

Fundación y resignificación de puertos y varaderos en el río Magdalena a inicios del periodo hispánico*

Foundation and redefinition of ports and dry docks on the Magdalena River at the beginning of Hispanic period

DANIEL MIGUEL NIEVA SANZ

Doctorando de Historia y Arqueología Marítimas (Campus de Excelencia Internacional del Mar-UCA en codirección con IH-CSIC), máster en Arqueología Náutica y Subacuática por la Universidad de Cádiz (UCA), máster en Antropología de América por la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y graduado en Historia por la Universidad Autónoma de Madrid (UAM). Sus líneas de investigación giran en torno a las expediciones castellanas en ríos americanos (siglos XVI-XVII), la náutica castellana e indígena y las dinámicas de contacto entre ambas en contextos marítimo-fluviales. Actualmente es investigador y docente predoctoral contratado en la Universidad de Cádiz.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3045-8146>.
daniel.nievasanz@gmail.com.

* Este trabajo emana de la investigación doctoral FPU20/01462, financiada por el Ministerio de Universidades (España) y enmarcada en el Proyecto *Connexa Mundi* PID2021-126850NB-I00, financiado por MCIN/AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER. Agradecimiento especial a los evaluadores y editores por sus comentarios, y a Rubén González Cuerva por sus preciados consejos.



Recibido: 19 de diciembre de 2022
Aprobado: 27 de febrero de 2023

Resumen

A lo largo de la historia de la humanidad, los mares y los ríos constituyeron magníficos espacios para la comunicación, el comercio y la obtención recursos. En América, los cursos fluviales fueron también la principal entrada desde el mar a los territorios interiores, lo que acentuó su función como espacios de comunicación, circulación de productos y contacto. En este sentido, esta investigación se centra en un análisis dual, sobre cómo las zonas fluviales de uso portuario en el periodo prehispánico se adaptaron para el sistema de navegación establecido en el río Magdalena a inicios del periodo hispánico, o fueron remplazadas por nuevos espacios que garantizaban la viabilidad de una comunicación estratégica para el desarrollo del Nuevo Reino de Granada.

Palabras claves: canoas, etnohistoria marítimo-fluvial, navegación, ríos, paisaje.

Abstract

Throughout the history of mankind, the seas and rivers have been magnificent spaces for communication, trade and obtaining resources. In America, the fluvial courses were also the main entrance from the sea to the interior territories, which accentuated their function as spaces for communication, circulation of products and contact. In this sense, the present research focuses on a dual analysis of how the fluvial zones of port use in the pre-Hispanic period were adapted for the nautical traffic established in the Magdalena River at the beginning of the Hispanic period or were replaced by new spaces that guaranteed the feasibility of a strategic communication for the development of the New Kingdom of Granada.

Keywords: canoes, maritime-fluvial ethnohistory, navigation, rivers, port landscape.

INTRODUCCIÓN

En un espacio físico en el que el movimiento por tierra está muy limitado, el medio acuático acentúa su histórica virtud para comunicar territorios cuasi inconexos. En este sentido, la importancia del río Magdalena en el periodo prehispánico como vía de acceso en un norte sudamericano donde confluían personas y mercancías diversas (Castaño, 1984), se potenció a la llegada de los primeros castellanos a las costas de Tierra Firme, especialmente tras la fundación de Santa Marta por Rodrigo de Bastidas en 1525 (AGI, Indiferente, 415, L.1), pues los cursos fluviales constituían una de las escasas vías practicables hacia el interior continental. De este modo, durante el gobierno de García de Lerma (1528-1535) se superaron dos “handicaps” que impidieron hasta entonces el remontaje del río: hallar una ruta alternativa por tierra que posibilitaba el renganche millas arriba y la superación de la desembocadura con naves ligeras hasta Sompallón (AGI, Santa Fe, 49, R. 1, n° 4, f.1v.). Sobre los avances precedentes, en tiempos del gobernador Fernández de Lugo (1536) y con una joven Santa Marta sumida en la desesperación (Restrepo, 1929, p. 107), se organizó una nueva expedición liderada por Gonzalo Jiménez de Quesada¹, que a través del remontaje del Magdalena conduciría a la fundación de Santa Fe de Bogotá (1538) y al inicio de una navegación fluvial vital para el desarrollo interior del Nuevo Reino de Granada venidero (AHN, Diversos-Colecciones, 22, n° 27).

El abordaje integral de la navegación, el contacto y la interrelación cultural en los ríos americanos y su ulterior conexión global constituye el fin del proyecto mayor al que pertenece este trabajo sectorial. En esta ocasión, el objetivo principal es el estudio de la relevancia del río Magdalena desde los momentos de peri-contacto y el paulatino establecimiento del sistema de navegación fluvial hispánico, así como los procesos de aprendizaje y adaptación a un medio acuoso de enormes exigencias logísticas y vitales. Para ello, la investigación ha consistido en la localización, clasificación y análisis de fuentes primarias, manuscritas y editadas –crónicas coetáneas y tardías, correspondencia, visitas, denuncias y reglamentación–, así como mapas, planos y croquis concernientes a la navegación del Magdalena en torno a la horquilla cronológica estudiada, siguiendo una perspectiva y método etnohistórico (Jiménez, 1972) y una lógica transdisciplinar que nos ha permitido analizar las funciones de determinados espacios de tipo portuario, el papel de estos en la configu-

1 Gonzalo Jiménez de Quesada (c. 1506-1579), nacido en Córdoba, fundó la ciudad de Santa Fe, que más tarde pasó a ser Bogotá, y el Nuevo Reino de Granada. Manuel Lucena Salmoral, “Gonzalo Jiménez de Quesada”, *Diccionario Biográfico Español* (<http://dbe.rah.es/biografias/13303/gonzalo-jimenez-de-quesada>).

ración de roles e identidades, y su valor estratégico en un itinerario fluvial estable e imprescindible para el desarrollo del territorio interior, mediante una conexión determinante entre Cartagena de Indias y Santa Fe de Bogotá.

Además de los documentos y cronistas, coetáneos o tardíos, este estudio procura establecer un diálogo con los autores que han tratado o tratan la historia del río Magdalena desde diferentes perspectivas, a fin de contribuir con el debate científico abierto a este respecto. Entre todos ellos, cabría destacar la lúcida obra sobre la relevancia del papel del río Magdalena en la historia del Nuevo Reino de Granada por Ybot León (1952), la visión amplia de Noguera Mendoza (1980), el enfoque marcadamente cultural de Rey Sinning (1995) o la aproximación historiográfica de Tovar Pinzón (2010); además de obras generales de gran importancia pese a su tangencialidad con el objeto de estudio como Restrepo (1929) y Friede (1974). En este sentido, el método etnohistórico con perspectiva náutica, aplicado en una intensa labor de búsqueda y localización de fuentes primarias en archivo, se propone ofrecer un aporte relevante a los vacíos del debate general, especialmente en lo relativo a los confusos primeros momentos del establecimiento de una navegación regular en el río Magdalena durante el siglo XVI y su tránsito al XVII.

EL DINAMISMO DEL RÍO PREHISPÁNICO

La condición de los ríos como caminos acuosos al interior continental no solo fue utilizada por corrientes migratorias de exploración o de dominio como los canoeros karib y las huestes castellanas, sino que los cursos fluviales fueron también navegados de forma cotidiana con fines comerciales, porque favorecían el transporte de productos entre lugares muy distantes entre sí e incluso inaccesibles por otra vía. Además de las grandes incorporaciones de productos lejanos como el centroamericano maíz (Rivera-Sandoval, 2018, p. 34), entre los grupos chichas de las mesetas y los caribes ribereños se trocaba algodón silvestre y oro en bruto por mantas “finas de algodón, bien tejidas y pintadas de colorado” (Simón, 1627, p. 90), esmeraldas y otras pequeñas manufacturas chibchas, además de la emblemática sal procedente de las minas de Zipacon, Nemocon, Tausa y Sesquilé (Friede, 1974, p. 15). Precisamente la circulación de los panes de sal –“si la de grano subia por el dicho rio, esta otra abaxava” (AHN, Diversos-Colecciones, 22, n.º 27, f. 4r.)– fue lo que permitió mantener alta la motivación de la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada (1536-1538), al ser interpretado como señal inequívoca de la existencia río arriba de una provincia rica de tierra: “Y ansi decía los indios que los mercaderes que les benian a vender aquella sal dezian que, a donde aquella sal se hazia avia grandes riquezas y era gran tierra, la qual era de un poderosísimo señor” (f. 4r.).

En este sentido, la actividad comercial y comunicación interétnica a través del río fue muy alta desde el periodo prehispánico, para lo que disponían de puntos de “embarque” conocidos por todas las partes (Castaño, 1984, p. 212), y también destacados en crónicas como la de Juan de Castellanos (1589), en la que se afirma que en el río “no faltó población ni faltó puerto” (p. 407). De este modo, a lo largo del siglo XVI el sistema de navegación fluvial establecido en el Magdalena mantendría los puntos tradicionales de embarque, desembarque e intercambio; ya fueran zonas en las que las canoas se varaban a lo largo de playones, o puntos de comercio prehispánicos resignificados como puertos en el caso de La Tora, cuyo “atracadero hierve de piraguas y dialectos” (Noguera, 1980, p. 14), o el puerto de canoas “Guataquisito” bajo influencia panche (Bautista, 2013, p. 108).

La presencia de estos puntos, en ocasiones incluso con “casas ó buhíos grandes”, pero también sin gente, porque según pareció no eran de morada sino de contratación, revelan el dinamismo del río como espacio de comunicación y comercio interétnico, “donde se juntaban los indios que bajan de las sierras con sal y mantas, y los que subían del Río Grande á contratar y hacer sus trueques ó rescates, como por acá se llama al trocar una cosa por otra” (Simón, 1627, pp. 90-91)².

Por último, es también de gran importancia prestar atención al salto de Honda y su *hinterland*, pues además de límite del curso medio, constituye el final de la navegabilidad óptima del Magdalena y espacio desde donde el sistema de navegación fluvial establecido en el periodo hispánico debió habilitar un itinerario terrestre para garantizar la continuidad de este hasta Santa Fe de Bogotá. Asimismo, durante los primeros contactos, su ribera occidental estaba poblada por los indígenas onda, incorporándose con la administración hispánica quares y yebes en el margen oriental: tres grupos indígenas tan experimentados en la actividad pesquera que ostentaron licencia única para esta actividad a lo largo del siglo XVI (Ardila y Martínez, 2005, pp. 189-190).

EL RÍO PLASMADO: LOS PRIMEROS MAPAS Y CROQUIS DEL MAGDALENA

La representación cartográfica del Magdalena es una tarea pendiente desde que los castellanos lo remontaran en el primer tercio del siglo XVI. Ciertamente, se

² El término “rescate” es recogido por el *Diccionario de Autoridades* de la Real Academia de la Lengua, t. V (1737), como cambio o permuta, siendo esta acepción la más próxima al uso durante el siglo XVI en la América hispana, coincidiendo con lo indicado por el propio Fray Pedro Simón.

trata de uno de los 10 ríos del mundo con mayor tasa de erosión –promedio anual de 180 millones de toneladas–, lo que contribuye con el desarrollo de una diversidad geomorfológica muy grande (Restrepo, 2015; Restrepo et al., 2020). En este estudio se recopilan y analizan mapas, planos y croquis sobre el río Magdalena, abarcando la segunda mitad del siglo XVI hasta alcanzar el siglo XVII, con el fin de aumentar la perspectiva de forma diacrónica y enriquecer el cotejo de datos.

Algunos de los mapas más desatacados son el comisionado por Juan de Castellanos a Juan Nieto en 1570 para ilustrar la tercera parte de *Elegías de varones ilustres*, elaborado bajo el título *Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la ciudad de Popayan [...]* y conservado en la Sección de Cartografía de la Real Academia de la Historia (RAH) (ver figura 1). Pese al alto grado de imprecisión geográfica, se trata de un documento muy rico en detalle, que proporciona información de gran relevancia en lo relativo al itinerario de navegación en esa segunda mitad del XVI. Con este enfoque infraestructural, también es preciso mencionar el *Plano de la Villa de Tenerife*, anexo a la *Relación Geográfica de la Villa de Tenerife por Bartolomé Briones*, fechado en 1580 y conservado en la Real Academia de la Historia (RAH). Asimismo, en el Archivo General de Indias (AGI) se encuentra el *Plano de la Provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos* de 1584, anexo a la *Relación buen gobierno de Nueva Granada* firmada por Diego de la Torre.

La percepción de las dimensiones geográficas en estos primeros momentos era muy limitada, pues estaba sujeta al constante cambio derivado del avance exploratorio y al desarrollo cartográfico desde la primera representación del territorio americano en la carta de Juan de la Cosa (1500), que supuso un punto de inflexión entre la tradición portulana medieval y el desarrollo de la moderna cartografía (Martín-Merás, 2000). Además, es imprescindible destacar que la dificultad de representar de forma fidedigna un río como el Magdalena aún hoy resulta una tarea compleja, pues actualmente “más del 90 % de su cuenca no se conoce científicamente en relación con la evolución de canales, zonas de inundación y de otros ambientes fluviales” (Restrepo et al., 2020). Estas particularidades implican que la información que podemos obtener de los primeros mapas castellanos tiene que ver más con la percepción del río en el momento, la representación de embarcaciones, grupos indígenas, poblaciones y embarcaderos que con datos cartográficos precisos³. Sin embargo, su estudio constituye una parte fundamental de este trabajo y de la investigación mayor en la que se encuadra, por tratarse de los úni-

3 Sobre relaciones geográficas, véase Manso (2012).

cos documentos gráficos de un proceso condicionado de forma muy intensa por el medio físico en el que se desarrolló.



Fuente: Real Academia de la Historia (RAH), C-028-022.

Figura 1. Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la ciudad de Popayan (ca. 1570)

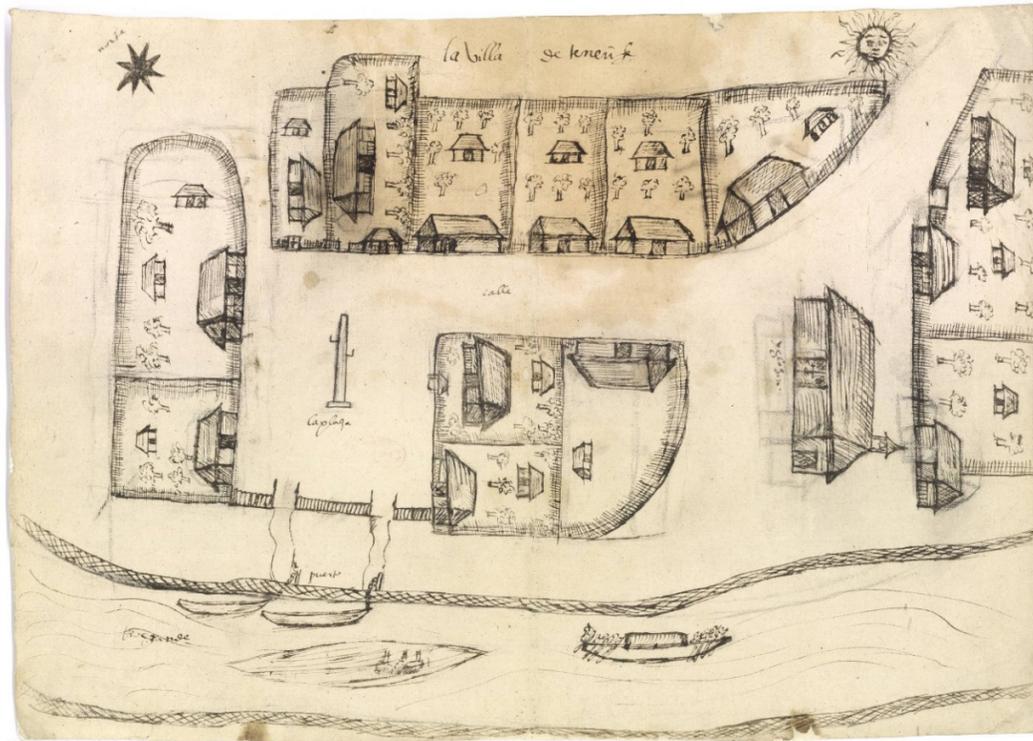
LA NECESIDAD DE UN ITINERARIO ESTABLE

Las primeras ideas sobre el itinerario preferente derivan del testimonio bajo juramento que fue recogido ante el licenciado Santa Cruz en 1539, en el que cada uno de los tres conquistadores coincidentes en la altiplanicie cundiboyacense –Quesada, Belalcázar y Freedeman– y el resto de testigos que los acompañaron hasta la ciudad de Cartagena fueron preguntados por la ruta preferente para llegar al Nuevo Reino (AGI, Patronato, 27, R.18). Si bien el camino de vuelta podemos fijarlo entre la botadura de las naves en Gautaquisito, superando el salto de Honda y los raudales de La Tora para navegar río abajo hasta el mar, la ruta de subida implicaba unas dificultades mucho mayores. Con base en los testimonios preguntados por la ruta preferente, parece claro que la vía fluvial se consideró desde el principio la mejor opción, pues el propio Federmann reconoció que su entrada desde Venezuela había sido “muy trabajosa y se perdió mucha gente”, del mismo modo que la de Belalcázar, que “partió del nacimiento del río Grande”, aunque este trata de favorecer a sus intereses y los de Pizarro recomendando entrar desde el Mar del Sur. Por su parte, Quesada puso la primera piedra de la navegación regular del río Magdalena venidera, pues ratificó que “de andar aquella tierra ha de ser por el río grande” (AGI, Patronato, 27, R.18, f. 13r.).

Otro de los testigos interrogados, Pedro de Puelles, confirmó también la vía por Santa Marta y el río Grande, pero enfatizó en la necesidad de que se mandara que el recorrido de “continuo lo tenga abierto y aderezado, para que la tierra este bien proveída de las cosas que fuere necesario” (f. 16r.). Con esta sentencia no solo se cierra un acta de testimonios que señalan el recorrido predilecto y futuro itinerario, sino que además Puelles remarcó la necesidad de un mantenimiento eficiente. A mediados del siglo XVI y con los medios de los primeros castellanos en la cuenca del Magdalena, mantener implicaba poblar. Es decir, si se necesitaba mantener la ruta de continuo abierta y aderezada, era imprescindible fundar y refundar poblaciones y puertos que permitieran “dominar” la naturaleza y favorecer la regularidad necesaria en ese tráfico fluvial incipiente.

Asimismo, a la necesidad de regularidad se deben añadir las exigencias náuticas en relación con las limitaciones de las naves castellanas, “porque corre mucho el agua y no podían subir los bergantines”, y se suceden raudales a “ciento y cinquenta leguas” (Aguado, 1906 [s. XVI], p. 95). Esta circunstancia, que combina náutica y medio físico (Nieva, 2022), condiciona el itinerario, pues este necesitaba balizarse por una serie pueblos y “espacios portuarios” que garantizaran un trans-

curso fiable –aunque no exento de riesgos–, y una serie de tramos que, mediante solapamiento y relevo, fueran posibilitando un transporte seguro.



(c) Real Academia de la Historia

Fuente: Real Academia de la Historia, C-028-003.

Figura 2. Plano de la Villa de Tenerife (1580)

En este sentido, el proceso infraestructural del tráfico en el río Magdalena se desarrolló de forma progresiva, pero paulatinamente se fueron realizando fundaciones estratégicas, como las tempranas villa de San Sebastián de Tenerife, poblada más tarde por Beltrán de Unceta y Luis de Manjarrés (AGI, Patronato, 156, R.3), y Santa Cruz de Mompo (AGI, Santa Fe, 37, R.1, n.º4.); además de la significativa población en La Tora, más tarde Barrancabermeja, refundada por el licenciado Luis Enríquez, quien “baxo a alla a pacificar los dichos yndios y poblo un puerto que se dice, varrancas bermejas” (AGI, Santa Fe, 96, n.º5, f. 444r.). La Tora fue un punto estratégico para la navegación del Magdalena desde los primeros momentos, como corroboramos en las tantas recomendaciones al respecto desde Pedro Puelles, quien aconseja fundar un “pueblo de cristianos en el camino, en la Tora o en otro cabo por allí”, además del propio Quesada, quien instó a “hacer un pueblo de cristianos para que allí sea el desembarcadero” (AGI, Patronato, 27, ff. 15r-16r.).

Además de Honda, como el otro extremo del itinerario y final de la ruta “practicable” (AGI, Santa Fe, 18, R.4, n^o29, 2. r.), hubo otras refundaciones tempranas, como Tamalameque, y fundaciones tardías, como el puerto de Ocaña, relatada por el capitán Lorenzo Fernández en 1583 (AGI, Santa Fe, 87, n^o 38, ff. 400-412). La mayor parte de estas fundaciones *ex novo* o refundaciones sobre cacicazgos indígenas se recogen en la primera representación del itinerario en 1570 (ver figura 1).

Si bien el itinerario sufre modificaciones recurrentes, desde Cartagena se podía iniciar de dos formas, bien entrando por la boca del río con los riesgos que implicaba (Nieva, 2022, p. 454), o bien cortando a pie durante varios días hasta enganchar el río millas arriba (AHN, Diversos-Colecciones, 22, n^o 27). A partir de este punto el recorrido es eminentemente por agua hasta llegar a Honda, pero superando raudales y fases que lo ralentizan considerablemente. Con base en el cálculo propuesto por Antonio Ybot León, desde Barranca Vieja se seguía por 4 días en canoa río arriba hasta la población de Mompo, desde donde se embarcaba de nuevo hasta Honda y de allí por tierra hasta Santa Fe, haciendo un total aproximado de unos 40 días (1952, p. 38). Es decir, el tiempo empleado en conectar la capital del Nuevo Reino con el puerto de Cartagena no se alejaba demasiado del necesario para llegar singlando a través del Mar océano desde las costas andaluzas a las Antillas, lo que permite aproximarnos a las dificultades de la comunicación en un tiempo en que el medio acuático era el preferente.

Asimismo, además de las exigencias físicas impuestas por el río, la conflictividad con grupos indígenas de determinadas zonas condicionó también el itinerario; de hecho, en la documentación se incide en el problema de los “indios flecheros” a lo largo de la navegación, especialmente los *carare*, quienes “por debajo de la lengua agujereaban el paladar a los españoles y les echaban una cabuya que es lo mismo que sogas o cordel y las traían por sus borracheras, y otros les iban cortando de la carne y asándola en su presencia, de la calavera hacían totumas para beber” (AGI, Santa Fe, 18, R.4, n^o29, f. 4v.). El aprendizaje y evaluación de los peligros también forma parte de ese proceso de asentamiento y dominio hispánico del río, registrando casos en los que determinadas ubicaciones o rutas eran abandonadas. Precisamente hacia 1568 se produjo un ataque en el que resultaron muertos siete frailes franciscanos, debido a lo cual “se dejó aquel puerto y camino” (f. 4v.).

No obstante, la navegabilidad del río aumentaría a medida que el asentamiento sobre el territorio se hacía más eficiente, el número de poblaciones y puertos fluviales aumentaba y las embarcaciones se adaptaban por medio de la hibridación y el aprendizaje empírico. Esta necesidad colectiva y compartida entre súbditos y

Corona se canalizaba a través de la reglamentación hispánica, como se alude en carta al rey del 20 de mayo de 1577, respecto a “que todas las personas que quisieren abrir puertos y caminos a rrio grande de la magdalena, como fuese en bien utilidad y descanso de los yndios naturales del dicho rrio los pudiesen abrir y descubrir” (AGI, Santa Fe, 85, n°29, f. 547r.). En este punto destacamos otra clave de enorme relevancia para la investigación, pues tanto la distancia para una gestión efectiva como la dificultad logística en la cuenca del Magdalena exigieron una apertura mayor por parte de la Administración, a fin de lograr una cooperación sedimentaria en la que los esfuerzos individuales se sumasen en una empresa de extraordinaria dificultad y común interés.

En la misma carta citada, el capitán Martín Polo reportó el esfuerzo a su propia costa que hizo en abrir caminos y casas rompiendo monte para que “con mas facilidad q solian y escusando mucho rrio camino y trabajo los naturales llegan con las canoas y suben la gente y mercaderías al dicho nuevo reino” (f. 547r.). Todo ello revela la dificultad y el esfuerzo que requiere establecer un sistema de navegación fluvial estable en un contexto tan abrupto como el curso del Magdalena. Precisamente, este dominio progresivo de la ribera se refleja más tarde en las palabras del oidor Francisco Guillén Chaparro, quien afirma que “se yra descubriendo tierra y abriendo el monte y arcabuzo e podra se cavar mas abajo el puerto” (AGI, Patronato, 27, R.33, f. 1r.). En este sentido, el itinerario fue evolucionando de menos a más tramos por vía acuática, como indica también un testimonio de 1603 en el que se hace referencia a las dificultades anteriores, pues “para subir a la ciudad de Santa Fe y Tunja solo se llegaba a la mitad de la navegación que ahora se navega del rio que es hasta carare y allí había un puerto que llamaban de Belez y cargaban las mercaderías que venían de Castilla ocho o diez días de camino muy áspero” (AGI, Santa Fe, 18, R.4, n°29, f. 1.v.).

En este sentido, fundaciones ribereñas como la Villa de Tenerife resultaban imprescindibles para el dominio de un contexto muy complejo a nivel natural y humano. En 1556 Beltrán de Unceta escribía al rey relatando el gran servicio hecho a su persona, al haber poblado y dinamizado con Luis de Manjarrés la dicha villa:

Fui de la ciudad de santa marta con el capitán Luis de Manjarres a poblar la villa de Tenerife que es en el rrio grande de la madalena y para asegurar a los naturales que estaban alçados y los traximos por la obediencia y ansi siempre después aca an permanecido en ella y los mas de ellos son xtianos por averlos traído e enseñado deste conosciemiento a sido dios nuestro señor y vuestra majestad muy servido, y por averse poblado este pueblo, sea seguro y pacifico

el pasar del río grande de la Magdalena que se sube y baja sin ningún peligro y riesgo como de antes lo había, porque no se podía navegar por él sin armada. (AGI, Santa Fe, 8o, n.º56, f. 345r.)

Para terminar, estamos ante una de las claves de esta parcela de la investigación, pues Beltrán de Unceta también incluyó en su relación de méritos haber ido “a descubrir un desembarcadero”, lo que revela la importancia de habilitar zonas portuarias o simples varaderos practicables para la pretensión de lograr un itinerario estable (f. 349v.). Es decir, resulta revelador cómo en una relación de méritos dirigida al rey –un documento que acostumbra a contener una selección vistosa de las mayores contribuciones a los intereses superiores– se opta por destacar acciones que en relaciones homólogas producidas en otros contextos quizá no tendrían la mayor importancia. Sin embargo, ante una vasta e impracticable naturaleza, cada parva cooperación contribuía con la estabilidad y/o control del curso fluvial, tanto frente a la amenaza de los grupos no sometidos como de cara a antropizar más intensamente un medio extraordinariamente exigente.

LOS PROBLEMAS DEL VIAJE: PELIGROS Y DENUNCIAS

Como demostró la altísima mortalidad registrada por la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada entre 1536 y 1538, progresar por uno de los ríos más importantes del continente, enfrentarse a una fuerte corriente y a riberas inaccesibles, así como a un contexto climático duro por la humedad, pluviometría y altas temperaturas medias, sin olvidar una fauna peligrosa en tierra, agua y aire con jaguares, caimanes y mosquitos como principales amenazas, resultaba una labor de enorme hostilidad para el ser humano. A los propios riesgos naturales debemos añadirles los riesgos humanos, aquellos derivados de la actividad comercial, como el desplazamiento de embarcaciones muy pesadas por la carga, condiciones de alimentación y salubridad muy precarias para la tripulación indígena y jornadas exhaustivas con pocas posibilidades de descanso, así como la presencia de “indios muy belicosos” (Aguado, [s. XVI], 1906, p. 108); es decir, grupos indígenas levantados o no sometidos a la autoridad hispánica que asaltaban con frecuencia las canoas atacando pasajeros e indios boga (AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 4v.). En este apartado se procura ofrecer un diagnóstico sectorial de las condiciones y/o efectos de la boga durante sus primeros años, a fin de comprender las altas cifras

de mortalidad entre los primeros bogas⁴ o remeros indígenas que provocaron numerosas denuncias, ordenanzas y penas:

■ *Itinerario*

Si bien la navegación indígena del río Magdalena ya era dinámica en el periodo prehispánico, a partir de la puesta en marcha del sistema de navegación que abastecería los territorios interiores, las singladuras fluviales serían más largas y afanosas: “camino de cien leguas y gran corriente y fuerza del río como uno de los mayores del mundo y mucho peso y carga de las dichas canoas” (AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.). Como se ha analizado en el apartado dedicado al establecimiento de un itinerario estable, son numerosas las fundaciones y refundaciones de puertos, pueblos y varaderos a lo largo de las riberas del Magdalena, así como la organización de tramos solapados con mayor o menor dificultad, habilitados, a su vez, para mayor o menor calado y, por ende, destinados a unas u otras embarcaciones para generar zonas óptimas de navegación. En este sentido, además del viaje completo, que va desde “Cartagena por el Río Grande arriba y desembarca en el río negro y desde allí estas arrias llevan la ropa a Santa Fe” (IVDJ, E25, C41, 492, f. 2r.), es difícil precisar tiempos generales, debido a que en distintos tramos se ocupaban distintos grupos de bogas relacionados con cada encomendero, al mismo tiempo que los tramos estaban supeditados a nuevas fundaciones que habilitarían las riberas y, en cierto modo, balizaran el recorrido (AGI, Santa Fe, 87, s.f.).

No obstante, inicialmente se trataba de viajes de alrededor de cuarenta días, ida y vuelta, con sus respectivas paradas, alguna de ellas a la intemperie en playones distribuidos a lo largo del curso fluvial (AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.). A mediados de la centuria, Yñigo Miñez de Arana nos confirma tiempos-tramo resumidos a continuación: desde la Ciénaga de Santa Marta a Mompo (10-12 días de ida y 3 o 4 de vuelta); desde Mompo o Tamalameque hasta el desembarcadero de Mariquita o de Río Negro (36 días de ida y 6 o 7 de vuelta), mientras que al mismo destino desde Vélez (26 días de ida y 4 o 5 de vuelta) (f. 26or.). Es decir, se trata de una duración media demasiado alta, teniendo en cuenta la exposición a los riesgos naturales y humanos, además de la falta inicial de prohibición sobre la repetición de viaje por la misma tripulación y la obligatoriedad de intervalos de

4 “Bogar” es la ‘acción de remar’, según recoge el *Diccionario de Autoridades*, t. I (1726). Con mayor detalle náutico, se dice “bogar” a ‘remar en embarcaciones menores de remos’, en Avelló de Valdés, *Diccionario náutico o prontuario marítimo* (s.XVIII). Siendo la referencia más antigua la de García de Palacios (1587, f. 133v.).

descanso entre viajes, que será impuesta hacia 1560 con las ordenanzas de Juan de Junco (AGI, Patronato, 196, R.4, f. 35r.).

■ *La precariedad de los bogas: mantenimientos e intemperie*

El aumento de la intensidad de la boga no se produjo en paralelo a la mejora de los “mantenimientos”, pues estos se basaban inicialmente tan solo en productos derivados del maíz, aporte energético insuficiente especialmente en las duras jornadas de remontaje (AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.). El aún príncipe Felipe reflejó en Real Cédula esta circunstancia al considerar que “la comida es poca e rruyn”, y causante de enfermedades y muerte (AGI, Indiferente, 532, I, f. 95 v.).

Por otro lado, durante los primeros años realizaban la boga desnudos y a la intemperie, en total exposición al sol, los zancudos o mosquitos y las inclemencias meteorológicas (AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.); similar al periodo prehispánico, pero ahora sometidos a un aumento de cadencia y tiempos estrictamente fijados que convertían las condiciones en un factor de enorme riesgo de vida. Asimismo, se debe añadir la exposición total de la embarcación al carecer inicialmente de cobertura, por lo que esta combinación de desprotecciones aumentaba considerablemente la mortalidad derivada de la boga. La cobertura vegetal para las canoas se incorpora de forma obligatoria para trayectos largos a partir de las ordenanzas de Juan de Junco (AGI, Patronato, 196, R.4, f. 39v.), dispuesta de borda a borda en forma abovedada, como se aprecia en el plano de la Villa de Tenerife (ver figura 2).

Por último, a medida que la mortalidad diezma las poblaciones tradicionalmente canoeras de las riberas del Magdalena, se incorporaban contra su voluntad, a grupos indígenas ajenos al río y carentes de experiencia náutica, pese a la prohibición por parte de la reglamentación hispánica mediante ordenanzas como las de 1576, que instan a que solo puedan realizarlo los que tienen costumbre de hacerlo (f. 45v.). Es decir, la inexperiencia derivada de la disociación entre los nuevos bogas y la canoa, el itinerario y el paisaje, se convirtió también en un factor que incrementaba el peligro de esta navegación y el riesgo de mortalidad tanto de bogas como de tripulantes, lo cual hace que a finales de la centuria se insistiera en la necesidad de naturales habituados a bogar (AGI Patronato, 27, R.33. f. 1r.).

■ *Peligro del medio natural*

Más allá del conocimiento o no del territorio, no cabe duda de que el entorno fluvial de la cuenca magdalenense estaba cargado de peligros. En la expedición de Quesa-

da, o la posterior de Jerónimo de Lebrón, vimos cómo los mosquitos constituyeron un problema grave para propios y extraños. Así, Juan de Castellanos (1589) enumera a “garrapatas, murciélagos y mosquitos” como los culpables de “tan terribles plagas” (p. 342). Del mismo modo, desde las primeras experiencias castellanas, las anacondas –descritas como “acuática serpiente que hasta hacer presa no se siente” (Castellanos, 1589, p. 407)– y los caimanes eran dos de los grandes peligros zoológicos de las aguas y riberas del río Magdalena. Fray Pedro de Aguado (1906 [s. XVI]) nos aporta una descripción detallada del caimán regional:

Pescados de á diez, doce, quince, veinte y más pies de largo, de hechura de lagartos y de ferocidad de carniceras y caribes fieras, eran de ellos, con gran ímpetu, arrebatados algunos soldados al pasar de algunas ciénagas y ríos y sumergidos debajo del agua, sin poder ser remediados ni socorridos, y así recibían muy miserables y crudelísimas muertes. (p. 90)

■ **Problemática de los “indios alçados”**

Cabe destacar también el ataque recurrente de los llamados “indios levantados” como uno de los principales y más mencionados peligros generadores de mortalidad durante todo el primer siglo de la navegación fluvial, como registramos en documentos de mediados de siglo y se mantiene incluso en el cambio de centuria (AGI, Santa Fe, 80, n.º56). Podía tratarse de grupos indígenas no sometidos por la autoridad hispánica o indígenas “comarcanos” que como consecuencia de las condiciones extremas se “alçan y rrebelan” (AGI, Patronato, 195, R.11). Si analizamos el sistema de boga, además de los factores naturales, los ataques constituían el principal factor humano generador de mortalidad –además del sistema de boga en sí mismo– y de afectación general a todas las personas y mercancías que transitaban por el río Magdalena:

Flechaban a los indios y negros que benian bogando en la proa y popa con unas flechas yerba muy galanas quales para muestra lleva el doctor don Luis Tello de Eraso oidor que fue en esta real audiencia, matan con ellas por pequeñas que sea la herida a veinte y quatro oras o treinta oras. (AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 4v.)

En definitiva, a lo largo de las primeras décadas del sistema de navegación fluvial fueron numerosos los factores físicos y humanos que incidieron en la navegación del río Magdalena. Todo ello, añadido a los abusos iniciales, las negligencias y las desatenciones sobre los indígenas encargados de una de las actividades más mortíferas de las Indias Occidentales, generó un descenso demográfico, denun-

ciado en numerosas ocasiones tanto por religiosos como por laicos en cargos de la Administración, quienes culpaban a la boga como “el principal daño de la salud y muerte de los dichos naturales” (AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.). Si acudimos a autores recientes, vemos que se mantiene una neblina inmutable en torno a la peligrosidad del río: “siempre se alzaba tenebroso e inquietante el fantasma del río Magdalena como una amenaza continua, devoradora de vidas y de riquezas y cuya travesía aterraba a los viajeros” (Ybot León, 1952, p. 37).

PROPUESTAS PARA EL DESVÍO DEL ITINERARIO

A medida que las dos jóvenes fundaciones castellanas, Santa Fe de Bogotá y Cartagena de Indias, crecían y adquirían mayor peso y relevancia en el panorama administrativo del área neogranadina, su conexión a través del río Magdalena se tornaba imprescindible. De subida la navegación posibilitaba la conexión de la capital del Nuevo Reino de Granada con Cartagena, y de bajada se garantizaba el aprovisionamiento de las naves de la flota de Tierra Firme que fondeaban en el puerto caribeño desde mediados de la centuria (Pajuelo, 2022). Como consecuencia de la alta morbilidad y mortalidad denunciadas en numerosas ocasiones con vehemencia, como es el caso del visitador Melchor Pérez de Arteaga (AGI, Patronato, 195, R.21), la Corona mantuvo abierta la puerta a nuevas alternativas que permitiesen resolver la pérdida de los naturales, pero sin detener un transporte estratégico en el desarrollo del Nuevo Reino de Granada. Desde las primeras décadas, la navegación del río Magdalena estuvo sometida a un determinismo logístico y económico, superpuesto al geográfico (Ybot León, 1952), que impedía cambios bruscos de estrategia.

Esta coyuntura propició un espacio de propuestas para resolver el problema que, sin embargo, afectarían de forma colateral a importantes intereses vinculados al itinerario convencional. Una de estas propuestas fue la del procurador de Tunja, Juan López, quien en 1543 planteó establecer una ruta alternativa desde la laguna de Maracaibo, que permitiese abandonar la del Magdalena y acabar con el “menoscabo de españoles e yndios que por el vienen e perdidas de esclavos e mercaderías, asy por ser la gente del dicho rrio de guerra a ser indios erbolarios e muy belicosos y impuestos ya a tomar barcos con gente e matar toda la gente” (AGI, Patronato, 195, R.11, ff. 38r-39v.).

Juan López aportó testigos, recogidos por el escribano Martín Cabrera de Sosa, que ratificaban la viabilidad de la vía Maracaibo como una alternativa urgente, pues “si se obyese de continuar de aquí en adelante el dicho puerto seria en grande

daño e desservicio de Dios nuestro Señor e de su Majestad”. Añade también motivos de tipo económico, pues “a causa de estas perdidas valen todas las cosas en este reyno a muy subidos precios”, asegurando que, de estar dotados de caminos seguros desde esta ruta venezolana, se garantizaría la llegada de los productos en buen estado y se estabilizaría su precio. Alude también a los intereses de la Corona, pues considera que los continuos alzamientos de indios como consecuencia de las malas condiciones de navegación, “viene en muy gran perjuicio a su majestad e a sus rreales quintos”, pues genera despoblación y demoras (ff. 38r-39v.).

No obstante, cabe recordar que pocos años antes (1539), el propio Federmann, en el testimonio en Cartagena de Indias, afirmaba que la ruta “que hizo desde Venezuela” no era recomendable por lo dificultosa y por la gente que perdió (AGI, Patronato, 27, R.18, 4v.). Resulta llamativo que, pese a no desarrollarse la propuesta de Juan López, esta fue muy recurrente a lo largo de la centuria, como vemos en el caso de Fray Francisco Méndez, quien también denunciaba la boga del río de la Magdalena “como cosa en gran manera perjudicial a los indios”, e instaba a que se debía descubrir otro camino “por el golfo de benezuela y laguna de maracayo” (AVDJ, E25, C41,481, f. 1r.). Esto no terminó por aceptarse en el desarrollo y administración del Nuevo Reino, aunque hacia 1588 todavía surgían propuesta relacionadas con la ruta por Maracaibo, como las de Antonio Jove, corregidor de Tunja, Vélez y Pamplona, en carta al rey del 20 de mayo de 1583 (AGI, Santa Fe, 87, nº39, ff. 413-416).

La alusión inicial a un cierto determinismo económico en las decisiones relacionadas con la navegación del Magdalena tiene que ver con esos efectos colaterales derivados de cualquier cambio de itinerario. El hipotético establecimiento de la principal ruta de abastecimiento del Nuevo Reino, a través de caminos que dieran a la laguna de Maracaibo, habría requerido la fundación de un nuevo puerto, que por ubicación quedaría favorecido, desplazando así a la ciudad de Cartagena de Indias como principal puerto sudamericano y desarticulando toda una red fluvial de puertos y pueblos ribereños fundados en el Magdalena, como Mompox, Tenerife y Honda, entre tantos otros (Ybot León, 1952).

Pese a las propuestas como última aportación en el plano de los itinerarios alternativos, en el tránsito entre centurias se reflejan ecos del problema aún no resuelto plenamente, como recogen las visitas de Diego Gómez de Mena en 1600 en Honda y Río Seco (AGN, Visitas, 62, 2, D.1, f. 8v.) o de Bartolomé de Arce Pizarro en 1611 en Coscorucio (jurisdicción e Tenerife), quien recordaba que la boga debía ser voluntaria: “movidos del buen tratamiento y satisfacción de sus jornales y

recompensa de su trabajo” (AGN, Visitas, 62, 1, D.1, f. 2r.). No obstante, desde el último tercio del siglo XVI cabe mencionar alguna de las desviaciones más cortas propuestas para ahorrar tramos complicados de mucha pérdida y mortalidad, o bien acercar el itinerario a nuevos puertos fluviales de mayor conveniencia para unos u otros. En este sentido, son numerosas las fundaciones de nuevos puertos e intentos de desvío del tráfico, como se ha analizado a inicios del establecimiento del itinerario.

A lo largo de la centuria continuaron determinadas iniciativas desde personajes señalados de las distintas ciudades del Nuevo Reino o por autoridades hispánicas como el visitador Juan Suárez de Cepeda, quien propuso una ruta alternativa descubierta por los vecinos de Nuestra Señora de La Palma a un puerto nuevo del Río Grande, de la que dijo ser “muy cómoda y los indios vienen bogando las canoas de buena voluntad por averse criado desde niños en este trabajo” (AGI, Santa Fe 56a, n.º10). Otro caso relevante es el del capitán Francisco Fernández, quien fundó un puerto que en palabras de su hijo Lorenzo Fernández “ahorra a los indios un gran trecho de boga”. Se trata de una petición de titulación sobre el puerto a dos generaciones, pues “quedaría destruido y gastado de su hazienda si así no se le hiziere esa merced” (AGI, Santa Fe, 87, s.f.). A él se le atribuye la fundación del “puerto nuevo de la voga del río grande” y el descubrimiento de otro puerto a dos jornadas de Ocaña que quita “a los indios de la voga del río grande de mucho trabajo” (AGI, Santa Fe, 87, n.º 38, ff. 400-412).

Los condicionantes de tipo logístico están muy presentes en toda decisión relacionada con la navegación del Magdalena, pues la posición mayoritaria entre los encomenderos afirmaba que “no se podía bastecer el dicho nuevo reino para el qual dizen no aver otro camino sino el del dicho río” (AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258v.). Sin embargo, tanto las denuncias de clérigos y laicos como las propuestas de innovaciones y desvíos insistieron en la necesidad de un cambio y en la viabilidad de rutas alternativas, tildando a las razones de la posición mayoritaria entre los encomenderos de meras excusas, pues “como quiera que todas sus razones en este caso son frívolas y fáciles de convencer” (f. 258v.).

CONCLUSIONES

Además de los importantes condicionantes geográficos intrínsecos del medio fluvial, vemos cómo la navegación del Magdalena estuvo desde temprano condicionada por factores de tipo económico, logístico y “político” que afectaron a la toma de decisiones. A pesar de la resistencia a cualquier cambio en el sistema

de navegación por parte de determinados sectores conformados por algunos encomenderos y mercaderes, la contundencia de las reclamaciones e ingenio de algunas propuestas lograban que la reglamentación restringiera más con cada promulgación la boga con indígenas en el río Magdalena. En este sentido, además del remplazo de indígenas por esclavos negros, la última gran propuesta que supuso el fin parcial del itinerario establecido tuvo que ver con la construcción del “canal del dique”, una vía directa desde el curso del Magdalena hasta la ciudad de Cartagena, cuya inauguración tuvo lugar el 20 de agosto de 1650 (Ybot León, 1952, p. 164).

En suma, desde las primeras conjeturas sobre la forma de acceder al interior del Nuevo Reino de Granada, reflejadas en el testimonio de 1539, en el río Magdalena tiene lugar la configuración de un sistema de navegación fluvial de más de 1000 km de curso navegable; mediante la adaptación coyuntural de técnicas indígenas relacionadas con la concepción, construcción y manejo de canoas; adaptaciones infraestructurales en lo relativo al uso y mejora de los playones; y la absorción del conocimiento prehispánico respecto a las rutas fluviales y a los tiempos del río, determinantes en el calendario de la boga y su relación con las crecidas. En este sentido, sobre la navegación prehispánica que otrora posibilitó la circulación de productos, personas e ideas dio comienzo un proceso lento pero constante de refundación y fundación *ex novo* de puertos y pueblos en las riberas, con el fin de establecer un itinerario estable y seguro que permitiera el aprovisionamiento del Nuevo Reino. La necesidad de mantener practicable tantos kilómetros de río obligó a poblar determinados puntos que fijaran tramos de hábitat, aprovisionamiento y navegabilidad. En este sentido, desde 1570 encontramos ubicaciones como las villas de San Sebastián de Tenerife y Santa Cruz de Mompo, representadas como hitos imprescindibles en el recorrido, pues determinaban también cambios de tramos de navegación que se solapan, posibilitando, si era necesario, cambiar el tipo de embarcación y permitiendo que de forma continua pudieran transportarse productos en la mayor parte de recorrido y superar así las exigencias del río.

En definitiva, este trabajo contribuye con el estudio de los cursos fluviales americanos y su relevancia histórica, especialmente en un periodo que adolece de un vacío historiográfico notable. De este modo, destacamos la necesidad de una lógica transdisciplinar y una perspectiva náutica, que permitan comprender de forma holística la importancia de los ríos para la articulación y el dinamismo de un vasto territorio continental, una densa administración y un tiempo en el que buena parte de la comunicación pasaba por el medio acuático.

Fuentes primarias

Archivo General de Indias (AGI)
Indiferente 415 y 532
Patronato 27, 156, 195 y 196
Santa Fe 18, 37, 49, 56a, 80, 85, 87 y 96

Instituto Valencia de Don Juan (IVDJ)

E25 C41
Archivo Histórico Nacional (AHN)
Diversos-Colecciones 22
Real Academia de la Historia (RAH)
Mapas Co28
Archivo General de la Nación (AGN)
Visitas

Fuentes secundarias

- [Diccionario de Autoridades] (1726-1739). *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua*. Madrid: Real Academia Española <https://apps2.rae.es/DA.html>. (Consultado el 02/10/2022).
- Aguado, Fray Pedro de ([s. XVI] 1906). *Recopilación Historial*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ardila Luna, Diana Carolina y Martínez Polanco, María Fernanda, (2005). “Las pesquerías coloniales en Honda”. *Maguaré*, 19, pp. 185-209.
- Avelló de Valdés, Juan (s.XVIII). *Diccionario náutico o prontuario marítimo*. BNE, Biblioteca Digital Hispánica, Mss/8665, f.147r.
- Bautista Quijano, E. A., (2013). *Cuerpos anfíbios, soma y sema del cuerpo prehispánico, la otra medida del cuerpo a través del tiempo y el espacio: análisis bioarqueológico sobre las urnas funerarias en cerámica de los valles alto y medio-bajo del Río Magdalena, Colombia*. Bogotá: UNAL Colombia.
- Castaño Uribe, Carlos (1984). “Configuración cultural de los Karib en Colombia: algunos comentarios e hipótesis”. *Revista española de antropología americana*, 14, pp. 205-226.
- Castellanos, Juan de ([1589] 2007). *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, t. I, Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Friede, Juan (1974). *Los Chibchas bajo la dominación española*. Bogotá: La Carreta.
- García de Palacio, Diego ([1587] 2007). *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México*. Virreinato de Nueva España Edición facsímil. Valladolid: Maxtor.
- Jiménez Núñez, Alfredo (1972). “El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana”. *Revista española de antropología americana*, 7, pp. 163-196.

- Lucena Salmoral, Manuel “Biografía Gonzalo Jiménez de Quesada”, *Diccionario Biográfico Español*, Real Academia de la Historia. <https://dbe.rah.es/biografias/13303/gonzalo-jimenez-de-quesada>. (Consultado el 04/10/2022).
- Manso Porto, Carmén (2012). Los mapas de las Relaciones Geográficas de Indias de la Real Academia de la Historia. *Revista de estudios colombinos*, 8, 23-52.
- Martín-Merás Verdejo, Luisa (2000). “La carta de Juan de la Cosa: interpretación e historia”. *Monte Buciero*, 4, pp. 71-86.
- Nieva Sanz, Daniel Miguel (2022). “Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)”. *Temas Americanistas*, 49, 449-471.
- Noguera Mendoza, Aníbal (1980). *Crónica Grande del Río de la Magdalena*. Bogotá: Sol y luna.
- Pajuelo Moreno, Vicente (2022). Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme, 1550-1647. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* (septiembre-diciembre), 18.48, 9-28.
- Restrepo Tirado, Ernesto (1929). *Historia de la provincia de Santa Marta*. Sevilla: Eulogio de las Heras.
- Restrepo, Javier Darío (2015). “El impacto de la deforestación en la erosión de la cuenca del río Magdalena”. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, 39, pp. 250-267.
- Restrepo, Javier Darío Cárdenas-Rozo, Andrés, Paniagua-Arroyave, Juan Felipe & Jiménez-Segura, Luz Fernanda (2020). “Aspectos físicos de la cuenca del río Magdalena. Colombia: geología, hidrología, sedimentos, conectividad, ecosistemas acuáticos e implicaciones para la biota”. En: L. F. Jiménez-Segura y C. A. Acevedo Lasso (Eds.), *Peces de la cuenca del río Magdalena, Colombia: diversidad, conservación y uso sostenible*. Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, pp. 41-83.
- Rey Sinning, Edgar (1995). *El hombre y su río*. Santa Marta: Gráficas Gutenberg.
- Rivera-Sandoval, Javier (2018). “Nuevos datos sobre la cronología de los pueblos del Bajo Magdalena en el periodo Formativo Tardío: el sitio de Barrio Abajo, Barranquilla (Colombia)”. *Arqueología Iberoamericana*, 40, pp. 33-38.
- Simón, Pedro ([1627] 1891). *Noticias Historiales de la conquista de Tierra Firme en las Indias occidentales*. Bogotá: Editorial de Medardo Rivas.
- Tovar Pinzón, Hermes (2010). *Relaciones y visitas a los Andes*. Siglo XVI: Tomo V: Región de los Llanos. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Ybot León, Antonio (1952). *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: ABC.