118-120.

¹⁶⁸ “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” ..., ff. 459v, 467v-468r., “Honda: informaciones secretas”, 1639, AGN, Sección Colonia, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 5, ff. 511r, 527v-528r., “Honda, Rioseco: visita”, ff. 16v-18r.



Mapa 8. pueblos de encomienda ribereños de la ciudad de Mariquita, 1600-1639

Fuente: AGN, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 5, ff. 493r-496v, 498r-504r, 513r-516r; AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 8, ff. 470r-477v; AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 1, ff. 21r- 53r.

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.¹⁶⁹

Esto mismo fue expresado en 1627 por los nativos Marcos, Francisco, Pablo y Gabriel pertenecientes a la encomienda de Antonio Molina. Ellos declararon que vivían de trabajar en la

¹⁶⁹ “Honda, Rioseco: visita”, ff. 16v-18r.

boga del río Magdalena y que los indios que se encargaban de sus labranzas eran los que residían en Rioseco.¹⁷⁰

De la encomienda de Purnio poca información se encuentra en los expedientes de las visitas antes 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 el capitán Sebastián Pretel. Esta encomienda a pesar de estar adscrita a la jurisdicción de Mariquita, la población nativa que la conformaba era en su totalidad de forasteros, con nueve tributarios.¹⁷¹

A pesar de tener solo el registro de una encomienda en el sitio de Purnio, este lugar al ser sitio predilecto para la pesca, lo que llevó a que se instauraran estancias en dicho sitio. Así en 1639 se registraron siete estancias donde se ocupaban en las pesquerías cada año. Estas estancias se registraron 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.¹⁷²

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 trabajaban 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 esta zona padecieron mayoritariamente la instauración del sistema económico.

¹⁷⁰ “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” ..., 459v.

¹⁷¹ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio”, 1639, AGN, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 6, ff. 598r-599v.

¹⁷² “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., 611r-652r.

2.1.2 Gobernación de Santa Marta

Según la descripción realizada por Juan López de Velasco, la provincia y gobernación de Santa Marta tenía en total ciento doce 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 acabado con las guerras y trabajos; y 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.”¹⁷³

Esta gobernación incluía la villa de San Sebastián de Tenerife, con siete vecinos, la ciudad de San Miguel de las Palmas de Tamalameque, con diez vecinos, y el Valle de Upar, que comprendía la ciudad de los Santos Reyes del Valle de Upar, con treinta vecinos, y La Ramada, con veinticinco vecinos.¹⁷⁴

2.1.2.1 La villa de San Sebastián de Tenerife

La villa de San Sebastián de Tenerife fue poblada y establecida en 1544 por el capitán Francisco Enríquez por orden de Gonzalo Pérez. Cuando murió el capitán Enríquez, Luis de Manjarrez quedó por justicia mayor de la villa, el cual realizó la fundación y la nombró villa de San Sebastián de Tenerife.¹⁷⁵

Según la información recolectada en la visita de 1560, la villa de Tenerife estaba ubicada en una barranca del río Magdalena, al igual que Mompox. Los naturales pertenecientes a esta villa, según la visita, generaban los mismos aprovechamientos que los de Mompox y Tamalameque. Estos habitaban en las riberas del río Magdalena y en las ciénagas que lo rodean. En la villa para el momento de esta visita se registraron siete vecinos, a los cuales respondían aproximadamente mil quinientos indios tributarios¹⁷⁶

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

¹⁷³ Juan López de Velasco, *Geografía ...*, 191; Carl Henrik Langebaek, *Conquistadores e indios ...*, 71.

¹⁷⁴ Juan López de Velasco, *Geografía ...*, 192-193.

¹⁷⁵ “Descripción de la villa de Tenerife de las cosas de la tierra que mando azer el muy ilustre señor don Lope de Orozco, gobernador perpetuo y capitán general de la ciudad de Santa Marta y sus provincias por su majestad”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 325.

¹⁷⁶ “Visita anónima de 1560” ..., 107-108.

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 ultimo 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, tomo cuenta a los jueces de canoas por su gestión y reviso los títulos de encomienda.¹⁷⁷

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**.

Repartimientos Tenerife	No. De Tributarios	Encomenderos	Encomenderos anteriores
Arroba y Aragua	17	Capitán Nufio Martín	Francisco Jaimés 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 Jinovarte	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

¹⁷⁷ Julián Ruiz Rivera, *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, 2020), 39-40, 69, 106-107.

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
Sura	10	Diego de Castro	X
Guaria	11	Lucas Rodríguez	X
Jaguanguera	5	Lázaro Díaz	X

Tabla 2. pueblos y encomenderos de la villa de Tenerife, 1611

Fuente: AGN, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 5, f. 588r, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 25, f. 962, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 7, ff. 774r-v, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 6, ff. 644v-648r, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 12, f. 137r, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 6, f. 679r, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 3, f. 313r, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 5, f. 538r, AGN, *Visitas Magdalena*, T.1, doc. 2, f. 200r, AGN, *Visitas Magdalena*, T.1, doc. 1, f. 1r, AGN, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 4, f. 403r, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 3, f. 416r, AGN, *Miscelánea*, T. 14, doc. 48, f. 922r y Álvaro González, “Encomiendas, encomenderos e indígenas tributarios del Nuevo Reino de Granada en la primera mitad del siglo XVII” en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, No. 2: (1964), 526-528.

Sobre la villa de Tenerife, el historiador Luis F. Torres mencionaba que era lugar de relevo de las tripulaciones que bogaban entre Mompo, la Barranca de Malambo o Ciénaga. Asimismo, resaltaba

el empleo de los nativos de este puerto en el tráfico de canoas hacía la ciudad de Zaragoza cargadas con maíz.¹⁷⁸

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, según las declaraciones de los nativos, no pescaban ni cazaban manatíes; solo los naturales del pueblo de Acuiti declararon que pescaban, únicamente para su consumo.¹⁷⁹

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, quien afirmaba que en su pueblo era costumbre cultivar rozas de maíz tanto las del encomendero como las de su propio consumo. Mencionaba que su encomendero, Benito Hernández Guerrero, les daba libres los sábados y domingo de cada semana para beneficiar sus rozas, y que cuando iban a viajar, ellos mismos preparaban sus comidas.¹⁸⁰

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.¹⁸¹

¹⁷⁸ Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos ...”, 33.

¹⁷⁹ “Visita de la boga del pueblo de Acuyti”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Miscelánea*, T. 14, doc. 48, ff. 16r-17r; “Cotore: visita a la boga de los indios”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 5, ff. 544r-556r; “Arroba y Aragua: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 12, ff. 952v-953r; “Mantú: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 6, ff. 27v-28r; “Sotore: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 25, ff. 285r; “Indios del Morro: relación de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 3, ff. 420r-422r; “Tenerife: visita a la boga de Coscorrucio”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 1, ff. 16r-17r; “Tenerife: visita a la boga del pueblo de Gongori”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 2, ff. 218v-219v; “Tenerife: visita a la boga del pueblo de Gongore”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 3, ff. 333r-334r.

¹⁸⁰ “Cotore: visita a la boga de los indios” ..., ff. 555r-556r.

¹⁸¹ “Visita de la boga del pueblo de Acuyti” ..., 15v-16r; “Sotore: diligencias de visita” ..., 284v.

2.1.2.2 La ciudad de San Miguel de las Palmas de Tamalameque

Luis de Manjarrés fundó hacia el año de 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.¹⁸²

Sobre esta ciudad, Juan López de Velasco describía que también era conocida como la villa de Las Palmas, “por cuatro palmas que están junto a las casas a la orilla del mismo río en una barranca alta”. Sobre la vieja ubicación de la ciudad, López de Velasco narra que se llamaba Tamalameque El viejo y que ya era empleado como hato de vacas.¹⁸³

En la visita anónima de 1560, sobre la ciudad de Tamalameque se registró que la mayoría de los nativos eran empleados como bogas, “que por el agua andan de unas poblaciones a otras”. Sobre la economía de la población, se indicó que los nativos se encargaban de hacer las casas de su encomendero, de cultivar maíz, cosecharlo y llevarlo hasta la ciudad en canoas. Asimismo, se relata que desde esta ciudad los indios subían en canoas las mercaderías que llegaban desde España a los desembarcaderos del Nuevo Reino de Granada.¹⁸⁴

En la visita de 1560 también se señalaba que la población nativa a raíz de su labor como remeros en la navegación del río 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.¹⁸⁵ Para cuando el oidor Villabona visitó la ciudad en 1611, registró cuatro encomiendas, con un total de 35 tributarios. Véase **Tabla 3**.¹⁸⁶

¹⁸² “Descripción de la ciudad de Tamalameque en la Gobernación de Santa Marta [5 de marzo de 1579]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 284-290.

¹⁸³ Juan López de Velasco, *Geografía ...*, 193.

¹⁸⁴ “Visita anónima de 1560” ..., 102-103.

¹⁸⁵ “Visita anónima de 1560” ..., 103.

¹⁸⁶ “Visita general de los encomenderos”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Panamá*, T. 1, doc. 1, f. 151r-153r; “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Miscelánea*, T. 12, doc. 7, ff. 493r-v, 495r; “[licencia para llevar indios de Chiquichoque a prestar servicios en Tamalameque]”, 1568-1581, AGN, Sección Colonia, *Caciques e indios*, T. 65, doc. 2, f. 20r; “Pancuiche: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 12, f. 987r-v; “Chingalé: diligencias de visita”, 1611, AGI, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 2, f. 252r-v

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

Tabla 3. Pueblos y encomenderos de Tamalameque para el año de 1611

Fuente: AGN, *Visitas Panamá*, T. 1, doc. 1, f. 153r; AGN, *Miscelánea*, T. 12, doc. 7, ff. 493r-v, 495r, AGN, *Caciques e indios*, T. 65, doc. 2, f. 20r; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 12, f. 987r-v; AGI, *Visitas Magdalena*, T. 2, doc. 2, f. 252r-v.

En la visita realizada por el oidor 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 encomenderos.¹⁸⁷

Desde Tamalameque los indios bogaban a Mompo, 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 Mompo cargada con pescado, esteras y botijas de caimán.¹⁸⁸

¹⁸⁷ “Pancuiche: diligencias de visita” ..., f. 993r; “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” ..., f. 336v; “Chingalé: diligencias de visita” ..., f. 259v.

¹⁸⁸ “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” ..., ff. 334v-335r.

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 ciento diez botijas, tripulada por doce o trece remeros.¹⁸⁹

En el caso de Chingalé, una encomienda que contaba con tan solo cinco tributarios, los indios bogaban a Honda en compañía de negros esclavizados. Así, generalmente en los viajes al puerto de Honda, maniobrando una canoa de ciento diez botijas, la tripulación se conformaba de dos nativos y diez u once esclavos africanos.¹⁹⁰

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, sobre esto añadía, “que cada día salen a pescar cuando quiere anochecer y vienen [al] otro día a las ocho de la mañana”.¹⁹¹

Sobre esta actividad, el cacique de Pancuiche declaraba que cada año sacaban doscientas arribas de doncellas, las cuales salaban y los negros esclavos de su encomendero se encargaban de llevarlas hasta la ciudad de Tamalameque, desde donde se enviaban a la ciudad de Zaragoza. Por este trabajo a cada indio le pagaban una manta de algodón del reino.¹⁹² En el caso del pueblo de Chingalé, el cacique declaró que 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.¹⁹³

2.1.3 Gobernación de Cartagena

Según lo estudiado por la historiadora María del Carmen Gómez Pérez, 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 el primer periodo de gobierno de Pedro de Heredia, él y su hueste se adentraron al territorio desde tres líneas fundamentales: hacía 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

¹⁸⁹ “Pancuiche: diligencias de visita” ..., ff.991v-992r.

¹⁹⁰ “Chingalé: diligencias de visita” ..., ff. 257v-258r.

¹⁹¹ “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” ..., f. 335v.

¹⁹² “Pancuiche: diligencias de visita” ..., f. 922v.

¹⁹³ “Chingalé: diligencias de visita” ..., 259r.

de Heredia y realizaron entradas hacia el Sinú, 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.¹⁹⁴

La jornada hacia la provincia del cacique Mompox, como indicaba Gómez Pérez, 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 entradas dos expediciones procedentes de Santa Marta; la primera realizada en 1531, bajo el mando de García de Lerma, y la segunda efectuada en 1536, dirigida por el licenciado Gallegos. La expedición de Gallegos 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”. 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.¹⁹⁵

Tiempo después, desde Cartagena se intentó nuevamente avanzar hacia la provincia de Mompox. Como indica Gómez Pérez, el elegido para dirigir esta avanzada fue Alonso de Heredia. Esta avanzada daría como resultado la fundación de Santa Cruz de Mompox, aunque no se tiene fecha exacta de su fundación, se estima fuese entre 1537 y 1540.¹⁹⁶

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.¹⁹⁷

¹⁹⁴ María del Carmen Gómez Pérez, *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984), 34-66.

¹⁹⁵ María del Carmen Gómez Pérez, *Pedro de Heredia ...*, 67; Pedro Salcedo de Villar, *Apuntaciones historiales de Mompox* (Cartagena: TIP Democracia, 1938), 17-18.

¹⁹⁶ María del Carmen Gómez Pérez, *Pedro de Heredia ...*, 67

¹⁹⁷ Juan López de Velasco, *Geografía ...*, 194.

2.1.3.1 La villa de Santa Cruz de Mompo

Como se mencionó anteriormente, no hay una fecha precisa que permita determinar la fundación de la villa de Mompo. 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. Sobre esto, Juan Sánchez Gadiel, vecino de Panamá declaraba en el año de 1543, que Mompo se había despoblado gracias a un alzamiento de la población indígena.¹⁹⁸

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 Mompo, la cual describió como despoblada y con sus habitantes dispersos entre los nativos. Señaló que tras la partida del licenciado Santa Cruz de la gobernación, los alcaldes ordinarios asumieron la jurisdicción de los pueblos. Estos actuando como gobernadores saquearon y destruyeron lo que quedaba de los pueblos de indios. El gobernador, mencionaba que, viendo el estado de la villa, la había reformado, haciendo iglesia y nombrando alcaldes ordinarios y regidores para restablecer el orden.¹⁹⁹

Durante el siglo XVI, la villa de Santa Cruz de Mompo 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, como menciona la historiadora Carmen Borrego Plá, los habitantes de Mompo lograron sobreponerse a estas dificultades a través del servicio personal de la boga.²⁰⁰

Aunque Mompo no llegó a ser la capitán de la provincia de Cartagena, como expone Marta Herrera Ángel, si 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 Mompo terminaría siendo el desembarcadero más próspero en

¹⁹⁸ María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de indias ...*, 259; y, “Del proceso de Hernando de las Casas con Alonso de Heredia, presentado en Panamá el 6 de abril de 1543 en la Real Audiencia”, en *Documentos inéditos para la historia de Colombia*, compilado por Juan Friede, diez tomos (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1955-1960), T. VI, 331-335.

¹⁹⁹ María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de indias ...*, 260; “A Sacra católica Cesárea Majestad del gobernador Pedro de Heredia a 3 de julio de 1541 años”, en *Documentos inéditos ...*, T. VI, 176.

²⁰⁰ María Carmen Borrego Plá, “Mompo y el control de la boga”, *Temas Americanistas*, no. 4 (1984): 2.

cuanto al tráfico de canoas y por terminar siendo escogido como lugar de relevo entre los puertos de la Barranca de Mateo y Honda.²⁰¹

La prosperidad de Mompox con respecto a los puertos de Tenerife y Tamalameque se debió principalmente a la disposición de 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 de esto, la ubicación de Tenerife al estar tan al norte implicaría navegar desde el puerto de Honda un tramo muy largo del río sin descanso, lo que resultaría perjudicial para las tripulaciones. Por otro lado, en el caso de Tamalameque, como se evidenció, 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 los distritos mineros de Cáceres y Zaragoza, 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.²⁰²

En la visita anónima de 1560, se relata que en la villa habitaban veintiún vecinos encomenderos y había un total de 1.845 tributarios. Asimismo, sobre Mompox, López de Velasco mencionaba que estaba ubicada a setenta y tres leguas de Cartagena, a diez y ocho leguas de Tenerife y a doce de Tamalameque. Describía que estaba conformada por veintiún vecinos encomenderos, con un total de 2.000 indios tributarios repartidos en veintiséis repartimientos.²⁰³

²⁰¹ Marta Herrera Ángel, *Ordenar para controlar, ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes Centrales Neogranadinos. Siglo XVIII* (Medellín: La Carreta Editores, 2007), 77; Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos” ..., 33.

²⁰² Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos” ..., 41-43; Marta Herrera Ángel, *Ordenar para controlar* ..., 76-77; María Carmen Borrego Plá, “Mompox y el control de la boga” ..., 2-4; “Descripción de la ciudad de Tamalameque en la Gobernación de Santa Marta [5 de marzo de 1579]”, en *Relaciones y visitas a los Andes* ..., T. II, 290-295; “Descripción de la villa de Tenerife de las cosas de la tierra que mando azer el muy ilustre señor don Lope de Orozco, gobernador perpetuo y capitán general de la ciudad de Santa Marta y sus provincias por su majestad, [19 de mayo de 1580]”, en *Relaciones y visitas a los Andes* ..., T. II, 325-336.

²⁰³ “Visita anónima de 1560” ..., 106-107; Juan López de Velasco, *Geografía* ..., 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.²⁰⁴

En 1611, cuando el oidor Villabona Zubiaurre visitó Mompox e identificó diez y nueve pueblos, muchos de ellos resultado de agregaciones y reducciones a causa del despoblamiento nativo. Véase

Tabla 4.

Pueblos de Mompox 1609- 1611	No. de Tributarios		Encomenderos	Encomenderos anteriores	Pueblos ubicados en las riberas del río Cauca y otros caños y sitios
	1609	1611			
Yatí	18	12	Pedro de Ayllón	Pedro de Ayllón, su padre	X
Jegua	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	X
Pancegua	10	9	Juan Jaramillo, esposo de doña Beatriz de Cogollos, encomendera	Fernando de Medina, su primer esposo	X

²⁰⁴ “Yati y Tacamocho: autos y diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 4, ff. 484r-487v; “Sincaheche: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 8, f. 844r; “Poltaca: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 7, ff. 742r-743v, 744v-746r; “Talaigua: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 6, ff. 641v-645v; “Pancegua: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 5, ff. 472v-474r; “Loba: comisión de visita e información secreta”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 8, doc. 6, ff. 611r- 616r; “Tomala: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 5, ff. 554r - 555v; “San Francisco de Buenavista: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 3, ff. 373r- 375v; “San Bartolomé: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 2, f. 340r-v.

Conga y Serranos de Caribona / Los Serranos	X	7	Marcos Gómez Cerezo	Juan Gómez Cerezo	X
San Francisco De Buenavista, (que Lllaman 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 Pancegua	X
Guazo	X	10	Don Fernando de Alfaro, [doña Mençía de Olarte viuda del Capitán Luis de Carvajal, tutora y curadora de don Fernando de Alfaro, su hijo menor encomendero]	Luis de Carvajal	X
Simití	X	40	Pablo Durán de Cogollos	Rodrigo Durán de Montalvo (murió el 15 de mayo de 1602)	
Poltaca	5	4	Alonso López de León		
Menchiquejo	X	18	Don Miguel de Villafañe		
Jagua	X	19	doña Luisa de Cogollos, mujer de Gonzalo Palomino		X
Tacaloa Y Çimacoa	X	26	Don Álvaro de Leiva		X

Ciénaga de Santa Marta	X	X	Don Antonio de Manjarrez		
---------------------------	---	---	--------------------------	--	--

Tabla 4. pueblos y encomenderos de MompoX según las visitas de Juan Muñis de Nava en 1609 y del doctor Juan de Villabona Zubiaurre en 1611

Fuente: AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 2, f. 340r-v; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 3, ff. 373r- 375v; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 5, ff. 554r - 555v; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 8, doc. 6, ff. 611r- 616r; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 5, ff. 472v-474r; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 6, ff. 641v-645v; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 7, ff. 742r-743v, 744v-746r; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 8, f. 844r; AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 4, ff. 484r-487v.

Como puede observarse en la **Tabla 4**, en MompoX para el año de 1611 se registraron un total de 234 tributarios. Las poblaciones nativas de MompoX, además de ser empleados 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 género.²⁰⁵

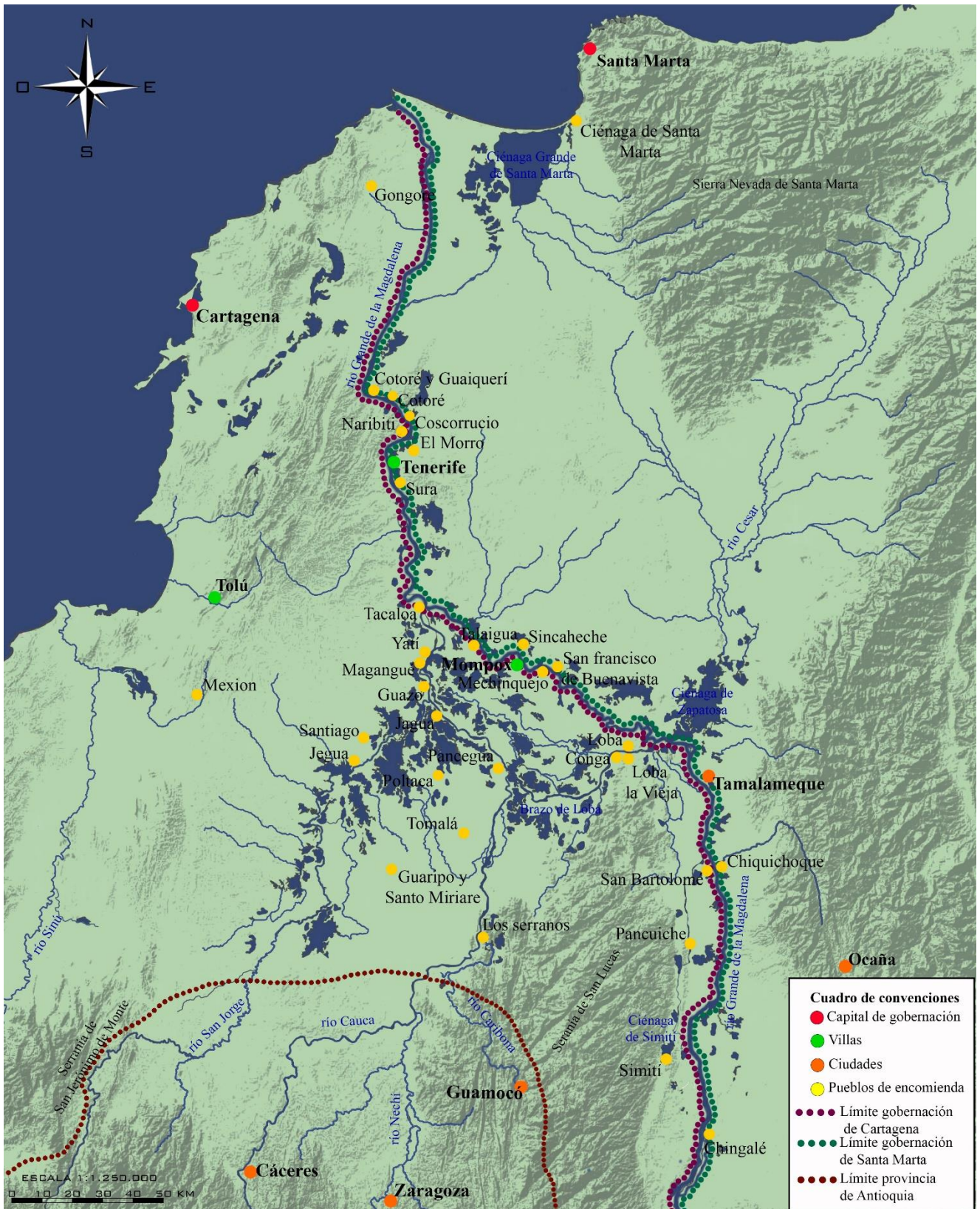
En el mapa que se presenta a continuación se indica la ubicación de algunos de los pueblos de encomienda pertenecientes a las jurisdicciones de MompoX, Tenerife y Tamalameque. Asimismo, en el mapa se puede observar la zona cenagosa conformada entre los ríos San Jorge, Cauca y Nechí; además de las ciudades de Cáceres, Zaragoza y Guamocó, lugares que permiten comprender porque 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 2**.

Como se indicó al inicio de este capítulo, la encomienda fue el medio por el cual las huestes de soldados obtuvieron retribución a su contribución en el proceso de conquista. Estas encomiendas, además de servir como retribución a los servicios de los conquistadores, garantizaron acceso a la mano de obra necesaria para la producción de comida, extracción de recursos, y en términos generales para el sostenimiento del nuevo sistema económico. Como indica el historiador González Jaramillo, la propiedad de la tierra dependía del trabajo necesario para su explotación. 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

²⁰⁵ “Mompós: diligencias de visita e información secreta”, 1611-1612, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 10, doc. 5, f. 948r; “Indios de Pancegua: indagatorias de visita”, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 5, ff. 727v-728r; “Loba: diligencias de visita”, 1609, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 8, doc. 6, f. 626r; “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, 1611, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 1, f. 179r.

caimanes. Por otra parte, estas comunidades adquirieron importancia por la instauración del servicio personal de la boga. La boga fue la actividad que más transformaciones generó 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, de esto se hablará en el acápite siguiente.²⁰⁶

²⁰⁶ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*, 145-147; Juan David Montoya Guzmán y José Manuel González Jaramillo, *Indios, poblamiento y trabajo ...*, 55-76; María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias. La andadura ...*, 193-229, 303-317



Mapa 9 . Pueblos de indios de las jurisdicciones de Mompo, Tenerife y Tamalameque, visitados por el doctor Juan de Villabona Zubiaurre, 1611

Fuente: Elaboración propia a partir de documentos consultados en el Archivo General de la Nación, AGI, *Santa Fe*, 18, R. 4, N. 29, ff. 32r-v, AGI, *Santa Fe*, 180, N. 4, f. 1v, Marta Herrera Ángel, *Ordenar para controlar...*, 304, 309;

Juan David Montoya Guzmán, “frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII” en *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX*, editado por Ana Catalina Reyes Cárdenas y Juan David Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 99, 110; Dimas Badel, *Diccionario histórico-geográfico de Bolívar* [1943] (Bolívar: Carlos Valencia Editores, 1999), 355, 371, 402, 415, 489.

2.2 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 demográfica 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.²⁰⁷

Como argumentan Juan y Judith Villamarín, 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. 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. Este declive poblacional a raíz de la boga fue derivado del 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 enfrentadas durante los viajes. Asimismo, los nativos huían a zonas no dominadas por los europeos y se mudaban a otras encomiendas para evitar ser empleados como remeros. En 1611, Juan Sánchez Caballero, residente de la villa de Mompo, 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.²⁰⁸

²⁰⁷ Carmen Bernand y Serge Gruzinski, “Los hijos del apocalipsis: la familia en Mesoamérica y en los Andes”, en *Historia de la familia. Volumen II: el impacto de la modernidad*, editado por André Burguiere, Christine Klapisch-Zuber, Martine Segalen, Françoise Zonabend (Madrid: Editorial Alianza, 1988), 174-184.

²⁰⁸ Juan Villamarín y Judith Villamarín, “Native Colombia: contact, conquest and colonial populations”, *Revista de Indias* vol. LXIII, no. 227, (2003): 128-129; “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 nombre.²⁰⁹ 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, Yati y Tacamocho eran originalmente pueblos independientes que, debido a la escasa población en ambos, fueron integrados bajo un solo nombre. 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.²¹⁰

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 el Rionegro. Todos estos pueblos, según la información de la cédula de 1593, quedaron reducidos a dos, los Serranos de Conga y Mincagua, los cuales 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, 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.²¹¹

Otro ejemplo de desaparición de pueblos lo podemos encontrar en Tenerife, en el pueblo de Arroba y Aragua, encomienda del capitán Nufio Martín. Cuando el gobernador de Santa Marta, don Juan Güiral Velón, otorgó 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

²⁰⁹ La congregación, es decir, juntar 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 reducirlos a pueblos, sino a otra cultura. Cf. Marta Herrera Ángel, “Ordenamiento espacial de los pueblos de indios, dominación y resistencia en la sociedad colonial”, *Fronteras* vol. 2, no. 2 (1998): 114-118.

²¹⁰ “Yatí: actas de visita y cargos contra el encomendero”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 2, f. 287r; “Caribona y Conga: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 6, doc. 1, ff. 34r-36v.

²¹¹ “Caribona y Conga: diligencias de visita” ..., ff. 6r-v, 34r-36v.

de diecisiete tributarios, lo que permite afirmar que la población de Nucura y Pocoror había desaparecido.²¹²

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%.²¹³

En el caso de la villa de Tenerife debe tenerse en cuenta que, si bien, como se evidenció, muchos nativos debieron responder al nuevo sistema económico, otros se rehusaron a ser tributarios y huyeron a la selva, lo que también debió afectar 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 sólo la calle principal es la loma [...] y todo lo demás es arcabuco”. Siendo una población de tan precarias condiciones, es evidente que el control que pudieron ejercer sobre la población resultó insuficiente, tanto así, que los chimilas representaron un problema para el orden español durante todo el régimen monárquico.²¹⁴

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. Según esta descripción, la causa del detrimento demográfico había sido una epidemia de viruela y sarampión. Aun así, como argumentaba el historiador Germán Colmenares, aunque la violencia, las epidemias y los cambios de clima parecen

²¹² “Arroba y Aragua: diligencias de visita” ..., 979v.

²¹³ “Tenerife: visita a la boga del pueblo de Gongore”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Magdalena*, T. 1, doc. 3, ff. 316r-v.

²¹⁴ “Descripción de la villa de Tenerife de las cosas de la tierra que mando azer el muy ilustre señor don Lope de Orozco, gobernador perpetuo y capitán general de la ciudad de Santa Marta y sus provincias por su majestad, [19 de mayo de 1580]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 327-328, 341; Sobre la guerra para someter a los nativos chimila en el antiguo régimen, véase: Marta Herrera Ángel, *Ordenar para controlar ...*, 281-346.

las causas más evidentes de deterioro poblacional, el trabajo impuesto a los nativos de una región podía implicar todas esas cosas juntas.²¹⁵

Así, aunque en la descripción de 1579 se refieran a las epidemias como causa principal del despoblamiento, en el periodo 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 tributarios.²¹⁶

Esto mismo 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, Sopatosa 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 ciento cincuenta 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 indios, 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 en Rodríguez de Medina, no quedaban más de dos.²¹⁷

Comparando los datos registrados en 1560 para Mompox, Tenerife y Tamalameque con los registrados en 1611, se observa con mayor precisión en qué medida disminuyó la población. En la visita de 1560 a Mompox se registraron 1845 tributarios, en Tenerife 1500 y en Tamalameque 500. Para 1611, como se evidencia en las **Tablas 2, 3 y 4**, se registraron en Mompox 234 tributarios, en Tenerife 271 tributarios y en Tamalameque 35. Estos datos indican que la población de Mompox

²¹⁵ “Descripción de la ciudad de Tamalameque en la Gobernación de Santa Marta [5 de marzo de 1579]”, en *Relaciones y visitas a los Andes ...*, T. II, 295-299; Germán Colmenares, *Historia económica y social ...*, 78.

²¹⁶ “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” ..., ff. 429r-v, 493r-495r, 439r; “Chingalé: diligencias de visita” ..., f. 258r-v.

²¹⁷ “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: informe oidor y visitador” ..., ff. 334r.

en este lapso había disminuido en un 87%, la de Tenerife en un 80% y la de Tamalameque en un 93%.²¹⁸

Sobre las poblaciones nativas de Honda, la información detallada es limitada. No obstante, al contrastar las cifras de tributarios registrados en Honda en 1560, (47 tributarios), con los registrados en 1639, (24 tributarios), se observa una disminución del 49%.²¹⁹

El detrimento 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 cambio 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 encontraran 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, 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. Según lo propuesto por este autor, 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. 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 implica 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 adrede que los viajeros del siglo XVIII y XIX se quejaron constantemente de las insolencias de los

²¹⁸ “Visita anónima de 1560”, 102-108.

²¹⁹ Véase Tabla 1 y, “visita anónima de 1560”,66.

bogas. El río se volvió un espacio de poder para las comunidades ribereñas, y así lo fue por mucho tiempo.²²⁰

2.3 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 circuitos 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.²²¹ Sin embargo, la consolidación del río como la principal ruta comercial fue un proceso arduo, llegándose incluso a considerar el abandono de esta ruta. 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 al río en 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 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 río Magdalena sugiriendo un nuevo camino desde el Reino hasta la laguna de Maracaibo y exponía que el trayecto por el río Magdalena había traído consigo la disminución de la población nativa, y pérdidas de pasajeros y mercaderías; argumentaba que de seguir utilizando dicho trayecto las tripulaciones padecerían debido a la presencia de indios de guerra y vías de difícil acceso.²²²

Sobre las dificultades del tránsito por el río Magdalena, el capitán Gonzalo de Piña Ludueña en 1597 relataba que transportando las mercancías por el río Magdalena, en la villa de Mompo generalmente los mercaderes debían detenerse muchos días y hasta meses por falta de indios remeros. Además, destacaba lo costoso del viaje, pues el flete de una canoa desde Cartagena hasta el puerto de Honda oscilaba entre ciento diez y trescientos pesos de plata corriente. Atribuía el costo

²²⁰ Carl Henrik Langebaek, “¿Cuántos eran?” ...,43-45.

²²¹ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre*, 150

²²² “Proposición de Juan López vecino de Tunja, sobre que se abandone el camino del Nuevo Reino por el río Magdalena por ser malo y se haga por la laguna de Maracaibo” en Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada* ...,231-232.

de los fletes a la escasez de nativos para remar las embarcaciones, argumentando que los pocos nativos disponibles eran empleados mayoritariamente 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”. Ante tal situación, el capitán Ludueña resaltaba la factibilidad del transporte de mercancías por la laguna de Maracaibo hasta la ciudad de Pamplona. Sobre la ruta sugerida mencionaba que en la laguna de Maracaibo había un pueblo de españoles llamado Nueva Zamora, donde contaban con nativos remeros. Detallaba que, 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. Explicaba que, 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.²²³

A pesar de la posible factibilidad del camino que proponía Juan López y el gobernador Ludueña, como señala la historiadora María Ángeles Eugenio Martínez, ya existían intereses locales con respecto a la navegación por el río Magdalena que no hubiesen permitido el abandono de esa vía, como eran los 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 supondría la ejecución del nuevo itinerario.²²⁴

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 Lancho con cuarenta hombres a descubrir un camino diferente al de Opón, dicha expedición daría como resultado el descubrimiento del camino que tiempo después se conocería como el camino del Carare²²⁵. A partir

²²³ “Descripción de la laguna de Maracaibo y río Magdalena”, 1597, AGI, *Indiferente General*, 1528, N. 55, ff. 1r-4r. Véase, además: Luis Alberto Unceín Tamayo, “la gobernación que dejó Piña Ludueña”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, no. 210 (1970): 313.

²²⁴ María Ángeles Eugenio Martínez, “El puerto y camino del Carare en Nueva Granada”, *Anuario de Estudios Americanos* 30, N. 1 (1973): 263, 264-265.

²²⁵ Este camino de Opón, como menciona Roberto Velandia, 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 camino del Carare si bien fue inicialmente descubierto en 1544 por el capitán Luis Lancho, 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. Cf. Roberto Velandia, *La villa de San Bartolomé de Honda ...*, T. I, 78, 80.

de dicho descubrimiento, según el historiador Germán Colmenares, el tránsito por el río Magdalena estuvo acompañado por 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”²²⁶ y la necesidad de usar mano de obra indígena para cargar las mercancías desde el desembarcadero hasta Vélez, debido a que el camino del Carare no permitía el empleo de bestias de carga.²²⁷

En 1555, como indica Colmenares, luego de que el camino del Carare fuese dejado en desuso, el oidor de Santafé, Juan Montaña, ordenó a Alonso de Olalla²²⁸ que fuese a descubrir un nuevo camino; se trataba del camino al desembarcadero²²⁹ de Mariquita, conocido como puerto Montaña o puerto Viejo de Vitoria. En 1558, el mismo Olalla abriría un nuevo camino desde Puerto Viejo hasta el nuevo desembarcadero de Rionegro, que diez años más tarde, en 1568, dicho camino sería inutilizado por derrumbes y el desembarcadero mudado a Angostura. Hacia 1592, el

²²⁶ 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. Por ejemplo, en 1601, el oidor Luis Enríquez, quien había sido designado por el presidente de la Audiencia, Francisco de Sande, para pacificar los indios salteadores del Magdalena, se refería a ellos como indios de guerra, igualmente, don Juan de Borja, siendo presidente de la Audiencia, empleo el termino para referirse a los naturales denominados pijaos, (1606), y carares, (1611), en el marco de la guerra contra ellos a principios del siglo XVII. Como indica el historiador Luis Miguel Córdoba, refiriéndose al caso particular de los carares, cualquier intento de los nativos para evitar los trabajos a los que fueron sometidos 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. Cf. “Anexo a carta del presidente don Juan de Borja”, 1606, AGI, *Santa Fe*, 18, R.7, N.56, f. 1r., “Carta del presidente don Juan de Borja, 1611, AGI, *Santa Fe*, 18, R.12, N.122, f. 3r., “Relación de los daños”, 1601, AGI, *Santa Fe*, 18, R. 4, N. 29, f. 35v., Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Guerra, Imperio y Violencia” ..., 372-373.

²²⁷ Germán Colmenares, *Historia económica y social* ..., 386 -387.

²²⁸ Según lo estudiado por 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. Por ejemplo, en 1553 abrió el camino del desembarcadero de Mariquita. Esta ruta tenía por objetivo unir el puerto de Honda con la ciudad de Santafé. Otra obra del capitán Olalla Herrera fue la apertura desembarcadero de Rionegro, un camino de recuas que cayó en desuso diez años después, debido a las inundaciones. Asimismo, el capitán sería el creador del desembarcadero de Angostura. Cf. José Ignacio Avellaneda Navas, *Los compañeros de Federman, cofundadores de Santa Fe de Bogotá* (Bogotá: Tercer Mundo Editores en coedición con la Academia de Historia de Bogotá, 1990), 240-250.

²²⁹ Es importante señalar que, 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 acarreará: 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. Cf. Luis Fernando Torres Trujillo, “Arrendadores de puertos y bodegueros de la provincia de Antioquia, siglos XVII y XVIII”, En *Entre el antiguo y el nuevo régimen: la provincia de Antioquia siglos XVII y XIX*, editado por: Ana Catalina Reyes Cárdenas y Juan David Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia- Sede Medellín, 2010), 43-45.

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.²³⁰

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 mercaderías que se transportaran por el río Magdalena se desembarcaran en el puerto del Carare. Exponía que el puerto del Carare era el “más apaçible 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 en dicho puerto evitaba las incomodidades asociadas al trayecto hasta el puerto de Angostura, donde los riesgos de enfermedades e incluso muertes eran elevados debido al clima y mala calidad de la tierra.²³¹

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.²³²

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”. En dicho escrito, solicitaban nuevamente la apertura del camino. Argumentaban que esta medida no solo beneficiaría

²³⁰ 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. Cf. Germán Colmenares, *Historia económica y social* ..., 388- 390.

²³¹ “La ciudad de Vélez sobre el puerto de Carare”, 1590, AGI, *Santa Fe*, 127, N. 9, ff. 1r-2r.

²³² “La ciudad de Vélez sobre el puerto de Carare” ..., ff. 1r-2r.

significativamente a las minas del río del Oro, sino que también revitalizaría la economía de Vélez en general.²³³

Asimismo, en 1609, Juan de Ochoa, corregidor de Tunja, abogó por la restauración del camino. Mencionaba que el camino del Carare estaba lleno de pantanos y montes que hacían riesgoso el paso de harrieros; así, sugería que el camino se mudase unas leguas de modo que se evitasen 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”.²³⁴

Como indica el historiador Germán Colmenares, el camino del Carare fue perdiendo progresivamente importancia hasta ser abandonado definitivamente en 1638.²³⁵ En 1601, se fijaría cómo desembarcadero definitivo el puerto de Honda. Según lo estudiado por Roberto Velandia, el puerto de Honda surge por 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), que estaba a solo tres leguas de la ciudad de Mariquita y era encomienda de dicha ciudad fue destinado a este propósito; así, el embarcadero comenzaría a funcionar como bodegas y puerto de las canoas que desde allí navegaban río abajo con productos mineros. Este embarcadero también se convertiría en desembarcadero de las mercaderías que venían de Cartagena y Santa Marta.²³⁶

En la consolidación de las relaciones comerciales entre el Nuevo Reino y ultramar fue de vital importancia, como sugería Colmenares, adquirir mercancías cuyas posibilidades de intercambio atrajeran mercancías europeas. En este sentido, la búsqueda del oro se impuso cómo necesidad condicionada y así mismo, la minería fue entendida siempre como la clave del sistema económico, debido a que para mantener nexos con la metrópoli se requirió retornar cantidades de oro y plata.²³⁷ Así, 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

²³³ “[Carta del cabildo secular de Vélez sobre el camino y puerto del Carare”, 1605, AGI, *Santa Fe*, 66, N. 151, ff. 1r-2r.

²³⁴ “[Carta del corregidor de Tunja, Juan Ochoa de Unda Jáuregui]”, 1609, AGI, *Santa Fe*, 66, N. 102, f. 3r.

²³⁵ Germán Colmenares, *Historia económica y social ...*, 396.

²³⁶ Roberto Velandia, *La villa de San Bartolomé de Honda ...*, 47, 91-92.

²³⁷ Germán Colmenares, *Historia económica y social ...*, 271.

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.²³⁸

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 Mompo y Tenerife.²³⁹

Así mismo, la ciudad de Nuestra Señora de Los Remedios, como señalan los historiadores Luis Fernando Torres y Cesar Augusto Lenis, 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 Porcucho, a orillas del río San Bartolomé; donde instauró su propio puerto en las bocas de los ríos Nare y San Bartolomé. A parte del puerto de San Bartolomé, los remedianos también utilizaron los embarcaderos Pepiz y Çuna, ubicados en el río Nare. Finalmente, en 1594, gracias a los rumores de riqueza de Zaragoza, los vecinos de Los Remedios trasladaron la ciudad a tierras pertenecientes a Zaragoza consiguiendo 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”. 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

²³⁸ Germán Colmenares, *Historia económica y social ...*, 273, 331-333. Y, Robert C. West, “Las regiones mineras de la Nueva Granada” En *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000), 51-55., Cesar A. Lenis Ballesteros, *Una tierra de oro, minería y sociedad en el nordeste de Antioquia, siglos XVI-XIX* (Medellín: IDEA, 2007), 41.

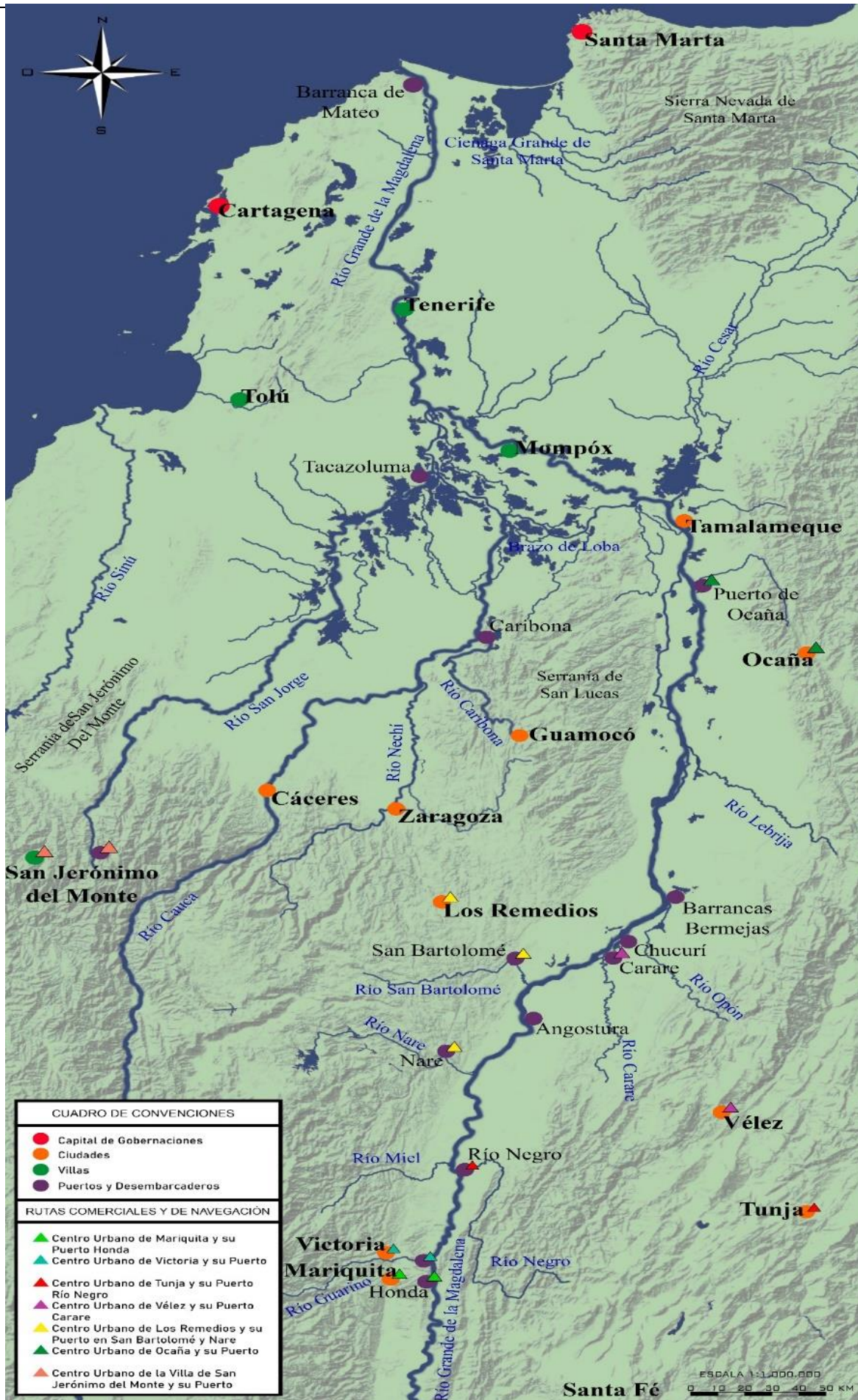
²³⁹ Luis Fernando Torres, “Las provincias de los tres ríos” ...,55.

minero. Esta tuvo dos vías de acceso principales, una por Zaragoza y otra por el río Caribona, asimismo, tuvo puerto en Simití.²⁴⁰

Todas estas rutas eran de difícil tránsito. Como indica el historiador Lenis Ballesteros, “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”; siendo esta una de las causas de su futuro despoblamiento, véase **Mapa 10**.²⁴¹

²⁴⁰Según lo estudiado por Luis Fernando Torres, el puerto de Pepiz estaba en un “cascaxal” del Nare, a dieciséis leguas de los remedios. Cf. Luis Fernando Torres, “Las provincias de los tres ríos” ..., 55; Cesar A. Lenis Ballesteros, *Una tierra de oro, minería y sociedad* ..., 51-60, 64-66; Germán Colmenares, *Historia económica y social* ...,396.

²⁴¹ Cesar A. Lenis Ballesteros, *Una tierra de oro, minería y sociedad* ..., 51-60, 64-66.



Mapa 10. Puertos de las ciudades y villas del Nuevo Reino de Granada, 1560-1611

Fuente: AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 1, ff. 187v- 210v, ff. 212v-226r y ff. 324r- 331v; AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 6. REF. 53; AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 2, REF. 1284; AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 6, REF. 13; AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 1, REF. 158; Robert C. West, “Las regiones mineras de la Nueva Granada”, 46; Germán Colmenares, *Historia económica y social*, 389; Juan David Montoya Guzmán, “Frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII”, En *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX*, editado por Ana Catalina Reyes Cárdenas y Juan David Montoya Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 99, 110; y Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos y sus desembarcaderos: ciudades, villas y Barrancas en el Nuevo Reino de Granada, 1542-1611”, En *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI- XX*, editado por Ana Catalina Reyes y Juan David Montoya (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 58.

2.3.1 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, la navegación a Cáceres y Zaragoza implicó el tránsito por el río Cauca, reconocido por sus fuertes corrientes. Asimismo, transportar mercancías hacia la ciudad de Zaragoza involucraba una estadía de varios días en dicha 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 siglo XVII.²⁴²

Como se mencionó, con el surgimiento de los distritos mineros de Zaragoza y Cáceres, cobró gran importancia el comercio hacia estas regiones. Las rutas que se emplearon para llegar a dichas ciudades consistían en tomar los cursos de los ríos Cauca y Nechí, lo que para los remeros implicó 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 específicamente la cuestión de la boga del río Cauca en sus ordenanzas. En estas, prohibió el empleo de nativos de Mompox, Tenerife y Tamalameque en la boga del río Cauca. Por otro lado, 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.²⁴³

Un año después de la prohibición del presidente González, Martín Camacho, actuando como procurador de la ciudad de Cáceres, presentó una solicitud al tribunal de Audiencia que residía en Santafé. En su petición, Camacho buscaba que se autorizara a los indios de Mompox bogar hasta la gobernación de Antioquia. Martín Camacho manifestaba que Cáceres se encontraba constantemente desabastecida de alimentos y mercancías, incluyendo los elementos necesarios para officiar misa. Asimismo, señalaba que la ciudad de Cáceres incluso se había trasladado a un mejor sitio, de modo que las canoas que remontaban el río Cauca no padecieran tanto la navegación.

²⁴² “Tomala: interrogatorio a testigos”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 3, doc. 5, f. 749v, 758r.

²⁴³ “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590”, 1590, AGI, *Patronato*, 196, R. 24, f. 16v, y “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 228r-v.

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 permitía abastecer a la ciudad con víveres y mercancías sin perjudicar a las tripulaciones de indios.²⁴⁴

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.²⁴⁵

2.3.1.1 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 consolidó como la ruta más significativa 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. Estos naturales atacaban las embarcaciones, saqueaban las mercancías y generaban considerables pérdidas. La problemática de los indios de guerra en las riberas del río no era un obstáculo nuevo, pues en su momento, llevó al abandono del desembarcadero del Carare. No obstante, con el paso del tiempo esta problemática no había llegado a erradicarse 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.

Según lo estudiado por el historiador Armando Martínez Garnica, desde la década de 1570, empezaron a darse los asaltos en el camino del Carare, estos atribuidos a indios flecheros identificados por los españoles carares o yareguí. En 1585, los cabildantes de la ciudad de La Trinidad de los Muzos indicaron al rey sobre los nativos salteadores que habitaban entre las

²⁴⁴ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., ff. 228r-v

²⁴⁵ El escribano Diego Cruzate expresaba: que para la ciudad de Caçerez y los dichos puertos de San Gerónimo del Monte y Caribona bogueen 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 exerçite generalmente sin diferencia de puertos como hasta aquí se a hecho. “Visita: la de los encomenderos de Mompox”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Panamá*, T. 1, doc. 1, f. 81v.

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.²⁴⁶

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.²⁴⁷

El oidor Luis Enríquez clasificó a los carares como pertenecientes a las naciones de yareguíes, guacamaes, hormigueros y yarayes. Sobre estos mencionaba que eran indios que, huyendo de los maltratos de sus encomenderos en Vélez y Pamplona, se habían huido, asentándose en las riberas de la parte baja de los ríos de Oro, Sogamoso y otros caños que desembocan en el río Magdalena. Añadía el oidor, que estos nativos asaltaban las canoas que subían hacia el puerto de Honda.²⁴⁸

Según lo estudiado por Córdoba Ochoa, en 1597, el presidente de la Audiencia, el doctor Francisco de Sande, informó sobre la presencia de nativos salteadores en las riberas del Magdalena, a los cuales identificó como carares y cimitarras. Para controlar los ataques de los carares, el presidente Sande sugirió fundar un fuerte en la zona de influencia de los asaltos. En 1601, como se mencionó en el capítulo anterior, fue encargada la dirección de la campaña de pasificación contra los carares al oidor Luis Enríquez.²⁴⁹

En esta campaña se nombraron por capitanes a Benito Franco y a Juan de Campos, por maestre de campo a don Luis Enríquez de Monroy y por alférez a don Bernardino de la Serna; asimismo, se lograron integrar ciento sesenta 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 biscochos, quesos y jamones, por un valor aproximado de setecientos pesos. Los vecinos de la ciudad de Santafé también aportaron provisiones, junto con mil quinientos ducados. Los vecinos

²⁴⁶ Armando Martínez Garnica, *Historia básica de la provincia de Vélez*, (Trabajo inédito); “[Carta del cabildo secular de la Trinidad de los Muzos]”, 1585, AGI, *Santa Fe*, 67, N. 44, f. 1v.

²⁴⁷ “[Carta del cabildo secular de la Trinidad de los Muzos]” ..., f. 1v.

²⁴⁸ “Relación de los daños” ..., ff. 34v- 35r.

²⁴⁹ Luis Miguel Córdoba, “Guerra, imperio y violencia ...”, 385-386.

de Muzo y La Palma ofrecieron cuatro arrobas de cuerda, sesenta sayos de armas y sesenta rodelas. La ciudad de Vélez destinó novecientos ducados para gastos de guerra.²⁵⁰

Honda puso a disposición las canoas necesarias para navegar el río y su respectiva tripulación, asimismo contribuyó con trescientas 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.²⁵¹

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”. Las entradas que realizaron en el territorio de los nativos salteadores les dejaron conocimiento de cinco asentamientos donde encontraron barquetas y flechas; asimismo, capturaron cincuenta y siete nativos, de los cuales murieron casi todos.²⁵²

Finalizando 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. Asimismo, 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.²⁵³

Como indicó Enríquez, la problemática de los carares no había sido enteramente solucionada en la campaña de 1601. Así, en 1603, el mismo Enríquez 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

²⁵⁰ “Relación de los daños” ..., ff. 37v-38v

²⁵¹ “Relación de los daños” ..., ff. 37v-38r.

²⁵² “Relación de los daños” ..., ff. 40r-49v; “[Carta de Luis Enríquez]”, 1602, AGI, *Santa Fe*, 18, R. 3, N. 10, f. 1r.

²⁵³ “Relación de los daños” ..., f. 50r.

una barqueta con oro y ropa. Relata además que en este periodo se habían logrado capturar trescientos salteadores.²⁵⁴

Asimismo, 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 ciento veinte soldados a “hacer guerra a los indios yareguíes y carares del río Grande”. Borja expresaba de los nativos que habitaban en la isla de Carare que “como gente feroz e indómita nunca se ha inclinado a abraçar esta paz, antes siempre que pueden cometen nuevos delitos, salteando y rovando públicamente el dicho río Grande”. 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.²⁵⁵

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 Mompox 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, en la que las tripulaciones debían iniciar viaje todas juntas apartadas de los caños con extrema atención de día y de noche.²⁵⁶

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.²⁵⁷

²⁵⁴ “[informe oidor Luis Enríquez]”, 1603, AGI, *Santa Fe*, 18, R. 4, N. 23, f. 1v-2r.

²⁵⁵ “Carta del presidente Juan de Borja”, 1606, AGI, *Santa Fe*, 18, R. 7, N. 56, F. 2r; “Papeles de servicios de probanza de Juan de Campos, vecino de Pamplona”, 1609-1612, AGN, *Historia Civil*, T. 19, doc. 15, ff. 721r-740r.

²⁵⁶ “Visita: la de los encomenderos de Mompox” ..., 315v, 323r.

²⁵⁷ Luis Miguel Córdoba, “Guerra, imperio y violencia ...”, 393r.

2.3.2 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 río. Es por esta razón que los puertos albergaron a funcionarios como jueces de canoas, alcaldes de puertos y arrendadores de puertos.

Como indica Hermes Tovar Pinzón, 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, sostiene el autor, 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.²⁵⁸

El arrendamiento de algún puerto implicaba una serie de obligaciones; entre estas, los arrendadores debían garantizar la presencia de un alcalde de puertos²⁵⁹ en cada desembarcadero. Asimismo, el alcalde debía acondicionar buhíos o bodegas en los puertos para guardar las mercaderías.²⁶⁰

El título de arrendador de puertos no solo venía con obligaciones y de hecho 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.

Mercancías	Cantidad	Arancel para el arrendador
botija de vino	1	1 tomín
botija de aceite	3	1 tomín

²⁵⁸ Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias. Las cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI* (Bogotá: Archivo General de la Nación, 1999), 32.

²⁵⁹ La función del alcalde de puerto era verificar las mercaderías, además de cobrar los derechos de puertos. Cf. Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos” ..., 55.

²⁶⁰ Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos” ..., 55; Germán Colmenares, *Historia económica y social* ..., 396.

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

Tabla 5. Aranceles a favor de los arrendadores de puertos del río Magdalena, 1577²⁶¹

Fuente: AGN, *Real Hacienda*, T. 22, doc. 28, ff. 984v-985v.

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.²⁶²

Asimismo, 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 Mompox, Nechí, Cauca, Guamocó, Cáceres, Zaragoza, Nare, con la condición adicional de que, si se estableciesen más puertos durante el periodo de arrendamiento, estos quedarán automáticamente incorporados.²⁶³

Por otra parte, Alonso Calvo solicitaba que, todos los derechos de puertos se recaudaran en Mompox, con el objetivo de prevenir el contrabando de mercancías. Además, entre las condiciones establecidas, especificaba que durante el periodo de seis años que abarcaba el arrendamiento no

²⁶¹ Estos aranceles debían pagarse en oro de 20 quilates. Cf. “Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena”, 1621, AGN, *Sección Colonia*, Real Hacienda, T. 22, doc. 28, f. 985v.

²⁶² “Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena” ..., ff.948r-949r.

²⁶³ “Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena” ..., f. 950r.

estaría obligado a construir bodegas ni asentamientos en áreas no pobladas, ni a trasladar las bodegas.²⁶⁴

El arrendamiento de puertos en el Magdalena entró en funcionamiento cuando las rentas de dichos puertos dejaron de depender de los cabildos municipales para pasar a estar bajo la jurisdicción de la corona. Así, según lo estudiado por Hermes Tovar Pinzón, en 1557, el capitán Diego de Ospina arrendó los puertos del río Grande de la Magdalena en 1.300 pesos de oro durante tres años.²⁶⁵

En 1615, Alonso Calvo, vecino de la ciudad de La Palma 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 Sebastián Pretel, Iñigo de Alvis, vecino de Santafé, Rodrigo Pereira de Castro, vecino de Zaragoza, Antonio Ruiz Galdámez, vecino de Mariquita, Antonio de Quiroga, y Simón Sosa Soria, vecino de Santafé. 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.²⁶⁶

A lo largo del capítulo se destacaron dos momentos significativos en la consolidación del poblamiento en la cuenca del río Magdalena: La fundación de ciudades y villas, junto con la instauración de encomiendas en las zonas aledañas a las riberas del río Magdalena, así como el establecimiento de puertos y desembarcaderos. Si bien el poblamiento en el Nuevo Reino estuvo mediado y configurado por búsqueda y extracción de metales, con el tiempo fue necesario garantizar rutas que no solo permitiesen el movimiento de oro y plata, sino que permitiesen el sostenimiento de las ciudades y villas ya establecidas en el territorio.

En este acápite se pudo evidenciar como después de que se consolidó la conquista del territorio y se fundaron las principales ciudades y villas, los españoles a través de la institución de la encomienda se apropiaron y se beneficiaron de las actividades de subsistencia de las comunidades nativas generando transformaciones irreversibles al interior de estas sociedades. La disminución de la población nativa ribereña evidenciada en los expedientes de las visitas de la tierra de 1560, 1611, 1627 y 1639, como se indicó, fue resultado del choque biológico y el desarrollo de epidemias, así

²⁶⁴ “Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena” ..., ff. 950v-952r.

²⁶⁵ Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias* ..., 32.

²⁶⁶ “Remate de los puertos del río Grande de la Magdalena” ..., ff. 966r-971v; Luis Fernando Torres Trujillo, “Arrendadores de puertos y bodegueros” ..., 43-46.

como de las exigencias del nuevo sistema económico. Como se demostró, el despoblamiento generó reestructuraciones en las comunidades ribereñas desde tres puntos fundamentales: las reducciones de pueblos, la regulación del trabajo de la boga, y la introducción de trabajadores africanos en condición de esclavitud para solventar la falta de nativos. Así, la población nativa, aunque no sobrevivió biológicamente, generó adaptaciones que le permitieron subsistir dentro del nuevo sistema económico, llegando incluso a adquirir beneficios a través de sus conocimientos vernáculos.

Por otro lado, se evidenció que el establecimiento del río Magdalena como ruta privilegiada para el transporte de mercancías y gentes conllevó desafíos, entre ellos, la presencia de nativos salteadores de canoas, las condiciones climáticas y caudal del río cauca en el trayecto hacia Cáceres y Zaragoza. Además, la consolidación de puertos y la circulación de mercancías requirió la implementación de estructuras de control como la figura del alcalde y el arrendador de puertos, así como cobrar impuestos sobre las mercancías como mecanismos para regular las mercancías que se movilizaban por el río. Pudo demostrarse entonces que, el establecimiento de puertos en torno al río Magdalena respondía a un sistema económico basado en la extracción de metales. Esto también permite entender porque fue importante solucionar los obstáculos que presentaba la navegación por el río, pues suspender el tráfico de canoas con mercaderías y abastecimientos para los distritos mineros, villas y ciudades, suponía un colapso para la economía del Nuevo Reino.

3 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, quienes debieron asumir la carga de 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.

Como sostiene el historiador Juan Felipe Pérez, 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. Asimismo, como indica el autor Álvaro Rojano Osorio, 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. Este puerto no hubiese sido próspero sin una vía de comunicación que facilitara el transporte de mercancías al interior del Nuevo Reino y viceversa; papel que fue desempeñado por el río Magdalena.²⁶⁷

Luego de que se definiera el río Magdalena como la ruta de comunicación y comercio expedita entre el interior del Nuevo Reino de Granada y el Caribe, una de las problemáticas que se hizo evidente fue la caída demográfica de la población nativa que empezó a presentarse en los pueblos ubicados en toda la cuenca del río Magdalena. Si bien estos grupos indios contaban con conocimiento del territorio y eran pueblos navegantes de río, la intensidad del nuevo sistema económico afectó las poblaciones nativas no mucho tiempo después del establecimiento del tribunal de Audiencia en Santafé.

²⁶⁷ Juan Felipe Pérez, *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompox, Nuevo Reino de Granada, (1530-1823)* (Sevilla: AcerVos / Universidad Pablo de Olavide, 2020), 22; María Ángeles Eugenio Martínez, “El puerto y camino del Carare” ..., 263 y Álvaro Rojano Osorio, *El río Magdalena y el Canal del Dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena* (Santa Marta: Ediciones Unimagdalena, 2019), 28.

En este capítulo se analizará la forma como se fue transformando la vida de los nativos en torno al río en la medida en que se fue consolidando 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: inicialmente se abordará 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. Por otro lado, se expondrán 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 que tipo de mercancía circulaba. Finalmente se profundizará en los trabajos que desempeñaban los nativos que habitaban en los pueblos ribereños como fue la boga, la extracción de mantecas de manatí y caimán, y la pesca.

3.1 La legislación indiana para proteger a los bogas del río Magdalena

El establecimiento de la boga como servicio personal dentro de los pueblos ribereños trajo consigo transformaciones en la vida cotidiana de las comunidades nativas. El ausentismo y movilidad constante de los hombres dedicados a remar, sumado a los desafíos que se presentaban a bordo de las embarcaciones resultado de las crecientes del río, la presencia de mosquitos y el persistente calor, generó una disminución sustancial de indios en las zonas ribereñas. Fue por tal razón que a lo largo del siglo XVI varios funcionarios reales se pronunciaron y promulgaron cédulas y ordenanzas a favor de los naturales.

Entre el conjunto de la legislación, se analizarán algunas cédulas y ordenanzas promulgadas por la Corona y sus representantes en el Nuevo Reino de Granada. Se trata de 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)²⁶⁸ y Juan López de Cepeda (1568)²⁶⁹; las de

²⁶⁸ Según lo estudiado por la historiadora María Carmen Borrego Pla, 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 Fernandez 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. Cf. María Carmen Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI ...*, 147.

²⁶⁹ 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 Mompo, 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 oidor sea el personaje que aparece en varios documentos como “el Ilustre Cepeda” quien realizó la primera

Juan de Junco (1570)²⁷⁰; la orden de navegación redactada por Íñigo de Aranza en la década de 1570²⁷¹; y 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)²⁷².

En este 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 alimentación y accesorios fundamentales para el desarrollo de esta actividad.

visita que se conoce de la gobernación de Cartagena entre 1552 y 1560. Cf. María Carmen Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI ...*, 140, 193-194.

²⁷⁰ Juan de Junco era natural de Asturias, hizo parte de la primera expedición europea que arribó a la tierra de los muiscas. Junco 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, y así lo hizo. Junco ejerció como teniente de gobernador en Mompox en 1560 y en 1571. Cf. José Ignacio Avellaneda Navas, *La expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada al mar del sur y la creación del Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Banco de la República, 1995), 144. Y María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de indios en el siglo XVI...*, 282-283.

²⁷¹ 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. Íñigo de Aranza era un hidalgo perteneciente a la casa de Aranza. 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 Veragua. Cf. “[Licencia para pasar a Santafé concedida a Íñigo de Aranza]”, 1572, AGI, *Indiferente general*, 2085, N. 108, f. 1r-12v, “Confirmación de oficio Íñigo de Aranza”, 1562, AGI, *Santa Fe*, 144, N. 16, ff. 1r-2r, “Confirmación de oficio: Íñigo de Aranza”, 1588, AGI, *Santa Fe*, 145, N. 58, f. 1r, “[Expediente de Íñigo de Aranza como gobernador de Veragua]” AGI, *Panamá*, 29, R. 14, N. 54, f. 1r.

²⁷² Aunque no se tiene una fecha exacta en que de Juan de Villabona Zubiaurre se instaló como oidor de la Audiencia de Santafé, el historiador Julián Ruiz Rivera estima que el oidor Villabona Zubiaurre se pudo haber posicionado en la fecha en que se posesionó como oidor en la misma 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, Mompox y Cartagena, de estos el último distrito que visitó fue el de Mompox, desde donde inspeccionó lo perteneciente a la boga del río, pues se cometían excesos en el trabajo en Mompox, 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, tomo cuenta a los jueces de canoas por su gestión y reviso los títulos de encomiendas. Cf. Julián Ruiz Rivera, *En pro de la justicia ...*, 17- 21.

3.1.1 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 empezaron a promulgar cédulas o a elaborar 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 Audiencia santafereño y visitador de la gobernación de Cartagena), quien en 1560 planteaba como la mejor solución al problema de la disminución de naturales que éstos fueran sustituidos por esclavos africanos.

Este visitador Pérez de Arteaga, apoyado en una real cédula del príncipe Felipe de 1552²⁷³, 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.

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 sobre carga de las canoas, lo que solo se traducía en un esfuerzo sobre humano. El oidor se refería al trabajo señalando que era una actividad “cruel y desventurada”, similar a la pesca de perlas, gracias a la cual muchos pueblos se habían acabado.²⁷⁴

Con la idea de erradicar el trabajo de los indios, el 1 de octubre de 1560, Pérez de Arteaga interrogó a varios vecinos de Mompo 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 río Cauca con bergantines maniobrados por africanos

²⁷³ 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, hacia la salvedad de que los naturales pudiesen navegar canoas libremente y para su provecho, es decir, los nativos podían ser concertados para bogar. Cf. “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena, Cartagena, 19 de agosto de 1560”, AGI, *Patronato*, 195, R. 21, ff. 275r-v.

²⁷⁴ “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena” ..., f. 258r.

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.²⁷⁵

A pesar del intento del visitador Pérez de Arteaga por erradicar el trabajo de los indios en la navegación del río Magdalena, Alonso de Olalla²⁷⁶, Hernando de Alcocer²⁷⁷ y Francisco Gómez²⁷⁸ 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 sostenimiento 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, pues constantemente se represaban en el puerto de Chucurrí. Ante esta situación, la Audiencia de Santafé emitió un auto el 25 de septiembre de 1559 permitiendo la navegación general del río.²⁷⁹

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

²⁷⁵ “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena”, en AGI, *Patronato*, 195, R. 21, f. 259r-268r.

²⁷⁶ Alonso de Olalla Herrera era encomendero de Santafé, casado con Juana Miguel de Mayorga. Fue alcalde ordinario de la ciudad de Santafé en 1557 y 1579. Su hijo Alonso de Olaya Herrera fue gobernador del valle de la Plata y ciudades de San Juan de los Llanos y Caguán. Cf. Juan Flórez de Ocáriz, *Genealogías del Nuevo Reino de Granada*, dos tomos (Madrid: Joseph Fernández de Buendía, Impresor de la Real Capilla de su Majestad, 1674), T. II, 146, T. III, 145-146, 173.

²⁷⁷ Según Juan Flórez de Ocáriz, Hernando de Alcocer era encomendero de Bojacá, en la provincia de Santafé; natural de la ciudad de Jaén, en Andalucía; hijo legítimo de Francisco de Alcocer y de Francisca de la Dehesa. Tuvo dos matrimonios de los cuales no hubo descendientes. El primero con Giomar de Sotomayor y el segundo con doña Inés Galeano, quien le sucedió en la Encomienda. Fue alcalde ordinario de la ciudad de Santafé en 1587. Cf. Juan Flórez de Ocáriz, *Genealogías del Nuevo Reino de Granada ...*, T. II, 148. T. III, 148.

²⁷⁸ Francisco Gómez de Feria era encomendero en Santafé. Fue alcalde ordinario de la ciudad de Santafé en 1587 y mayordomo. Cf. Juan Flórez de Ocáriz, *Genealogías del Nuevo Reino de Granada ...*, T. II, 138, T. III, 163.

²⁷⁹ “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena” ..., f.275v- 280r.

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.²⁸⁰

En 1590, el presidente de la Audiencia de Santafé, el doctor Antonio González, retomó la propuesta del tesorero Aranza de introducción de esclavos negros a la navegación estableciendo que cada embarcación que emplease cinco africanos o más debía ser fletada en ciento noventa pesos de plata corriente, de los cuales treinta 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.²⁸¹

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. Como indica el historiador Luis M. Córdoba, durante este periodo, Camacho del Hoyo se propuso remplazar las embarcaciones usadas cotidianamente en el comercio del río por unas nuevas que fuesen servidas por esclavos africanos; esto con el fin de erradicar el oprobioso trabajo de los indios.²⁸²

Cuando Camacho del Hoyo conoció la problemática a la cual eran enfrentados los indios que bogaban por el río y los excesos que se cometían hacia estos 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 dicha actividad había logrado perpetuarse y acabar con casi toda la población nativa habitante de las riberas del Magdalena. Denunciaba, además, que las visitas efectuadas a esa región no habían rendido el fruto esperado, debido a que no se habían visitado 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 realizara la visita, pues siempre desde las gobernaciones de Santa Marta o Cartagena se delegaba a un oficial

²⁸⁰ “Orden de la Navegación del río de la Magdalena. Informe de Íñigo de Aranza, 1570”, AGI, *Patronato*, 260, N. 2, R. 24, f. 1v.

²⁸¹ 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. Cf. “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590”, 1590, AGI, *Patronato*, 196, R. 24, ff f. 15v.

²⁸² Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Guerra, Imperio y Violencia” ..., 377-380.

para que la realizase. Además, no debe olvidarse que los encomenderos a 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 evitando el rigor de los visitantes de la Audiencia.²⁸³

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 la labor de maniobrar embarcaciones. A esta medida le asignó un límite de tiempo de año y medio, de tal forma que, pasado este término, los indios fuesen retirados completamente de la navegación. Durante el plazo dado para instruir a los negros esclavos en la navegación, 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. Sostenía Camacho del Hoyo que los esclavos solían hurtar las mercaderías que debían transportar, especialmente esto sucedía con el vino y otros alimentos. A raíz de lo anterior, Camacho del Hoyo sugirió que los mercaderes registraran las mercaderías antes del viaje y que en caso de que algo faltase al finalizar, el dueño de la canoa debía responder.²⁸⁴

Según el historiador Julián Ruiz Rivera, 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”. 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, el ausentismo de los indios y el agotamiento de la población generado a raíz de la utilización de 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 estos.²⁸⁵

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

²⁸³ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Guerra, Imperio y Violencia” ..., 377-380.

²⁸⁴ “Ordenanzas de la villa de Mompox”, Santafé 13 de mayo 1599, AGI, *Santa Fe*, 96, N. 5ª, f. 495r-496v.

²⁸⁵ Julián Ruiz Rivera, *Los indios de Cartagena bajo la administración española en el siglo XVII* (Bogotá: Archivo General de la Nación, 1996), 141.

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 los inconvenientes que esta tenía, 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 a la navegación, disminuyendo el empleo de nativos en dicha actividad.²⁸⁶

La boga, desde su establecimiento como actividad netamente india fue sufriendo transformaciones que se pueden vislumbrar en las diferentes ordenanzas que se expusieron en este acápite. El cambio más significativo que se dio en la segunda mitad del siglo XVI fue el planteamiento e introducción de esclavos negros en la navegación. Esta propuesta conllevó una serie de modificaciones en lo que estaba establecido como el trabajo de remar en las embarcaciones. Por un lado, aumentó la capacidad de carga de las canoas, los tiempos de boga abierta y cerrada se flexibilizaron, y se comenzó a exaltar los conocimientos de navegación nativos asignándoles roles más importantes dentro de la embarcación, como pilotos y contra pilotos.

Con la introducción de esclavos a la navegación, la boga de los indios pasó de ser un trabajo forzado a un oficio remunerado.²⁸⁷ Con este tránsito entre trabajo forzado a oficio remunerado, al menos para los nativos, esta actividad permitió no solo la convergencia de saberes de diferentes grupos étnicos, sino también, espacio en el que los indios pudieron obtener mayor autonomía laboral y así evitar el colapso de su población.

3.1.2 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, esta legislación empezó 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 y en que convergen todos los visitantes se encontraba la necesidad de suministrar alimentos de calidad a los indios bogas para todo el itinerario de viaje,

²⁸⁶ *Recopilación de leyes de los reynos de las indias*, 3 Tomos (Madrid: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, 1998), T. II, Ley VI, Título XIII, 314.

²⁸⁷ Daniel Miguel Nieva Sanz, “De canoeros a bogas” ...,129.

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, esto atacaba dos problemáticas que habían evidenciado los visitantes, por un lado, el excesivo calor al que eran sometidos los indios durante la navegación y la presencia de mosquitos que, además de no permitir un buen descanso, eran peligrosos para la salud de la tripulación.²⁸⁸

Con relación a los viajes permitidos al año, 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. Además de esto, fue desde esta promulgación que se empezó a regular con base a la tasa realizada en cada 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 Mompox podían remar 201 canoas, y desde Tamalameque 78 canoas más. Con las ordenanzas de Juan de Junco, también se estableció que desde Mompox podían navegar en total 160 canoas.²⁸⁹

En lo tocante a los tiempos de navegación e itinerarios, desde las ordenanzas emitidas por el licenciado López de Cepeda, se empezó a regular los tiempos de navegación teniendo en cuenta las crecientes del río y los tiempos de invierno y verano. En este sentido se pueden diferenciar dos periodos 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, 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 en 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

²⁸⁸ Este último punto fue señalado por el visitador Pérez de Arteaga. Según el visitador, cuando los indios cuando acababa la jornada laboral como bogas, pasaban gran trabajo durmiendo desnudos en la arena sin obtener descanso por la constante picadura de mosquitos. Esta problemática fue reiterada en las ordenanzas de Juan de Junco y también por el presidente Antonio González. Cf., “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena” 1570, en AGI, *Patronato*, 196, R. 4, f. 42v, 39r-v., “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590” ..., f. 12r, 14r., “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena” ..., f. 260r y 272v-273r

²⁸⁹ “[Ordenanzas Juan López de Cepeda]”, 1568, en AGI, *Patronato*, 196, R. 4, f. 35r., “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena” ..., f. 37r.

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.²⁹⁰

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, esta sectorización en dos tramos se sostendría a lo largo de los siglos XVI y XVII.²⁹¹

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 este trayecto para que fuese operado únicamente por los indios del pueblo de Tomala, Los Serranos, Jegua, Cate, Guazo y Yatí. Argumentaba el oficial que, para estos indios el viaje a Zaragoza era menos dificultoso, pues sus pueblos estaban ubicados en las riberas del río Cauca y tenían mayor conocimiento de las corrientes de esta corriente. Asimismo, ordenó que estos indios no fuesen empleados en otras rutas.²⁹²

El capitán Martín Camacho del Hoyo retomando lo ya mencionado en las ordenanzas del presidente González, hizo énfasis en la boga del río Cauca. Llamó la atención sobre que las ordenanzas ya dictadas por González sobre los pueblos del río Cauca no había sido cumplida y, además, 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 hacer registro ante el cura doctrinero y que tenían que contar con un libro de registros en el que se

²⁹⁰ “[Ordenanzas Juan López de Cepeda]” ..., f. 33v- 34v., “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena” ..., f.37v-38r.

²⁹¹ “Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González 1590” ..., f.14r-v., “Ordenanzas emitidas luego de la visita hecha por el oidor don Diego de Narváez”, 8 de febrero de 1576, AGI, *Patronato*, 196, R. 4, f. 42v-43r., “Orden de la Navegación del río de la Magdalena”, 1r-v.

²⁹², "Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del río Grande", ff. 14r-v.

consignasen las embarcaciones despachadas, la fecha, la cantidad de indios que conformasen la tripulación con sus nombres y la paga respectiva a cada uno de ellos.²⁹³

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 siguiente tabla:

Trayecto recorrido		Tarifa por botija transportada	
Malambo - Mompox		4 reales	
Mateo - Mompox		3 reales	
Malambo - Tamalameque		5 reales	
Mateo - Tamalameque		5 reales	
Mompox - Carare/ Angostura		12 reales	
Tamalameque - Carare/ Angostura		11 reales	
Mompox - Ocana		5 reales	
Tamalameque - Ocana		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

²⁹³ “Ordenanzas dadas por el capitán Martín Camacho del Hoyo en la visita que por mandato de la real Audiencia de Santafé hizo a los indios del río Magdalena para reformar la boga” en Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada ...*, 316-317.

Angostura - Mompox	2 pesos de oro	Medio peso de oro	Medio peso de oro
Mompox - Barrancas	1 peso en reales	3 reales	3 reales
Tamalameque - Barrancas	1 peso en reales	3 reales	3 reales

Tabla 6. Precios y tarifas correspondientes a la carga que se transporte en las embarcaciones según la distancia

Fuente: “Ordenanzas sobre la boga de los indios en el río Magdalena dadas por la Audiencia de Santafé” en Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada...*, 259, 263., AGI, *Patronato*, 196, R. 4, f. 43v.

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

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	

Tabla 7. Nueva tasa de navegación emitida por el doctor Antonio González, 1590

Fuente: AGI, *Patronato*, 196, R.24, ff. 15r-17r.

En la **Tabla 7** puede observarse que en las ordenanzas emitidas por el presidente González, se dio un aumento en las tarifas de los viajes, en comparación con las tarifas establecidas en las ordenanzas de 1576, que le anteceden; asimismo el presidente González dejó estipulados 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.²⁹⁴

Como pudo evidenciarse desde la promulgación de las primeras ordenanzas de boga en 1560, el comercio por el río fue modificándose y adaptándose según los obstáculos que se iban presentando. Uno de los cambios más significativos fue la paulatina introducción de esclavos a la navegación, esto si bien no sería evidente en el siglo XVI, cambiaría las relaciones laborales dadas en torno al río de ese punto en adelante. Otro aspecto importante que traería la legislación sería la regulación de las mercancías transportadas, de los tiempos de viaje y el establecimiento de fletes fijos según peso y distancia a recorrer. Aunque la boga de los indios fue desapareciendo paulatinamente tanto por la introducción de esclavos negros como por la disminución y transformación de las poblaciones nativas ribereñas, las ordenanzas al respaldar el bienestar de los indios en la boga, considerando aspectos como la alimentación, los descansos y las herramientas necesarias para los viajes, no solo reflejan el afán por mitigar el impacto de esta actividad en los nativos sino que son evidencia de un aprendizaje progresivo de las condiciones climáticas y geográficas del espacio ribereño. La legislación da cuenta de cómo gradualmente desde la administración monárquica se fueron construyendo nuevas lógicas espaciales pensadas desde la experiencia local y los conocimientos de los nativos.

3.1.3 Servicios personales

Con el establecimiento de las encomiendas, los indios adscritos a ellas empezaron a identificarse como la principal fuente de mano de obra, esto en el caso de las encomiendas ribereñas no solo se tradujo en trabajo como bogas, pues estos indios también fueron empleados como vaqueros, constructores, pescadores y mantequeros. Como indican los historiadores Juan D. Montoya Guzmán y José M. González Jaramillo, la violencia fue el principal medio para la sujeción de la mano de obra nativa especialmente en las pequeñas comunidades. Fue a raíz de esta situación, que

²⁹⁴ Hasta 1570 se había regulado que cada canoa debía contar con diez indios bogas para una canoa de sesenta botijas o más; es el oidor Juan de Junco que añade a este decreto que ninguna canoa pudiese bogar más de ochenta botijas para una tripulación de diez bogas, por otro lado, este oidor se refiere a la existencia de canoas de porte de entre noventa y cien botijas, para las cuales legisló que 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 botijas. Cf. “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena”, f. 37v., Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada...*, 88. Y Julián Ruiz Rivera, *Los indios de Cartagena* ..., 141; “Ordenanzas emitidas luego de la visita hecha por el oidor don Diego de Narváez” ..., f. 41v- 43v y 44r., Antonio González “Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590” ..., f. 14r., “Ordenanzas de la villa de Mompo”, f. 496v-499r.

desde la administración y a través de las ordenanzas, como los sostiene el historiador Silvio Zavala para el caso del Perú, se planteó modificar el estado de las cosas existentes después de la conquista, la nueva legislación pretendía introducir un régimen de mayor protección y libertad para los indios.²⁹⁵

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 como indica el historiador Julián Ruiz Rivera, los sucesivos visitadores la adoptarían como guía. 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 impartían estos a los indios, señalaba que esta figura dentro de los pueblos era esencial para el mantenimiento de los tributos.²⁹⁶ En este sentido, el presidente 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 supervisando los tratos que los mayordomos les hacían, dejando claro que en caso de abusos se eliminaría el cargo y este no sería renovado.²⁹⁷

Por otro lado, el presidente González también se pronunció con respecto al bienestar espiritual y material de los naturales. Ordenó que los indios no debían estar sin doctrina ni podían ser ocupados como arrieros en los hatos de sus encomenderos, haciendo salvedad que cuando fuese necesario usar a los indios en labores de servicio, debía pagárseles un precio justo y darles de comer, beber y vestir.²⁹⁸

²⁹⁵ Juan David Montoya Guzmán y José Manuel González Jaramillo, *Indios, poblamiento y trabajo ...*, 89 y 108., Silvio Zavala, *El servicio personal de los indios en el Perú, extractos del siglo XVI*, T. I (México D.F.: Colegio de México, 1978), 29.

²⁹⁶ 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. Cf. “Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590”..., 12r.

²⁹⁷ Julián Ruiz Rivera, *Los indios de Cartagena...*, 35., “Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590”..., f. 11r-12v.

²⁹⁸ “Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del río Grande”, ff. 11r-12r.

J. Ruiz Rivera 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. Este visitador 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 Villabona Zubiaurre prohibió que los indios fuesen ocupados en 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.²⁹⁹

En lo tocante a la vida dentro de los pueblos, el oidor Villabona Zubiaurre ordenó que en los pueblos de indios no pudiesen vivir africanos, mulatos y mestizos, y prohibió el trabajo conjunto. Así mismo, vedó las fiestas, juegos y bailes, e impidió que dentro de los pueblos se vendiese vino y pan. Destaca en las ordenanzas la mención a la labor de los indios de servicio, por lo cual, el oidor estableció salarios fijos que debían pagarse a los indios por la actividad que desarrollasen, véase la **Tabla 8.**³⁰⁰

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 labrandería		10 pesos de plata corriente
Indio de servicio en hato de yeguas	Casado	16 pesos de plata corriente
	Soltero	12 pesos de plata corriente

²⁹⁹ Julián Ruiz Rivera, *Los indios de Cartagena...*, 35., Juan de Villabona, AGI, *Santa Fe*, 166, N. 1, ff. 24v- 25r.

³⁰⁰ Juan de Villabona, AGI, *Santa Fe*, 166, N. 1, ff. 1r- 30v.

Monteador	15 pesos de plata corriente
Mensajero/ Reparador de caminos	2 reales castellanos

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.

A través de toda la legislación mencionada, se intentó evidenciar la transición por la cual debieron pasar los indios de los pueblos del río Magdalena. La evidente y abrupta disminución de la población, sin lugar a duda, fue el aliciente para expedir toda la legislación a favor de los indios ribereños, fuese para mejorar las condiciones laborales de los bogas o para interceder por ellos debido a los constantes agravios que les eran impartidos desde el estado de ilegalidad sostenido por los encomenderos, mayordomos, administradores y doctrineros.

Aunque la expedición de ordenanzas no implicó un cambio real en las condiciones de trabajo de los indios, si se puede concluir que, con el paso del tiempo, las propuestas de los legisladores se fueron integrando al espacio ribereño. Esto puede evidenciarse con la introducción de esclavos negros en la boga, que cuando fue ordenado por primera vez en 1560 no tuvo éxito, sin embargo, cincuenta años más tarde ya habría gran cantidad de africanos involucrados en la navegación. Esto no implicó la suspensión del empleo de nativos como bogas, que era lo que pretendían los legisladores, sino que, como se mencionó, llevó a un enriquecimiento de la fuerza laboral.

Fuesen cumplidas estas ordenanzas o no, si 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, es decir, existía una conciencia, aunque fuese limitada, del daño que el sistema económico recién instaurado estaba generando en las comunidades nativas.

3.2 La tecnología viajera

3.2.1 Las rutas de navegación

A partir de 1536 y 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 empezó a concebirse cómo 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.³⁰¹

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. Allí, 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 transportar las mercancías por dos semanas aproximadamente hasta llegar a su destino. Las condiciones poco favorables que presentaba este trayecto generaron que la población nativa descendiera rápidamente.³⁰²

Como se explicó en el capítulo 2, 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, el puerto 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 el oidor, la primera jornada se hacía desde la Barranca de Mateo hasta Tenerife, este trayecto tenía una duración de un día, desde allí, se iniciaba la segunda jornada hasta Mompo; este tramo se prolongaba por tres o cuatro días. Desde Mompo la primera jornada se hacía a Tamalameque, desde donde en tres días se llegaba al pueblo de indios de Chiquichoque. En

³⁰¹ Germán Colmenares, *Historia económica y social ...*, 385.

³⁰² “Relación de los daños”, 1601, AGI, *Santa Fe*, 18, R. 4, N. 29, f. 30r.

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”, 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 siguiendo dicho curso 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.³⁰³

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, desde allí, esta tripulación iba solo hasta Mompox. En Mompox, 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, haciendo énfasis en el perjuicio que esto traería en la salud de los bogas. Aun así, este sistema de relevos solo parece haber 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.³⁰⁴

³⁰³ 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. Y, “Relación de los daños”, ff. 32.

³⁰⁴ “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, estos registros permiten esclarecer la cantidad de viajes registrados a cada uno de los puertos del Nuevo Reino y la predominancia 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. Como se puede observar en la **Tabla 9**, de 1599 a 1611 desde Mompox, Tenerife y Tamalameque, según los registros, se habían realizado ciento setenta y cinco viajes a los diferentes puertos. De estos viajes, 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.³⁰⁵

Año	Destino	# de viajes registrados total	Cantidad de embarcaciones registradas
1599	Honda	11	21
	Barranca de Mateo	1	4
	Ocaña	1	1
	Zaragoza	6	7
1600	Honda	1	1
	Ocaña	1	1
	Cáceres	3	5
	Zaragoza	8	9
	[-]	1	1
1601	Honda	1	1

³⁰⁵ Es importante tener en cuenta que estos registros son información que se diligenciaba solo desde los puertos de Mompox, Tenerife y Tamalameque respectivamente, y 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 y de allí navegaban a los diferentes puertos. Cf. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., ff. 187- 210, ff. 212-226 y ff. 324- 331.

	Ocaña	1	2
	Cáceres	4	4
	Zaragoza	3	3
	Mompox	11	11
	[-]	1	1
1602	Honda	4	6
	Ocaña	1	3
	Pamplona	1	2
	Zaragoza	3	3
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
	[-]	1	1
1605	Honda	5	7
	Barranca de Mateo	1	4
	Mompox	1	3
	Zaragoza	10	11
	Tenerife y de allí a Zaragoza	1	1

1606	Cáceres	2	2
	Tamalameque	1	1
	Honda	2	3
	Zaragoza	4	6
	Mompox	2	2
1607	Cáceres	2	2
	Zaragoza	5	6
	[-]	2	2
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
	San Jerónimo del Monte	1	1
	Mompox	2	2
	Zaragoza	1	1
	[-]	1	1
1610	Tenerife	1	1
	Zaragoza	3	3
	Mompox	1	1

1611	Ocaña	2	2
	Tenerife	1	1
	Mompox	3	3
Cantidad de viajes registrados ante juez de canoas 1599-1611		175	229

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: AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 1, ff. 187- 210, ff. 212-226 y ff. 324- 331.

Por otro lado, 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, no puede asegurarse esta afirmación, pues a pesar de que las ordenanzas impedían también que desde allí se bogase a Zaragoza, si hay registros de viajes desde Tenerife a dicho puerto, véase **Tabla 9**.³⁰⁶

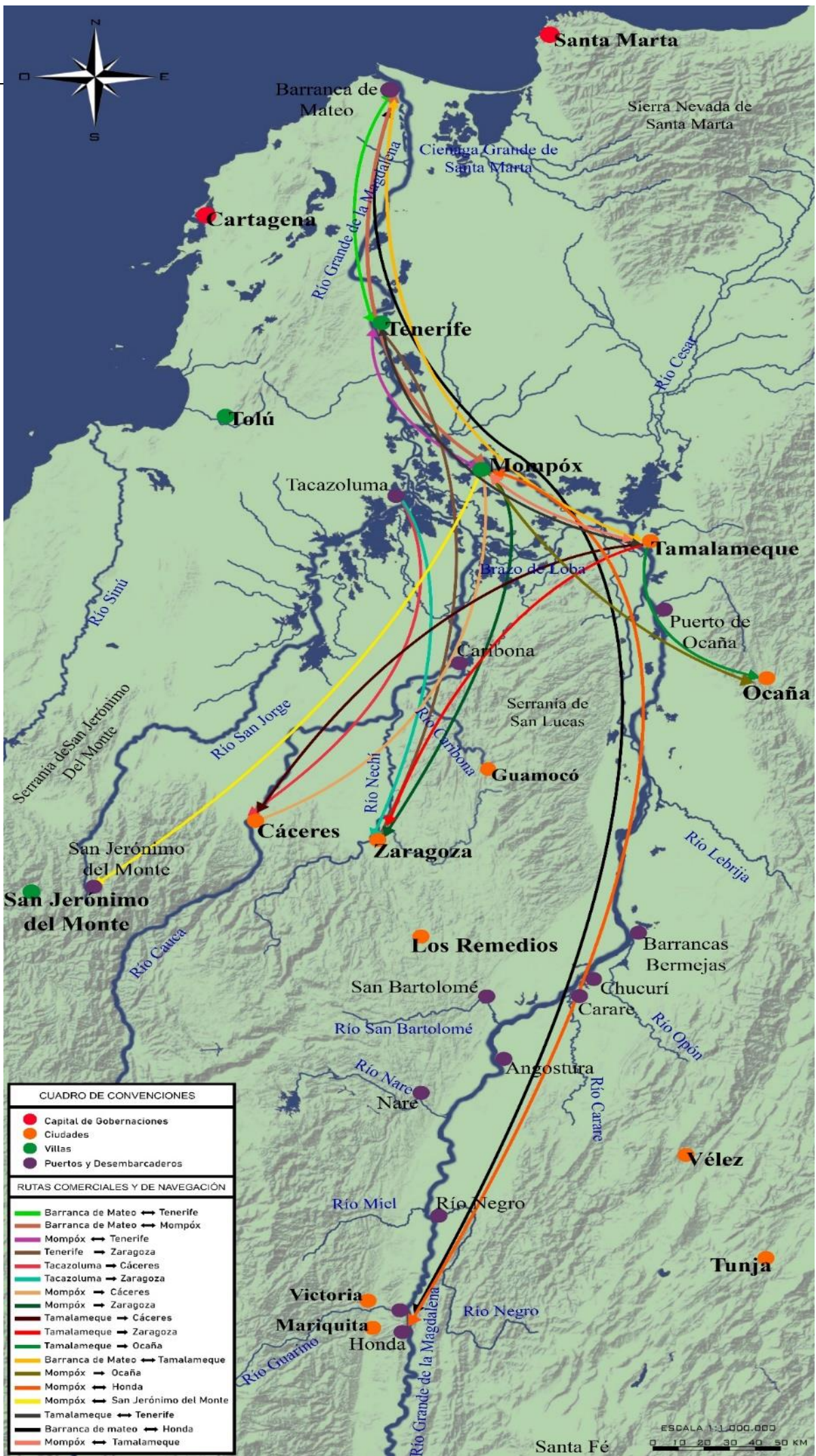
Ahora bien, como se explicó en el capítulo 2, la apertura de la frontera minera en el norte de la provincia de Antioquia situó sobre el mapa comercial del Nuevo Reino a las ciudades de Cáceres y Zaragoza, convirtiéndose desde entonces en focos de entrada y salida de mercancías. Como argumenta el historiador José M. González, en la consolidación de los circuitos comerciales en el 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 adquirirían más valor debido a las distancias relativas y, sobre todo, por la inflación propia de los asentamientos mineros.³⁰⁷ 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 mismo, 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**.

³⁰⁶ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 187- 210, ff. 212-226 y ff. 324- 331.

³⁰⁷ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre ...*,125.

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, el puerto de Ocaña, los puertos de 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. En el otro sentido de la ruta, es decir, 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, véase **Mapa 11**.³⁰⁸

³⁰⁸ “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, 1639, AGN, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 5, ff. 500v-502r, 510r., “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., ff. 144.



Mapa 11. Rutas de navegación por el río Magdalena, 1599-1611

Fuente: Elaboración propia con base en: AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 1, ff. 187- 210, ff. 212-226 y ff. 324- 331, AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 6. REF. 53, AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 2, REF. 1284, AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 6, REF. 13, AGN, Mapas y planos, *Mapoteca*. 1, REF. 158, Robert C. West, “Las regiones mineras de la Nueva Granada”, 46, Germán Colmenares, *Historia económica y social*, 389, Juan David Montoya Guzmán, “Frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII...”, 99, 110; y Luis Fernando Torres T., “Las provincias de los tres ríos” ..., 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, como se ha evidenciado, muchas ciudades y villas buscaron estar cercanas a algún afluente del Magdalena e incluso muchas llegaron a tener su propio puerto, pues esto les daba una entrada y salida asegurada de mercancías. En 1598, el padre Alonso de Medrano, jesuita, relataba que, en el Nuevo Reino de Granada, debido a la fertilidad de sus tierras, se producía gran cantidad de cereales, granos, frutas y vegetales, además de criar cantidad de gallinas, según 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.³⁰⁹

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 preservarse 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”³¹⁰ 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”.³¹¹

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 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 Jinovarte, vecino y encomendero de Tenerife, que transportaba ropa, fardos y mercaderes.³¹²

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

³⁰⁹ “Descripción del Nuevo Reino de Granada, 1598”, transcripción e introducción: Dr. J. Michael Francis en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, N° 30 (2003): 343.

³¹⁰ En el Mediterráneo, la unidad humana es, a la vez, esta red de rutas y este espacio urbano, estas líneas y estos centros de fuerza. Cf. Fernand Braudel, *El mediterráneo y el mundo mediterráneo ...*, T. I, 367.

³¹¹ Fernand Braudel, *El mediterráneo y el mundo mediterráneo ...*, T. I, 365.

³¹² “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff.179-180.

de Tamalameque para ventas. Por ejemplo, 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 lo cual había sido enviado por Antonio Rodríguez de Medina, vecino de la ciudad de Tamalameque y encomendero de La Estancia. Díaz de Rojas mencionaba que, la manteca y las doncellas provenían de la encomienda de La Estancia. Los indios de este repartimiento, además, se encargaban de pilotear las embarcaciones con dichos productos³¹³.

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, Juan de los Llanos y Rodrigo de los Llanos, pertenecientes a la encomienda del capitán Sebastián Pretel en Purnio³¹⁴ 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 a Nare. Las gallinas eran vendidas a tres reales cada una, un pollo a un real y ocho huevos se podían adquirir por un real.³¹⁵

Estas relaciones que se evidencian entre los diferentes puertos gracias a la navegación permiten comprender como 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 las riberas del río de forma permanente, beneficiándose de la movilidad existente y de las posibilidades que el río ofrecía para comerciar.

³¹³ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 179.

³¹⁴ La encomienda de Purnio era de pesquerías. Éstas 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. Cf. Roberto Velandia, *La villa de San Bartolomé de Honda ...*, T. I, 121.

³¹⁵ 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, respectivamente. Según los visitantes, los indios tenían por granjería criar y vender gallinas a las personas forasteras que viajaban por el río Magdalena. Cf. “Declaración de testigos en visita general y visita de la boga al pueblo de Guazo”, 1611, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 4, ff. 532r, 538r, 545v., “Loba: diligencias de visita”, 1609, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 8, doc. 6, f. 859v., y “Secreta de los indios pijaos y de Los Llanos que están en el sitio de Purnio del capitán Sebastián Pretel”, 1639, AGN, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 6, f. 605r.

3.2.2 Tecnología náutica

Desde que inició el comercio a través del río Magdalena, además del uso inevitable de mano de obra nativa en la navegación, fue preciso emplear embarcaciones que suplieran las necesidades para el transporte de mercancías y adaptarlas a las características geográficas que presentaba 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, producto del auge minero, llevó a hacer cambios y modificaciones a las embarcaciones, las cuales 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; estas eran las balsas, los champanes o barcos, las canoas de ceiba o barqueta y las barquetonas o canoas. A continuación, se caracterizará de manera breve cada una de ellas.



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.

3.2.2.1 La balsa

Según el *Diccionario de Autoridades*, la balsa fue una embarcación empleada comúnmente por los indios, la cual se compone 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 se empleó para el transporte de materiales de construcción como maderas y hojas de palma por parte de los nativos. En 1611, los capitanes Juan Suárez de Mendoza 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.³¹⁶

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 de 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.³¹⁷

Sobre la construcción de las balsas, Antonio de Mora, vecino de la villa de Mompox, señalaba en el mismo año que los indios de Simití cortaban la madera para la elaboración de dicha embarcación en el Brazo de los Caballos, poblado ubicado a ocho jornadas de Mompox, donde la sacaban de la selva y las convertían en balsas amarrándolas con cabuyas.³¹⁸

Con relación a las características de esta embarcación, son útiles las descripciones realizadas para otros periodos. 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 norte suramericano, el historiador Antonio Jaramillo Arango señala que estas consistían

³¹⁶ “Diccionario de Autoridades- Tomo I (1726)”, *Diccionario histórico de la lengua española*, [en línea] (12,09,2023)., “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 132r, 145v-146r.

³¹⁷ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f.149r.

³¹⁸ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 178r

en la conjunción de *Ochroma* o palo de balsa aun verde, uno al lado del otro, amarrados con palos traveseros. Aunque Jaramillo describe varios tamaños en esta embarcación, 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 maniobrase 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 a 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 balsa.³¹⁹



Ilustración 1. Puerto de Ambalema

Ilustración en la que 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

Técnica: Acuarela sobre papel, Alto/largo: 17,3 cm, Ancho/diam: 25,0 cm, Prof/grosor: 0,0 cm

Autor de la reproducción digital: Oscar Monsalve, Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia

³¹⁹ José Antonio García y García, “Visión de un diplomático latinoamericano”, en *Crónica grande del río de la Magdalena, recopilación, notas y advertencias*, comp. Aníbal Noguera Mendoza (Bogotá: Ediciones Sol y Luna, Banco Cafetero, 1980), 103; Antonio Jaramillo Arango, *Dueños del agua. Balsas y balseros del pacífico suramericano* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2022), 26-34 y “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f.149r.

El 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 Mompo, e incluso, hasta la Barranca de Mateo, sirviéndose de éstas para transportar diferentes mercancías. El visitador manifestó que esta embarcación se prestaba para el tráfico ilegal, pues en estas era factible iniciar el viaje en la 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 las dichas balsas como bogas, “con que se divierten en diferentes provincias, hatos, estancias y grangerías desamparando por este camino sus naturales y sus mugeres e hijos y çesa la propagaçion y aumento de sus pueblos”.³²⁰ 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.³²¹

3.2.2.2 El champán o barco y la barquetona o canoa

Según el *Diccionario Marítimo Español*, se 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.³²² 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 describió los champanes del Magdalena 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.³²³

³²⁰ “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda” ..., ff. 591r-592r.

³²¹ “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda” ..., ff. 591r-592r.

³²² D. José de Lorenzo, D. Gonzalo de Murga, D. Martín Ferreiro y Peralta, *Diccionario marítimo español que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de vapor, formado con los mejores datos publicados hasta el día* (Madrid: Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, 1864), 200.

³²³ Charles Saffray, “Hasta Nare”, en *Crónica grande del río de la Magdalena* ..., 77.

Otro viajero que expuso claramente las características de esta embarcación fue el escritor José Joaquín Borda³²⁴, quien describía que esta embarcación media entre doce a dieciséis varas de largo; estaba cubierta en la parte central con un techo de paja, sobre la 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 dimensiones y tenía un fondo plano.³²⁵

Los champanes o barcos fueron introducidos a la navegación del Magdalena por primera vez en 1595 por el capitán Martín Camacho del Hoyo. Éste había visto como los champanes 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 champanes el río Magdalena hasta el puerto de Honda.³²⁶

A pesar de los intentos del capitán Camacho del Hoyo, el champán que introdujo en la navegación del río Magdalena no eliminó en su totalidad las embarcaciones usadas comúnmente por los dueños de canoas. Como indica el historiador Luis M. Córdoba, 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. 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 Mompo, 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 an crezido en parte mucho más de lo que solían ser

³²⁴ 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.

³²⁵ José Joaquín Borda, “seis horas en un champán”, en *Crónica grande del río de la Magdalena ...*, T. II, 129.

³²⁶ “[Solicitud del capitán Martín Camacho del Hoyo al Rey]”, 1595, AGI, *Santa Fe*, 92, N. 45, ff. 585-586. Y, “Probanza de servicios del capitán Martín Camacho del Hoyo”, 1597, AGN, Colonia, *Historia Civil*, T. 7, doc. 12, f. 329.

porque la canoa que era de çien botixas llaman ahora barquetona y las canoas que aora navegan en el rrio haçen çiento y diez y çiento y quinqe botixas de vino”.³²⁷

Se pueden caracterizar entonces estos dos tipos de embarcación teniendo en cuenta su apariencia similar; la barquetona, que era la canoa utilizada hasta finales del siglo XVI, en la se podía transportar una carga máxima de cien botijas de vino; y los barcos o champanes introducidos por capitán Camacho del Hoyo, que tenían más capacidad, pues en ellas se podía llevar una carga de ciento diez, ciento cincuenta e incluso hasta doscientas botijas de vino.³²⁸

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 ciento diez hasta ciento treinta botijas de vino o servían también para cargar hasta sesenta tercios de ropa. Añadía el enterado 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 Mompo y Zaragoza.³²⁹

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; la embarcación tenía un alto de cuatro o cinco pies. La proa y la popa, era aguzada “como lanzadera 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, contra piloto, proel y contra proel debían tener gran habilidad. Dentro de la embarcación la mitad de los bogas iba en la proa y la otra mitad en la popa; en el medio iba la mercancía y los pasajeros.³³⁰

³²⁷ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “Guerra, Imperio y Violencia ...”, 381 y “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 125r.

³²⁸ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 125r, ff. 142v- 143v, f. 89v, f. 197v, f. 199r, f. 205r, f. 210v, ff. 220r-v, ff. 223v-224v y f. 330r.

³²⁹ “Relación de los daños” ..., f. 31v.

³³⁰ “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 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**.



Ilustración 2. Champan en el río Magdalena

Nombre de la obra: El champan del Magdalena, Autor de la obra: Edward Walhouse Mark, Año de creación: 1845
 Técnica: Acuarela sobre papel, Alto/largo: 12,5 cm, Ancho/diam: 17,5 cm, Prof/grosor: 0,0 cm,
 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 champan

Nombre de la obra: El champan navegación por Magdalena, Autor de la obra: Ramón Torres Méndez, Año de creación: 1851
 Técnica: Grabado, litografía, iluminado sobre papel, Alto/largo: 25,8 cm, Ancho/diam: 32,4 cm, Prof/grosor: 0,0 cm,
 Autor de la reproducción digital: Víctor Robledo, Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la
 República de Colombia

Los barcos y las barquetonas eran las embarcaciones más usadas en la navegación a los puertos del Nuevo Reino de Granada. Las ventajas de su uso eran básicamente la capacidad de carga que tenían; las desventajas, 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 contra piloto o, en el caso de las más grandes, se debían incluir dos pilotos y dos contra pilotos.

3.2.2.3 Ceiba o barqueta

Otra de las embarcaciones empleadas en la navegación del río Magdalena fue la ceiba. Según el *Diccionario de Autoridades*, las ceibas eran barcos hechos de una sola pieza elaborados 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.³³¹

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 mercaderías de Santafé; añadía que, con este tipo de embarcación siempre se corría el riesgo de perder las mercancías que se transportaban.³³² 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 mercaderías 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.³³³

³³¹ “Visita: la de los encomenderos de Mompox”, f. 208 y f. 210.

³³² “Visita: la de los encomenderos de Mompox”, f. 209.

³³³ “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 todo caso, en mal estado.³³⁴



Ilustración 4. Detalle de una embarcación con las características de una ceiba

Ilustración donde puede verse 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 de la obra: Edward Walhouse Mark, Año de creación: 1845

Técnica: Acuarela sobre papel, Alto/largo: 12,3 cm, Ancho/diam: 17,4 cm, Prof/grosor: 0,0 cm

Autor de la reproducción digital: Víctor Robledo, Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia

3.2.2.4 Armadores, carpinteros y calafates

La tecnología náutica que se fue implementando 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 gracias al trabajo de la boga, no es de extrañar que fueran ellos igualmente

³³⁴ “Visita: la de los encomenderos de Mompo”, f. 209.

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 de la centuria siguiente 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*), ayudándoles a fabricar cinco barquetas.³³⁵ Este indio también declaró que su encomendero en muchas ocasiones lo mandaba a aderezar las barquetas calafateándolas; decía que siendo oficial de calafate había sido ocupado en aderezar embarcaciones pequeñas y grandes, “echándole un rumbo” y calafateándole las lumbres.³³⁶

Ese mismo año, un indio del pueblo de Coscorrucio 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 negros esclavos; 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 de los indios era ocupado en dicha labor pues esta 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 quilates.³³⁷

³³⁵ 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 hasta los 30 metros de altura. Su madera fina, es inmune al comején. Cf. Enrique Pérez Arbeláez, *Plantas útiles de Colombia* (Madrid: Sucesores de Ricadeneira, 1956), 226.

³³⁶ **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. Cf. D. José de Lorenzo, D. Gonzalo de Murga, D. Martín Ferreiro y Peralta, *Diccionario marítimo español ...*, 465.

³³⁷ “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda”, f. 507r-v.

3.2.3 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. El comercio por el río no podía suspenderse, pues esta era la vía por la cual se ingresaban los pasajeros y las mercancías a todas las provincias del Nuevo Reino, permitiendo el abastecimiento de las ciudades y villas y la exportación de la producción de oro y plata de las minas. 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 vino, la ropa, la manteca, el pescado, los jamones, los bizcochos, los jabones, la harina, el ganado, entre otros.³³⁸

El maíz fue uno de los productos que llegó a tener mayor demanda. Como afirma el historiador Gregorio Saldarriaga, para los españoles, el maíz se volvió el sustento básico a muy poco tiempo de su llegada a las indias; si bien el trigo era su cereal preferido, su cosecha era menor a la del maíz pues esta 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 especialmente por indios, negros y españoles pobres.³³⁹

Como se indicó, el maíz 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 de este producto 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 veintidós canoas de porte entre cien y ciento cincuenta botijas cargadas con fanegas de maíz, de las cuales diecisiete iban con destino 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,

³³⁸ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 187v- 210v, ff. 212v-226r y ff. 324r- 331v.

³³⁹ Gregorio Saldarriaga, *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII* (Bogotá: Ministerio de Cultura, 2011), 198-201.

encomendero del pueblo de Mexion, registró una canoa que partía para la ciudad de Zaragoza cargada con ciento treinta botijas que contenían cincuenta fanegas de maíz.³⁴⁰

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 fanegas; en el caso de la segunda cosecha, el testigo mencionaba que se cosechaba la tercera parte de lo cosechado 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.³⁴¹

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.³⁴²

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 Pablo Durán de Cogollos, su encomendero, transportaron hasta la Barranca de Mateo dos balsas de ganado de cerda y mulas.³⁴³

En el caso del trigo, como ya se indicó, 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 o Popayán. Como sostiene Saldarriaga, en el caso de Cartagena, está accedía al trigo por medio de importaciones constantes. El

³⁴⁰ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 213v-327v.

³⁴¹ “Visita: la de los encomenderos de Mompox”, ff. 190v-191r.

³⁴² “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f.198r

³⁴³ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 326v, 149r.

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 Villafañe, 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. Incluso, Daza llegó a sostener que un vecino de Mompo, llamado Bartolomé de Torres, había embarcado en Honda doscientas arrobas de harina con destino a Mompo.³⁴⁴

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 Berrío, (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 guarnecida, 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 el año de 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 Villafañe, encomendero del pueblo de Menchiquejo, con destino a Andrés Márquez, vecino de Pamplona, en la que se transportaban ciento diez botijas de vino, treinta y seis cabos de hierro, fanega y media de cebadilla y tres cajones de loza.³⁴⁵

³⁴⁴ Gregorio Saldarriaga, *Alimentación e identidades...*, 201 y “Impedimento de embarque de harina para Cartagena”, 1614, AGN, *Abastos*, T. 7, doc. 2, f. 20r-v.

³⁴⁵ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 197r-v., “[escritura de obligación entre Diego de Berrio y Carlos de Molina]”, 1580, AGN, Sección Notarias, *Notaría Primera*, T. 11, f. 493r.

3.3 El trabajo

Cuando se piensa en la vida de las comunidades ribereñas esta debe concebirse 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 anfibia”³⁴⁶ fue desarrollado por el sociólogo Orlando Fals Borda para explicar la vida en la región de la Depresión Momposina, se puede utilizar para pensar en todos los sujetos que por alguna razón habitan cerca a los ríos, los caños, las barrancas, las laderas, los playones, las ciénagas y las selvas. Se puede pensar que esta “cultura anfibia” a la que se refirió Fals Borda, es en realidad la capacidad de adaptación que las comunidades ribereñas adquieren enfrentándose al 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”.³⁴⁷

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, lo cual generó un desbalance, 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 tiene a reconocerse a los naturales ribereños únicamente por su labor como boga, debe entenderse 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

³⁴⁶ Según el sociólogo Orlando Fals Borda, la cultura anfibia 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 anfibia contiene elementos ideológicos y articula expresiones psicosociales, actitudes, prejuicios, supersticiones y leyendas que tienen que ver con los ríos, caños, barrancos, laderas y playones, ciénagas 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. Cf. Orlando Fals Borda, *Historia Doble de la Costa...*, T. 1, 21B.

³⁴⁷ Orlando Fals Borda, *Historia Doble de la Costa ...*, T. 1, 21B., T. 3, 27B.

su trabajo, abarcaba también a su familia, a sus mujeres e hijos, quienes, así como él, debieron adaptarse al sistema económico.

Es importante también resaltar el papel de la mujer dentro de los pueblos de indios en actividades como la siembra y 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 botijas de 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 puertos 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.

3.3.1 La boga

Los bogas dentro del sistema económico del Nuevo Reino se posicionaron como un actor importante para el funcionamiento de la navegación por el río y toda su cuenca hidrográfica, es por esto que 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. Como pudo observarse en el acápite sobre la legislación, 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.³⁴⁸

El itinerario de los bogas en tiempo de viaje fue descrito por el oidor Enríquez en 1601, quien afirmaba que, en los viajes realizados entre los puertos de Honda y la Barranca de Mateo, el piloto de la canoa iba todo el día en la patilla de la embarcación, “que es una tabla puesta en el remate de la popa”, y el resto de los indios iban 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, esto lo hacían 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 con la carga y pasajeros en las poblaciones donde querían pernotar, apuntando con nudos en el cable cuantos días iban a estar ausentes y solo después de transcurrido ese tiempo retomaban su actividad.³⁴⁹

³⁴⁸ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 191r-v.

³⁴⁹ “Relación de los daños”, ff- 31v-32r y Miguel María Lisboa, “A partir de Remolino”, en *Crónica grande del río de la Magdalena ...*, T. II, 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 el dormir en camas elevadas del suelo durante el viaje. Este punto, como se abordó al inicio de este capítulo, fue tocado por varios oidores en sus ordenanzas de boga. 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, es decir, hamacas o chinchorros, los cuales describió como un toldo delgado de algodón.³⁵⁰

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 camas de viento. Cuando el oidor Villabona visitó el pueblo de Guazo, un indio de ese repartimiento, llamado Gaspar, declaró que en su pueblo se cultivaba algodón para hacer hamacas. De igual forma, Manuel, un indio del pueblo de Pancegua, afirmaba que en su aldea se tenía como granjería cultivar algodón para el mismo fin.³⁵¹

³⁵⁰ La diferencia entre las hamacas y los chinchorros radica en que el chinchorro es tejido en técnica de red, mientras que la hamaca es realizada en tejido plano. En el caso de los chinchorros el tejido se hace abierto y elástico, las hamacas se tejen tupidas como la tela. Cf. “hamacas y chinchorros”, *Fundación Bigott*, (12/09/2023), <https://www.fundacionbigott.org/hamacas-y-chinchorros/?v=42983b05e2f2>. Y, “Relación de los daños”, f- 33r.

³⁵¹ “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero”, 1611, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 4, f. 545v. y “Indios de Pancegua: indagatorias de visita” ..., f. 678v., “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 158r.



Ilustración 5. Detalle de un chinchorro del Magdalena

Nombre de la obra: El chinchorro, Autor de la obra: Edward Walhouse Mark, Año de creación: 1846
 Técnica: Acuarela sobre papel, Alto/largo: 12,5 cm, Ancho/diam: 17,4 cm, Prof/grosor: 0,0 cm
 Autor de la reproducción digital: Oscar Monsalve, Obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia

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 tormentas.³⁵² Según la legislación emitida en el siglo XVI a favor de los remeros, como se mencionó, estos toldos debían ser suministrados a los indios o en su defecto ser elaborados por ellos mismos. Lo

³⁵² 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 esplendido, 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. Cf. Isaac F. Holton, “De Barranquilla a Honda” en Aníbal Noguera Mendoza, *Crónica grande del río ...*, T. I, 70.

fundamental era no iniciar el viaje sin dichos elementos.³⁵³ El oidor Enríquez señalaba en 1611 que en tiempo de viaje era necesario “echar un contra toldo armado bien tirante y estacado”.³⁵⁴

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, un carpintero residente en la villa de Mompo, 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.³⁵⁵

Sobre la alimentación en tiempo de viaje, el oidor Enríquez señaló que los bogas hacían una bebida llamada “begua” y se alimentaban de arepa de maíz de las cuales afirmaba que tenían sabor a vinagre. Estas se fabricaban con harina de maíz tostado, desleído con agua, el cual luego molían y hacían “torticas”.³⁵⁶

³⁵³ Cf. “Juan de Junco: navegación por el río Magdalena” ..., f. 42v, 39r-v., “Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del río Grande escritas por el presidente Antonio González, 1590” ..., f. 12r, 14r., Melchor Pérez de Arteaga, “Boga de canoas de indios por el río Grande de la Magdalena” ..., f. 260r y 272v-273r.

³⁵⁴ 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. Cf. “Relación de los daños” ..., ff. 33r-v.

³⁵⁵ Es importante tener en cuenta que los encomenderos de Honda no solo poseían a los indios bogadores del puerto, estos 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. Cf. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 167r. y “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero”, 595r., “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda” ..., ff. 527v-528r.

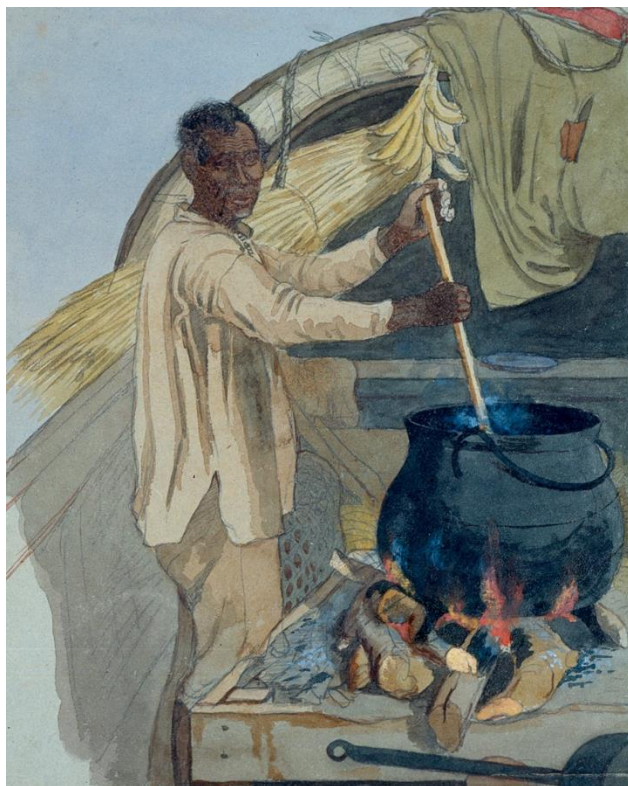
³⁵⁶ “Relación de los daños” ..., f. 32r.

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 en los viajes tanto indios como africanos consumían huevos de tortugas y de caimán. Señalaba que, además, se alimentaban de babillas e iguanas que cazaban, las cuales describía como un “lagarto tan grande como conejo y tres palmos de cola”. Según lo descrito por Enríquez, los bogas adquirían toda clase de alimentos en tiempo de viaje, cuando el río no iba 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 al ya mencionado maíz, cantidad de proteínas y grasas.³⁵⁷

Con el paso del tiempo, la alimentación a bordo de las embarcaciones se diversificó elaborando comidas mucho más cuidadas. Sobre esto, Daniel Lemaitre relató en una fecha tan tardía como 1950, lo que era el típico almuerzo de un boga, esto 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, además de esto, el menú se completaba 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 que sabroso estaba!”³⁵⁸

³⁵⁷ “Relación de los daños” ..., f. 33r.

³⁵⁸ Daniel Lemaitre, *Mompós, tierra de Dios* (Cartagena: Editorial Bolívar, 1950), 230.

**Ilustración 6. Cocinero del Champán.**

Nombre de la obra: El cocinero del champán

Autor de la obra: Edward Walhouse Mark

Año de creación: 1843-1856

Técnica: Acuarela sobre papel

Alto/largo: 20,8cm

Ancho/diam: 17,7 cm

Prof/grosor: 0,0 cm

Autor de la reproducción digital: Oscar Monsalve

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

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; más allá de la estigmatización resultante de las practicas sociales y costumbres de los indios, al parecer, los bogas para trabajar debían ser sobornados con vino. El antropólogo Dwight B. Heath 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 humanos donde la bebida está ausente. Esto es significativo si se piensa que justamente son los viajeros y mercaderes que contrataban a los bogas los que más incitaban al 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 fuesen con más gusto. En esta misma línea, se puede mencionar la declaración hecha en 1611 por Francisco Rodríguez Calderón, vecino de Mompo, quien 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 que bebieran.³⁵⁹

Además de ser notable la importancia de suministrar bebidas a los bogas, parece haber sido fundamental en la cotidianeidad. Con respecto a esto, en 1611, Juan, indio natural de Tomala, afirmaba que en muchas ocasiones que los encomenderos los ocupaban en 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, el donante entra en una posición de dominación sobre quien lo recibe; 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.³⁶⁰

Es notable que el consumo de licor por parte de los indios fue 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 entorno a la problemática existente a raíz de la afición de los bogas a la bebida. Según 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, pues se estaban desintegrando paulatinamente. Es así como se fue forjando un imaginario en torno a los bogas y la población ribereña en general, pensándolos como borrachos que requerían el licor para poder trabajar. Como indica el historiador Gregorio Saldarriaga, 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

³⁵⁹ “Loba: diligencias de visita” ..., f. 265v., Dwight B. Heath, “Borrachera indígena, cambio de concepciones, comentario entorno a borrachera y memoria” en *Borrachera y memoria, la experiencia de lo sagrado en los Andes*, director: Thierry Saignes (Lima: Institut Français d’Études Andines / HISBOL, 1993), 124 y “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 168v.

³⁶⁰ Dwight B. Heath, “Borrachera”, 123-124.

borrachos resultaron ser ellos, pero no solo como individuos, sino sobre todo como colectividad”.³⁶¹

Pese a las dificultades que traía consigo la navegación por los ríos Magdalena, Cauca y Nechí, y el evidente descenso poblacional a raíz del trabajo de la boga, 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 en comparación a las pesquerías. En el puerto de Honda ocurría algo similar, pues los indios del puerto cuando sus encomenderos no tenían canoas para bogar se alquilaban con otro dueño de canoas; esto puede corroborarse con lo relatado en 1639 por los indios encomendados en doña Juana de Bohórquez quienes decían que se dedicaban a bogar y hacían viajes en canoas de diferentes personas.³⁶²

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.

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

³⁶¹ “Carta de Martín Camacho a S. M. sobre la boga de indios” en Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada...*, 305., Gregorio Saldarriaga, *Alimentación e identidades...*, 134.

³⁶² “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda” ..., 510r., “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 128r.

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

Tabla 10. Salario de los indios bogas, 1599- 1611

Fuente: AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 1, f. 173r, ff. 187v- 210v, ff. 212v-226r y ff. 324r- 331v., AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 1, f. 11r-v.

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

Como ya se indicó en el primer aparte de este capítulo, 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 pesos o siete pesos y lo demás podía darse en lienzo de La Palma o en mantas de algodón de la marca del Nuevo Reino, que cada una costaba entre tres pesos y tres pesos y medio. Este testigo argumentaba que muchas veces los indios preferían recibir el pago en ropas para vestirse.³⁶³

Como se mencionó, 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

³⁶³ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., f. 138v-139r.

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.

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 Jinovarte			2
Tenerife	Don Alonso de Ulloa Velón		1 barco	18
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 barquetona 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
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
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	1 canoa	14

		Camargo (yerno)		
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
Tamalameque	Juan Salvador de Vivero		1 canoa	11
Tamalameque	Francisco Álvarez		1 canoa	12
Tamalameque	Capitán Juan Capa de Lagos		1 canoa	12

Tabla 11. Registros de canoas tripuladas por esclavos africanos en Mompox, Tenerife y Tamalameque, 1611

Fuente: AGN, *Visitas Panamá*, T. 1, doc. 1, ff. 160r- 171r y AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 1, ff. 324r-331v.

Como puede evidenciarse en la **Tabla 11**, para 1611, ya había gran cantidad de dueños de canoas de negros repartidos entre encomenderos de Mompox, 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 estos eran dueños de esclavos de boga, más 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.³⁶⁴

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; como se mencionó, las mujeres ocuparon un lugar fundamental en estos espacios donde piloteaban 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 sola una canoa con un bebé y una china llamada Dominga para avisar a los indios sobre el arribo del oidor. 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, la cual 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 las mujeres lo hacían cotidianamente.³⁶⁵

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 los indios prefiriesen la boga a otras labores indica que este trabajo les ofrecía algo que las otras no, la boga no solo les daba una vía de escape para librarse de los encomenderos, mayordomos y corregidores, sino que también les daba un espacio de poder, donde voluntaria o involuntariamente, la administración monárquica perdía poco a poco su dominio. La boga ofrecía a los nativos movilidad, libertad y poder; un poder para con quienes los oprimían.

³⁶⁴ “Autos sobre indios y gente de servicio”, 1627, AGN, sección colonia, *Visitas Tolima*, T. 3, doc. 1, ff. 285-288r, 292r.

³⁶⁵ Cf. “Loba: diligencias de visita”, f. 626v. y “Caribona y Conga: Diligencias de Visita”, f. 123r.

3.3.2 Las mantequeras y pesquerías

En las comunidades ribereñas habitantes en la cuenca del río Magdalena hubo dos actividades principales por fuera de la boga en las que los nativos eran ocupados; estas fueron la extracción de mantecas de manatí, de 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, por otro lado, Simón señalaba que la carne del manatí también se consumía en tasajos.³⁶⁶

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 cerca a ciénagas los indios tenían sus mantequeras, que eran lugares designados específicamente para montear manatíes y extraerles su manteca. Los indios se hospedaban durante el solsticio de invierno y el solsticio de verano en las mantequeras y allí estaban 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 Pancegua, declaraba que el encomendero les suministraba arpones, cuchillos, sal y los demás aparejos y cazuelas necesarias. El mismo don Diego comentaba que cada año los indios navegaban a la mantequera que estaba a veintiocho leguas del pueblo donde pasaban todo el invierno pescando manatíes.³⁶⁷

Sobre la cacería de manatíes, Fray Pedro Simón narraba que los indios desde una canoa los atravesaban con arpones, luego de lo cual los perseguían, mientras los manatíes nadaban

³⁶⁶ Fray Pedro Simón, *Noticias historiales ...*, T. II, VII noticia, capítulo XLIV, 295-296.

³⁶⁷ “Indios de Pancegua: indagatoria de visita” ..., ff. 727v-728r.

desangrándose hasta finalmente morir. En este proceso, los manatíes, como indica el padre Simón, nadaban a tal velocidad y agitaban tanta agua que eran capaces de volcar una canoa.³⁶⁸

Con relación al proceso de extracción de mantecas de manatí, en 1611, Martín, natural de Loba, relataba que, en el caso de dicho pueblo, todos los años iban seis indios con tres barquetas a la mantequera, que estaba a dieciséis leguas del pueblo y allí residían de abril a mayo y de septiembre a noviembre; este indio describía que en este tiempo los indios monteaban y mataban manatíes, y las indias los derretían y extraían la manteca.³⁶⁹

Luego de extraída la manteca, refería en 1611 don Diego, cacique de Pancegua, los indios juntaban las botijas y las llevaban bogando hasta Mompox, que estaba a veintiséis leguas de distancia de la mantequera, donde eran entregadas a su encomendero.³⁷⁰

Dentro de 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 a los manatíes, 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, en el marco de la visita de Juan Muñiz de Nava, que estas indias y especialmente las viudas iban bogando hasta las mantequeras en barquetas. La labor desempeñada por las mujeres no tenía ninguna remuneración económica.³⁷¹

En el caso de la manteca de caimán, solo se tiene evidencia de que esta era 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 Mompox, cada año mataban alrededor de treinta mil caimanes para sacarles la manteca. Este producto era usado para “dar carena a los navíos y en sus bitácoras”, esto porque esta manteca, a pesar de su olor, alumbraba muy bien; el mismo Simón afirmaba que gracias al olor que desprendía esta manteca, era preferida para alumbrar los socavones de las minas de

³⁶⁸ Fray Pedro Simón, *Noticias historiales ...*, T. II, VII noticia, capítulo XLIV, 295-296.

³⁶⁹ “Mompos: diligencias de visita e información secreta” ..., f. 948r.

³⁷⁰ “Indios de Pancegua: indagatoria de visita”, ff. 727v-728r.

³⁷¹ “Loba: diligencias de visita”, f. 626r

oro, porque a diferencia de lo que pasaba con la manteca de manatí, la manteca de caimán desprendía un olor tan horrendo que los negros no la consumían.³⁷²

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, evitando que los caimanes salieran del agua. Posteriormente, en la mañana, los indios se adentraban en el agua en canoas. Empleando arpones y lanzas, procedían a cazar los caimanes, de forma similar a como lo hacían con los manatíes.³⁷³

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 por caños y ciénagas a cazar caimanes, siempre acompañados de su encomendero o mayordomo, añadía que de esta cacería siempre lograban extraer sesenta botijas de manteca de caimán. Este cacique narraba que en el verano los indios dormían en las playas donde elaboraban la manteca, donde se quedaban entre mes y medio y dos meses; luego de matar los caimanes los deshuesaban y sacaban las pellas de manteca, después de lo cual, estos pedazos se transportaban al pueblo o alguna playa y en cazuelas derretían los pedazos para luego ser embazados en las botijas. Aunque las botijas de manteca de caimán 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 manta para vestirse.³⁷⁴

3.3.2.1 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 magdalena, como en los del alto magdalena, acá abordaremos las pesquerías de Honda y Purnio, pues después de la boga, fue la actividad a la que más se dedicaron, e inclusive hay relatos de que los nativos que habitaban esta región antes de la ocupación española eran esencialmente pueblos pesqueros. Fray Pedro Simón relataba que en las aguas del río Grande los peces eran de innumerable variedad, donde por ser aguas turbias se

³⁷² Fray Pedro Simón, *Noticias historiales ...*, T. II, VII noticia, capítulo XLIV, 297.

³⁷³ Fray Pedro Simón, *Noticias historiales ...*, T. II, VII noticia, capítulo XLIV, 297.

³⁷⁴ En este proceso, al igual que sucedía con la manteca de manatí, eran las indias las encargadas de derretirlas. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 179r., “Cartagena, Santa Marta, Antioquia: Informe oidor y visitador”, 1611, AGN, Colonia, *Miscelánea*, T. 12, doc. 7, f.12v-13r.

facilitaba la labor de pesca. Luego de ser pescados, su preparación consistía en echarles sal y secarlos al sol. Entre la variedad de peces, en el río podían encontrarse doncellas, (de las que Simón decía era difícil encontrar fuera de Mompo), 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, según lo relatado por Simón, desde este puerto se pescaban veinte mil arrobas de pescado.³⁷⁵

Como indica la antropóloga Carolina Ardila, a principios del siglo XVII se identifican dos puntos principales para las labores de pesca: el salto de Honda y el sitio de Purnio. Esta autora menciona que ambos sitios tenían 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, Ardila citando al padre Simón concluye que las herramientas que debieron emplearse para la pesca habrían sido la atarraya, el cóngolo y el arpón. En el caso de Purnio, por el contrario, era un sitio especializado en la utilización de chinchorros, esto puede verificarse en las numerosas declaraciones dadas en el marco de la visita de Gabriel de Carvajal a Purnio, 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 mencionados en la visita no solo correspondiesen a la red de pesca sino a la embarcación³⁷⁶ pues en la declaración de 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 del sitio de Purnio, declaró tener cinco chinchorros. De estos cinco chinchorros eran pilotos Alonso Vélez, natural de Guavatá de la encomienda de don Juan de Borja; Diego Vaquero, natural de Guatavita; Lázaro, indio criollo de Santafé; Juan de Miranda, natural del pueblo de la Serrezuela y Pedro, natural de Cuello de la encomienda de

³⁷⁵ Fray Pedro Simón, *Noticias historiales de la conquista ...*, 543.

³⁷⁶ Según el *Diccionario* 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. Por otro lado, apunta a una embarcación de remos, muy chica y la menor de a bordo. Cf. "Chinchorro", *Diccionario de la Real Academia Española*. Consultado el 14 de septiembre de 2023.

En relación con las especificaciones de los chinchorros, Alonso de Medina, hábil maestro de canoas y oficial experimentado en la valoración de estos indicaba 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. Cf. "Indios Carares, inversión en la guerra contra ellos", 1608, AGN, Sección Colonia, *Caciques e indios*, T. 18, doc. 1, f. 14r.

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 patacones. A continuación, se exponen los chinchorros reportados en la visita de Gabriel de Carvajal a Purnio. Véase **Tabla 12**.³⁷⁷

Dueño del chinchorro	Embarcación	Tripulación		
		Piloto	Cantidad de Indios	Cantidad de Negros/ mulatos/zambos/ mestizos
Antonio González	Chinchorro 1	Alonso Vélez (indio)	5	1 (mulato)
	Chinchorro 2	Diego Vaquero (indio)	6	X
	Chinchorro 3	Lázaro (indio)	5	1 (mulato)
	Chinchorro 4	Juan de Miranda (indio)	5	1 (mulato)
	Chinchorro 5	Pedro (indio)	6	X
Manuel de Estrada	Chinchorro 1	Esteban (indio)	4	3 (mulato)/1(negro esclavo)
Blas de Guillen	Chinchorro 1	Andrés Rodríguez (indio)	4	X
Catalina de Ordoñez	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	1 (mulato libre)

³⁷⁷ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., ff. 611r-620r., Carolina Ardila Luna, “las pesquerías coloniales en Honda”, *Maguaré* Vol. 19 (2005): 195-196.

Juan Rodríguez	Chinchorro 1	Lázaro (indio)	6	1 (mestizo)
Diego Cornejo	Chinchorro 1	Jaime (indio)	9	1 (zambo)

Tabla 12. Chinchorros registrados en la visita de Gabriel de Carvajal al puerto de Purnio, 1639

Fuente: AGN, *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 6, ff. 611r-638r.

Sobre las pesquerías de Honda, se conoce por la visita anónima de 1559 a Mariquita transcrita por Hermes Tovar Pinzón, la declaración del indio Bianba, cacique de los indios de Honda, quien afirmaba que las demoras las pagaban en pescado y que cada año por tiempo de tres lunas (equivalente a tres meses), pescaban en el río Magdalena. Asimismo, por declaraciones de Juan Jiménez, testigo de la visita, se sabe que por cuaresma los indios sacaban entre trecientas y cuatrocientas arrobas de pescado, cada arroba se vendía a veces a ducado, a veces a peso y en otras ocasiones a diez tomines cada una. 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 y que cada una duraba tres meses.³⁷⁸

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 a 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

³⁷⁸ “Visita a la provincia de mariquita de 1559”, en *Relaciones y visitas a los andes. S. XVI*, seis tomos, ed. Hermes Tovar Pinzón (Bogotá: Biblioteca Nacional, Colcultura, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993), T. IV, 119-121, 125-126., “auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., f. 611r.

debía verificar el peso de las embarcaciones y que los nativos llevaran 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 hacia 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.

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

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. Estas comunidades debieron asumir todas las cargas que trajo consigo esta interacción con el nuevo sistema económico. Indudablemente, los naturales resistieron y se adaptaron a la nueva realidad desde múltiples focos de acción. Por ejemplo, algunos indios ejercieron la resistencia armada, otros entablaron negociaciones donde pudieran mantener el orden social, 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.

Como argumenta el antropólogo Guillaume Boccarda, el camino de la rebelión armada no fue el único mecanismo de resistencia de los indios contra el gobierno monárquico, sino que se

valieron de múltiples armas y estrategias. Algunos nativos huyeron, otros, por el contrario, se impusieron como 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.³⁷⁹

Es importante entender que 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 y de 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.³⁸⁰

En este capítulo se espera dar a conocer varios 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 procesos que hablan todos de la forma en que los indios contrarrestaron las políticas de control y de civilización del nuevo sistema político.³⁸¹

³⁷⁹ Guillaume Boccara, “Antropología y diacronía” en *Lógicas mestizas en América*, ed. Guillaume Boccara y Silvia Galindo, (Chile: Instituto de Estudios Indígenas, 1999), 31. Para profundizar en los debates académicos sobre etnogénesis, aculturación y resistencia véase: Guillaume Boccara (ed.), *Colonización, resistencia y mestizaje en las Américas, siglos XVI-XX* (Lima: Ediciones Abya-Yala, 2002), Nathan Wachtel, “La aculturación”, en *Hacer la historia*, ed. Jacques Le Goff, Pierre Nora (Barcelona: Laia, 1978), Vol. I., Nathan Wachtel, *Los vencidos. Los indios del Perú frente a la conquista española, (1530-1570)* (Madrid: Alianza Editorial, 1976).

³⁸⁰ Guillaume Boccara, “Antropología y diacronía”, 32; Richard White, *The Middle Ground. Indians, Empires, and Republics in the Great Lake Region, 1650-1815* (California: Cambridge University Press, 2012); véase: Carl Henrik Langebaek, *Conquistadores e indios ...*, 195-246; Federico Navarrete Linares, *¿Quién conquistó México?* (Mexico: Debate, 2019); Matthew Restall y Felipe Fernández- Armesto, *Los conquistadores, una breve introducción* (Madrid: Alianza, 2013).

³⁸¹ Guillaume Boccara, “Antropología y diacronía”, 31.

4.1 Maltrato, violación y adaptación en los pueblos de Mompo, 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 indirectamente dan cuenta de las prácticas de resistencia adoptadas por los indios ante el maltrato. En estos, se puede encontrar por un lado 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.³⁸²

Por otro lado, entre los nativos también se evidencia una resistencia pasiva³⁸³, manifestada a través de la asimilación de los usos de la escritura y el testimonio oral, donde se observan indios declarando los maltratos padecidos por ellos 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.

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

El ausentismo de la población nativa en las comunidades ribereñas no solo respondió a la movilidad que implicó el trabajo como remeros en el río Magdalena. Otra de las actividades que implicó el abandono de sus pueblos por parte de los indios fue el 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 de encomienda que se ocupaban en el servicio doméstico comúnmente no ejercían esta labor voluntariamente, lo que podría indicar las malas condiciones laborales a las que

³⁸² Sobre las huidas, el padre Bartolomé de las Casas expresaba en su *Brevísima Relación* que “por miedo de las crueldades egregias que uno de los tiranos particulares en los indios hacía, se fueron a los montes huyendo de tanta inhumanidad”. Cf. Bartolomé de las Casas, *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, ed. Trinidad Barrera (Madrid: Alianza Editorial, 2005), 178; Danna A. Levin Rojo and Cynthia Radding, *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian World* (New York: Oxford University Press, 2019); Juan David Montoya Guzmán y José Manuel González Jaramillo, *Indios, poblamiento y trabajo ...*, 74-93; Laura Escobari de Querejazu, *Caciques, yanaconas y extravagantes. Sociedad y educación colonial en Charcas s. XVI-XVIII* (La Paz: Plural, 2001), 197-208

³⁸³ James C. Scott, *Los dominados y el arte de la resistencia, discursos ocultos* (México: Era, 2004), 71-96.

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. Luisa, sostenía que 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 Luisa, el indio Benito, un niño de nueve años, y el indio Alonso, de diez años, declararon ser indios del servicio del dicho Martín Dávila. Estos atestiguaron que el mayordomo los maltrataba y que pretendían regresar a sus pueblos donde habitaban sus familiares.³⁸⁴

La alusión por parte de las indias e indios de servicio al deseo 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 enfrentadas 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.³⁸⁵

Como sostiene Luis Miguel Córdoba, dentro de las visitas realizadas a los indios, las declaraciones poco se referían a las condiciones de trabajo doméstico dentro de los hogares españoles. Sin embargo, parece que las mujeres que se dedicaban al servicio doméstico siempre fueron expuestas a un trato violento, del cual también eran responsables las esposas de los encomenderos.³⁸⁶

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 Mompo. Relataba que María y Leonor ya eran difuntas y que Agustina había huido y se encontraba en Tenerife, casada con un indio de allí.

³⁸⁴ “Yatí: Actas de Visita y Cargos contra el encomendero” ..., ff. 330 r- 331r.

³⁸⁵ Susana E. Matallana Peláez, “Los indios de esta encomienda no tienen mujeres: fertilidad y sistemas de género frente al colapso demográfico indígena. Tres casos emblemáticos”, *Historia Crítica*, no. 77 (2020): 53.

³⁸⁶ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “La memoria del agravio en los indígenas según la visita de Herrera Campuzano a la gobernación de Antioquia, 1614-1616”, *Historia y Justicia*, no. 3, (2014): 248;

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”.³⁸⁷

Acerca de lo que sucedía en Caribona, Diego Díaz de Rojas, vecino de Mompo, 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 avia llagado y estaba muy lastimada y la yndia se quexo a este testigo que cada día le dava y trataba mal y este testigo se compadeçio della”.³⁸⁸

Además de los maltratos y abusos, una situación recurrente dentro de los trabajos domésticos de las indias era que constantemente éstas se veían inmersas en la práctica del amancebamiento 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 sostuvo que Elvira estaba casada con un indio de nación malibú, llamado Lorenzo y recalcó que siempre se la “quitaban”.³⁸⁹

En el mismo año de 1609, en el pueblo de Tomala, Juan, indio de nación serrano, mandador de dicho 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. Añadía este indio en su declaración que, el otro mayordomo del pueblo, Cristóbal Rodríguez Perete, estaba amancebado con una india llamada Ana, casada a su vez con el indio Gaspar.³⁹⁰

³⁸⁷ “Caribona y Conga: Diligencias de Visita”, 1611, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 6, doc. 1, ff. 21r-22v.

³⁸⁸ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita” ..., ff. 127r-v.

³⁸⁹ “Loba: diligencias de visita” ..., f.624r.

³⁹⁰ “Tomala: diligencias de visita”, 1609, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 5, ff. 561v-562r.

En el pueblo de Loba también se podía evidenciar la misma situación. Por ejemplo, en 1611 declaró el cacique don Sebastián, quien afirmó 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. Resultado de dicho amancebamiento nació un niño mestizo, el cual fue reconocido por su padre.³⁹¹

Las relaciones premaritales y extraconyugales entre indias y españoles llegaron a generar mucha conmoción 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 estas eran empleadas como indias de servicio. 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, debido a esta negación, el administrador, “le dio de palos con un palo grueso 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”.³⁹²

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 sus ausentismos constantes, 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 que gracias a esta constante permanencia en los hogares españoles; como señala Susana Matallana Peláez, estas mujeres indígenas estuvieron expuestas a la transmisión de enfermedades como el sarampión, la viruela, enfermedades venéreas y

³⁹¹ “Mompós: Diligencias de visita e información secreta” ..., ff. 858v-859r.

³⁹² “Tenerife: visita a la boga de Coscorrucio” ..., f. 28v.

afectaciones comunes como el resfriado o la gripa, que tuvieron repercusiones fatales en las nativas.³⁹³

También como lo ha indicado la historiadora Berta Ares Queija, 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.³⁹⁴

4.2.1 Violencia y maltrato contra la población nativa

Como señalaba el historiador Germán Colmenares, el terror hizo parte de la creación de una realidad en el Nuevo Mundo. El terror es un elemento permanente en las relaciones de conquistadores y conquistados y así mismo la violencia fue el elemento que más estuvo presente en el siglo de la invasión. Colmenares señalaba que 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 si tenían cierto rango de control.³⁹⁵

Las visitas a la tierra actuaron como inspecciones planteadas desde la administración para controlar los abusos de los encomenderos.³⁹⁶ El historiador Luis Miguel Córdoba sostiene que, mediante estas, los indios “encontraron la forma de adaptarse a los protocolos judiciales españoles, para dejar vividos testimonios de los abusos de los cuales fueron víctimas”; es por

³⁹³ Susana E. Matallana Peláez, “Los indios de esta encomienda no tienen mujeres” ...,53.

³⁹⁴ Berta Ares Queija, “Mancebas de españoles, madres de mestizos. Imágenes de la mujer indígena en el Perú colonial temprano”. En *Las mujeres en la construcción de las sociedades iberoamericanas*, eds. Pilar Gonzalbo Aizpuru y Berta Ares Queija (México-Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas-EEHA / El Colegio de México, 2004), 27-28.

³⁹⁵ Germán Colmenares, “La aparición de una economía política de las indias”, *Revista Universidad de Antioquia*, N. 220 (1990): 36-40; Norbert Elías, *El proceso de la civilización, investigaciones socio genéticas y psicogenéticas* (México: Fondo de Cultura Económica, 2008).

³⁹⁶ Guillermo Céspedes del Castillo, “La visita como institución indiana” ..., 984-986; Tadashi Obara-Saeki y Juan Pedro Viqueira Alban, *El arte de contar tributarios, provincia de Chiapas, 1560-1821* (México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2017).

tal razón que esta documentación adquiere importancia, pues a través de las visitas se evidencia la forma como los indígenas entendieron y sufrieron la dominación española.³⁹⁷

Como sostiene José M. González, 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.³⁹⁸ Entre las visitas de Juan Muñís 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, suegro del encomendero don Miguel de Villafañe, había obligado a los indios a bogar. Cristóbal relataba que el español había forzado a cuatro indios de Menchiquejo, entre estos incluido Cristóbal como piloto, a que lo llevaran a la Ciénaga de Santa Marta y como los indios se negaban a ir, “les llamo de perros y los amenaço por cuya caussa temerossos de las amenazas del susso dicho se embarcaron quatro yndios en una barqueta con el dicho Luis del Rincón para hazer el viaje de Santa Marta”.³⁹⁹

Cristóbal afirmaba que en la Ciénaga debieron esperar quince días al dicho Luis del Rincón, para luego llevarlo nuevamente al pueblo de Menchiquejo, donde debió quedarse Lucas, un indio que iba dentro de la tripulación, pues había enfermado durante el viaje. Desde Menchiquejo, Del Rincón los obligó a bogar sin descanso hasta Ocaña y, además, no pagó el desplazamiento y tampoco les entregó los alimentos, como era lo habitual.⁴⁰⁰

Como señalan los autores Luis M. Córdoba y Sebastián Gómez, la violencia y abusos desatada por los curas doctrineros también fue tópico de las declaraciones de indios.⁴⁰¹ 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

³⁹⁷ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “La memoria del agravio” ..., 230.

³⁹⁸ José Manuel González Jaramillo, *Violencia y servidumbre* ..., 195-196.

³⁹⁹ “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”, 1611, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 1, doc. 2 ff. 978v- 979r.

⁴⁰⁰ “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas” ..., ff. 978v- 979r.

⁴⁰¹ Luis Miguel Córdoba Ochoa, Sebastián Gómez González, “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, no.2 (2023): 54.

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 ropa y tiene mala condición y trata mal a estos yndios de palabras y de obras”.⁴⁰²

El indio Hernando relató que, en alguna ocasión, se tardó en iniciar un viaje hacia la ciudad de Cáceres. Por tal motivo, el cura Torres le había golpeado con un palo de macana en el brazo izquierdo. Según el indio, éste 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 avian de salir antes de media ora y del gran golpe que este testigo rrezibió le entrofio y estuvo malo más de tres meses sin poder acudir al trabaxo y hasta agora esta con mucho dolor en el brazo”.⁴⁰³

Asimismo, Gaspar, un indio piloto del pueblo de Guazo, declaró que, en una ocasión, el doctrinero Torres había maltratado al cacique del pueblo de Jagua. Narraba que el cacique se había ido a buscar pescado para la fiesta de su hijo, que se iba a casar y el cura le había dicho, “Perro, yo no le dicho que no salgáis del pueblo sin mi liçenzia, y llegándose a él le dio de bofetadas en el rostro y pescuezo de que les peso 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”.⁴⁰⁴ Asimismo, 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.⁴⁰⁵

Otro caso que vale la pena mencionar es el del pueblo de Tomala. En 1609, Juan, indio mandador de nación serrano, sostenía que Lorenzo Pérez, un portugués que figuraba como

⁴⁰² “Guazo: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 4, f. 530r.

⁴⁰³ “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero” ..., ff. 530r-v.

⁴⁰⁴ “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero” ..., ff. 544r-v.

⁴⁰⁵ “Guazo: visita oficial y cargos contra encomendero” ..., f. 546v.

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 señaló el indio, la razón de esto era que Juan tenía una pequeña cantidad de carne de manatí para su familia y, al saber esto, el mayordomo se la pidió para su propio consumo.⁴⁰⁶

El indio Juan, continuó sus denuncias, afirmando que el mayordomo Lorenzo Pérez había golpeado a Gregorio por no acatar una orden. El mayordomo había pedido a Gregorio fuese en la madrugada a matar unas hicoteas para el encomendero, a lo cual Gregorio le había contestado diciendo: “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”. Relató el indio Juan que, por esa respuesta, el mayordomo había golpeado mucho a Gregorio, pues lo azotó con la espalda desnuda y le aporreó un brazo.⁴⁰⁷

Adicionalmente, 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 anuelo de su marido, y debido a que esta india no acató lo solicitado, el mayordomo había tomado una caña verde con la cual le propició muchos golpes.⁴⁰⁸

Con estos relatos puede confirmarse lo que señaló 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, recriminándoles sus abusivas conductas, rehaciendo un discurso basado en los dramas que afectaban a diferentes miembros de su sociedad.⁴⁰⁹

En esta narrativa construida por los nativos ante la justicia española, señalaban los excesos de los trabajos que debían realizar. Narraban situaciones en las que se evidenciaba la excesiva violencia que padecían los indios desde esta economía política, dentro de la cual, parecían no tener ningún tipo de derecho como sujetos individuales, ni mucho menos como comunidad. Como indican los autores Córdoba y Gómez, los testimonios recogidos en las actas de visita evidencian como “una vez superado el temor o la ansiedad de declarar contra

⁴⁰⁶ “Tomala: diligencias de visita” ..., f. 560r.

⁴⁰⁷ “Tomala: diligencias de visita” ..., ff. 560r-v.

⁴⁰⁸ “Tomala: diligencias de visita” ..., f. 560v.

⁴⁰⁹ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “La memoria del agravio” ..., 242-243.

curas, encomenderos y mayordomos había un afloramiento de recuerdos y traumas personales y comunitarios que hacían explícita la violencia del poder español”. 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, había exterminado su memoria étnica.⁴¹⁰

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

Después de pasada la primera etapa de la Conquista, las poblaciones aledañas al río Magdalena fueron testigos de una gran movilidad de mercancías y de gentes. Fue esta circulación y comercio que ocurría 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.

El antropólogo Guillaume Boccara alude que en el proceso de instauración 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, llegando a cultivar su propia especificidad, manteniendo autonomía e independencia política, ubicándose en el centro de nuevas redes comerciales.⁴¹¹

Como indica el historiador Felipe Castro Gutiérrez, los indios forasteros surgen como consecuencia a una sociedad abierta y flexible, donde el abandono de los pueblos por parte de los nativos tenía por objetivo buscar mejores horizontes en otros pueblos o bien en estancias o hatos de los españoles. Este autor argumenta que la migración de nativos en el Antiguo Régimen respondió a tres causales principales; por un lado, existían naturales desplazados por la violencia de la conquista o acarreados contra su voluntad por las expediciones; por otro lado, muchos naturales encontraron en la migración una respuesta ante la destrucción de su antiguo orden social. Asimismo, otra causal de la migración fueron los

⁴¹⁰ Luis Miguel Córdoba Ochoa, “La memoria del agravio” ..., 251., y, Luis Miguel Córdoba Ochoa, Sebastián Gómez González, “La visita del oidor Juan de Villabona” ...,52.

⁴¹¹ Guillaume Boccara, “Antropología y diacronía” ..., 31.

conciertos que llevaron a los indios a vivir en otros pueblos y estancias 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.⁴¹²

Como se pudo evidenciar en el capítulo anterior, la instauración del servicio personal de la boga generó transformaciones dentro de la cotidianeidad de los pueblos ribereños, donde, como indica Marta Herrera Ángel, comunidades enteras tuvieron que enfrentarse al trauma del desarraigo implícito en el hecho de trasladarse masivamente a otro lugar, ajustándose a unas pautas de ordenamiento espacial de otra cultura.⁴¹³

La movilidad, aunque inherente al trabajo en la boga, inicialmente fue cuestionada pues se empezó a evidenciar como los indios ribereños estaban abandonando sus pueblos, migrando a otros lugares, no solo por el trabajo de la boga en sí, 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 Mompo 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, le brindase provisión real para que los buscasen y los llevaran a su 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 Jaramillo de Andrada habían huido a otras partes sirviendo a otra gente sin pagar demora. Antonio de

⁴¹² Felipe Castro Gutiérrez, *Los tarascos y el imperio español, 1600-1740* (México D.F: Universidad Autónoma de México, 2004), 48.

⁴¹³ Marta Herrera Ángel, "Ordenamiento espacial" ..., 115.

Bustamante se refirió específicamente a dos indios que se encontraban ausentes en el puerto de Honda trabajando como bogas en el río Magdalena.⁴¹⁴

En el caso de Mompo, entre 1609 y 1611 se registraron ochenta y un nativos ausentes en Mompo, 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 encomenderos véase **Gráfico 1.**⁴¹⁵

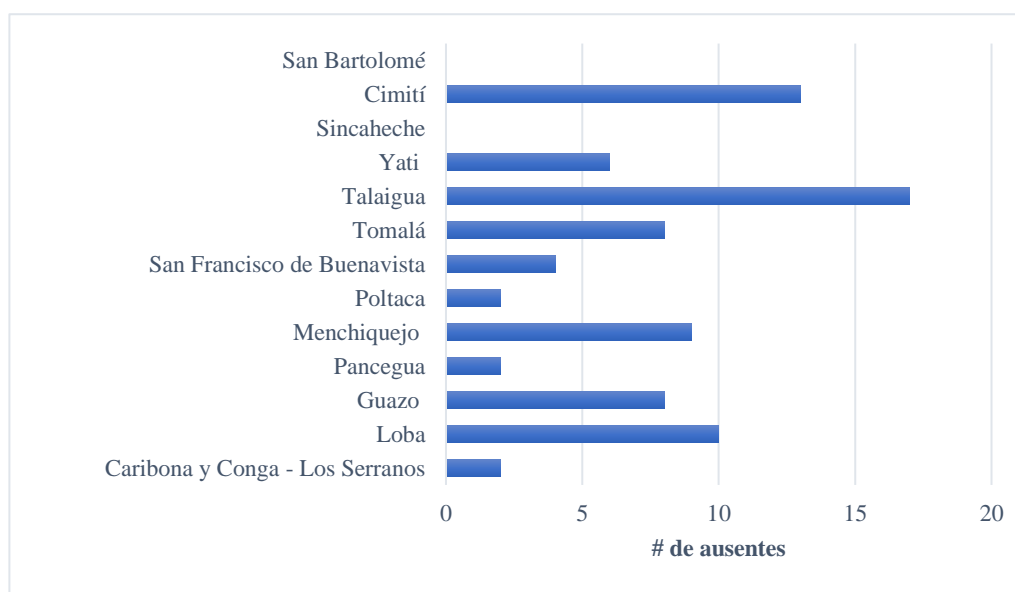


Gráfico 1. Indios ausentes de los pueblos de la jurisdicción de la villa de Mompo, 1609-1611

Fuente: AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 2, ff. 340r - 340v, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 6, doc. 16, ff. 779r - 785r, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 8, ff. 844r - 844v, AGN, *Visitas Bolívar*, T.4, doc. 2, ff. 287r - 289v, AGN,

⁴¹⁴ “[Quejas de encomenderos]”, 1598-1599, AGN, *Enrique Ortega Ricaurte*, Serie Encomiendas, Caja 65, Carpeta 1, f. 5r, 8r.

⁴¹⁵ “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 19r- 24r. ff. 373r- 375v., “San Bartolomé: Diligencias de visita”, Mompo, 1609, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 2, ff. 340r - 340v, “Caribona y Conga: Diligencias de Visita” ..., ff. 52r- 68r, “Cimití: diligencias de visita e información secreta”, 1611-1612, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 6, doc. 16, ff. 779r - 785r, “Yati: actas de visita y cargos contra encomendero”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T.4, doc. 2, ff. 287r - 289v, “Tomala: Interrogatorio a testigos”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, ff. 679r - 680r, “Poltaca: diligencias de visita”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 7, ff. 744v-746r, “Talaigua: diligencias de visita” ..., ff. 641v - 645v, “San Francisco de Buenavista: diligencias de visita”, 1609, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 3, ff. 373r-375v, “Sincaheche: Diligencias de visita”, 1609, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 8, ff. 844r - 844v., “Mompos: Diligencias de visita e información secreta”, 1611-1612, AGN, Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 10, doc. 5, ff. 842r - 845r, “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas” ..., ff. 882r- 883 v, “Guazo: diligencias de visita”, ff. 514r- 515v y “Indios de Pancegua: indagatorias de visita”, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 5, ff. 657r - 660r.

Visitas Bolívar, T. 7, doc. 6, ff. 641v - 645v, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 3, doc. 5, ff. 679r - 680r, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 3, f. 373r-375v, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 7, doc. 7, ff. 744v-746r, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 1, doc. 2, ff. 882r- 883 v, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 5, ff. 657r - 660r, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 4, ff. 514r- 515v, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 10, doc. 5, ff. 842r - 845r, AGN, *Visitas Bolívar*, T. 6, doc. 1, ff. 52r- 68r.

Como puede observarse en el gráfico anterior, en el pueblo donde predominaban los ausentes era Talaigua, donde se registraron diecisiete casos en 1611. De estos ausentes, se identificó que ocho indios varones 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 Mompo, 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.⁴¹⁶

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 todos 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 dicho pueblo, evidenciando esta conectividad entre ambos sitios.⁴¹⁷

En el sentido contrario empezó a evidenciarse 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 Mompo, entre 1609 y 1611 se registró un total de once forasteros que vivían en los pueblos que provenían de provincias como Santafé, Santa Marta y Cartagena. Asimismo, se registraron migraciones entre los mismos pueblos. Por ejemplo, en Panzegua, encomienda de doña Beatriz de Cogollos, se registraron cuatro forasteros, de los cuales un indio había arribado del pueblo de Simití y los otros tres eran naturales de Loba. También en el pueblo de Talaigua, encomienda del capitán Luis González

⁴¹⁶ “Talaigua: diligencias de visita”, ..., ff. 641v - 645v.

⁴¹⁷ “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”, ff. 882r- 883 v.

de Vargas, se registraron cuatro forasteros, de los cuales una india provenía del pueblo de Guazo y estaba casada con un indio de esa reducción.⁴¹⁸

Como pudo observarse, en el caso de Mompo 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 al mismo tiempo 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 así nuevas 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 cantidad de indios de diferentes lugares, pero sobre todo que bajaban de la zona andina de las provincias de Santafé y de Tunja⁴¹⁹ en busca de trabajo o que incluso habían sido concertados para trabajar en tiempo de cosechas en las estancias o en las pesquerías en tiempo de subienda. En esta región, no solo los encomenderos de Honda contaban con estancias. Vecinos de Mariquita, e incluso de Tocaima e Ibagué tenían estancias cercanas al puerto en lugares como Purnio, Rioseco, Chapaima y Panchigua. En Purnio, como se indicó en el capítulo anterior, los indios que habitaban allí fueran naturales o forasteros, se ocupaban de

⁴¹⁸ Aunque se mencionan once forasteros registrados, se debe tener en cuenta que, en el caso de las encomiendas de Mompo, los pueblos de Magangué, Pican, Jegua, Jeagua y Tacalao y Cimacoa no se cuenta con registros de la población nativa, sin embargo, se sabe que fueron visitados por las diferentes menciones que se hacen de ellos en los autos de la visita. Cf. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 19r- 24r. ff. 373r- 375v., “San Bartolomé: Diligencias de visita”, ff. 340r - 340v, “Caribona y Conga: Diligencias de Visita”, ff. 52r- 68r, “Cimití: diligencias de visita e información secreta”, ff. 779r - 785r, “Yati: actas de visita y cargos contra encomendero”, ff. 287r - 289v, “Tomala: Interrogatorio a testigos”, ff. 679r - 680r, “Poltaca: diligencias de visita”, ff. 744v-746r, “Talaigua: diligencias de visita”, ff. 641v - 645v, “San Francisco de Buenavista: diligencias de visita”, ff. 373r-375v, “Sincaheche: Diligencias de visita”, ff. 844r - 844v., “Mompós: Diligencias de visita e información secreta”, ff. 842r - 845r, “Menchiquejo: diligencias de visita al pueblo y bogas”, ff. 882r- 883 v, “Guazo: diligencias de visita”, ff. 514r- 515v y “Indios de Pancegua: indagatorias de visita”, ff. 657r - 660r.

⁴¹⁹ En el caso de las minas de Mariquita también se observaban estos procesos migratorios encontrados en el puerto de Honda. Como expone Heraclio Bonilla, a las minas de mariquita migraban “mitayos”, indios procedentes de la zona andina de Tunja y sobre todo Santafé. Esta práctica según el autor fue establecida completamente por fuera de la articulación simétrica entre el pago del tributo y 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. Cf. Heraclio Bonilla, *Las minas de Mariquita en el Nuevo Reino de Granada, minería, mano de obra y circulación monetaria en los Andes del siglo XVII* (Madrid: Doce Calles, Universidad Nacional de Colombia, Universidad Pablo de Olavide), 24,42.

las pesquerías; mientras que las estancias de Rioseco, Chapaima y Panchigua estaban destinadas al cultivo de maíz.⁴²⁰

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 y 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 respondieron mayoritariamente a una asimilación y adaptación al régimen monárquico.

Como sostienen Serge Gruzinski y Carmen Bernand, la movilidad posibilitó a los indios encomendados “eximirse de la pesada rueda que anda en los pueblos de indios con el servicio personal”. Es decir, aunque la forma que encontraron los indios para movilizarse fue mediante el trabajo servil, esto les permitía alejarse no solo de la rutinaria vida en los pueblos, sino que al alejarse de la comunidad los indios ganaron la libertad, así fuese teórica, de movilizarse y establecerse donde más les convenía, insertándose en el naciente mercado laboral.⁴²¹

Esto puede evidenciarse en la cantidad de indios forasteros que se registran concertados en la región de la tierra caliente aledaña a Honda. Fuese Purnio, Chapaima, Rioseco, Panchigua u Honda, cada población contaba con gran porcentaje de indios forasteros, la gran mayoría procedentes de Tunja o de los pueblos cercanos a Santafé.

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 ciento treinta y dos forasteros (hombres y mujeres) que asistían en el puerto y eran

⁴²⁰ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., ff. 595v- 600r, 611r- 638r., “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” ..., f. 477v., “Visita Honda, Rioseco”, 1600, AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 1, ff. 21v-24r, 50r., “Auto para que se haga la visita de los indios de boga de Honda” ..., ff. 536r-537v, 562r-565r., “Indios de Boga de Doña Juana de Bohórquez”, 1627, AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 4, ff. 344r, 345v. “Mariquita y Honda: visita, autos sobre parroquias”, 1639, AGN, *Visitas Tolima*, T. 3, doc. 2, ff. 656r-668r.

⁴²¹ Carmen Bernand, Serge Gruzinski, *Historia del Nuevo Mundo, T.II los mestizajes, 1550-1640* (México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1999), 222-229.

empleados principalmente como bogas, vaqueros o indios del servicio. En la **tabla 1** se pueden observar los lugares de procedencia de los indios forasteros registrados en Honda.⁴²²

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
Guachita	x	x	1
Guaduas	x	1	x
Guasca	x	4	x
Guatavita	x	3	x
Ibagué	1	2	x
Icabuco	x	x	1
La Margarita	x	1	x
La Palma	x	4	x
La Sabandija	x	x	1

⁴²² “Visita Honda, Rioseco” ..., f. 12r-v., “Indios de Boga de Doña Juana de Bohórquez” ..., ff. 328v-333v., “Visita a la encomienda de Antonio Molina en el puerto de Honda” ..., ff. 451r-454v., “Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 86r, 89v, 195r-224v, 229r-231r, 283r-285r.

La villa de San Cristóbal	x	3	x
Mariquita	x	2	3
Matima	x	1	x
Mérida	x	1	x
Mongua	x	x	1
Muso	x	4	x
Paima	x	1	x
Pamplona	x	4	x
Paripari	x	2	x
Pasca	x	3	x
Popayán	x	2	x
Rionegro	x	1	x
Roldanillo	x	1	x
San Jerónimo del Monte	x	1	x
Santa Marta	x	x	1
Santafé	x	1	1
Santiago de Atalaya	x	1	x
Simijaca	x	1	x
Síquima	x	2	x
Sogamoso	x	3	x
Suesca	x	2	x
Sumapaz	x	1	x
Sutatenza	x	1	x
Tenjo	x	1	x
Tibatosa	x	1	x
Toca	x	x	1
Tocaima	x	5	x
Tunja	2	7	x
Turmequé	x	2	x
Ubaque	x	x	1
Vélez	x	x	1
Victoria La Vieja	x	1	x
Zipaquirá	x	1	1

Tabla 13. Procedencia de indios forasteros registrados en el puerto de Honda entre 1600 y 1639

Fuente: AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 1, f. 12r-v., AGN, *Visitas Tolima*, T. 2, doc. 4, ff. 328v-333v., AGN, *Visitas Tolima* T. 2, doc. 8, ff. 451r-454v., AGN, *Visitas Tolima*, T. 3, doc. 1, ff. 86r, 89v, 195r-224v, 229r-231r, 283r-285r.

Como puede observarse en la tabla anterior, en Honda predominaron los forasteros que venían de la región de Tunja, Anserma, Cartago y Tocaima. Estos desplazamientos que se generaron a la región de Honda no solo reflejan la importante actividad económica que caracterizaba a la zona debido al comercio y a la cercanía con la ciudad de Mariquita y sus minas; sino que también permiten evidenciar que, a pesar de la severidad del trabajo como remeros, muchos naturales encontraron en este un escape al sometimiento que suponía ser un indio encomendado.

Los nativos que migraron a trabajar a otras regiones como Honda, aunque seguían siendo reconocidos como tributarios y debían rendir cuentas a un patrón, la boga les daba así fuese de manera ficticia una libertad que no obtenían en los trabajos dentro de los pueblos, pues les permitía navegar río abajo, pernotar en otros desembarcaderos, vivir en otros puertos y en teoría, tener una mejor retribución económica. 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 encomendero y solicitó al visitador Lesmes de Espinosa Saravia que le diese licencia para concertarse en la boga 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 tiempo de viaje. Este proceso es señal de una asimilación del sistema económico impuestos por los europeos.⁴²³

En Honda también se presentaban indios forasteros que no residían allí, sino 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 a ellos y sus familias. Este es el caso de Francisco, un 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. Este indio afirmaba que residía en Guatavita a donde se desplazaba constantemente con el sustento necesario para su mujer, una india llamada Francisca, y para pagar las demoras y requintos. En su declaración, Francisco, solicitó licencia para bogar libremente con quien le pagase y

⁴²³ “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., f. 199r.

poder movilizarse hasta su pueblo, sin ningún impedimento. La licencia 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 que vestir a su mujer.⁴²⁴

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.⁴²⁵ Otro caso donde se evidencia esta desintegración es el de la india Juana, natural de la provincia de Antioquia, perteneciente a la encomienda de Francisco Magallanes.⁴²⁶ Juana relató en 1627 como por muerte del último sucesor de Francisco Magallanes la encomienda había quedado vaca y todos los indios se habían ausentado del 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 de Honda en compañía de su otro hijo, Luis, de 18 años, quien a su vez se concertó con Baltazar Muñoz.⁴²⁷

En el caso de Purnio la mayor cantidad de forasteros registrados entre las visitas de Lesmes de Espinosa Saravia en 1627 y la de Gabriel de Carvajal en 1639, corresponden a migraciones temporales a causa de la 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

⁴²⁴ “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., ff. 222v- 223v.

⁴²⁵ “Autos sobre indios y gente de servicio”, f. 283v.

⁴²⁶ 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. Cf. Juan David Montoya Guzmán y José Manuel González Jaramillo, *Visita a la provincia de Antioquia por Francisco de Herrera Campuzano, 1614-1616* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2010), 288.

⁴²⁷ “Autos sobre indios y gente de servicio”, f. 213v.

las pesquerías. Tanto para 1627 como para 1639 predomina la migración desde la provincia de Santafé habiéndose registrado en ambos años nueve forasteros. Véase **Tabla 2**.⁴²⁸

Lugar	No. de nativos	
	Visita 1627	Visita 1639
Anserma	1	1
Bosa	2	1
Boyacá	1	1
Cajicá	x	1
Caquecha	x	1
Carare	x	1
Cartago	1	x
Cerinza	1	x
Chía	3	x
Chiguachi (Choachí)	x	1
Chita	x	1
Chocontá	x	1
Coloya	x	1
Cota	2	x
Cucunubá	x	1
Engativá	1	2
Facatativá	x	2
Fontibón	4	x
Fosca	1	1
Gachancipá	2	x
Guatavita	2	2
Guavatá	x	1
Honda	x	1
Ibagué	x	6
Icabuco	1	x
La Palma	1	1
Mariquita	x	3
Mérida	1	x
Muso	1	x
Pamplona	x	1
Pasca	x	6
Popayán	1	x

⁴²⁸ “Autos sobre indios y gente de servicio”, ff. 155r- 166r., “Purnio: descripción de indios”, ff. 598v-599v, 611r-638r.

Quito	x	2
Ramiriquí	x	1
Rioseco	x	2
San Cristóbal	x	1
Santafé	4	9
Santiago de Atalaya	1	x
Serrezuela	x	1
Sogamoso	3	x
Sopo	x	1
Sotaquirá	1	x
Suba	1	2
Suesca	x	1
Tabita	x	1
Tibacuy	x	1
Tibaguya	x	1
Tinjacá	x	1
Tocarema	x	2
Tota	x	1
Tunja	1	1
Turga	1	x
Turmequé	x	2
Ubaque	x	3
Ubaté	x	2
Usaquén	1	x
Vélez	2	1
Venadillo	x	1
Zipacón	x	1
Zipaquirá	x	1

Tabla 14. Procedencia de indios forasteros registrados en Purnio entre 1627 y 1639

Fuente: AGN, *Visitas Tolima*, T. 3, doc. 1, ff. 155r- 166r., *Visitas Tolima*, T. 1, doc. 6, ff. 598v-599v, 611r-638r.

Cómo se mencionó en el capítulo anterior, al año se realizaban dos pesquerías, una en cuaresma y otra en el veranillo de San Juan. Que tantos indios buscaran concertarse en las pesquerías permite evidenciar lo antes mencionado: 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 laborar todo un año como indios de servicio

y tener un salario anual de doce patacones que, casi siempre, era pagado en ropa y alimentos.⁴²⁹

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 donde se presentan indios forasteros que relatan 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 llevándolo a 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, un indio de nación Pijao, quien declaró no saber su lugar de procedencia, afirmando haber llegado a Honda bajo la custodia de Olivia Sombrero, quien lo llevó a la ciudad de Cartagena, “y no hallándose en aquel temple” se había concertado con el protector de indios de Santafé para trabajar en las pesquerías de Purnio.⁴³⁰

Aunque puede observarse una diferencia sustancial entre los procesos poblacionales que ocurrieron entre Mompox y Honda, hay varios factores a 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 esta documentación, se puede concluir que, en Mompox, la desnaturalización fue proceso temprano, pues ocurrió desde la segunda mitad del siglo XVI; mientras que, en Honda, este proceso 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

⁴²⁹ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., ff. 611r-620r

⁴³⁰ “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., ff.158v-159r., 160r-160v

las estructuras sociales prehispánicas, afectando así la idea de organización política que los conquistadores españoles pretendían mantener.⁴³¹

Las migraciones, aunque generaron crisis poblacionales dentro de las encomiendas, permitieron que indios hicieran vida por fuera de sus comunidades, donde las figuras de encomendero y cacique empezaron a perder autoridad. La unidad familiar ya no estaba necesariamente ligada a un pueblo de indios, se empezaron a encontrar matrimonios entre indios de diferentes pueblos, residiendo en villas y ciudades españolas, y, asimismo, el mestizaje y el zambaje empezaron a ser parte de la cotidianidad

4.4 Aculturación y mestizaje en los pueblos ribereños

Como se observó en el capítulo anterior, desde la segunda mitad del siglo XVI los oficiales reales estaban pensando en la posibilidad no solo de sustituir a los nativos por esclavos africanos en la navegación, sino que también se planteó el trabajo conjunto para alivianar la carga de trabajo de los indios, pese a las prohibiciones existentes al respecto. Ya 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 como se demostró anteriormente, los esclavos negros empezaron a ser empleados en la elaboración de navíos hasta quedar esta labor enteramente a su responsabilidad. Esto evidencia como paulatinamente estas dos razas empezaron a convivir y cohabitar en espacios que inicialmente no estaban contemplados que compartiesen.

En el caso de Mompox, desde principios del siglo XVII se empezó a introducir esclavos negros no solo en la boga, sino que también empezaron a estar presentes 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 Yati y Tacamocho, encomienda de Pedro de Ayllón, los africanos pertenecientes a este encomendero, además de bogar junto con los indios, trabajaban en el cultivo y la recolección de maíz, derribando y quemando el monte, preparándolo así para una nueva cosecha. Esto también sucedía en el pueblo de San Francisco de Buenavista, jurisdicción de Mompox y perteneciente a Pedro de Veleño. Allí, Gaspar, indio mandador,

⁴³¹ Marta Herrera Ángel, “Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial en la Nueva Granada”, *Historia Crítica*, no. 32 (2006): 118-152.

declaró que las rozas de maíz eran beneficiadas por los nativos del pueblo junto con los esclavos del encomendero. Asimismo, se puede observar el resultado de estas interacciones, pues en la inspección realizada en 1611 al pueblo de Guazo, el visitador Villabona Zubiaurre registró un zambo hijo de una india de dicho pueblo.⁴³²

Esta convivencia que empezó a evidenciarse entre indios y negros en los pueblos de indios ribereños a principios del siglo XVII permite observar como ya había una transformación con relación 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 que el Consejo de Indias había recibido denuncias de cómo había españoles viviendo entre indios, casi todos “hombres inquietos, de mal vivir, ladrones, jugadores, viciosos y gente perdida” y los negros, mestizos y mulatos, “además de tratarlos mal, se sirven de ellos, les enseñan sus malas costumbres y ociosidad, y también algunos errores y vicios”.⁴³³

De la expedición de esta ley en 1563 a 1611 se puede identificar no solo como fue cambiando el discurso de los oficiales reales con relación a las aproximaciones entre indios y esclavos negros, sino que también 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 no solo a la introducción de población negra, sino también de mestizos e indios forasteros de otras poblaciones del Nuevo Reino.

Según la antropóloga Beatriz Rincón Rodríguez, en la zona de Honda predominó el poblamiento disperso alrededor de las estancias, los hatos, y los trapiches. Esto permite entender porque en la región fue posible una interacción continua entre indios y africanos esclavos y libres. Al contrario de lo que se sucedía en Mompo, donde los pueblos se

⁴³² “Yati y Tacamocho: diligencias de visita”, 1611, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 4, doc. 2, ff. 302v-303r; “San Francisco de Buenavista: interrogatorio a testigos”, 1609, AGN, Sección Colonia, *Visitas Bolívar*, T. 5, doc. 3, f. 381r; “Guazo: diligencias de visita” ..., f. 531r.

⁴³³ “Ley XXJ. Que en pueblos de indios no vivan españoles, negros, mestizos, y mulatos” en *Recopilación de leyes de los reynos de las indias*, 3 Tomos (Madrid: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, 1998), T. II, L. VI, T. III, 212.

encontraban en los caños y riberas de los ríos Cauca, Nechí y San Jorge; las encomiendas pertenecientes a 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. Por otro lado, los encomenderos y dueños de canoas vecinos de Honda y de Mariquita contaban con negros para bogar en el tráfico de canoas por el río Magdalena que residían en el puerto. 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.⁴³⁴

Como se observó en el capítulo anterior, la consolidación del sistema económico y el aumento de transporte de mercancías y gentes por el río Magdalena requirió que se introdujera paulatinamente población esclavizada para subsanar el declive poblacional de indígenas ribereños. Fue esto lo que 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 mestizos.⁴³⁵ En el puerto de Honda para 1627 se registraron 35 negros, de los cuales 18 eran libres. Además, se registraron 35 mulatos libres; quienes se desempeñaban predominantemente como vaqueros, carpinteros y bogas.⁴³⁶

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. Tanto en las labores de pesca como en las de los hatos y trapiches fueron participes las comunidades negras de esclavos y libres que trabajaban juntamente con los indios, mulatos y mestizos.⁴³⁷

⁴³⁴ Beatriz Eugenia Rincón Rodríguez, “Estrategias de colonización” ..., 21; Ángel Luis Román Tamez, *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, 2017), 65-87.

⁴³⁵ Como indica el historiador Jacques Poloni Simard, los negros, libres o esclavos, contribuyeron al desarrollo del mestizaje tanto biológico como sociocultural. Cf. Jacques Poloni Simard, “Redes y mestizaje. Propuestas para el análisis de la sociedad colonial”, en *Lógicas mestizas en América...*, 117.

⁴³⁶ “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., ff. 42v-43r, 191r-193v.

⁴³⁷ “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, un 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.⁴³⁸

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 Luna⁴³⁹, Juan Rodríguez, Blas Guillen y Manuel Matías de Estrada, había un total de 47 esclavos negros que trabajaban como mineros, labradores, trapicheros, pescadores y en el servicio de las casas de sus amos.

Los dueños de estancias en Purnio, además de contar con gran población esclavizada, generalmente los juntaban 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 seis indios y dos mulatos en las pesquerías.⁴⁴⁰

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. Afirmaban que el capitán Pretel los ocupaba en hacer rozas de maíz, en deshierbar y cortar el cañaduzal de su trapiche, en extraer miel y azúcar, en transportar leña en canoas y caña en mulas; además, expresaban que: “los negros an molido la caña en el trapiche y algunos destes yndios an bogado a el puerto de Nare bajando y suviendo este río de la Magdalena juntos y rebultos con negros esclavos de su encomendero”.⁴⁴¹

⁴³⁸ “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., ff. 165v-177v

⁴³⁹ El capitán Juan de Luna era vecino del real de minas de las Lajas. Cf. “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., f. 610r.

⁴⁴⁰ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., f. 619r.

⁴⁴¹ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., ff. 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, dos indios forasteros residentes en Chapaima, 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 de las canoas de africanos e indios que tenían en el río Magdalena.⁴⁴²

En 1627, se registraron siete dueños de estancias ubicadas en Chapaima; Juan Rondón, el encomendero Juan Bautista Cortes⁴⁴³, 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 Santafé)⁴⁴⁴, y Domingo Márquez (vecino de Mariquita). Entre todos ellos tenían un total de 53 esclavos africanos y 14 indios que trabajaban como labradores cultivando maíz.⁴⁴⁵

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 de dicho 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).⁴⁴⁶

Por otro lado, en el sitio de Remolino (ubicado entre Honda y Purnio), Marcos Ramos manifestó entre la gente que tenía en su hato de ganado, estaban tres indios forasteros; dos negros esclavos (Mateo, nación Lamba y Felipa, nación Balemba); y un mulato (Juan de las

⁴⁴² “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., ff. 288r, 290r, 292r.

⁴⁴³ Juan Bautista Cortes era encomendero de Matima. Cf. “Autos sobre indios y gente de servicio”, f. 209r.

⁴⁴⁴ El capitán Francisco Beltrán de Caicedo obtuvo su estancia de Chapaima por compra que hizo de la misma a Antonio Dávila. Cf. “Autos sobre indios y gente de servicio”, 266r.

⁴⁴⁵ “Autos sobre indios y gente de servicio” ..., ff. 263r-267v, 271v-272r, 288r-v, 290r-292r.

⁴⁴⁶ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., ff. 623r-624r.

Olivas), quien declaró servir como vaquero en el hato y estar casado con Cecilia, mulata libre, residente en el pueblo de Fusagasugá (cerca al sitio de las Batatas).⁴⁴⁷

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 sobre todo en los núcleos familiares donde era posible encontrar 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, quien afirmó ser 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, ubicado en Purnio, 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 Francisco Angola, casado con la mestiza Micaela.⁴⁴⁸ Asimismo, en 1639, Juan Gómez, un mestizo residente en Purnio, declaró estar trabajando en la pesquería de Juan Rodríguez como mayordomo.⁴⁴⁹

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”.⁴⁵⁰

A lo largo de este capítulo se analizó como 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

⁴⁴⁷ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., f. 624r-v.

⁴⁴⁸ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., ff. f. 610r, 622v, 638r.

⁴⁴⁹ “Auto para que se manifieste la gente de las minas y pesquerías, trapiches y estancias de Purnio” ..., 633v.

⁴⁵⁰ Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821* (México: FCE, Universidad Veracruzana, 2011), 574.

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, modificaron 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 nativos 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 se debe recordar que estaban inicialmente prohibidos.⁴⁵¹

⁴⁵¹ Guillaume Boccara, “Antropología y diacronía”, 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 se estableció definitivamente el río Magdalena 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”⁴⁵², 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.

Como pudo evidenciarse, 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 a los puertos de Mompox y Honda; y que en el río como espacio de trabajo los nativos no solo se desempeñaban en 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 detrimento 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 como desde la administración se

⁴⁵² Fernand Braudel, *El mediterráneo ...*, T. I, 366.

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 empleadas, 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 como a raíz de la disminución de la población nativa debido a la boga se introdujo gradualmente población esclava para sustituir a los indios remeros.⁴⁵³ Aun así, esta investigación permitió demostrar como la integración de esclavos negros a la navegación estuvo llena de matices donde surgieron nuevas relaciones sociales que llevaron paulatinamente al mestizaje. Así, este trabajo hace evidente como el río, como espacio de trabajo fue fundamentalmente un lugar de relaciones pluriétnicas, mostrando como el trabajo de la boga estuvo inicialmente soportada en población nativa, transformándose paulatinamente 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, vida a bordo de las embarcaciones, 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, esto no fue un proceso lineal ni inmediato; lo que permitió un acercamiento a las vidas de los indios en todo el proceso de consolidación y reorganización del espacio ribereño. Los nativos adaptándose al nuevo sistema económico resistieron estableciendo nuevas relaciones sociales con negros, blancos y mestizos, dando surgimiento a una nueva sociedad enriquecida.

⁴⁵³ Véase: María Carmen Borrego Plá, “Mompox y el control de la boga” ..., 1-9; María Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la Colonia* ..., 193- 245, 303- 317; María Carmen Borrego Plá, “Visita de Martín Camacho a los indios Bogas de la gobernación de Santa Marta” ..., 271-303; Daniel Miguel Nieva Sanz, “Fundación y resignificación de puertos y varaderos en el río Magdalena a inicios del periodo hispánico” ..., 8-28; Julián Ruiz Rivera, *Los indios de Cartagena* ..., 35- 41; Luis Fernando Torres, “Las provincias de los tres ríos ...”, 25-60; Antonio Ybot León, *La arteria histórica*.

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 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, una libertad que no poseía un indio dentro de una encomienda en las sabanas de Bogotá, así, terminó constituyéndose como una válvula de escape a la quietud y control ejercida 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 el 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 cómo se fueron transformando los patrones de poblamiento y de 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, etc.⁴⁵⁴ Inicialmente, se contempló el empleo de esta fuente documental para 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.

⁴⁵⁴ Julián Ruiz Rivera, *Cartagena de Indias...*, 53-88.

Fuentes

Manuscritas

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla- España

Indiferente General, 1528, 2085

MP- Panamá, 24.

Patronato, 27, 195, 196, 260

Panamá, 29,

Santa Fe, 18, 66, 67, 92, 96, 127, 144, 145, 166, 180

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

Abastos, T. 7

Caciques e indios, T. 18, 65

Enrique Ortega Ricaurte, Serie Encomiendas, Caja 65

Historia Civil, T. 7, 19

Miscelánea, T. 12, 14

Mapoteca. 1, 2, 6

Notaría Primera, T. 11

Real Hacienda, T. 22

Visitas Bolívar, T. 1, T. 3, T. 4, T. 5, T. 6, T. 7, T. 8, T. 10

Visitas Magdalena, T. 1, 2

Visitas Panamá, T. 1

Visitas Tolima, T. 1, 2, 3

Impresas

AGUADO, Fray Pedro de. *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*, dos tomos (Madrid: Establecimiento Tipográfico de Jaima Ratés, 1916), T. I

BERGER Konsortium, Julius. *Memoria detallada de los estudios del río Magdalena, obras proyectadas para su arreglo y resumen del presupuesto. Presentado al gobierno por Julius Berger Konsortium a virtud de contrato celebrado el 2 de diciembre de 1920, publicado en el diario oficial el 27 de junio de 1921*. Bogotá: Minerva, 1926.

CASTELLANOS, Juan D. *Elegias de varones ilustres de indias* [1589]. Madrid: Ediciones Atlas, 1944.

DE LAS CASAS, Bartolomé. *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, ed. Trinidad Barrera. Madrid: Alianza Editorial, 2005.

“DICCIONARIO de Autoridades- Tomo I (1726)”, *Diccionario histórico de la lengua española*, [en línea] (12,09,2023)

“EPÍTOME de la conquista del Nuevo Reino de Granada”. En *No hay caciques ni señores*, ed. Hermes Tovar Pinzón. Barcelona: Sendai, 1988, 163- 187.

FLÓREZ de Ocáriz, Juan. *Genealogías del Nuevo Reino de Granda*, dos tomos (Madrid: Joseph Fernández de Buendía, Impresor de la Real Capilla de su Majestad, 1674), T. II, T. III.

FRANCIS, J. Michael. “Descripción del Nuevo Reino de Granada (1958)”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, no. 30 (2003): 341-360. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/17107>

FRIEDE, Juan. *Documentos inéditos para la historia de Colombia coleccionados en el Archivo General de Indias de Sevilla*, diez tomos. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1955 - 1960.

_____. *Fuentes Documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada, desde la instalación de la real audiencia en Santafé*, 8 tomos (Bogotá: Banco Popular, 1975), T.II

LEMAITRE, Daniel. *Mompox, tierra de Dios*. Cartagena: Editorial Bolívar, 1950.

LÓPEZ DE VELASCO, Juan. *Geografía y Descripción Universal de las Indias* [1574], ed. Marco Jiménez de La Espada. Madrid: Atlas, 1971.

LORENZO, D. José de, Murga, D. Gonzalo de y Ferreiro y Peralta, Martín. *Diccionario marítimo español que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de vapor, formado con los mejores datos publicados hasta el día*. Madrid: Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, 1864.

MONTOYA GUZMÁN, Juan David, y González Jaramillo, José Manuel, *Visita a la provincia de Antioquia por Francisco Herrera Campuzano 1614-1616*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2010.

RECOPIACIÓN de leyes de los reynos de las indias, 3 Tomos. Madrid: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, 1998, T. II, Ley VI, Título XIII.

SALCEDO Del Villar. *Apuntaciones historiales de Mompox*. Cartagena: Tip. Democracia, 1938.

SCHENCK, Fr. Von. *Viajes por Antioquia en el año de 1880*. Bogotá: Banco de la República, 1953.

SIMÓN, Fray Pedro. *Noticias Historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales* [1626], cinco tomos. Bogotá: Casa Editorial de Medardo Rivas, 1891.

STRIFFLER, Luis. *El Alto Sinú. Historia del primer establecimiento para extracción de oro en 1844* [1871]. Bogotá, Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993.

_____. *El río Cesar. Relación de un viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta en 1876*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1986.

_____. *El río San Jorge* [1880]. Cartagena: Tipografía de El Anunciador, 1920.

TOVAR Pinzón Hermes, *Relaciones y Visitas a los Andes. S. XVI*, seis tomos. Bogotá, Biblioteca Nacional / Colcultura / Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1993, T. II, T. III, T. IV.

VÁZQUEZ de Espinosa, Antonio. *Compendio y descripción de las indias occidentales*. Washington: The Smithsonian Institution, [1629] 1948.

“VISITA anónima de 1560”, en *No hay caciques ni señores*, transcripción e introducción Hermes Tovar Pinzón. Barcelona; Sendai, 1988, 21-120.

CARVAJAL, Mario y Armando romero Lozano. *Viajeros extranjeros en Colombia, siglo XIX*. Cali: Carvajal & Cía., 1970.

Bibliografía

ACEVEDO Latorre, Eduardo. *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX*. Bogotá: Arco, 1970.

ANGULO, Carlos. “Arqueología de la Llanura Atlántica de Colombia. Balance y prospecciones”. En *Revisión crítica de la arqueología del Caribe* editado por Iraidá Vargas, 37-56. Washington: Actas del segundo simposio de la Fundación de Arqueología del Caribe, 1988.

ARANGO López, Cindia. “Historia, cartografía y museo: un mapa del río Grande de la Magdalena de 1601”, en *El oficio del historiador, reflexiones metodológicas en torno a las fuentes*, compiladores, Yobenj Aucardo Chicangana-Bayona, María Cristina Pérez Pérez, Ana María Rodríguez Sierra, 287-303. Bogotá: Ediciones Uniandes, Universidad del Rosario, Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2019.

ARCHILA, Sonia. "Medio ambiente y arqueología de las tierras bajas del Caribe Colombiano". *Boletín Museo del Oro*, No. 34 (1993): 110-64.

ARDILA Luna, Carolina. "Las pesquerías coloniales en Honda". *Maguaré* Vol. 19 (2005): 185-209.

ARES Queija, Berta. "Mancebas de españoles, madres de mestizos. Imágenes de la mujer indígena en el Perú colonial temprano". En *Las mujeres en la construcción de las sociedades iberoamericanas*, eds. Pilar Gonzalbo Aizpuru y Berta Ares Queija, 15-39. México-Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas-EEHA / El Colegio de México, 2004.

AVELLANEDA Navas, José Ignacio. *La expedición de Gonzálo Jiménez de Quesada al mar del sur y la creación del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1995.

_____. *Los compañeros de Federman, cofundadores de Santa Fe de Bogotá*. Bogotá: Tercer Mundo Editores en coedición con la Academia de Historia de Bogotá, 1990.

BADEL Dimas. *Diccionario histórico-geográfico de Bolívar* [1943]. Bolívar: Carlos Valencia Editores, 1999.

BANCO de la República, *Río Magdalena: territorios posibles*. Bogotá: Banco de la República, 2021.

BERNAND Carmen y Serge Gruzinski. *Historia del Nuevo Mundo: del descubrimiento a la conquista, la experiencia europea, 1492-1550* dos tomos. México: Fondo de Cultura Económica, 1996. T. I

_____. *Historia del Nuevo Mundo, T.II los mestizajes, 1550-1640*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

_____. "Los hijos del apocalipsis: la familia en Mesoamérica y en los Andes", en *Historia de la familia. Volumen II: el impacto de la modernidad*. Editado por André Burguiere, Christine Klapisch-Zuber, Martine Segalen, Françoise Zonabend, 163-216. Madrid: Editorial Alianza, 1988.

BOCCARA, Guillaume. "Antropología y diacronía". En *Lógicas mestizas en América*, ed. Guillaume Boccara y Silvia Galindo, 21-59. Chile: Instituto de Estudios Indígenas, 1999.

_____. *Colonización, resistencia y mestizaje en las Américas (siglos XVI-XX)*. Quito: Ediciones Abya-Yala, 2002.

_____. "Etnogénesis mapuche: resistencia y reestructuración entre los indígenas del centro-sur de Chile (siglos XVI-XVIII)." *Hispanic American Historical Review*, vol. 79 no. 3 (1999) 425-461. Project MUSE muse.jhu.edu/article/12303.

_____. *Los vencedores: historia del pueblo Mapuche en la época colonial*. San Pedro de Atacama: Universidad Católica del Norte, 2007.

BONILLA, Heraclio. *“Este Reyno se va consumiendo”*: las minas de la provincia de Mariquita en el siglo XVII. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, 2017.

_____. *Las minas de Mariquita en el Nuevo Reino de Granada, minería, mano de obra y circulación monetaria en los Andes del siglo XVII*. Madrid: Doce Calles, Universidad Nacional de Colombia, Universidad Pablo de Olavide.

BORREGO Plá, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1983.

_____. “Cartagena de Indias y el río Magdalena: Una cultura anfibia en el quinientos”. *Boletín de Historia y Antigüedades*, Vol. 94, No. 836, (2007): 39- 57.

_____. *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la colonia*. Cartagena: El Ancora Editores, 2010.

_____. “Mompox y el control de la boga”. *Temas Americanistas*, No. 4, (1984): 1-9.

_____. “Visita de Martín Camacho a los indios bogas de la gobernación de Santa Marta”. *Anuario de Estudios Americanos*, no. 38 (1981): 271-303.

BRAUDEL, Fernand. *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, dos tomos, [1949]. México: Fondo de Cultura Económica, 2019, T. I.

BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información, funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid: Iberoamericana, 2012.

CALVO Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel Roca. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Cartagena: Banco de la República, 2009.

CASTRO Blanco, Elías. *Geografía humana: desarrollo social y político en la provincia de Mariquita y el valle del Magdalena en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Universidad Libre, Centro de Investigaciones, 2003.

CASTRO Gutiérrez, Felipe. *Los tarascos y el imperio español, 1600-1740*. México D.F: Universidad Autónoma de México, 2004.

CÉSPEDES del Castillo, Guillermo. *América Hispánica, 1492-1898*. Madrid: Marcial Pons, 2021.

_____. “La visita como institución indiana”. *Anuario de Estudios Americanos* vol. 3, (1946): 984-1025.

CIFUENTES, Arturo. *Arqueología del valle del río Magdalena. Región de Honda*. Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República, 1992.

_____. “Arranca plumas y Guataqui. Dos periodos arqueológicos del Valle Medio del río Magdalena en la región de Honda”. *Boletín de Arqueología* 8, No. 2 (1993): 3-88.

_____. “Pos periodos arqueológicos del valle Medio del río Magdalena en la región de Honda”. *Boletín de Arqueología* 6, No. 2 (1991): 2-11.

_____. “Prospecciones y reconocimientos arqueológicos en el valle del Magdalena, municipio de Honda (Tolima)”. *Boletín de Arqueología* 4, No. 3 (1989): 49-55.

_____. “Reconocimientos Arqueológicos en las subcuencas de los ríos Coello y Totare, (municipios de Coello y Piedras-Tolima)”. *Boletín de Arqueología, Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales* 15, No. 3 (2000): 3-82.

CLAVIJO Ocampo, Hernán. *Formación de elites locales en el Tolima: 1814-1930*, dos tomos. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1993.

COLMENARES, Germán. *Encomienda y población en la provincia de Pamplona (1549-1650)*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2016.

_____. *Historia económica y social de Colombia. Tomo 1, 1537-1719*. Bogotá: TM Editores \ Banco de la República \ Colciencias \ Universidad del Valle, 1997.

_____. *Historia económica y social de Colombia. Tomo II, Popayán: una sociedad esclavista, 1680-1800*. Bogotá: La Carreta Inéditos LTDA, 1979.

_____. “La aparición de una economía política en las Indias”. *Revista Universidad de Antioquia*, no. 220 (1990): 31-44.

_____. “La formación de la economía colonial (1500-1740)”. en *Historia económica de Colombia*. comp. José Antonio Ocampo Gaviria, 21-59. Bogotá: Fondo de Cultura Económica / Fedesarrollo, 2015.

CÓRDOBA OCHOA, Luis Miguel. “Guerra, Imperio y Violencia en la Audiencia de Santafé, Nuevo Reino de Granada. 1580-1620”. Tesis de doctorado, Universidad Pablo de Olavide- Sevilla, 2013.

_____. “La memoria del agravio en los indígenas según la visita de Herrera Campuzano a la gobernación de Antioquia, 1614-1616”. *Historia y Justicia*, No. 3, (2014): 228- 255.

_____. “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, no.2 (2023): 39-63.

DAVIS, Wade. *Magdalena. River of Dreams. A Story of Colombia*. New York, Toronto: Alfred A. Knopf, 2020.

DUQUE Muñoz, Lucía, Anthony Picón Rodríguez, Sebastián Días Ángel y Santiago Muñoz Arbeláez. *Entre líneas, una historia de Colombia en mapas*. Bogotá: Editorial Planeta, Universidad de los Andes, 2023.

DUQUE, Luis. *Prehistoria: etnohistoria y arqueología*, En *historia extensa de Colombia* Vol.1, T.1, P. 1. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, Ediciones Lerner, 1965-1986.

_____. *Prehistoria: tribus indígenas y sitios arqueológicos*. En *historia extensa de Colombia* Vol.2, T. 1, P. 2. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, Ediciones Lerner, 1965-1986.

ELÍAS, Norbert. *El proceso de la civilización, investigaciones socio genéticas y psicogenéticas*. México: Fondo de Cultura Económica, 2008.

ESCOBARI de Querejazu, Laura. *Caciques, yanaconas y extravagantes. Sociedad y educación colonial en Charcas s. XVI-XVIII*. La Paz: Plural, 2001.

EUGENIO Martínez, María Ángeles. “El puerto y camino del Carare en Nueva Granada”, *Anuario de Estudios Americanos* vol. 30, no. 1 (1973): 263 – 294.

FALS Borda, Orlando. *Mompox y loba. Historia doble de la costa T. I*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1980.

_____. *Resistencia en el San Jorge. Historia doble de la costa T. III*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984.

FERRO Medina, Germán. *Río Magdalena, navegando por una nación*. Bogotá: Museo Nacional de Colombia, 2010.

FRANCEL, Andrés. *Territorios cartográficos: Ibagué, 1570-1931*. Tolima: Universidad del Tolima, 2019.

FRIEDE, Juan. *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, 1969.

FUENTES Crispín, Nara. *Atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI- XVIII*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2015.

_____. *Rutas, embarcaciones y pueblos de mar*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2018.

GAMBOA, Jorge Augusto. *Los muisca en los siglos XVI y XVII: miradas desde la arqueología, la antropología y la historia*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2008.

GARCÍA-Yrigoyen, Franklin Pease. “Collaguas: una etnia del siglo XVI. Problemas iniciales”, en *Collaguas I, visitas de Yanque-Collaguas, 1591 y documentos asociados*,

editado por David J. Robinson, 89-114. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2012.

GARCÍA de León, Antonio. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1821*. México: Universidad Veracruzana, Fondo de Cultura Económica, 2011.

GARCÍA Márquez, Gabriel. *Cien años de soledad* [1967]. Barcelona: Penguin Random House, 2017.

_____. *El amor en los tiempos del colera* [1985]. Barcelona: Penguin Random House, 2019.

_____. *El general en su laberinto* [1989]. Barcelona: RBA Editores S. A., 1993.

GÓMEZ Pérez, María del Carmen. *Pedro de Heredia y Cartagena de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.

GÓMEZ Picón, Rafael. *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, 1945.

GONZÁLEZ, Álvaro. “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*, no. 2 (1964): 410-530.

GONZÁLEZ Jaramillo, José Manuel. *Violencia y servidumbre: la imposición del dominio hispánico en la ciudad de Santafé, 1550-1604*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 2023.

GONZÁLEZ Luna, María Dolores. *Resguardos Coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*. Bogotá: Banco Popular, 1993.

GROOT de Mahecha, Ana María. “La Costa Atlántica”. En *Colombia prehispánica. Regiones arqueológicas*, coordinado por Instituto Colombiano de Antropología, 17-52. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología, 1989.

GUHL, Ernesto. *Colombia, bosquejo de una geografía tropical*. Bogotá: Colcultura, 1975.

GUZMÁN, Ángela Inés. *Ciudad del río Honda* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002).

HARLEY, J. B. *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005.

HEATH, Dwight B. “Borrachera indígena, cambio de concepciones, comentario entorno a borrachera y memoria” en *Borrachera y memoria, la experiencia de lo sagrado en los Andes*,

director: Thierry Saignes, 171-185. Lima: Institut Français d'Études Andines / HISBOL, 1993.

HERMELIN Michel. *Geografía de Antioquia. Geografía histórica, física, humana y económica*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2006.

HERRERA ÁNGEL, Marta. “Desaparición de los poblados caribeños en el siglo XVI”. *Revista Colombiana de Antropología* Vol. 34, (1998): 124-165.

_____. “El poblamiento en el siglo XVI: contrastes entre el caribe y el interior andino” en *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, editado por Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca. Cartagena: Banco de la República, 2009, 202-240.

_____. *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, 2002.

_____. “Ordenamiento espacial de los pueblos de indios; dominación y resistencia en la sociedad colonial”. *Fronteras*, Vol.2, No. 2, (1998): 93- 128.

_____. “Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial en la Nueva Granada”. *Historia Crítica*, no. 32 (2006): 118 – 152.

INSTITUTO Geográfico Agustín Codazzi. *Atlas de Colombia*. Bogotá: IGAC, 1977.

_____. *Diccionario geográfico de Colombia*. Bogotá: IGAC, 1996.

_____. *Los nombres originales de los territorios, sitios y accidentes geográficos de Colombia*. Bogotá: IGAC, 1995.

JARAMILLO Arango, Antonio. *Dueños del agua. Balsas y balseros del pacífico suramericano*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2022.

JARAMILLO URIBE, Jaime. “ideas para una caracterización sociocultural de las regiones colombianas”. En *Ensayos de historia social* II Vols. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1989, T. II, 59-91.

_____. “La población indígena en Colombia en el momento de la conquista y sus transformaciones posteriores: primera parte” en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, No. 2 (1964): 239-293.

JIMENEZ M., Orian. *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y el Baudó, siglo XVIII*. Medellín: Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Clfo, 2004.

LANGEBAEK, Carl Henrik. *Antes de Colombia. Los primeros 14.000 años*. Bogotá: Debate, Penguin Random House Grupo Editorial, 2021.

_____. *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, 1996.

_____. “¿Cuántos eran? ¿Dónde estaban? ¿Qué les pasó? Poblamiento indígena en la Colombia prehispánica y sus transformaciones después de la Conquista”. En *Colombia. Preguntas y respuestas sobre su pasado y su presente*, eds. Diana Bonett Vélez, Michael LaRosa y Mauricio Nieto, 27-52. Bogotá: Universidad de los Andes, 2010.

_____ y Alejandro Dever. *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, 2000.

_____. *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los Muisca. Siglo XVI*. Bogotá: Banco de la República, 1987.

_____. *Conquistadores e indios, la historia no contada*. Bogotá: Debate, 2023.

LEMAITRE, Daniel. *Mompós, tierra de Dios*. Cartagena: Editorial Bolívar, 1950.

LENIS Ballesteros, Cesar A. *Una tierra de oro, minería y sociedad en el nordeste de Antioquia, siglos XVI-XIX*. Medellín: IDEA, 2007.

LEVIN Rojo, Danna A and Cynthia Radding. *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian World*. New York: Oxford University Press, 2019.

MARCOS, Jorge G. *Los pueblos navegantes del Ecuador prehispánico*. Quito: Ediciones Abya-Yala, 2005.

MARTÍNEZ Garnica, Armando. *Historia básica de la provincia de Vélez*. Trabajo inédito.

MATALLANA Peláez, Susana E. “Los indios de esta encomienda no tienen mujeres: fertilidad y sistemas de género frente al colapso demográfico indígena. Tres casos emblemáticos”, *Historia Crítica*, no. 77 (2020): 35-57.

MAZÍN, Óscar y José Javier Ruiz Ibáñez. *Las Indias Occidentales, procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas*. México: El Colegio de México, Red Columnaria, 2012.

MEJÍA Pavony, Germán Rodrigo. *La ciudad de los conquistadores, 1536-1604*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2012.

MIRANDA Vásquez, Trinidad. *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.

MOJICA Silva, José. *Relación de visitas coloniales. Pueblos, repartimientos y parcialidades indígenas de la provincia de Tunja y de los partidos de La Palma, Muzo, Vélez y Pamplona*. Tunja: Publicaciones de la Academia Boyacense de Historia, 1946.

MONTOYA Guzmán, Juan David, “Frontera, despoblamiento y cambios de asentamiento en Antioquia, siglos XVI y XVII”. En *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI-XX*, editado por Ana Catalina Reyes Cárdenas y Juan David Montoya Guzmán, 81- 119. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007.

_____, y González Jaramillo, José Manuel. *Indios, poblamiento y trabajo en la provincia de Antioquia, siglos XVI y XVII*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia – Facultad de Ciencias Humanas, 2010.

MORENO Sandoval, Antonio. “Etnohistoria en la provincia de Mariquita en el siglo XVI”. *Universidad del Tolima*, (1993): 83-102.

_____. *La provincia de Mariquita y su población aborigen en el siglo XVI*. Tolima: Academia de Historia del Tolima, Textos Históricos Colección de Pensamiento Tolimense, 2011.

_____. “los pueblos indígenas de la jurisdicción de Mariquita en el siglo XVI”. Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Colombia, 1987.

_____. *Memoria urbanística de la ciudad de Honda en su devenir histórico*. Bogotá: inédito, 1990.

_____. *Minería y sociedad en la jurisdicción de mariquita, reales de minas de las lajas y Santa Ana: 1543-1651*. Ibagué: Colección Universidad del Tolima 50 años, 2006.

NAVARRETE Linares, Federico. *¿Quién conquistó México?* México: Debate, 2019.

NIEVA Sanz, Daniel Miguel. “De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611)”. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* vol. 28, no. 2 (2023): 111-133.

_____. “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* vol. 19, no. 51 (2023): 8-28.

_____, y Alberto José Gullón Abao. “Localización y registro de canoas monóxilas en el río Magdalena y ciénagas adyacentes (Colombia): metodología y avances de una expedición científica contemporánea”. *Jangwa pana* vol. 22, no. 2 (2023): 1-13.

_____. “Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)”. *Temas Americanistas*, no. 49 (2022): 449-471.

NOGUERA Mendoza, Aníbal. *Crónica grande del río de la Magdalena. Recopilación, notas y advertencias*, dos tomos. Bogotá: Ediciones Sol y Luna, Fondo Cultural Cafetero, 1980.

OBARA-SAEKI, Tadashi y Juan Pedro Viqueira Alban. *El arte de contar tributarios, provincia de Chiapas, 1560-1821*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2017.

OBESO, Candelario. *Cantos populares de mi tierra*. Bogotá: El Ancora Editores, 1988.

OTERO D'Costa, Enrique. *Comentarios críticos sobre la fundación de Cartagena de Indias T. II*. Bogotá: Banco Popular, 1970.

PARSONS, James J. "Los campos de cultivo prehispánicos del bajo San Jorge". *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales* Vol. 12, No. 48 (1970): 449-458.

PEÑAS Galindo, David Ernesto y Oscar Arquez Van- Strahlen. *Espacio, poblamiento y sociedad en la región Momposina*. Mompo: Ediciones Malibú, 1944.

_____. *Los bogas de Mompo: historia del zambaje*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1988.

PÉREZ Arbeláez, Enrique. *Hilea Magdalenesa*. Bogotá: Contraloría General de la República, Imprenta Nacional, 1949.

_____. *Plantas útiles de Colombia*. Madrid: Sucesores de Ricadeneyra, 1956.

PÉREZ, Juan Felipe. *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompo, Nuevo Reino de Granada, (1530-1823)*. Sevilla: AcerVos / Universidad Pablo de Olavide, 2020.

PLAZAS, Clemencia, y Ana María Falchetti de Sáenz. *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge*. Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República, 1981.

POLONI Simard, Jacques. "Redes y mestizaje. Propuestas para el análisis de la sociedad colonial". En *Lógicas mestizas en América*, ed. Guillaume Boccara y Silvia Galindo, 113-138. Chile: Instituto de Estudios Indígenas, 1999.

PORTUONDO, María M. *Secret Science, Spanish cosmography, and the New World*. Chicago: The University of Chicago Press, 2009.

REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo. "Colombia indígena, periodo prehispánico" en *Manual de historia de Colombia*, 3 tomos, copilado por Jaime Jaramillo Uribe, 27- 68. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1978, T. I.

_____. "Contribuciones al conocimiento de las tribus de la región del Perijá". *Revista Colombiana de Antropología* Vol. IX, (1960): 161-195.

_____. *Datos histórico-culturales sobre las tribus de la antigua Gobernación de Santa Marta*. Bogotá: Banco de la República, 1951.

_____ y Alicia Dussán de Reichel-Dolmatoff. *Arqueología del Bajo Magdalena: estudio de la cerámica de Zambrano*. Bogotá: Banco Popular, Fondo de Promoción de la Cultura, 1991.

_____. "Etnografía Chimila". *Boletín de Arqueología* Vol. 2, No. 2 (1945): 95-155.

_____. "Mitos y cuentos de los indios Chimila". *Boletín de Arqueología* Vol. 1, No. 1 (1945): 4-30.

RESTALL, Matthew y Felipe Fernández- Armesto. *Los conquistadores, una breve introducción*. Madrid: Alianza, 2013.

_____. *Los siete mitos de la conquista española*. Barcelona: Paidós, 2004.

RESTREPO Tirado, Ernesto. *Historia de la provincia de Santa Marta* [1929]. Bogotá: Colcultura, 1975.

RESTREPO, Vicente. *Estudio sobre las minas de oro y plata de Colombia*. Bogotá: Imprenta de Silvestre y Compañía, Museo del Oro, Banco de la República, 1888.

RINCÓN Rodríguez, Beatriz Eugenia. *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, 2019.

ROJANO Osorio, Álvaro. *El río Magdalena y el Canal del Dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena*. Santa Marta: Ediciones Unimagdalena, 2019.

ROMÁN Tamez, Ángel Luis. *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, 2017.

RUIZ RIVERA, Julián. *Cartagena de Indias y su provincia, una mirada a los siglos XVII y XVIII*. Bogotá: El Ancora Editores, 2005.

_____. *Encomienda y mita en Nueva Granada en el siglo XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1975.

_____. *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, 2020.

_____. *Los indios de Cartagena bajo la administración española en el siglo XVII*. Bogotá: Archivo General de la Nación, 1996.

SALCEDO de Villar, Pedro. *Apuntaciones historiales de Mompox*. Cartagena: TIP Democracia, 1938.

SALDARRIAGA, Gregorio. *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2011.

SÁNCHEZ, Efraín. *Gobierno y geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, El Ancora Editores, 1999.

SAUER, Carl O. *Descubrimiento y dominación española del Caribe*. México: Fondo de Cultura Económica, 1984.

_____. "Introducción a la geografía histórica". *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* Vol. 2, No. 1 (1980): 35-56.

SCOTT, James C. *Los dominados y el arte de la resistencia, discursos ocultos* [1990]. México: Era, 2004.

TORRES de León, Fernán. *La comunidad de pescadores de Honda. Estudio de un grupo marginal y de su desarrollo socioeconómico*. Bogotá: Centro de Estudios Sociales, 1967.

TORRES, Luis Fernando. "Arrendadores de puertos y bodegueros de la provincia de Antioquia, siglos XVII y XVIII". En *Entre el antiguo y el nuevo régimen: la provincia de Antioquia siglos XVII y XIX*, editado por: Ana Catalina Retes Cárdenas y Juan David Montoya Guzmán, 43- 73. Medellín: Universidad Nacional de Colombia- Sede Medellín, 2010.

_____. "Las provincias de los tres ríos y sus desembarcaderos: ciudades, villas y Barrancas en el Nuevo Reino de Granada, 1542-1611". En *Poblamiento y movilidad social en la historia de Colombia, siglos XVI- XX*, editado por Ana Catalina Reyes y Juan David Montoya, 25- 60. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007.

TOVAR Pinzón Hermes. *El imperio y sus colonias. Las cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI*. Bogotá: Archivo General de la Nación, 1999.

_____. "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* Vol. 22, (1995): 9-33.

_____. *La estación del miedo o la desolación dispersa. El Caribe colombiano en el siglo XVI*. Bogotá: Editorial Ariel, Planeta, 1997.

TRIANA Antorveza, Adolfo. *La colonización española del Tolima: siglos XVI -XVII*. Bogotá: Cuadernos del Jaguar, Fundación para las comunidades colombianas, 1992.

UNCEÍN Tamayo, Luis Alberto "la gobernación que dejó Piña Ludueña", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, no. 210 (1970): 313- S.P.

VARGAS, Iraida. *Revisión crítica de la arqueología del Caribe*. Washington: Actas del segundo simposio de la Fundación de Arqueología del Caribe, 1988.

VELANDIA, Roberto. *La villa de San Bartolomé de Honda*. Honda: Cámara de Comercio, 1989.

VELÁSQUEZ Rodríguez, Rafael Antonio y Víctor Julio Castillo León. *Territorio y poblamiento indígena en el Magdalena Medio: cacicazgos de los yareguíes, siglos XVI-XIX*. Barrancabermeja: Alcaldía Municipal, 2001.

_____. “Resistencia de la etnia Yareguíes a las políticas de reducción y civilización en el siglo XIX”. *Revista Historia y Sociedad*, No. 12 (2006): 285-317.

_____. *Los yareguíes: resistencia y exterminio*. Barrancabermeja: Corporación Memoria y Patrimonio, 2011.

VERGARA y Velasco, José María. *Geografía de Colombia escrita por regiones naturales* [1901]. Bogotá: Banco de la República, 1974.

VIDAL ORTEGA, Antonio. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2002.

VILA, Pablo. *Nueva geografía de Colombia*. Bogotá: Camacho Roldán y Cía., 1945.

VILLAMARÍN, Juan y Villamarín, Judith. “Native Colombia: contact, conquest and colonial populations”. *Revista de Indias* Vol. 63, No. 227 (2003): 105-134.

WACHTEL, Nathan. “La aculturación”. En *Hacer la historia*, ed. Jacques Le Goff, Pierre Nora, 135- 156. Barcelona: Laia, 1978, Vol. I.

_____. *Los vencidos. Los indios del Perú frente a la conquista española, (1530-1570)*. Madrid: Alianza Editorial, 1976.

WEST, Robert C. *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial* [1952]. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000.

WHITE, Richard. *The Middle Ground. Indians, Empires, and Republics in the Great Lake Region, 1650-1815*. California: Cambridge University Press, 2012.

ZAGALSKY, Paula C. “Huellas en las revisitas: imposiciones coloniales y tensión social”. *Mem.am*, no. 17-2, (2009): 241-279.

ZAVALA Cepeda, José Manuel. *Los mapuches del siglo XVIII. Dinámica interétnica y estrategias de resistencia* [2000]. Santiago de Chile: Editorial Universidad Bolivariana S. A., 2008.

ZAVALA, Silvio. *El servicio personal de los indios en el Perú, extractos del siglo XVI*, T. I. México D.F.: Colegio de México, 1978.