

46

HISTORIA Y SOCIEDAD

Universidad Nacional de Colombia / Medellín, enero-junio de 2024
ISSN-L 0121-8417 / E-ISSN: 2357-4720 / DOI 10.15446/hys

30 años



Facultad de Ciencias Humanas y Económicas
Sede Medellín



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

El comercio por el río Magdalena: rutas, puertos, itinerarios y embarcaciones (1543-1611)*

Verónica Aristizábal-Quintero**

DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119>

Resumen | el presente artículo examina cómo el río Magdalena y sus afluentes se convirtieron en las principales rutas de transporte y en los ejes articuladores de la economía en el Nuevo Reino de Granada. La metodología empleada fue el análisis de documentos históricos, como visitas de la tierra y disposiciones de la Audiencia de Santafé relacionadas con la navegación fluvial. Se destaca la importancia que adquirió la extracción de oro para el funcionamiento del comercio entre el Nuevo Reino de Granada y la península, revelando las rutas, puertos y desembarcaderos establecidos para mejorar la navegación y el acceso a las provincias y recursos. También se abordan las dificultades del transporte de mercancías, incluyendo los salarios de los nativos bogas y los tipos de embarcaciones utilizadas. En conclusión, se muestra cómo la instauración de rutas comerciales, puertos y el desarrollo de tecnologías de navegación reflejan un sistema económico centrado en la extracción de oro y plata.

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

Trade along the Magdalena River: Routes, Ports, Itineraries, and Vessels (1543-1611)

Abstract | this article examines how the Magdalena River and its tributaries became the main transportation routes and economic arteries in the New Kingdom of Granada. The methodology employed involved analyzing historical documents such as land surveys and decrees

* **Recibido:** 13 de julio de 2023 / **Aprobado:** 10 de octubre de 2023 / **Modificado:** 3 de noviembre de 2023. Artículo de investigación derivado de la tesis de maestría “El río Magdalena: poblamiento, comercio y vida cotidiana”. El proyecto no contó con financiación institucional

** Historiadora por la Universidad Nacional del Colombia – Sede Medellín (Medellín, Colombia). Estudiante de maestría en Historia en la misma institución  <https://orcid.org/0009-0004-5717-077X>  varistizabalq@unal.edu.co



Cómo citar / How to Cite Item: Aristizábal-Quintero, Verónica. “El comercio por el río Magdalena: rutas, puertos, itinerarios y embarcaciones (1543-1611)”. *Historia y Sociedad*, no. 46 (2024): 214-241. DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119>



Derechos de autor: Atribución-
NoComercial-SinDerivadas 4.0
Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Hist.Soc. 46 (Enero-junio de 2024) / pp. 214-241
ISSN-L 0121-8417 / E-ISSN: 2357-4720 / DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n46.110119>

from the Audiencia of Santafé, related to river navigation. The importance of gold extraction for trade between the New Kingdom of Granada and the peninsula is highlighted, revealing the routes, ports, and docks established to improve navigation and access to provinces and resources. The challenges of transporting goods, including the wages of native boatmen and the types of vessels used, are also addressed. In conclusion, the establishment of trade routes, ports, and the development of navigation technologies reflect an economic system centered on gold and silver extraction.

Keywords | trade; natives; vessels; river transportation; trade route; river basin; economic system; acculturation; labor; wages; daily life; economic history; Magdalena River; land surveys; old regime; rowers; ports; New Kingdom of Granada; 16th century; 17th century.

Comércio ao longo do Rio Magdalena: rotas, portos, itinerários e embarcações (1543-1611)

Resumo | este artigo examina como o rio Magdalena e seus afluentes se tornaram as principais rotas de transporte e os eixos articuladores da economia no Novo Reino de Granada. A metodologia empregada envolveu a análise de documentos históricos, como visitas de terra e disposições da Audiência de Santafé, relacionadas à navegação fluvial. Destaca-se a importância da extração de ouro para o funcionamento do comércio entre o Novo Reino de Granada e a península, revelando as rotas, portos e docas estabelecidos para melhorar a navegação e o acesso às províncias e recursos. Também são abordados os desafios do transporte de mercadorias, incluindo os salários dos barqueiros nativos e os tipos de embarcações utilizadas. Em conclusão, o estabelecimento de rotas comerciais, portos e o desenvolvimento de tecnologias de navegação refletem um sistema econômico centrado na extração de ouro e prata.

Palavras-chave | comercio; nativos; embarcações; transporte fluvial; rota comercial; bacia hidrográfica; sistema económico; aculturação; trabalho; salários; vida diária; história económica; rio Magdalena; visitas de terra; antigo regime; remadores; portos; Novo Reino de Granada; século XVI; século XVII.

Introducción

El río Magdalena es considerada la arteria principal de Colombia, desde su nacimiento en el páramo de las Papas hasta llegar al mar atraviesa todos los medios biológicos colombianos. En el curso del río se distinguen el valle subandino o subtropical y el tropical. El primero corresponde a la región denominada Alto Magdalena, que abarca los departamentos de Huila, Tolima y Cundinamarca, y el municipio de Tocaima, entre Neiva y Guataquí. En el caso del valle tropical se divide entre las

regiones de Magdalena Medio —que comprende desde Honda hasta El Banco, donde desembocan en el Magdalena los ríos Rionegro, La Miel, Cimitarra, Opón, Lebrija, Nare, Carare y Sogamoso—; y el Bajo Magdalena que abarca a las llanuras del caribe desde El Banco, donde el Magdalena converge con el río Cesar, hasta su desembocadura en Bocas de Ceniza en el mar Caribe. Esta región se caracteriza por las zonas inundables y cenagosas de los ríos Magdalena, Cesar, San Jorge y Cauca. El presente artículo se enfocará en estudiar la zona que abarca al valle tropical¹.

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 Mompo, 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 argumenta 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 y nuevos pobladores del territorio. 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 Magdalena².

El objetivo de este artículo es evidenciar como el río Magdalena y sus afluentes se fueron constituyendo como principales rutas de transporte y en los ejes articuladores de la economía en el Nuevo Reino de Granada; esto se hará a partir de la lectura y crítica de fuentes documentales que reposan en el Archivo General de la Nación (Bogotá), y el Archivo General de Indias (Sevilla), específicamente del análisis de visitas de la tierra del licenciado Juan Muñiz de Nava (1609) y del doctor Juan de Villabona Zubiaurre impartida a los pueblos del río Magdalena entre 1611 y 1612, pues constituyen los expedientes más completos para la región en la temporalidad

1. Enrique Pérez Arbeláez, *Hilea Magdalena, prospección económica del valle tropical del río Magdalena* (Bogotá: Contraloría General de la República, 1949), 49; Orlando Fals-Borda, *Historia doble de la costa, 4 tomos* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1979), 1: 16B; Wade Davis, *Magdalena. Historias de Colombia* (Bogotá: Critica, 2021), 16, 94, 189.

2. Juan-Felipe Pérez-Díaz, *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompo. Nuevo Reino de Granada (1530-1823). Estudio comparativo de sus evidencias arqueológicas, históricas y arquitectónicas* (Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, 2020), 22; María-Ángeles Eugenio-Martínez, "El puerto y camino del Carare en Nueva Granada", *Anuario de Estudios Americanos* 30, no. 1 (1973): 263; Álvaro Rojano-Osorio, *El río Magdalena y el Canal del Dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena* (Santa Marta: Universidad del Magdalena, 2019), 28.

que abarca el presente estudio. Asimismo, se tendrán en cuenta las disposiciones emitidas por la Audiencia de Santafé como ordenanzas y decretos con relación a la navegación del río y sus afluentes. El presente artículo está dividido en tres partes, la primera y segunda parte corresponden a la presentación de las rutas de navegación e itinerarios de viaje, donde se darán a conocer las diferentes rutas, puertos y desembarcaderos que se establecieron en el Nuevo Reino intentando mejorar las condiciones de navegación y el acceso a las provincias y recursos. Se expondrán las dificultades que existieron para llegar a los puertos más importantes del Reino, y en la tercera parte se presentarán las embarcaciones y modificaciones efectuadas a las mismas.

En este artículo se parte de la premisa de que los intentos por mejorar las condiciones de la ruta entre el Caribe y el interior del Nuevo Reino permiten entender que la navegación por el río Magdalena respondía a un sistema económico y que solo a raíz de la conquista europea, a la masiva explotación de oro y a la necesaria comunicación entre el Nuevo Reino de Granada y el Caribe, fue que se instauraron rutas comerciales fijas que generarían a su vez el surgimiento de nuevos núcleos urbanos, puertos, bodegas, villas y ciudades entorno al río.

Las rutas de Navegación por el río Magdalena, 1543-1611

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 como la principal vía de entrada y salida de mercancías y gentes del Nuevo Reino. Sin embargo, al comienzo de la ocupación española el trayecto que se recorría por él era corto, pues el derrotero principal abandonaba el curso del río Magdalena en la boca del río Opón, por donde se iba hasta la región de Vélez y el valle de Moniquirá, de esta forma se prolongaba la jornada terrestre, lo cual aumentaba las dificultades de transporte de mercancías³.

Según una relación que redactó en 1601 el oidor de Santafé Luis Enríquez, para subir a la ciudad de Santafé y Tunja inicialmente solo se navegaba un trayecto corto del río, específicamente hasta el puerto de la ciudad de Vélez. Allí indios⁴ cargueros de la provincia de Vélez transportaban las mercaderías que venían de Castilla. Este camino no permitía el empleo de bestias de carga y los indios debían cargar las mercancías por dos semanas aproximadamente hasta llegar a su destino. Las condiciones poco favorables que presentaba este generaron que muchos de los indios que habitaban la provincia se consumieran en poco tiempo⁵.

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

3. Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia. Tomo 1, 1537-1719* (Bogotá: TM Editores - Banco de la República - Colciencias - Universidad del Valle, 1997), 1: 385.

4. Se emplea la noción de indio pues era el termino jurídico para referirse a los nativos en el Antiguo Régimen.

5. "Relación de los daños", 1601, en Archivo General de Indias (AGI), Sevilla-España, Fondo: Santa Fe, 18, R. 4, N. 29, f. 30.

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 acceso⁶. A pesar de la factibilidad del camino que proponía Juan López, 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, el proyecto de Juan López nunca contó con suficiente apoyo, no solo por los intereses económicos sino por los costos y larga duración que supondría la ejecución del nuevo itinerario⁷.

Además de la ruta planteada por Juan López, hubo a lo largo del siglo XVI, otros 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 40 hombres a descubrir un camino diferente al de Opón, dicha expedición dio como resultado el descubrimiento del camino que tiempo después se conocería como el camino del Carare⁸. A partir 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”⁹ y la

6. “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 *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*, ed. Antonio Ybot León (Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia, 1952), 231-232.

7. Eugenio-Martínez, “El puerto y camino”, 264-265.

8. Este camino de Opón, como menciona Roberto Velandía, 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 oficializó 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. Ver Roberto Velandía, *La villa de San Bartolomé de Honda, tomo 1 épocas de la conquista y la colonia*, 2 vols. (Bogotá: Editorial Kelly, 1989), 1: 78, 80.

9. 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 Enriquez, 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, empleó el término 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. “Anexo a carta del presidente don Juan de Borja”, 1606, en AGI, Fondo: Santa Fe, 18, R.7, N. 56, f. 1r.; “Carta del presidente don Juan de Borja, 1611, en AGI Fondo: Santa Fe 18, R.12, N.122, f. 3r.; “Relación de los daños”, f. 35v.; Luis-Miguel Córdoba-Ochoa, “Guerra, imperio y violencia en la Audiencia de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada, 1580-1620” (tesis de doctorado, Universidad Pablo de Olavide, 2013), 372-373, <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/779>

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 carga¹⁰.

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 Olalla¹¹ que fuese a descubrir un nuevo camino; se trataba del camino al *desembarcadero*¹² 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 desembarcadero se mudó nuevamente al Carare, pero los ataques indígenas obligaron a que nuevamente fuese trasladado, esta vez a la desembocadura del río San Bartolomé¹³. Solo en 1601, se fijó como desembarcadero definitivo el puerto de Honda. Según lo estudiado por Roberto Velandia, el puerto de Honda surgió 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 comenzó a funcionar como bodega y puerto de las canoas que desde allí navegaban río abajo con productos mineros. Este embarcadero también se convirtió en desembarcadero de las mercaderías que venían de Cartagena y Santa Marta (figura 1)¹⁴.

10. Colmenares, *Historia económica*, 1: 386 -387.

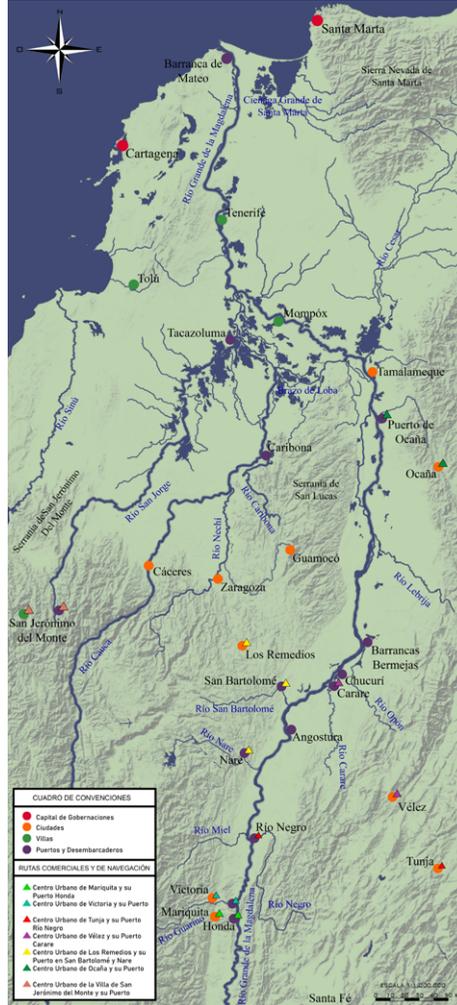
11. Según lo estudiado por el historiador José-Ignacio Avellaneda-Nava, Alonso de Olalla Herrera arribó a la sabana de Bogotá con la hueste que condujo desde Coro Nicolás de Federmann, ambos al servicio de la casa alemana de los Welsler. Olalla Herrera realizó obras importantes, como la apertura de caminos 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 creó el desembarcadero de Angostura. José-Ignacio Avellaneda-Navas, *Los compañeros de Federman, cofundadores de Santa Fe de Bogotá* (Bogotá: Tercer Mundo - Academia de Historia de Bogotá, 1990), 240-250.

12. 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 efimeros 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. Luis-Fernando Torres, “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*, eds. Ana-Catalina Reyes-Cárdenas y Juan-David Montoya-Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2010), 43-45.

13. El historiador Germán Colmenares mencionaba 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 Mompo 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. Colmenares, *Historia económica*, 388-390.

14. Velandia, *La villa de San Bartolomé*, 47, 91-92.

Figura 1. Ciudades y villas del Nuevo Reino de Granada con sus respectivos puertos, 1560-1611



Fuente: elaboración propia con base en Archivo General de Nación (AGN), Bogotá-Colombia, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Bolívar, t. 5, doc. 1, ff. 187-210, 212-226 y 324-331; AGN, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 6, ref. 13 y 53; AGN, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 2, ref. 1284; AGN, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 1, ref. 158; 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), 46; Colmenares, *Historia económica*, 1: 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*, eds. Ana-Catalina Reyes-Cárdenas y Juan-David Montoya-Guzmán (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007), 99, 110; y Luis-Fernando Torres, “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*, 58.

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 como 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 grandes cantidades de oro y plata¹⁵. Como pudo observarse en el caso del puerto de Honda, gracias al establecimiento de una economía minera, las vías comerciales y los puertos que se instauraron en la segunda mitad del siglo XVI en las riberas del río Magdalena respondieron en gran medida a la necesidad de movilizar la producción y abastecer los centros mineros que se iban consolidando.

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 abrieron un nuevo horizonte, pues en 1576 este fundó la ciudad Santa María Magdalena de Cáceres, ubicada en la margen derecha del río Cauca, y para 1581, fundó la ciudad de Zaragoza de las Palmas ubicada en el bajo Nechí. Ambas ciudades funcionaron como enclaves mineros de grandes proporciones¹⁶. Gracias a la fundación de estas ciudades y a 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. Así mismo, como señalan los historiadores Luis-Fernando Torres y César-Augusto Lenis, la ciudad de Nuestra Señora de Los Remedios, en el transcurso de los sucesivos traslados que efectuó desde 1561 distanciándose cada vez más de la ciudad de Victoria, llegó a establecerse hacia 1589 en las sabanas de Porcucho, a orillas del río San Bartolomé, donde instauró su propio puerto en las bocas de los ríos Nare y San Bartolomé, pero además abrió los embarcaderos Pepiz y Çuna Nare adentro. 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”¹⁷. Por otro lado, en la región del alto Tigui al nordeste de Zaragoza fue fundada en 1612 la ciudad de San Francisco La Antigua del Guamocó que llegó a ser un reconocido distrito minero con dos vías de acceso principales: una por Zaragoza y otra por el

15. Colmenares, *Historia económica*, 1: 271.

16. Colmenares, *Historia económica*, 1: 273, 331-333; 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, [1952] 2000), 51-55; César-Augusto Lenis-Ballesteros, *Una tierra de oro minería y sociedad en el nordeste de Antioquia, siglos XVI-XIX* (Medellín: Instituto para el Desarrollo de Antioquia, 2007), 41.

17. Colmenares, *Historia económica*, 1: 396.

río Caribona, asimismo, tuvo puerto en Simití; 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”¹⁸, siendo esta una de las causas de su futuro despoblamiento.

Para 1611 el capitán Martín de Astaiza declaró que los desembarcaderos de Carare, Angostura y Rionegro se habían abandonado hacía doce años y no se había bogado a ellos desde entonces, también afirmaba que la navegación se efectuaba en línea recta desde la villa de Mompox hasta Honda y Ocaña. Así, en 1611, las vías comerciales navegadas en canoas, barquetas y barquetonas, por los indios y negros esclavos habitantes del actual Bajo Magdalena iban hacia 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 Tamalameque¹⁹. Como se puede observar en la tabla 1, según los registros de canoas entre 1599 y 1611 se habían realizado desde Mompox, Tenerife y Tamalameque 175 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 río²⁰.

Tabla 1. 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

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

18. Lenis-Ballesteros, *Una tierra de oro*, 51-60, 64-66. Según lo estudiado por Luis-Fernando Torres, el puerto de Pepiz estaba en un “casacal” del Nare, a dieciséis leguas de los remedios. Luis-Fernando Torres, “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*, 55.

19. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, 1611, en AGN, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Bolívar, t. 5, doc. 1, f. 144.

20. Es importante tener en cuenta que estos registros se diligenciaban 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. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, ff. 187- 210, 212-226 y 324- 331.

[223] El comercio por el río Magdalena

Año	Destino	# de viajes registrados total	Cantidad de embarcaciones registradas
1601	Honda	1	1
	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

Año	Destino	# de viajes registrados total	Cantidad de embarcaciones registradas
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

Fuente: AGN, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Bolívar, t. 5, doc. 1, ff. 187- 210, 212-226 y f. 324-331.

Si bien Mompox fue siempre el puerto más próspero de la región, los viajes desde Tenerife y Tamalameque a Mompox dan cuenta de la fuerte relación y conectividad que existía entre estos tres puertos. Los bogas, indios y negros esclavos habitantes de Tenerife, en múltiples ocasiones navegaban a Mompox a llevar mercancías desde Barranca de Mateo o con frutos de la tierra cultivados en los pueblos de Tenerife. Sobre esto declaró en 1611 Miguel Velázquez, vecino de la villa de Mompox, quien informaba que, aproximadamente desde 1609, él había tenido bajo su responsabilidad recibir en la villa de Mompox la canoa del capitán Jaime Jinovarte, vecino y encomendero de la villa de Tenerife. Comentaba Velázquez que, esta canoa siempre hacía viajes desde la Barranca de Mateo hasta la villa de Mompox cargada de ropa, fardos y mercaderes²¹.

Esta misma relación se puede observar entre la ciudad de Tamalameque y la villa de Mompox, donde dueños de pulperías de Mompox declaraban haber recibido mercancías de encomenderos de Tamalameque para comercializarlas en la villa. Por ejemplo, en 1611, Diego Díaz de Rojas, vecino de la villa de Mompox, declaró que había vendido en su tienda 40 botijas de manteca de caimán a 3 pesos cada una, y, entre 30 y 40 arrobas de doncellas saladas a 2 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 Rojas mencionaba que, tanto la manteca como las doncellas eran fabricados y pescados por los indios de La Estancia, quienes además se encargaban de pilotear las embarcaciones con dichos productos²².

Ahora bien, como se expuso, 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-Manuel González, en la consolidación de los circuitos comerciales en el Nuevo Reino entre 1580 y 1600, los distritos mineros adquirieron protagonismo,

21. "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", ff. 179-180.

22. "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", f. 179.

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 mineros²³. Así, en los registros de canoas se evidencia el predominio de los viajes a Zaragoza desde Mompo, 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 %, (tabla 1). Así pues, finalizando el siglo XVI, en torno al río Magdalena, se fue consolidando todo un entramado comercial que respondía a la necesidad de productos y mercancías de las villas y ciudades que se iban estableciendo en el territorio. El río y el establecimiento de puertos y desembarcaderos en sus laderas, así como Mompo, Ocaña, Carare y Honda permitió la distribución de mercancías a las regiones de Antioquia, Pamplona, Mérida, Vélez, Tunja, Santafé, Mariquita, Popayán, Anserma y Cartago (figura 2)²⁴.

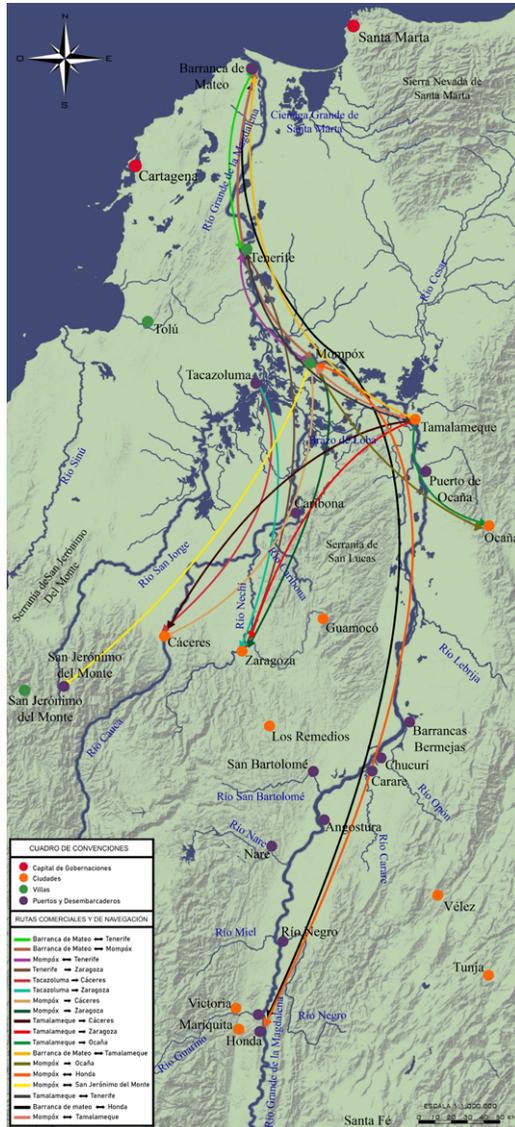
Como se puede evidenciar en la figura 2, la red hídrica comprendida por el río Magdalena y sus tributantes se constituyó desde finales del siglo XVI como el camino expedito de movimiento comercial en el Nuevo Reino, por tal razón, como se ha evidenciado, muchas ciudades y villas buscaron estar cercanas 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 Magdalena²⁵.

23. 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), 125.

24. Colmenares, *Historia económica*, 1: 400.

25. J. Michael Francis, "Descripción del Nuevo Reino de Granada, 1598", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, no. 30 (2003): 343, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/17107>

Figura 2. Rutas de navegación por el río Magdalena, 1599-1611



Fuente: elaboración propia con base en AGN, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Bolívar, t. 5, doc. 1, ff. 187- 210, 212-226 y 324-331; AGN, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 6, ref. 13 y 53; AGN, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 2, ref. 1284; AGN, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 1, ref. 158; Robert C. West, “Las regiones”, 46; Colmenares, *Historia económica*, 1: 389; Montoya-Guzmán, “Frontera”, 99, 110; y Luis-Fernando Torres, “Las provincias”, 58.

Los itinerarios de viaje: tiempos, dificultades y salarios

En 1601, el licenciado Luis Enríquez relató cómo era el itinerario de viaje desde la Barranca de Mateo hasta Honda. Describía que la primera jornada se hacía desde la Barranca hasta Tenerife, este trayecto tenía una duración de un día, desde allí, se iniciaba la segunda jornada hasta Mompox; este tramo se prolongaba por tres o cuatro días. Desde Mompox la primera jornada se hacía a Tamalameque, desde donde en tres días se llegaba al pueblo de indios de Chiquichoque; en este punto, ingresando por el puerto de Ocaña se podía ir en ocho días a Pamplona, y de allí en cuatro o cinco días se llegaba a Tunja y Santafé. Enríquez aclaraba que este itinerario era viable si el viaje se hacía sin cargas, “porque con cargas no se anda en quarenta días, ay muchas sierras y quebradas y malos pasos y peligrosos”²⁶, debido a esto, se optaba por seguir el curso del río Magdalena. Desde Chiquichoque en aproximadamente tres o cuatro días se alcanzaban las bocas del río del Oro, y desde allí en dos días y medio o tres se llegaba a las Barrancas Bermejas, subiendo por el río, en dos días se pasaba por la boca del río de Carare, desde donde siguiendo el curso del río se arribaba al desembarcadero de Angostura y Nare. Posteriormente se llegaba a la desembocadura del río La Miel y Río negro, 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 días²⁷.

El mapa que se presenta a continuación (figura 3) acompaña la relación de los daños emitida por el licenciado Luis Enríquez en el contexto de las campañas contra los carares que llevó a cabo entre los meses de enero y abril de 1601. Como menciona el historiador Luis-Miguel Córdoba, el oidor 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 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, así como las entradas realizadas por capitanes y otros sucesos con relación a la guerra²⁸.

26. “Relación de los daños”, f. 32.

27. 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, su actividad comercial iniciaba a la par que se emprendía el recorrido a través del río.

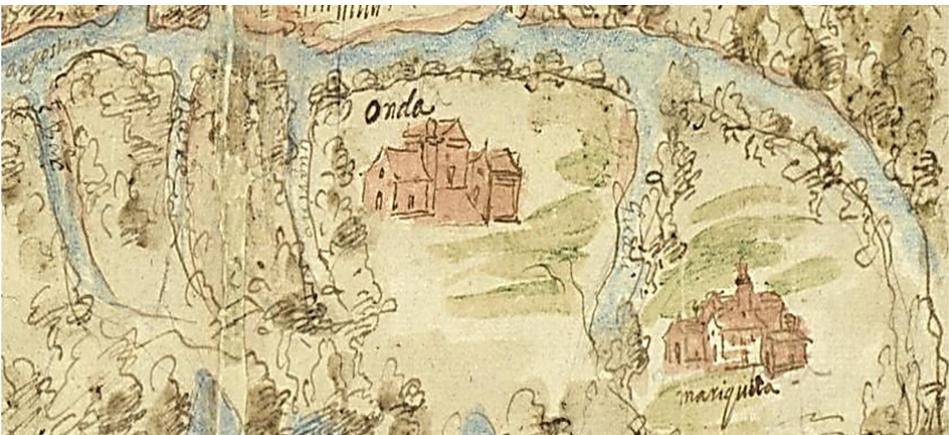
28. Luis-Miguel Córdoba-Ochoa, “Las campañas contra los carares y el mapa del oidor Luis Enríquez en 1601”, en *Entre líneas, una historia de Colombia en mapas*, ed. Lucía Duque-Muñoz et al. (Bogotá: Universidad de los Andes - Crítica, 2023), 97, 100, 104.

Figura 3. Detalle del mapa del río Magdalena



Fuente: AGI, Fondo: MP-Panamá, 24. Detalle del mapa del río Magdalena donde se observan en la margen derecha el río del oro, el río Opón y el río Carare. Se observa el real de Barrancas Bermejas, así mismo, se encuentran en el mapa el puerto de Ocaña, la ciudad de Pamplona y Vélez. Este detalle permite ubicar la zona donde habitaban los indios denominados como carares. Sobre el río Magdalena, se dice que “desde el río del Oro hasta el de Carare ay 39 leguas y es el riesgo maior”.

Figura 4. Detalle del mapa del río Grande de la Magdalena



Fuente: AGI, Fondo: MP-Panamá, 24. Detalle del mapa del río Grande de la Magdalena, en él se observan por la margen izquierda el río San Bartolomé, el río Nare, el río Guarín y el río Gualí, además de la ciudad de Mariquita con su puerto Honda.

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 Mompo, donde 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. Al ser un viaje largo, de aproximadamente 30 días, una de las estrategias que desde la administración se pensó para menguar los efectos de la boga con respecto al agotamiento de la población fue instaurar un sistema de relevos entre embarcaciones de uno y otro pueblo, aun así, este sistema de relevos, solo parece haber aplicado para los trayectos a Honda, pues las jornadas que se hacían a Zaragoza, Cáceres y las Montañas, es decir, a San Jerónimo del Monte, se hacían con una sola tripulación, sin relevos.

Este sistema de relevos fue incluido por el presidente de la Audiencia de Santafé Antonio González, en sus ordenanzas de la boga del río Magdalena, en las que mandaba que los indios de la Ciénaga, de Chambacú, de Tenerife y de Malambo no navegaran el río más arriba de Mompo²⁹. Igualmente, en 1611, Diego Cruzate, escribano público y de cabildo de la villa de Mompo refiriéndose al relevo de canoas señalaba que los indios que bogaban entre la ciénaga de Santa Marta, Malambo, Chambacú, distrito de Tenerife, Barranca de Mateo y Mompo 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 bogas³⁰. 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 Mompo y cinco en la ciudad de Tamalameque. Esto indicaría que las canoas de Tenerife muy posiblemente no bogaban al puerto de Honda, aunque, a pesar de que en las ordenanzas impedían también que desde allí se bogase a Zaragoza, si hay registros de viajes desde Tenerife a dicho puerto (tabla 1)³¹.

El trayecto al puerto de Honda fue el más importante desde que se instauró como desembarcadero definitivo sobre el río Magdalena, aun así, no estaba exento de dificultades. El principal obstáculo del trayecto fue la presencia de indios de guerra en las riberas del río, quienes atacaban las embarcaciones, se robaban las mercancías y generaban múltiples 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, sin embargo, con el paso del tiempo esta problemática no había llegado a erradicarse y aún en las primeras décadas del siglo XVII generó múltiples impedimentos para el buen desarrollo del comercio entre el Nuevo Reino y el Caribe. Cuando en 1601, el licenciado Luis Enríquez describió la guerra que en las riberas del río Magdalena libraban indios y españoles, anotó que, a la altura del desembarcadero del Carare, los indios,

29. "Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del Río Grande", 1590, AGI, Fondo: Patronato, 196, R. 24, f. 14.

30. "Visita: la de los encomenderos de Mompo", 1611, AGN, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Panamá, t. 1, doc. 1, f. 80.

31. "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", ff. 187- 210, 212-226 y 324- 331.

Salían a la ribera del río Grande, y como al subir las canoas ban [sic] siempre arrimadas a la ribera echaban unos garabatos de palo muy llenos de plumas con que detenían la canoa y luego otros flechaban a los yndios y negros que benían [sic] bogando en la proa y popa con unas flechas de yerba muy galanas.³²

Y añadía que las flechas que los carares empleaban, por pequeña que fuera la herida, causaban la muerte a las veinticuatro o treinta horas. Aunque el problema de los indios salteadores de las riberas del río Magdalena intentó erradicarse, y en 1601 se emprendió una campaña de pacificación contra los indios carares, aún en 1611 prevalecía la presencia de estos indios atacando las tripulaciones que navegaban por el río hasta Honda. El oidor Juan de Villabona en el desarrollo de la visita a los pueblos del río Magdalena en 1611, mencionó que en el río Grande de la Magdalena en una playa que llamaban De La Pita ubicada cerca al puerto de Nare se habían visto indios en las riberas del río “haciendo algaçaras y llamando a los que baxan y suben en las canoas y haciendo demostraciones de menospreçio” de los que se creía que eran indios de guerra. Sobre esto, un piloto llamado Domingo, esclavo negro perteneciente a doña Juana de Bohórquez, vecina de la ciudad de Mariquita, declaró que en un viaje que había realizado desde el puerto de Honda con destino a la villa de Mompo, estando en el paraje de Puerto Viejo, cerca al desembarcadero de Angostura, presenció como habían matado con flechas a dos españoles, dos esclavos negros y tres indios³³. Teniendo en cuenta el problema que suponían los indios de guerra en las riberas del río, el visitador Villabona Zubiaurre planteó como solución realizar viajes en grupos, es decir, todas las embarcaciones debían zarpar juntas y arribar juntas a las playas, y proponía que ninguna canoa se desviase por diferentes rumbos³⁴.

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, y al igual que sucedía con la navegación al puerto de Honda, donde se presentaron las dificultades ya indicadas, en la navegación a los puertos de Cáceres y Zaragoza existían otros obstáculos. La navegación a Cáceres se consideraba peligrosa debido a las fuertes corrientes del río Cauca. Esto dio paso a la promulgación de leyes por parte de la administración colonial, que tenían por objeto menguar el trabajo de los indios en la navegación a estas regiones. Así fue como el presidente de la Audiencia, el doctor Antonio González, en sus ordenanzas de la boga del río

32. Sobre los carares el licenciado Enríquez comentaba que estos indios salteadores se llamaban yareguíes, guacamaes, hormigueros y yarayes y que eran “indios retirados de Bélez y Pamplona huyendo de los malos tratamientos que sus encomenderos les hazían con los servicios personales se bajaron por las riberas del río del Oro, Sogamoso y Tucula y otros caños que bierten en el río Grande dieron en salir a saltar a las canoas que subían hazían estos saltos desde la boca del río del Oro hasta el de Carare y los de Carare desde allí hasta pasado el río de Nare en la playa que llaman de la pita”. Ver “Relación de los daños”, ff. 34- 35.

33. “Visita: la de los encomenderos de Mompo”, ff. 299 y 315.

34. “Visita: la de los encomenderos de Mompo”, ff. 323.

Magdalena, emitidas en 1590, prohibía a los indios de las jurisdicciones de Mompox, Tenerife y Tamalameque, bogar a la ciudad de Cáceres, y, asimismo, entregó el monopolio de la navegación a Cáceres dejando limitada la licencia a un vecino de la ciudad llamado Vicente Láez³⁵.

Un año después de la prohibición del presidente González, Martín Camacho, actuando como procurador de la ciudad de Cáceres, solicitó al tribunal de Audiencia que residía en Santafé, que se permitiera a los indios de Mompox bogar hasta la gobernación de Antioquia. Martín Camacho manifestaba que Cáceres se encontraba constantemente desabastecida de alimentos y mercancías, y que hacían falta hasta los elementos necesarios para oficiar misa. Asimismo, señalaba que la ciudad de Cáceres incluso se había mudado a un mejor sitio, de modo que las canoas que remontaban el río Cauca no padecieran tanto la navegación. Así, el presidente González revocó, para el año de 1591, el mandamiento en que concedió licencia solamente a Vicente Láez y promulgó una licencia para todos los dueños de canoas vecinos de la villa de Mompox, para que, desde dicho año, pudiesen bogar a la ciudad de Cáceres en los tiempos de navegación permitidos y pudiesen abastecer a la ciudad con víveres y mercancías sin que con ello se fuese a perjudicar a las tripulaciones de indios³⁶.

De esta forma, a partir de 1591, el presidente González dio vía libre para que desde Mompox pudiesen salir canoas hacia el puerto de Cáceres. Esta licencia permitió que la navegación a Cáceres continuara ejerciéndose, contando con mano de obra indígena de varios pueblos de indios de la villa de Mompox. 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 Cauca³⁷. El viaje al puerto de la ciudad de Zaragoza de las Palmas traía consigo una serie de complicaciones debido al excesivo calor y la cantidad de mosquitos que se encontraban en el viaje, además de la casi segura enfermedad con la que debían retornar los bogas³⁸. Sobre

35. "Ordenanzas de Tolú, Mompox, Cartagena y boga del Rio Grande", f. 16; "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", f. 228.

36. "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", ff. 228.

37. El escribano Diego Cruzate expresaba que "para la ciudad de Caçerez y los dichos puertos de San Gerónimo del Monte y Caribona boguen solamente los yndios que están al presente y adelante estubieren en el río de Cauca poblados y no otros aunque sean del distrito desta villa, porque tienen el viaje más breve y ban por poblaciones suyas antiguas donde tienen sus platanales y otras comidas de las que ellos ussan y que no conviene que se altere este modo de bogar ni se exerçite generalmente sin diferencia de puertos como hasta aquí se a hecho", en "Visita: la de los encomenderos de Mompox", f. 81.

38. Antonio Vázquez de Espinosa comentaba a inicios de los años de 1600 sobre la ciudad de Zaragoza que "está fundada a la ribera del río Nichí, cinco leguas más abaxo de donde este río se junta con Porçe [...] el río Nichí desagua en el de Cauca y es navegable, hasta donde se junta con el río Porçe, por lo qual es Zaragoza muy proveyda de todas las cosas de España y del Nuevo Reyno, que suben con lo necessario por el río en barcas y canoas... la tierra de suyo es estéril, y inhabitable, que solo se da en ella la suma riqueza del oro que todo lo acarrea". Ver Antonio Vázquez de Espinosa, *Compendio y descripción de las indias occidentales* (Washington: The Smithsonian Institution, [1629] 1948), 320.

las dificultades de viajar al puerto de Zaragoza, en 1611, un indio llamado Gregorio, perteneciente al pueblo de Tomala, expresaba que Zaragoza era “el enemigo de los indios”, una “tierra enferma”, y que después de arribar a ella, los indios debían descargar las mercancías, actividad que podía durar hasta una semana, motivo por el cual, enfermaban³⁹. En el mismo año, un indio perteneciente al pueblo de Tomala, llamado Juan Esteban, de aproximadamente cincuenta años, declaró que, hacia 1608, su encomendero, Francisco Rangel, había prestado a Luis de Carmona, regidor y vecino de la villa de Mompo, dos indios del pueblo de Tomala llamados Antón y Baltasar, “para que fuesen bogando en su canoa de negros a Zaragoza y los dichos yndios fueron en la canoa del dicho Luis de Carmona con los dichos sus negros y vinieron enfermos del dicho viaje y luego a cavo de muy pocos días murieron de la enfermedad que traxeron de Zaragoza”⁴⁰.

El presidente González, cuando emitió sus ordenanzas en 1590, efectuó una salvedad con respecto a la navegación a la ciudad de Zaragoza, pues dicha ruta en sus ordenanzas quedó limitada a los indios poblados en las riberas del río Cauca, señalando específicamente los pueblos que podrían realizar estos viajes, siendo el pueblo de Tomala, los Serranos, Jegua, Cate, Guazo y Yatí, argumentando que para estos indios el viaje a Zaragoza sería menos dificultoso. Así, limitó la navegación del río Cauca a los pueblos que habitaban sus riberas, ordenando también que estos indios no pudiesen ser ocupados en otras rutas. Sin embargo, debido a los problemas que se presentaban en la navegación y comercio con la ciudad de Zaragoza, Diego Cruzate, en 1611, sugería que esta fuese eliminada completamente⁴¹. Pese a las dificultades que traía consigo la navegación por los ríos Magdalena, Cauca y Nechí, y el descenso de la población indígena a raíz del trabajo de la boga, esta actividad era realizada por los indios generalmente de manera voluntaria y en muchos casos preferían esta labor a tener que cultivar maíz o extraer mantecas y pescar, esto entre otras cosas, debido a la retribución monetaria que según la legislación debían recibir por cada viaje. En 1611, el capitán Juan Suárez de Mendoza, alcalde ordinario de la villa de Mompo, cuando fue interrogado por el visitador Villabona Zubiaurre sobre la voluntad de los indios a bogar, declaró que había oído decir a muchos indios de Mompo que cuando su encomendero no tenía canoas para bogar ellos mismos se alquilaban con el objetivo de ganar dinero para sustentar a sus familias, pues consideraban el trabajo de la boga menos desgastante que otros en los que sus encomenderos los ocupaban como pescar, cazar manatí y cultivar⁴². Ahora bien, 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.

39. “Tomala: Interrogatorio a testigos”, 1611, AGN, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Bolívar, t. 3, doc. 5, f. 758.

40. “Tomala: Interrogatorio a testigos”, f. 749.

41. “Ordenanzas de Tolú, Mompo, Cartagena y boga del río Grande”, ff. 14; “Visita: la de los encomenderos de Mompo”, f. 80.

42. “Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita”, f. 128r.

Tabla 2. Salario de los indios bogas, 1599-1611

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

Fuente: AGN, Sección: Colonia, Fondo: Visitas Bolívar, t. 5, doc. 1, ff. 173, 187-210, 212-226 y 324-331.

Aunque en las ordenanzas del presidente González, estaba estipulado lo que se le debía pagar a cada indio por la navegación, en muchas ocasiones, en vez de pagarles en plata se les cancelaba en ropas o dándoles una parte en plata y el resto en ropas y telas. Sobre esto, en 1611, manifestó Diego Álvarez Torres, teniente tesorero de la Real Hacienda de la villa de Mompox, que cuando no se les daba a los indios todo el pago en plata, se les podía pagar cinco pesos o siete pesos y el resto se les daba en mantas de algodón del reino que podían equivaler a tres pesos o tres pesos y medio. Este testigo manifestaba que en muchas ocasiones los indios preferían que se les pagase de esta forma y que cuando se les hacia el pago en plata los indios devolvían la cantidad necesaria para que les diesen ropa para vestir⁴³.

Sobre el valor de la ropa dada a los indios, indicaba Francisco de Benavides, vecino y procurador general de la villa de Mompox que las mantas de marca y algodón del reino gruesas costaban tres pesos de plata corriente y las delgadas tres pesos y medio, mencionaba además que la vara de cañamazo tenía un valor de seis reales de plata corriente⁴⁴. Decir que el trabajo de bogar embarcaciones tuviese una remuneración económica y fuese realizado voluntariamente, en el caso de los indios, no implica que dicho trabajo no tuviese repercusiones negativas sobre la población. La población indígena ribereña y, a su vez, aunque tardíamente, los

43. "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", ff. 138-139.

44. "Visita: la de los encomenderos de Mompox", f. 154.

negros esclavos, asumieron el trabajo de la boga, navegando a todos los lugares donde fuesen demandados productos europeos o alimentos cotidianos. La boga respondía a un sistema económico que hacía fundamental su existencia; debido a esto, a pesar del deterioro de la población indígena y las dificultades que acarreaba, no se suprimió nunca por completo ya que se hacía esencial para el funcionamiento del comercio en el Nuevo Reino.

Tipos de embarcaciones utilizadas en la navegación del río Magdalena, Cauca y Nechí

Desde que inició el comercio a través del río Magdalena, además del uso inevitable de mano de obra indígena en la navegación, se hizo necesario emplear embarcaciones que suplieran las necesidades tanto en cuanto a la capacidad de transporte de mercancías, como a la capacidad de adaptación a las características geográficas que presentaba cada región. Si bien los españoles se apoyaron en los saberes indígenas 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. Así fue como el capitán Martín Camacho del Hoyo intentó reformar la navegación del río Magdalena. En 1595, solicitó a la Corona, habiendo descubierto la navegación de champanes en el río Chagres, que le permitiesen introducir dicha embarcación al río Magdalena para alivianar el trabajo de los indios.

En 1597, sobre la introducción de esta nueva embarcación, el oidor de la Audiencia de Santafé, Miguel de Ibarra, afirmaba que el capitán Martín Camacho había sido el primero que había navegado el río Grande hasta el puerto de Honda con barcos y que con esta nueva embarcación había logrado menguar el trabajo de los nativos⁴⁵. A pesar de los intentos del capitán Camacho del Hoyo, la embarcación 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 Miguel Córdoba, si bien el capitán Camacho del Hoyo tuvo el privilegio de introducir los barcos por el río Magdalena la implementación de esta nueva embarcación no estaba garantizada en tanto la boga indígena no fuese suspendida, pues los comerciantes continuarían usando las canoas en lugar de los barcos, debido a que estas eran más rápidas⁴⁶. Antes de que fueran introducidos en la navegación del río Magdalena los barcos del capitán Martín Camacho se navegaba con unas embarcaciones que tenían una capacidad máxima de cien botijas. Sobre este asunto, Diego Díaz de Rojas, vecino de la villa de Mompox declaró en 1611 que

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

46. Córdoba-Ochoa, “Guerra”, 381.

De 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 porque la canoa que era de cien botixas llaman ahora barquetona y las canoas que aora navegan en el río haçen çiento y diez y çiento y quinze botixas de vino.⁴⁷

Figura 5. Detalle del mapa del río Magdalena donde se encuentra representada una canoa navegando por el río



Fuente: AGI, Fondo: MP-Panamá, 24.

De esta forma, hacia 1611 se implementaban fundamentalmente dos tipos de embarcación, la barquetona, que era la canoa utilizada antes de la introducción de los barcos del capitán Martín Camacho, en la cual se podían llevar una carga máxima de cien botijas de vino, y los barcos del capitán Camacho que se les llamaba canoas, las cuales podían llevar una carga de ciento diez, ciento cincuenta e incluso doscientas botijas de vino; otra embarcación, escasamente utilizada en la navegación, era la denominada ceiba o barqueta, de mucha menor capacidad, mucho más insegura y que requería menos tripulación para maniobrarla⁴⁸. En 1601, el licenciado Luis Enríquez, describió las características de las canoas que se usaban en la navegación. Mencionaba que había unas embarcaciones que eran elaboradas en madera de cedro o almendros, decía que tenían una capacidad desde ciento diez hasta ciento treinta botijas de vino o sesenta tercios de ropa; añadía además que había una embarcación elaborada solo con almendros, que tenía una capacidad de doscientas

47. "Tenerife y Tamalameque: diligencias de visita", f. 125r.

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

botijas y se usaba en la navegación de Mompo a Zaragoza⁴⁹. En cuanto a características físicas, Enríquez describía que las canoas 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. Sobre la proa y la popa, decía Enríquez que 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 pasajeros⁵⁰.

Figura 6. Champan en el río Magdalena, embarcación introducida a la navegación del Magdalena por el capitán Martín Camacho del Hoyo



Nota: En esta imagen se aprecia lo descrito hacia 1601 por el licenciado Luis Enríquez con respecto a las canoas navegadas por el río: está el toldo que cubría la embarcación, los canaletes, la proa y la popa con forma punteada, se puede ver como en el medio de la embarcación donde está el toldo se ubican los bogas, además cada uno de ellos se puede apreciar con su respectivo sombrero.

Fuente: Edward Walhouse Mark, *El champan del Magdalena*, 1845, 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 (Bogotá, Colombia).

49. “Relación de los daños”, f. 31v.

50. “Relación de los daños”, f. 31.

Las canoas y las barquetonas eran las embarcaciones más usadas en la navegación a los puertos del Nuevo Reino. 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. Como se indicó, el otro tipo de embarcación dispuesta para la navegación era la ceiba, cuyo nombre era dado debido a la madera de la cual eran hechas estas embarcaciones. Esta era una embarcación pequeña que al tener la proa y la popa muy corta no se podía navegar con una tripulación de más de seis bogas. El uso de esta embarcación fue cuestionado en 1612, por el doctor Juan de Villabona Zubiaurre, quien argumentaba que debían dejar de emplearse, pues eran fabricadas en madera fofa lo que hacía que la embarcación no resistiera ni un viaje completo de ida y vuelta⁵¹. 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, pero advertía que, con ellas, siempre se corría el riesgo de perder las mercancías que se transportaban⁵². Comúnmente la carga naufragaba, o si sobrevivía llegaba podrida, mojada o en todo caso, en mal estado⁵³. Pedro Hernández, vecino de la villa de Mompox, expresaba sobre las ceibas que eran de tal calidad que:

Entopando en el río 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 gobernar porque solos vienen quatro yndios o negros en cada una por ahorrar más dineros del flete el dueño de la dicha çeyva.⁵⁴

51. "Visita: la de los encomenderos de Mompox", f. 208 y 210.

52. "Visita: la de los encomenderos de Mompox", f. 209.

53. "Visita: la de los encomenderos de Mompox", f. 209.

54. "Visita: la de los encomenderos de Mompox", ff. 210-211.

Figura 7. Detalle de una embarcación con las características de una ceiba



Nota: Detalle de una embarcación con las características de una ceiba, pues el tamaño y el número de bogas concuerda con lo descrito para ese tipo de barco.

Fuente: Edward Walhouse Mark, *En el Magdalena*, 1845, acuarela sobre papel, Alto/largo: 12,3 cm, Ancho/diam: 17,4 cm, Prof/grosor: 0,0 cm. Autor de la reproducción digital: Victor Robledo, obra perteneciente a la Colección de Arte del Banco de la República de Colombia (Bogotá, Colombia).

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 establecer 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. A lo largo de este artículo se demostró como la navegación por el río Magdalena, la instauración de rutas comerciales fijas y el surgimiento de puertos, bodegas, núcleos urbanos, villas y ciudades, respondía a un sistema económico basado en la extracción de oro y plata, donde el río y sus afluentes funcionaban como ejes articuladores de la economía. Es por tal razón que, aunque el tráfico de canoas tuvo muchos tropiezos y debieron realizarse varias modificaciones al interior de dicha estructura, la intención nunca fue que se suspendiese la navegación.

El surgimiento constante de puertos y desembarcaderos —que mayoritariamente respondieron a ciudades mineras— al igual que sus respectivas mudanzas, las modificaciones en los trayectos, la implementación de nuevas tecnologías en la navegación con la introducción de nuevas embarcaciones y el sistema de relevos entre puerto y puerto fueron solamente algunas

de las transformaciones que vivió el Nuevo Reino en la segunda mitad del siglo XVI con respecto al comercio. La exponencial demanda de productos dentro del Nuevo Reino llevó a que fuera cada vez más necesaria una mayor seguridad en la navegación, generando menores pérdidas de mercancías y de gentes. Desde que se establecieron rumbos comerciales fijos en torno a la navegación por el río Magdalena, se debió lidiar entre otros, con los obstáculos ya expuestos, como fueron los indios carares en el trayecto a Honda, las fuertes corrientes del río Cauca y las enfermedades de las cuales eran especialmente famosas las adquiridas en la ciudad de Zaragoza; por consiguiente, quienes padecieron y enfrentaron estas dificultades de manera directa fueron fundamentalmente las tripulaciones de indios y posteriormente de negros esclavos habitantes de la cuenca del río Magdalena. La población ribereña, adaptándose al sistema económico, asumió el trabajo de la boga, navegando a todos los lugares donde fuesen demandados productos europeos o alimentos cotidianos. El trabajo de la boga respondía a un sistema económico que hacía fundamental su existencia; de manera que a pesar del deterioro de la población y los riesgos que acarrea no se suprimió nunca por completo.

Bibliografía

Fuentes Primarias

Archivos

- [1] Archivo General de Indias (AGI), Sevilla-España. Fondo: MP-Panamá, Patronato, Santa Fe.
- [2] Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia, Fondo: Mapas y planos, Sección: mapoteca 1, mapoteca 2, mapoteca 6. Sección: Colonia, Fondo: Historia civil, Visitas Bolívar, Visitas Panamá.

Documentos impresos y manuscritos.

- [3] “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 *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*, editado por Antonio Ybot León, 231-235. Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia, 1952.
- [4] 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>
- [5] Vázquez de Espinosa, Antonio. *Compendio y descripción de las indias occidentales*. Washington: The Smithsonian Institution, [1629] 1948.

Fuentes secundarias

- [6] Avellaneda-Navas, José-Ignacio. *Los compañeros de Federman, cofundadores de Santa Fe de Bogotá*. Bogotá: Tercer Mundo - Academia de Historia de Bogotá, 1990.
- [7] Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia. Tomo 1, 1537-1719*. Bogotá: TM Editores - Banco de la República - Colciencias - Universidad del Valle, 1997.
- [8] Córdoba-Ochoa, Luis-Miguel. “Guerra, imperio y violencia en la Audiencia de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada, 1580-1620”. Tesis de doctorado, Universidad Pablo de Olavide, 2013. <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/779>
- [9] Córdoba-Ochoa, Luis-Miguel. “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 y Santiago Muñoz-Arbeláez, 97-105. Bogotá: Universidad de los Andes - Crítica, 2023.
- [10] Davis, Wade. *Magdalena. Historias de Colombia*. Bogotá: Crítica, 2021.
- [11] Eugenio-Martínez, María-Ángeles. “El puerto y camino del Carare en Nueva Granada”. *Anuario de Estudios Americanos* 30, no. 1 (1973): 263-294.
- [12] Fals-Borda, Orlando. *Historia doble de la costa, 4 tomos*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1979.
- [13] 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.
- [14] Lenis-Ballesteros, César-Augusto. *Una tierra de oro minería y sociedad en el nordeste de Antioquia, siglos XVI-XIX*. Medellín: Instituto para el Desarrollo de Antioquia, 2007.
- [15] Montoya-Guzmán, Juan-David. “Frontera, despoamiento 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.
- [16] Pérez Arbeláez, Enrique. *Hilea Magdalena, prospección económica del valle tropical del río Magdalena*. Bogotá: Contraloría General de la República, 1949.
- [17] Pérez-Díaz, Juan-Felipe. *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompox. Nuevo Reino de Granada (1530-1823). Estudio comparativo de sus evidencias arqueológicas, históricas y arquitectónicas*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, 2020.
- [18] Rojano-Osorio, Álvaro. *El río Magdalena y el Canal del Dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena*. Santa Marta: Universidad del Magdalena, 2019.
- [19] Torres, Luis-Fernando. “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.
- [20] 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*

[241] El comercio por el río Magdalena

XVII y XIX, editado por Ana-Catalina Reyes-Cárdenas y Juan-David Montoya-Guzmán, 43-73. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2010.

[21] Velandia, Roberto. *La villa de San Bartolomé de Honda, tomo 1 épocas de la conquista y la colonia*, 2 vols. Bogotá: Editorial Kelly, 1989.

[22] West, Robert C. “Las regiones mineras de la Nueva Granada”. En *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, [1952] 2000.