

De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611)

From canoeists to rowers: first steps of an ethnic, social, and labor category in the Magdalena River (1539-1611)

De canoístas a vogas: primeiros passos de uma categoria étnica, social e laboral no rio Magdalena (1539-1611)

Daniel Miguel Nieva-Sanz¹

¹ Doctorando en Historia y Arqueología Marítimas (Campus de Excelencia Internacional del Mar-UCA en codirección con IH-CSIC). Magíster en Arqueología Náutica y Subacuática por la Universidad de Cádiz (UCA). Magíster en Antropología de América por la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y graduado en Historia por la Universidad Autónoma de Madrid (UAM). Actualmente, es investigador y docente en la Universidad de Cádiz (FPU-Ministerio). **Código ORCID: 0000-0003-3045-8146**. Correo electrónico: daniel.nievasanz@gmail.com.

Fecha de recepción: 27 de febrero de 2023

Fecha de aceptación: 30 de marzo de 2023



Referencia bibliográfica para citar este artículo: Nieva-Sanz, Daniel Miguel. «De canoeros a bogas: primeros pasos de una categoría étnica, social y laboral en el río Magdalena (1539-1611)». *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 28.2 (2023): pp. 111-133. DOI: <https://doi.org/10.18273/revanu.v28n2-2023005>

Resumen

El surgimiento y configuración de nuevas realidades sociales ha sido una constante en dinámicas de contacto y cambios de orden social a lo largo de la historia de la humanidad. La presente investigación aborda el proceso de construcción de una categoría con muchas aristas, cuyo desarrollo estuvo marcado por el asentamiento y regulación de una navegación fluvial estratégica para los intereses de la Monarquía Hispánica en el Nuevo Reino de Granada. A través de una exhaustiva investigación documental con perspectiva etnohistórica sobre fuentes primarias, manuscritas y editadas, se desgrena la categoría boga indígena, su autopercepción y su relación con la nueva administración desde los primeros contactos en el siglo XVI, hasta el tránsito entre centurias y su remplazo definitivo por remeros de origen africano durante las primeras décadas del siglo XVII.

Palabras clave

Tesauro: legislación, identidad.

Autor: boga, siglo XVI, Nuevo Reino de Granada, navegación fluvial.

Abstract

The emergence and configuration of new social realities has been a constant in contact dynamics and changes in the social order throughout the humanity history. This research addresses the building process of a category with many edges, whose development was marked by the establishment and regulation of a strategic fluvial navigation for Hispanic Monarchy interests in New Kingdom of Granada. Through an exhaustive documentary investigation with an ethnohistorical perspective on primary, manuscript and published sources, is abording the indigenous boga category, its self-perception and its relationship with the new administration from the first contacts in the 16th century, to the transition between centuries and its definitive replacement by rowers of African origin during the first decades of the 17th century.

Keywords

Thesaurus: laws, identity.

Author: row, century XVI, New Kingdom of Granada, fluvial navigation.

Resumo

O surgimento e configuração de novas realidades sociais tem sido uma constante nas dinâmicas de contato e mudanças na ordem social ao longo da história da humanidade. Esta pesquisa aborda o processo de construção de uma categoria com muitas arestas, cujo desenvolvimento foi marcado pelo estabelecimento e regulamentação de uma navegação fluvial estratégica para os interesses da Monarquia Hispânica no Novo Reino de Granada. Através de uma exaustiva investigação documental com perspectiva etno-histórica sobre fontes primárias, manuscritas e publicadas, é estudada a categoria voga indígena, sua autopercepção e sua relação com a nova administração desde os primeiros contatos no século XVI, até a transição entre séculos e sua definitiva substituição por remadores de origem africana nas primeiras décadas do século XVII.

Palavras-chave

Thesaurus: legislação, identidade.

Autor: voga, século XVI, Novo Reino de Granada, navegação fluvial.

Este artículo se encuadra en la investigación mayormente desarrollada por el proyecto doctoral (FPU20/01462), el cual fue financiado por el Ministerio de Universidades (España) y dentro del grupo de investigación HUM 313 (Universidad de Cádiz), en el marco del Proyecto PID2021-126850NB-I00, financiado por fondos FEDER, a través del Ministerio de Ciencia e Innovación.

1. Introducción

La importancia histórica de los cursos fluviales en el subcontinente austral americano se infiere de la actividad que, desde el periodo prehispánico, dinamizó los territorios al interior, como recogen testimonios tempranos¹. Asimismo, durante la primera mitad del siglo XVI, los castellanos de la joven Santa Marta (1525) centraron sus esperanzas en el remontaje del río Grande de la Magdalena, visto como vía de penetración al interior continental y solución a la precariedad en la cual estuvo sumida la ciudad durante la primera década². De este modo, gobernadores como García de Lerma (1528-1535) insistieron en la resolución de los *hándicaps* que habían impedido la navegación río arriba³, al ser finalmente Fernández de Lugo (1535-1536) quien propició la conformación de una expedición capitaneada por Gonzalo Jiménez de Quesada en 1536⁴, quien remontó el río por vez primera hasta La Tora, fundó Santa Fe de Bogotá en 1538 y dio comienzo a la consolidación y configuración del llamado Nuevo Reino de Granada⁵.

La dimensión de la nueva conquista y la imprescindible comunicación fluvial con la costa desde la ratificación del río Magdalena por Quesada en 1539 como única vía practicable⁶, propició el establecimiento temprano de un sistema de transporte regular, que unió la ciudad portuaria de Cartagena de Indias -más tarde puerto de la flota de Tierra Firme-, y la capital del Nuevo Reino de Granada: Santa Fe de Bogotá. En consecuencia, pocos años antes de alcanzar la medianía de la centuria, se asentó todo un sistema de navegación fluvial que garantizaba la comunicación y el comercio, basado en el empleo de la canoa —artilugio náutico mejor adaptado a las exigencias del río— y el saber indígena en lo relativo a su construcción y manejo, así como al conocimiento relativo de las rutas de navegación, áreas de accesibilidad y tiempos de crecidas y desbordes⁷.

El objetivo principal de la presente investigación es analizar, en primer lugar, el trabajo indígena en la boga de las canoas que soportaron el nuevo sistema de transporte fluvial hispánico, y, en segundo lugar, su precariedad, sus problemas de

¹ La expedición castellana de 1536 destacó el comercio de la sal por el río. Archivo Histórico Nacional (AHN), Diversos-Colecciones, 22, n.º27, f. 4r. (Epítome de la conquista del Nuevo Reino de Granada, 1539) y De Aguado, Fray Pedro. *Recopilación Historial* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1º edición (1906 [escrita en el siglo XVI])), 96.

² Restrepo Tirado, Ernesto. *Historia de la provincia de Santa Marta* (Sevilla: Eulogio de las Heras, 1929), 107.

³ Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 197, R.9. (Relación de la expedición Pedro García de Lerma, 19 de abril de 1531).

⁴ AHN, Diversos-Colecciones, 22, n.º27.

⁵ AGI, Patronato, 195, R.6. (Título de ciudad para el pueblo de Santa Fe, 27 de julio de 1540).

⁶ En el testimonio de Cartagena de Indias, se afirmó que la forma de regresar al interior continental ha de ser por el río grande» AGI, Patronato, 27 (Actas hechas en Cartagena ante el licenciado Santa Cruz, Cartagena, 2 julio 1539).

⁷ Nieva Sanz, Daniel Miguel. Dinámicas de contacto, etnicidad y cultura fluvial en la cuenca del Magdalena: una aproximación etnohistórica a partir de las crónicas castellanas», en Padrón, L. y Barrientos M^a. (eds.), *Entre Europa y América: el mar y la primera globalización* (Bilbao: UPV, 2023), 303-316.

sostenibilidad y denuncias, así como la reglamentación de la Corona y alternativas propuestas sobre el terreno, al suponer una situación controvertida en el marco ideológico hispánico pero estar sujeta a la vez a un determinismo económico tenaz y a intereses particulares que condicionaron su resolución. Todo ello, a fin de evaluar y definir el surgimiento de una categoría muy compleja, pues la boga fluctuó desde una condición étnica, en tanto que estuvo inicialmente determinada por la procedencia⁸, hasta un marcado carácter laboral, una vez la reglamentación motivada por la altísima mortalidad generó condiciones relativamente razonables. Durante todo este proceso, de varias décadas, la consolidación de la nueva administración se produjo en paralelo a la de la categoría boga como categoría social, al definir a un colectivo étnicamente más diverso y asentado en la nueva sociedad emergente. Es decir, durante ese movimiento pendular de trabajo forzado a trabajo reglado, y de procedencia canoera a la incorporación de indígenas de otros territorios, la propia organización de la boga en el marco del Nuevo Reino de Granada generó un nicho concreto dentro del nuevo orden social. En este sentido, se trata de un sistema (la boga) y un espacio (el río Magdalena), que ocuparon un doble rol como condicionante y condicionado, debido a la efervescencia y el dinamismo tecnológico, económico y social del que estuvieron imbuidos desde la medianía de la centuria decimosexta en adelante.

Para ello, la metodología propuesta se centra en una pormenorizada investigación documental, basada en la localización, análisis y clasificación de fuentes primarias, manuscritas y editadas, tanto en archivos españoles como colombianos. La documentación analizada transita entre aquella emanada por la administración hispánica, a ambos lados del atlántico, y la generada por iniciativa particular, así como crónicas, mapas y croquis relacionados con el tiempo y el espacio estudiado. Asimismo, se ha procedido a realizar un balance bibliográfico que propicia el diálogo con notables precedentes colombianos⁹, y los trabajos posteriores que de forma directa o tangencial abordaron la navegación y boga en el río Magdalena durante el primer siglo de administración hispánica¹⁰. Por último, se desarrolla paralelamente un enfoque antropológico, a partir de la etnohistoria como perspectiva aplicada en lo relativo al estudio de temas y cuestiones indígenas desde el contacto hasta

⁸ La definición étnica de los distintos grupos de las riberas al tiempo del contacto aún está sujeta a un rico debate interdisciplinar. No obstante, a partir de las primeras crónicas se apunta a zenúes al occidente, grupos filo-caribes como panches – gente caribe»– y mocaná, como los malibúes a ambas riberas, especialmente la oriental. De esta manera, se guardan las oportunas reservas, dada la imprecisión y disociación terminológica vinculada a las primeras crónicas. Véase Nieva Sanz, *Dinámicas*, 307. Entre las referencias más destacadas se encuentra: De Aguado, *Recopilación*, 96.

⁹ Restrepo Tirado, *Historia de Santa Marta*; Ybot León, Antonio. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: ABC, 1952) y Friede, Juan. *Los Chibchas bajo la dominación española* (Bogotá: La Carreta, 1974).

¹⁰ Plá, M^a del Carmen Borrego. *Mompox y el control de la boga del Magdalena*, en *Temas Americanistas*, n.º 4, 1984, 1-9 y *Visita de Martín Camacho a los indios bogas de la gobernación de Santa Marta*, en *Anuario de Estudios Americanos*, t. 38, 1981, 201-303; Peñas Galindo, David Ernesto y Arquez Van-Strahlen, Óscar. *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina* (Mompox: Ediciones Malibu, 1994) y Tovar Pinzón, Hermes. *Relaciones y visitas a los Andes. Siglo XVI*, Tomo V. Región de los Llanos (Bogotá: Universidad de los Andes, 2010).

la actualidad¹¹, a fin de analizar en profundidad el otro» presente en las fuentes, al estudiar las dinámicas de contacto y las relaciones de poder en el nuevo orden social neogranadino.

2. Inicios de la boga en el río Grande

Si la canoa indígena fue la embarcación más eficiente y versátil para las condiciones y exigencias del contexto fluvial¹², los remeros o bogas encargados de tan pesada labor fueron, a su vez, los grupos indígenas ribereños durante las primeras décadas¹³. Se trataba de una navegación muy compleja y arriesgada, como demostró la altísima mortalidad de las expediciones castellanas encabezadas por Quesada y Lebrón que, añadido a la necesidad de someterse bajo los tiempos y distancias fijadas por un sistema de transporte hispánico de alto valor estratégico, la boga se terminó por convertir en una de las actividades más mortíferas del momento¹⁴. La estructura organizativa del nuevo sistema de transporte fluvial posibilitó muy pronto el abastecimiento del Nuevo Reino de Granada con Santa Fe de Bogotá a la cabeza, pero también supuso un impulso muy importante para la joven ciudad portuaria de Cartagena de Indias que, asentada como principal puerto sudamericano a mediados de la centuria¹⁵, incrementaba su relevancia estratégica y ocupaba el rol otrora deseado para Santa Marta: puerta de Tierra Firme¹⁶.

Sin embargo, los fuertes condicionantes impuestos por el contexto fluvial y la intensa dinámica de transporte, desvelaron, desde el principio, un grave problema de morbilidad y mortalidad en los ‘indios’ o ‘naturales’ empleados para la boga, lo que obligó a cuestionar de forma integral su viabilidad. Al tener en cuenta el cúmulo de factores concurrentes, la boga era una actividad de enorme riesgo desarrollada en un río de gran caudal, condiciones climáticas adversas para la vida humana, tensión

¹¹ Jiménez Núñez, Alfredo. El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana», en *Revista española de antropología americana*, n.º7, 1972, 163-196.

¹² Nieva Sanz, Daniel Miguel. Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)», en *Temas Americanistas*, n.º49, 2022, 449-471.

¹³ El verbo bogar» hace referencia a la acción de remar, como vemos reflejado en el *Diccionario de Autoridades* - Tomo I, 1726. Incluso hallamos mayor detalle náutico en *Diccionario náutico o prontuario marítimo*, donde se matiza al referirse a embarcaciones menores de remos», Biblioteca Nacional de España (BNE), Biblioteca Digital Hispánica, Mss/8665, f. 147r (Avelló de Valdés, Juan, [s. XVIII]).

¹⁴ La discusión respecto a cifras es subjetiva, debido al desconocimiento numérico de la demografía preexistente y su evolución a lo largo de ciclos temporales. No obstante, parece claro que las cifras pueden fluctuar entre miles y decenas de miles como se refleja manuscrito en el *Plano de la Provincia de Santa Fe, sus pueblos y términos*, 1584. AGI, MP-PANAMA, 8; y se denuncia reiteradamente por distintos cargos de la administración pues no viendo remedio del todo se acabarán». AGI, Patronato, 195, R.21, f. 257v. (Testimonio de autos formado por el visitador Melchor Pérez de Arteaga, Cartagena, 1560).

¹⁵ Pajuelo Moreno, Vicente. Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme 1550-1647», en *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, 2022, 9-28.

¹⁶ Julián, Antonio. *La perla de la América*. Provincia de Santa Marta, reconocida, observada y expuesta en discursos históricos, (Biblioteca y Archivo Nacional del Perú, 1736). Cronistas coetáneos confirman las expectativas venidas a menos sobre Santa Marta. De Castellanos, Juan. *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, t. I (Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007 [1589]), 421.

patente con grupos indígenas no sometidos y fauna muy peligrosa¹⁷. Todo ello desde una intensidad que extenuaba a los remeros indígenas, hasta la enfermedad y la muerte en un largo camino de «cien leguas y gran corriente»¹⁸.

2.1. Los factores condicionantes de la boga

Si se intenta adentrarse en los detalles de la boga, en el plano alimenticio es posible ver cómo durante los primeros momentos apenas tenían «pobres y mederos mantenimientos hechos de solo maíz», una comida insuficiente para las largas jornadas y sobreesfuerzos derrochados en la boga del río¹⁹. Incluso, en algunas ocasiones no se embarcaba la comida por meter ingresar mayor cargamento, como denunciaron los oidores de la Real Audiencia de Santa Fe ante el aún príncipe Felipe, quien en real cédula denunció que la comida era poca e *rruyn* y que al querer introducir mucha mercadería no se dejaba «meter a los indios la comida, y que desto se sigue que volviendo los yndios a sus casas caen en grandes enfermedades y mueren muchos dellos»²⁰.

Se trata, entonces, del contenido de la real cédula firmada en 1552 en Monzón, la cual estableció uno de los primeros intentos de limitación de la boga indígena en el río Magdalena, como se analizará más adelante. Además de la pesca practicada también durante el trayecto – «si el rio no va alto en parándose la canoa echan volantines con anzuelos los de boga»²¹–, la dieta de los primeros boga era elemental, como afirmaron algunos testimonios, sus mantenimientos que son solamente hechos de maíz muy misero»²², pues se basaba en harina de maíz tostado, la cual era amasada con agua para hornear en «unos tientos de olla que llaman arepas»; además de otra comida líquida o bebida hecha con masa de maíz macerado que llaman *bogua*²³.

Si se atiende al equipamiento», la situación de los primeros bogas era de total precariedad, pues realizaban el servicio mientras estaban expuestos al sol, las inclemencias meteorológicas y los zancudos (mosquitos). Estos bogaban «desnudos y en pie descubiertos al sol y agua»²⁴, lo que suponía un desgaste extraordinario en condiciones naturales tan exigentes como las impuestas por el contexto fluvial. Si bien es cierto que antes del dominio hispánico los indígenas ya tenían la costumbre de bogar desnudos a la intemperie, el tener que cumplir con los trayectos, tiempos y funciones de un tráfico fluvial muy intenso hacía que su desprotección física se convirtiera en un factor de enorme riesgo para la vida.

¹⁷ Castellanos, Elegías, 342-407.

¹⁸ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

¹⁹ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

²⁰ AGI, Indiferente, 532, I, f. 95v. (Real cédula de Felipe II (príncipe), Monzón, 11 de agosto de 1552).

²¹ AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 4r. (Cartas de Audiencia, Santa Fe,1603).

²² Testimonio de Yñigo Miñez de Arana en AGI, Patronato, 195, R.21, f. 260r.

²³ AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 3.r.

²⁴ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

En lo relativo a las canoas, estas tardaron en estar dotadas de cobertura²⁵. En un ámbito formal, no sería hasta las ordenanzas de Juan de Junco (1560)²⁶, cuando se estableció la obligatoriedad de cobertura en las embarcaciones, corroborado a través de planos, como el de la Villa de Tenerife, en el que se aprecia un tipo de cierta estructura vegetal²⁷. Por tanto, la exposición total de la embarcación se solapaba a la exposición personal de los bogas, lo cual generaba una combinación de desprotecciones que incrementaban el deterioro físico y la mortandad de una labor muy precaria en sus primeras décadas.

Por otro lado, y en relación con la experiencia, desde mediados de siglo se percibía la prevalencia para la boga de aquellos grupos tradicionalmente canoeros, mientras que se establecían espacios de trabajo entre grupos étnicos regulados por reales ordenanzas²⁸. Tanto encomenderos, debido al descenso demográfico generado por la alta mortalidad, como indígenas, atraídos por mejores condiciones ganadas paulatinamente por la reglamentación, se veían tentados a ocupar en la boga aquellos sin experiencia en ella, por lo que las ordenanzas de 1576 especificaban que «lo puedan hazer solamente aquellos que tienen ynmemorial costumbre y uso de bogar y no mas y ninguno sea osado de meter a bogar yndios de tocamya y calamoyna ni de los pantagaros ni otros que no tengan el dicho uso»²⁹. Sin embargo, es inevitable que existan grietas en la reglamentación, ya sea por un problema de falta de personal para los encomenderos –las veces armadores–, o por intereses pecuniarios de candidatos a bogas ajenos a las riberas, puesto que la categoría de boga superó sus fronteras étnicas e incrementó su condición de categoría social que engloba un colectivo dentro del nuevo orden establecido. Aquí se observa una cierta tendencia a la homogeneidad, como planteó Bonfil Batalla en lo relacionado con la categoría supra étnica ‘indio’³⁰, pero surgía fruto de la convergencia de grupos étnicos, rivereños o no, en una actividad absolutamente protagónica en el río Magdalena.

Con base en la documentación, cabe señalar que está presente en el Magdalena el empleo de indígenas no canoeros o con experiencia muy limitada, tanto en la boga como en el medio y el itinerario, voluntarios o llevados «a otras partes contra su voluntad»³¹. Este tipo de «trasplantes demográficos» o migraciones forzadas conllevan a unas consecuencias de enorme profundidad, pues se trata de grupos con siglos de adaptación al entorno fluvial en el que se desarrolló una imbricación plena con el paisaje -razón por la cual la categoría tiene un origen étnico-, de la que otros

²⁵ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

²⁶ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 39v. (Ordenanzas de Juan de Junco, 1560 y 1570, presentadas por Lope de Sarriá, fiscal de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada, Santa Cruz de Mompo, 1573).

²⁷ Real Academia de la Historia (RAH), Cartografía y Artes Gráficas, C-028-003 (Plano de la Villa de Tenerife, 1580).

²⁸ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 43r. (Ordenanzas sobre la boga de los indios del río Magdalena, Santa Fe, 18 de febrero de 1576).

²⁹ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 45v.

³⁰ Bonfil Batalla, Guillermo. «El concepto de indio en América: una categoría de la situación colonial», en *Boletín Bibliográfico de Antropología Americana*, vol. 39, n.º48, 1977, 110.

³¹ AGI, Santa Fe 56A, n.º10. (Suarez de Cepeda al rey, La Palma, 11 de diciembre de 1580).

grupos o individuos traídos de territorios ajenos, carecen³². Por tanto, se debe tomar en cuenta la inexperiencia y disociación con el entorno como factor de incremento de la mortalidad, así como reducción de la eficiencia. De hecho, a finales de la centuria decimosexta, se percibe cómo se acentuó positivamente aquellos tramos en los que los naturales estaban habituados a navegar³³.

Por último, una de las características necesarias de una categoría étnica o sociocultural tiene que ver directamente con el reconocimiento de esta, tanto en el ‘nosotros’ como por parte de los ‘otros’, como teoriza Zvetan Todorov en su obra *Nosotros y los otros*³⁴. En este sentido, es posible que los llamados indios levantados que se «alçan y rrebelan» o forman parte de grupos no sometidos como los Cararé³⁵ pudieron ejercer un papel determinante en la construcción de la nueva categoría, pues reconocían a los bogas como rival a batir, lo cual puede tener relación con filiaciones étnicas precedentes o con la mera percepción de la boga como alóctona y a los bogas como ‘otros’. Este tipo de amenaza fue una constante desde los primeros años, hasta al menos el siglo XVII y una de las causas de mortalidad más llamativas como se desliza de la documentación³⁶. El relato de este tipo de episodios no deja duda respecto a que los bogas eran objetivo claro, pues atacaban a los que «benian bogando en la proa y popa con unas flechas yerba muy galanas»³⁷.

2.2. Denuncias y reacción de la Corona: el acicate de la regulación

Como consecuencia de los múltiples factores condicionantes que incidían en la boga, tuvo lugar un exacerbado aumento de la mortalidad indígena, que alarmó a buena parte de los estamentos que configuraban la sociedad del Nuevo Reino. Tanto religiosos como funcionarios laicos de la administración denunciaron, por distintas vías, las causas de un descenso demográfico alarmante, achacado a las duras condiciones derivadas de la alimentación precaria, la intemperie, los ritmos de trabajo, las amenazas del medio natural y el bisoñez del itinerario a inicios del proceso. Asimismo, se enfatizaba en la falta de tiempo de los naturales para su vida familiar y su vida en comunidad, pues estos no se ‘multiplican y enjendran’, tanto por «la ausencia que de sus casas y mujeres hacen», como por la mucha flaqueza y

³² Nieva Sanz, *Dinámicas*, 310-312.

³³ AGI Patronato, 27, R.33. f. 1r. (Descripción del río grande de la Magdalena, Santa Fe, 18 de marzo de 1583).

³⁴ Todorov, Zvetan. *Nosotros y los otros: reflexión sobre la diversidad humana* (Ciudad de México: Siglo XXI, 1991). Asimismo, en otros contextos del siglo XVI, se puede ver la importancia del reconocimiento y definición del otro. Véase Francesco Caprioli y Rubén González Cuerva (eds.), *Reconocer al infiel: la representación en la diplomacia hispano-musulmana (siglos XVI y XVII)* (Madrid, Sílex, 2021).

³⁵ Salían a la ribera del río grande y como al subir las canoas van 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 indios y negros que benian bogando» AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 4r. (Cartas de Audiencia, Santa Fe, 1603). Este fue un problema señalado desde los primeros años AGI, Patronato, 195, R.11. (Información sobre las ventajas de la laguna de Maracaibo, Juan López al rey, Tunja, 26 de noviembre de 1543).

³⁶ AGI, Santa Fe, 80, n.º56, f. 345r., AGI, Patronato, 195, R.11. y AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 4v.

³⁷ AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 4v.

enfermedad» derivada del trabajo de la navegación³⁸; como tampoco para asumir el culto católico, pues «los vecinos no se amaían a dar recaudo para edificar casa de frailes porque les parece q es mucha costa sustentar un clerigo y frayles y así dexan los indios de ser dotrinados»³⁹.

En 1564, el oidor Juan López de Cepeda exclamó, en carta al rey, el valor del «bien y conservación destes naturales sin los cuales es imposible que el Nuevo Reyno permanezca, por ser tan mediterráneo como es y de tan asperas y dificultosas entradas que con serlo tanto esta del rio es de trabajo excesivo»⁴⁰. En la década de los ochenta continuaron las denuncias, aunque ya ganadas muchas peticiones, incidían en la condena de otros aspectos como el uso de bogas inexpertos; es decir, el traslado de indígenas sin experiencia canoera para emplearlos en la boga, lo que asegura haber «proveido autos y mandamientos con graves penas que no saquen los indios ni los lleven fuera de su natural y deste particular tendré siempre mucho cuidado»⁴¹. Por su parte, el visitador Francisco Guillen Chaparro, en carta de 1583 reiteró la denuncia por las decenas de miles de pérdidas de naturales en el «exçesivo trabaxo que tienen en la boga deste rrio»⁴².

No obstante, si se habla de defensores religiosos y laicos, es precioso cerrar este apartado al explicar la figura del protector de indios, cuyo origen se halla en el padre Bartolomé de las Casas, procurador o protector universal de todos los indios de las Indias desde 1517 o, incluso, en el previo discurso *Ego vox clamantis in deserto* de Antonio Montesinos en 1512, que ejerció gran influencia sobre el primero⁴³. Desde este origen lascasiano, el cargo de protector de indios tuvo un desarrollo progresivo que fluctuó entre la protectoría eclesiástica vinculada al clero secular –criticada por los dominicos liderados por Las Casas– y el cargo civil que se promulgaría por vez primera en las «conclusiones sumarias sobre el remedio de las Indias» en 1542⁴⁴.

En el caso de la región de la que se ocupa este trabajo, además de defensores de indios religiosos y laicos en el sentido ético-moral, y por sus reiteradas denuncias

³⁸ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 260r.

³⁹ IVDJ, E25, C41, 492. (Relación de monasterios y frailes en el nuevo reino de granada).

⁴⁰ AGI, Santa Fe, 16, R.12, n. °24, f. 164r. (Carta de Juan López de Cepeda, oidor de la Audiencia de Santa Fe, 7 octubre 1564).

⁴¹ AGI, Santa Fe, 56A, n. °10. (Suarez de Cepeda al rey, La Palma, 11 de diciembre de 1580).

⁴² AGI, Patronato, 27, R.33, f. 1r. (Descripción hecha y firmada por don Francisco Guillén Chaparro, oidor en el Nuevo Reino de Granada, del río grande de la Magdalena, Santa Fe, 18 de marzo de 1583).

⁴³ El padre Las Casas define a Antonio Montesino como «amador del rigor de la religión, muy religioso y buen predicador» Biografías Real Academia de la Historia <https://dbe.rah.es/biografias/16504/antonio-montesino> y <https://dbe.rah.es/biografias/11148/bartolome-de-las-casas>.

⁴⁴ Cunill, Caroline, «Fray Bartolomé de las Casas y el oficio de defensor de indios en América y en la Corte española», en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2, 2012, 4. Sobre el protector de los naturales en distintos contextos americanos véase Saravia Salazar, Javier Iván. «La evolución de un cargo: la Protectoría de Indios en el virreinato peruano», en *Desde el Sur*, vol. 4, n. °1, 2011, 27-56 y Delgado Ríos, María Guadalupe. «El protector de indios en la frontera de San Luis Potosí, siglos XVI al XVIII», en Moreno Amador, Carlos y Caño Ortigosa, José Luis (eds.), *Encuentros y desencuentros. América entre dos fuegos, 1521-1821*. (Santiago de Chile: Ariadna Ediciones, 2022), 93-114.

aquí analizadas, se documenta la temprana presencia del cargo en su versión eclesiástica desde al menos 1528, con el caso de Fray Tomás Ortiz en Santa Marta⁴⁵, seguido de Cartagena en 1536, como indica la Carta del obispo, de la joven ciudad, al Rey que decía «yr a residir personalmente con cargo de protector de los yndios a la dicha provincia»⁴⁶. Ya en las riberas del río hay menciones a este cargo en su versión laica o institucional, que supera la medianía del siglo por Melchor Pérez de Arteaga, quien alude a los «protectores y defensores de los dichos naturales», estos debían velar por que los indios-boga como vasallos del monarca podían y debían «gozar de libertad en sus personas, familias y haciendas, los amparen y defiendan castigando las estorsiones, daños e injurias que los dichos naturales reciben»⁴⁷. Sin embargo, pese a la palpable presencia anterior, la constancia jurídica llegó con la ley de Felipe II de 1593 sobre la voluntad de que había:

Protector general de los indios, que anduvieren en la boga del Rio Grande de la Magdalena, para que los ampare y haga guardar sus ordenanzas; y de todo lo que entendiere que se hace en su perjuicio de noticia a las justicias, procurando que se remedien y castiguen los excesos, que contra ellos se cometieren. Y encargamos a las justicias y protector, que les den todo favor, y soliciten su aumento y conservación⁴⁸.

Por último, a finales de la centuria se destaca a Martín Camacho, quien ejerció de protector de indios: «majestad me ha nombrado protector de estos indios y descargo mi conciencia en dar noticia a vuestra magestad», a quien además instaba a que «ponga los ojos en él para remediallo como padre y anparo destos miserables» que «sin dios perecen en el martirio de su trabajo»⁴⁹. En consecuencia, toda esta cadena de denuncias durante décadas halló reacciones jurídicas desde la administración hispánica que, sin embargo, requería un cierto tiempo para su aplicación eficiente. El eco de tan mortífera actividad y sus consecuencias resonó persistentemente a comienzos del siglo XVII, como reflejan las declaraciones del Juez de comisión Bartolomé de Arce Pizarro: «e sido informado que se han acabado y consumido [...] por el excesivo trabajo y mal tratamiento»⁵⁰.

⁴⁵ Hinestroza, Carlos Gustavo, «Y se guarde con ellos las leyes y ordenanzas para su buen tratamiento: fray Tomás Ortiz, un caso ilustrativo del oficio de protector de indios en la gobernación de Santa Marta, 1529-1531», en *Autoctonía: Revista de Ciencias Sociales e Historia*, vol. 6, n.º 2, 2022, 330-355.

⁴⁶ AGI, Santa Fe, 187, ff. 19r-22r. (Carta del obispo de Cartagena al Rey, Cartagena, 1 enero de 1536).

⁴⁷ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

⁴⁸ Ley IX. Felipe II, Madrid, 13 de febrero de 1593, en *Recopilación de leyes de los reinos de Indias: mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica Don Carlos II* (Madrid: Boix, tomo II, 1841), 250.

⁴⁹ AGI, Santa Fe, 93, n.º 25B, ff. 570r y 577r. (Carta de Martín Camacho del Hoyo sobre la boga de los Indios, Cartagena, 10 julio de 1596).

⁵⁰ Archivo General de la Nación (AGN), Visitas-Mag:SC.62,1,D.1, f.1v. (Visita de la boga de Coscorucio (jurisdicción de Tenerife) por el juez de comisión Bartolomé de Arce Pizarro, Santa Cruz de Mompox, 20 diciembre de 1611).

3. La mejora de condiciones a través de la regulación

A lo largo del siglo XVI se asistió a un juego de equilibrios en el que la Corona debía intervenir y dirimir razones entre encomenderos y clérigos, y se tenía en cuenta que necesitaba a ambas partes a fin de mantener la estabilidad y la proyección de su administración en los nuevos territorios y sobre los recientes súbditos, que eran al mismo tiempo cristianos recién convertidos y nuevos tributarios⁵¹. Ya a principios de siglo en las capitulaciones a Rodrigo de Bastidas se instó a que «los yndios naturales de las yndias sean como lo son libres y estén tratados e ynstituidos como nuestros subditos naturales y vasallos»; a quien avisaban de las consecuencias a las que se somete pues, «haciendo lo contrario cayreis en nuestra yndignacion y mandaremos executar en vuestra persona y bienes las penas en que por ello ovieredes yncurrido»⁵².

Esta advertencia desde la Corona es una constante que se repite con Pedro Fernández de Lugo, a quien se le informaba de las noticias sobre «los males y desordenes que en el descubrimiento de poblaciones nuevas se han fecho y facen», enumerando maltratamientos, trabajos excesivos y abusos de toda índole, atribuidos directamente a la «codicia de algunos de nuestros subditos que pasaron a nuestra yndias e yslas de Tierra Firme»⁵³. Acercándonos a mediados de siglo con las Leyes Nuevas (1542) y el debate de Valladolid (1550-1551), esta preocupación cobró aún mayor relevancia, no solo en la voluntad y determinación de la Corona en materia de la construcción y protección del súbdito indígena, sino también en el argumentario ideológico del imperio y su pretensión universal, lo que permitía a los denunciantes acogerse a este y aludir a la «real conciencia», así como, de algún modo, a la coherencia respecto al marco jurídico vigente⁵⁴.

En este sentido, desde muy pronto se cuenta con una intención reguladora que respondía a las denuncias sobre una situación insostenible, y así se desprende de la Real Cédula del aún príncipe Felipe fecha en Monzón de Aragón el 11 de agosto de 1552⁵⁵. En ella se incide en el «escesivo trabaxo e muy grande» desempeñado por los indígenas envueltos en la boga, instando a que «seria gran bien para los dichos indios mandar que ninguna canoa subiese con mercaderías por el» o, como solución temporal, al menos sí prohibir el ejercicio de la boga como servicio personal, de esta manera, se convierte en una actividad voluntaria y a provecho propio; es decir, «que este servicio personal de indios que andan en las canoas en provecho de los encomenderos se quite y se tase en los frutos de la tierra, lo que en lugar dello buenamente puedan pagar», y se recuerda que debía hacerse conforme a

⁵¹ La misión evangelizadora está inserta en expansión ibérica desde la Bula *Romanus Pontifex*, de Nicolás V concedida a Enrique el navegante, en 1454, como precedente luso, también para Castilla con la bula *Inter caetera* de 1493 y el resto de las bulas alejandrinas.

⁵² AGI, Indiferente, 415, L.1, f. 51r. (Copia capitulación de Rodrigo de Bastidas por la conquista de Santa Marta, Valladolid, 6 de noviembre de 1524).

⁵³ AGI, Indiferente, 415, L.1, f. 53v. (Copia capitulación con Pedro Fernández de Lugo, Madrid, 22 de enero de 1535).

⁵⁴ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

⁵⁵ AGI, Indiferente, 532, I, f. 95 v.

las provisiones acordadas» pues, «dexareis libremente usar destas canoas para su provecho, queriendo ellos andar en el trato de su voluntad [...] y sobre ello no consentireys que los dichos indios rreciban agravio ny bexacion alguna»⁵⁶.

Esa primera intención reguladora de mediados de siglo no bastó para resolver de forma contundente los abusos por parte de determinados encomenderos y mercaderes, cuya principal actividad lucrativa era el transporte de mercancías en el río Magdalena⁵⁷. Sin embargo, las palabras de Felipe II sentaron un precedente sobre el cual se sostuvieron nuevas provisiones reales y ordenanzas durante las dos décadas subsiguientes, con el fin de regular un sistema de transporte estratégico, pero, al mismo tiempo denunciado incansablemente por religiosos y laicos en un contexto de especial efervescencia en torno al súbdito indígena. Juan de Junco, en sus ordenanzas de 1560, enfatiza en «la necesidad que ay de remediar muchas cosas ynportantes al servicio de dios nuestro señor y de su magestad bien y conservación destos naturales», que constituyen un ejemplo de esa dinámica jurisprudente al apoyar sus ordenanzas sobre la real cédula de Felipe II, quien «mando que los yndios del dicho rio bogasen en el como personas libres para sus aprovechamientos queriendo de su voluntad bogar e no de otra manera conforme la real cedula de su magestad»⁵⁸.

Más allá del trágico desenlace personal de Juan de Junco⁵⁹, es posible extraer elementos interesantes presentes en sus ordenanzas y que influenciaron, aunque de forma lenta y sedimentaria, las condiciones de boga del río Magdalena. En ellas, además de prohibir sin éxito la boga como servicio personal para los encomenderos⁶⁰, se establecían tiempos de navegación de acuerdo con las épocas de lluvia y crecidas del río, queriendo los dichos yndios hazer la dicha boga como está dicho, aunque de su voluntad lo pidan no se permite que puedan bogar», se fija la prohibición «desde primer dia de septiembre hasta fin de noviembre y desde primer dia de abril hasta fin del mes de mayo», dado que «los dichos meses va el rio muy crecido por ser tiempo de pluvias»⁶¹.

Las ordenanzas de Juan de Junco también incluían limitaciones cuantitativas que nos muestran cómo el propio colectivo indígena comenzaba a

⁵⁶ AGI, Indiferente, 532, I, f. 95 v.

⁵⁷ Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 3.

⁵⁸ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 33r.

⁵⁹ Fue prendido por los vecinos de Mompox, su vara de mando rota y mutilado de una pierna. Juan de Junco es un ejemplo de esos cargos de la administración que arriesgaban su hacienda y su vida por hacer valer la reglamentación de la Corona respecto a la protección de los naturales. AGI, Santa Fe, 85, n.º 41, ff. 639-641. (Carta del Capitán Juan de Junco al rey, Santa Fe, 12 de abril de 1578).

⁶⁰ En lo relativo al servicio personal y sus transformaciones en la región véase Eugenio Martínez, María Ángeles. *Tributo y trabajo del indio en Nueva Granada (de Jiménez de Quesada a Sande)* (Madrid: Editorial CSIC-CSIC Press, 1977), 335.

⁶¹ Se insta a que, en esos meses, los dichos naturales [...] pueden hazer sus labranzas y sementeras». AGI, Patronato, 196, R.4, f. 33v.

ser limitado por la ley en lo relativo a tripulación, tiempos y 'vedas'. Es decir, ya no solo se establecían límites a los encomenderos, sino también a un colectivo socio laboral compuesto por cada uno de los bogas que, aun haciendo de su voluntad, tan solo podrían bogar en los tiempos que se estipulaban y un máximo de tres veces al año; por tanto, se fijan también un mínimo de diez bogas por canoa y un máximo de canoas fletadas por cada encomendero, en función de la población de naturales registrada en su repartimiento⁶².

Ahora bien, otra limitación interesante en lo relativo a la mejora de las condiciones de la boga tiene que ver con fijar un cargamento máximo en relación con el número de bogas: «manda que ninguna canoa que ayan de bogar yndios no pueda llevar ny lleve mas carga que ochenta botijas». Se fijan penas pecuniarias de en torno a 200 pesos de oro que debían dirigirse a dos figuras: la real cámara como origen de la ley y aquellos actores que posibilitan el procedimiento: denunciador e juez que lo sentenciare»⁶³.

Además de la limitación anual se fijó que, si se había hecho un servicio de boga río arriba, «aun queriendo de su voluntad los naturales», no tuvieran permitido volver a bogar en dos meses. Asimismo, para garantizar descansos y evitar que les ocupen en otros menesteres, «su encomendero sea obligado a los llebar y manifestar a la justicia desta vylla (Monpóx) para que tal justicia les mande que se vayan luego a sus pueblos y asimismo les de a entender que no an de bolver a bogar hasta que pasen dos meses». Se trata, entonces, de una forma de control directa sobre el tiempo de descanso de las bogas, tanto en la vuelta de un viaje como durante las épocas de cierre de la navegación, por lo que «se ordena e manda que lo tales yndios lo gasten en sus labranzas e sementeras y no lo consuman en el servicio de sus encomenderos».⁶⁴ Con ello se procuraba evitar los sobreesfuerzos del trabajo de la boga, así como atender a sus familia y labores, como se denunciaba con reiteración. Es decir, no se trataba solo de evitar la muerte por sobreesfuerzo, sino procurar que los naturales hicieran vida en sus hogares, se adoctrinaran en «las cosas de la sancta fe» y pudieran engendrar nuevas generaciones⁶⁵.

En lo relativo con la uniformidad y la intemperie, se estableció que cada boga portara «sombrero de fieltro o de pluma o de paxa»⁶⁶. Asimismo, otra de las necesidades de los bogas, ante las inclemencias meteorológicas y los mosquitos que devoraban sus vulnerables cuerpos por las noches, era la condición descubierta de las monóxilas. Estas ordenanzas marcaron un antes y un después en lo que refiere a la morfología de las embarcaciones del Magdalena, al incorporar una cobertura vegetal dispuesta de borda a borda en forma abovedada: «ninguna canoa que ayan de

⁶² AGI, Patronato, 196, R.4, f. 35r.

⁶³ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 37v.

⁶⁴ AGI, Patronato, 196, R.4, ff. 35r y 38v.

⁶⁵ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 260r.

⁶⁶ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 38v.

bogar yndios para arriba se despache ny consienta yr sin llevar toldo de veinte varas de cáñamo»⁶⁷.

Coincidente en el tiempo se tiene la relación del visitador Melchor Pérez de Arteaga, donde se confirmaba la voluntad jurídica de la Corona respecto a terminar con los excesos de la boga por medio de «provisiones y cédulas dadas e libradas en favor de los dichos naturales».⁶⁸ Ya próximos a los ochenta, las amplias Ordenanzas de la Audiencia de Santa Fe del 18 de febrero de 1576⁶⁹, ratificaban y/o actualizaban los límites y normas establecidas por las ordenanzas de precedentes, tras lo observado por la visita a cargo de Diego de Narváez. Lo primero a resaltar, pese a los atentados sufridos por Juan de Junco, tiene que ver con la ratificación de la libre voluntad de los indígenas para emplearse o no en la boga:

Los dichos yndios son libres y como libres pueden hazer su voluntad en lo que no les fuere dañoso bien se permite que como tales libres puedan de su libre y espontanea voluntad, bogar con que lo que se les oviese de dar por la dicha boga sea todo para ellos para sus necesidades sin que su encomendero ny otra persona se lo pueda tomar ny comutar ny en su salario se pueda entremeter persona alguna por qualquiera rrazon que sea⁷⁰.

Generalmente, la reiteración de una norma indica su violación frecuente, por lo que en las ordenanzas de 1576 se fijan a un sistema de control con un cuerpo 'funcionario', que garantice el cumplimiento de las ordenanzas en materia humana, como material sobre canoas y carga. Se establece la presencia de un juez de canoa, un alcaide de puerto, y uno o varios escribanos encargados en registrar en el «libro de viajes» las salidas y entradas de toda canoa de acuerdo con los requisitos del marco jurídico vigente⁷¹. Se trataba de un funcionamiento recogido de forma clara en el punto 40 de las ordenanzas; es decir, a fin de evitar el fraude en el porte de las canoas, «cada que se oviere de echar una canoa al agua se manda que uno de los alcaldes y el juez de canoas antel escribano y en presencia de un mercader hagan cargar la dicha canoa», para de este modo probarla en el río y «conforme a lo que hiziere asi sea sellada y marcada con que no eçeda de las dichas cien botijas de porte»⁷².

Por otro lado, respecto al funcionamiento organizativo de la boga, se reguló que en el momento en que un encomendero quería llamar a 'indios' para la boga, tenía que solicitar licencia al alcalde y juez de canoas» para que evaluaran si el viaje estaba en cumplimiento de los parámetros fijados o no. También se estableció un nuevo límite relativo a la tripulación, en el cual se fijó en doce el número mínimo. Todos ellos

⁶⁷ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 39v.

⁶⁸ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 258r.

⁶⁹ AGI, Patronato, 196, R.4, ff. 41r-47v.

⁷⁰ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 41r.

⁷¹ AGI, Patronato, 196, R.4, ff. 41r-47v.

⁷² AGI, Patronato, 196, R.4, f. 46r.

cumplían una serie de requisitos ya asentados en las primeras regulaciones «mayores de diez y ocho años y menores de cuarenta, sanos y que no tengan enfermedades ni lision alguna», y equipados con comida, sombrero, hamaca y estera⁷³.

En lo relativo al salario, se constata que en la ingente reglamentación que ya se fijaba en dinero desde 1560 –antes en especie–, en donde, a partir de las ordenanzas de 1576, es cuando «se manda que los yndios sean pagados ante el alcalde y juez de canoa y escribano del cabildo» y se procuraba cercenar todo espacio a la extorsión o intimidación en el pago, además de asegurar que se cumplía según se estipulaba; a fin de garantizar que «ninguna canoa salga del puerto sin ser por ellos visitada»⁷⁴. En lo referente a las tarifas, no se puede precisar de forma general, dado que estas variaban en función del tramo y de la carga. Sin embargo, en las ordenanzas de 1576, se puede establecer una horquilla entre tres y doce reales por botija, de los cuales depende su origen y destino⁷⁵.

Del mismo modo, en las ordenanzas de 1560 se prohibió la boga a viejos y enfermos. Además, se especificaba que los encomenderos no podían emplearlos en ninguna otra labor⁷⁶, para lo que también Chaparro añadió con más detalle al problema que esta prohibición también aludía directamente a los propios indígenas pues «algunos con cudiçia de la paga se hacen sanos estando enfermos»⁷⁷. En resumen, se trataba de unas ordenanzas (1576) que ratificaban las de Juan de Junco de 1560 y la intención de Felipe II en la real cédula (1552), pero se evidencia la complejidad y dimensión que el tráfico en el río Magdalena había alcanzado en apenas tres décadas. Con ellas, los firmantes Francisco de Aunsiba y Antonio de Cetina, cierran el documento instando a que las ordenanzas se «guarden y cumplan por todas las justicias y jueces y mercaderes, señores de canoas e yndios y todos»⁷⁸. Con la máxima final, se ratifica como la categoría boga adquirió entidad sociolaboral, pues la reglamentación ya no solo hacía referencia a aquellos que vulneraban los derechos de una suerte de ‘súbditos dependientes’, sino que aludía directamente a estos y solicitando el cumplimiento de todas las partes.

En 1590, el pregonero de la Villa de Santa Cruz de Mompo, Juan de Cuevas, hizo públicas unas nuevas ordenanzas que continuaban apuntalando las limitaciones de la boga en «atención a la conservación de los naturales de las riberas del río grande de la magdalena»⁷⁹. En ellas, se encuentra de nuevo la máxima respecto a que «no

⁷³ Siendo menor la canoa se pueda bogar con menos yndios con que a cada ocho botijas de flete se descuenta un yndio y no mas». AGI, Patronato, 196, R.4, f. 42v.

⁷⁴ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 44r.

⁷⁵ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 43v.

⁷⁶ AGI, Patronato, 196, R.4.

⁷⁷ AGI, Patronato, 27, R.33.

⁷⁸ AGI, Patronato, 196, R.4, f. 47r.

⁷⁹ AGI, Patronato, 196, R.24, f. 471r. (Ordenanzas de Mompo y boga del río grande por Francisco del Hoyo y pregonadas por Juan de Cuevas, Santa Cruz de Mompo, 17 de febrero de 1590).

voguen contra su voluntad ni por fuerza», además de fijar salarios, obligaciones de los jueces de canoas y ratificar el mínimo de doce bogas, así como conatos de remplazo de indígenas por esclavos negros⁸⁰.

En definitiva, la reglamentación de la Corona, aunque de difícil aplicación prolija y general, limitó paulatinamente el abuso de determinados encomenderos y mercaderes por medio de mecanismos de control, como la propia estructura administrativa y la figura destacada del juez de canoas⁸¹, y reguló medidas fundamentales como la alimentación y el equipamiento que, junto a la consolidación gradual de un itinerario fluvial con mayor número de pueblos y áreas portuarias, mejoró las condiciones de una actividad extenuante. No obstante, ocurrieron más problemas como refleja la reiteración en la documentación de principios del siglo XVII sobre la boga, donde «su Majestad y el Consejo mandaron por sus cédulas que no se hiziese»⁸², además del ejercicio de visitas que velaron por una actividad conforme al marco jurídico y procurar que aquellos que conocieran violaciones de las ordenanzas «digan lo que saben»⁸³; a fin de asegurar «si se han guardado las ordenanzas o excedido dellas»⁸⁴.

4. Resistencia al cambio, remplazo y consolidación

En el río Magdalena los esclavos africanos pasaron de una presencia cuasi inapreciable en los primeros años, a convertirse en un factor condicionante de tipo económico que influyó en la relación de los encomenderos, mercaderes e indígenas entre sí y con el río. Por consiguiente, generó cambios significativos en el desarrollo del sistema de transporte fluvial a lo largo de la segunda mitad de la centuria⁸⁵. Ante un itinerario aún incierto, inicialmente fue preferible para la boga remeros indígenas que conocieran las aguas, las riberas, la técnica de navegación y los tiempos del río, por lo que los esclavos africanos tuvieron un papel apenas contable durante los primeros años⁸⁶. Además, sí se registraron casos, como el de 1543, cuando se

⁸⁰ AGI, Patronato, 196, R.24, ff. 471v-473v.

⁸¹ AGN, Resi-Tolima:SC.54,53, D.5, f. 1r. (Mención al cargo de juez de canoas en Onda, 1597).

⁸² Décadas más tarde, aún se refleja la intención de regulación por parte de la Corona, desde el inicio de los problemas de abuso y mortalidad. AGI, Santa Fe, 18, R.4, n.º29, f. 1.v. Así como en documentos recientemente transcritos, como el abordado en Orozco Saravia, K. y Pérez Cassiani, W. Información sobre la boga y navegación del río Grande de la Magdalena, Cauca y San Jorge, 1611, en *El taller de la Historia*, vol. 13, n.º2, 2021, 481-492.

⁸³ AGN, Visitas-Pan:SC.62,1,D.1, f. 355r. (Mompós, Tamalameque: diligencias de visita, 1611).

⁸⁴ AGN, Visitas-Bol:Sc.62,6,D.4, f. 397r. (Ciénaga de Santa Marta: diligencias de visita, 1612)

⁸⁵ La posibilidad de un remplazo generalizado gana viabilidad tras la unión de coronas (1580), dado el incremento notable del flujo de mano de obra de origen africano en los puertos hispánicos de América.

⁸⁶ Se encuentran casos de remeros esclavos, en los primeros años, como Fernández de Lugo, quien sufrió una acusación póstuma por parte de algunos oficiales que afirmaban que, en los bergantines fletados, mandó se comprasen diez negros suyos q no los avia podido vender por defectos que tenían y para la compra dellos y otras cosas se hizo de gasto e la hazienda real», AGI, Santa Fe, 70, n.º 7. (Relación de cosas nuevas, Santa Fe, 24 de diciembre de 1544). Del mismo modo, Alonso de Lugo hizo uso de ciertos remeros esclavos durante su expedición apresurada río arriba, según el testimonio del procurador Juan López sobre las pérdidas de este en las duras condiciones del Magdalena: AGI, Patronato, 195, R.11, ff. 38r-39v. (Información sobre las ventajas de la laguna de Maracaibo, Juan López, Tunja, 26 de noviembre de 1543).

denunciaba la pérdida de «esclavos y mercaderías»⁸⁷, por lo que se puede intuir que formaban parte regular de las flotas del Magdalena, además se trataba de esclavos comprados y transportados a Santa Fe de Bogotá u otro puerto previo. El testimonio de Yñigo Miñez de Arana referido a su experiencia hacia 1540, ratificó que hubo unas embarcaciones con las que subieron y bajaron mercancía y personas «con bogas de negros y españoles»⁸⁸. Es decir, a raíz de la documentación analizada, si bien no era habitual la presencia de remeros negros en la primera década de dominio castellano, sí encontramos determinados episodios en los que intuimos la participación de estos en relación con la navegación y boga del río Magdalena.

Una vez avanzamos hasta las décadas de los sesenta y setenta, las palabras del visitador Melchor Pérez de Arteaga planteaban con vehemencia la necesidad sustituir los bogas indígenas por esclavos negros⁸⁹. En la década de los ochenta, destaca en los documentos un cambio significativo en la actitud de cara al reemplazo total de estos por esclavos, lo cual concuerda con el contexto de unión de coronas mencionado, al menos en la mayor parte de los tramos o en los tramos más duros. Francisco Guillén Chaparro, oidor en el Nuevo Reino de Granada, denuncia, en 1583, el «excesivo trabajo que tienen en la boga del río» los indígenas o naturales «que los ha consumido» y propone que tan solo hagan el tramo de Ocaña, porque «allí tienen los indios poco trabajo porque bogan por su tierra y naturaleza» y dejan el resto de los tramos para esclavos negros de tal modo que «los yndios se ocuparan poco en bogar»⁹⁰.

En el último tercio de siglo se percibe un horizonte fluvial sin ‘indios’ boga y sí con afrodescendientes⁹¹, pues son alarmantes las denuncias tanto de religiosos como cargos de la administración como el corregidor de Tunja, Vélez y Pamplona, Antonio Jove, por la excesiva «costa que se tiene en subir las mercaderías por el mucho daño de los naturales» advirtió la necesidad de una solución porque «de fuerza muy en breve se an de acabar»⁹². En las ordenanzas de 1590, se incidía en que «para el alivio de los dichos naturales sería de mucho provecho que se introduxesen algunos negros en la voga de las dichas canoas» y se especificó para ello que el ‘armador’ se beneficiara de los salarios no pagados a los esclavos, pues de este modo tan solo los indígenas de la tripulación recibirían sus 58 reales, mientras que «se entiende que los treinta pesos de la demasia sea para el dueño de los dichos negros y canoa»⁹³.

⁸⁷ AGI, Patronato, 195, R.11, ff. 38r-39v.

⁸⁸ AGI, Patronato, 195, R.21, f. 259v.

⁸⁹ AGI, Santa Fe, 56, f. 258v.

⁹⁰ AGI, Patronato, 27, R.33, f. 1r.

⁹¹ Ybot, Arteria histórica, 68.

⁹² AGI, Santa Fe, 87, n.° 39, ff. 413-416. (Carta de Antonio Jove corregidor de Tunja, Vélez y Pamplona, Tunja, 20 de mayo de 1583).

⁹³ AGI, Patronato, 196, R.24, f. 473v.

Las mortíferas dificultades de los primeros años se habían transformado en unas condiciones relativamente razonables para buena parte de los indígenas involucrados en la boga por lo que, salvo excepciones en las que el rol de armador fluctuara⁹⁴, esta reducción de la tripulación indígena suponía una pérdida y salario para el colectivo ya autopercibido como tal. La categoría boga había adquirido una cierta connotación de exclusividad en tanto que estaba sujeta a unas normas o leyes particulares que la diferenciaban de otras categorías del orden social⁹⁵, lo que contribuyó significativamente con la autoidentificación y la reticencia a aperturas o remplazos. En el auto de las ordenanzas para el pueblo de La Ciénaga, el visitador Baltasar de Quiros respecto a que la boga ‘hiziese con negros’ con el fin de «aliviar a los yndios desta dicha ciénaga», afirmaba la negativa de los naturales quienes: por Dios me han pedido que no tienen otra cosa de que sustentarse sino de la dicha voga por no ser lavradores ni tener tierras en que labrar ni mas»⁹⁶.

No obstante, la incorporación de la mano de obra esclava no se produjo de forma rápida, salvo excepciones censuradas por las autoridades. En los primeros momentos, los bogas indígenas pertenecían a grupos étnicos vinculados con el río y de tradición canoera, por lo que el saber inmaterial que poseían era un valor añadido que no podía ser remplazado de forma inmediata por otras manos; conocían los tiempos del río, el gobierno de las canoas y los peligros visibles e invisibles que la navegación entrañaba. Por ello el propio Camacho anticipó 1596 que el remplazo debía ser progresivo: «ban ayudando a los indios con negros por manera el que traía doze indios en una canoa echa seis y otros seis negros para que los dichos negros se adiestren por manera quando les quiten los indios tengan jente diestra con que bogar»⁹⁷.

A medida que se asientan los cambios y se censuran las violaciones recurrentes de las ordenanzas, se redujo la presencia indígena al cargo de piloto de la embarcación, donde quedó cubierta toda la propulsión con remeros esclavos. En este sentido, son muy reveladores los autos de la reformación de Martín Camacho para la Villa de Tenerife (1598), pues en ellos ya se planteaba bogar solo con ‘negros’ y no disponer de indígenas, «sino para llevarlos por pilotos en las dichas canoas»⁹⁸. Esta información no solo confirmaba el final de la boga indígena, sino que ponía en

⁹⁴ En una realidad con múltiples aristas podrían existir situaciones en las que el reparto se produjese de distinto modo, como plantean Ybot, *Arteria histórica*, 89, y recoge más tarde Borrego Plá, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI* (Editorial CSIC-CSIC Press, 1983), 236. Sin embargo, a juzgar por la documentación analizada, la parte sobrante» del flete era recibida por el armador, el dueño de los esclavos y de la canoa. AGI, Patronato, 196, R.24, f. 473v.

⁹⁵ Barth, Fredrik. *Los grupos étnicos y sus fronteras* (México: Fondo de cultura económica, 1976), 21.

⁹⁶ AGI, Santa Fe, 96, n.º 5B, f. 454r. (Auto de ordenanzas para el pueblo de La Ciénaga de Santa Marta, 14 de junio de 1600).

⁹⁷ AGI, Santa Fe, L.93, n.º 25A, f. 576v.

⁹⁸ AGI, Santa Fe, 96, n.º 5, f. 466v. (Autos de reformación que el capitán Martín Camacho mando guardar en la Villa de Tenerife costa del río grande van al real consejo de yndias pa que se confirmen, Tenerife, 1598).

valor el saber náutico de los grupos canoeros del Magdalena y el valor étnico de la categoría inicialmente pues, en adelante, la presencia de una piloto indígena sería requisito imprescindible para que el juez de canoas conceda licencia para navegar: «mando que ninguna canoa de negros salga deste puerto para ninguna parte ni lugar que sea no aviendo de llevar yndios pilotos aunque sea uno solo»⁹⁹.

En 1601, Felipe III ratificaba el remplazo de bogas indígenas por esclavos y ordenó que «los dueños de las canoas compren negros que sirvan la boga y navegación» y de hacerse progresivamente al no poder cesar el tráfico del que depende «el comercio con las provincias del Nuevo Reino», instaba a que fueran con los menos indios que fuere posible» y que estos no lo hicieran por «fuerza o contra su voluntad», sino «movidos del buen tratamiento, satisfacción de sus jornales, y recompensa del trabajo» como se exigían las reales ordenanzas¹⁰⁰. Se trató de un proceso de reforma muy complejo sobre un sistema de transporte del que dependía la comunicación del Nuevo Reino de Granada.

Indudablemente, la boga con esclavos africanos merecería otro análisis profundo que abarcara la horquilla temporal desde el término del presente estudio y hasta mediados del siglo XIX, pues continuaron nuevas articulaciones y equilibrios de poder en torno a la navegación del Magdalena, así como la resignificación de la categoría y un extraordinario desarrollo cultural relacionado con la conceptualización de la negritud en América¹⁰¹.

5. Conclusiones

En definitiva, la presente investigación ha posibilitado analizar el proceso de construcción y desarrollo de una nueva categoría étnico-social desde su cuasi olvidado origen indígena durante la configuración del Nuevo Reino de Granada a lo largo del siglo XVI y el primer tercio del XVII. Los bogas o remeros fueron los encargados de realizar una navegación estratégica que transitó de trabajo forzado a 'oficio' remunerado, definido en reiteradas ocasiones, y defendido incluso como colectivo a su paso por distintos cambios de condición, para paulatinamente ocupar un nicho social de largo recorrido histórico. A través de la abundante documentación, localizada y analizada, se ha podido ratificar cómo la necesidad del saber fluvial indígena y su principal artificio náutico durante el establecimiento del nuevo y exigente sistema de transporte en el río Magdalena, implicaron que la categoría boga estuviera inicialmente determinada por la procedencia étnica al ser desarrollada por indígenas de aquellos grupos étnicos de tradición canoera que poblaban sus riveras. Sin embargo, la alta mortalidad propició muy pronto la incorporación de

⁹⁹ AGI, Santa Fe, 96, n.° 5, f. 469r.

¹⁰⁰ Ley XXVI, Felipe III, (1841, 287). Hacia 1601, se hallan documentos sobre embarcaciones desplazadas por negros bogas» AGN, REAL-AUDIENCIA-SANTAN:SC.50,4,D.3, f. 1r. (*Martín Camacho sobre pérdida de canoa y carga en la villa de Mompox, 1601*).

¹⁰¹ Un ejemplo de ello es la poesía del momposino Candelario Obeso (1849-1884). Canción der boga ausente», parte de la obra *Cantos populares de mi tierra*», de Obeso (1877).

indígenas ajenos a las culturas rivereñas, lo que generó una muda del rasgo central de la categoría, que pasó de estar constituido por la procedencia étnica a estarlo por la propia actividad desempeñada.

Es decir, los bogas ya no estuvieron necesariamente definidos por su procedencia como grupo o grupos étnico de tradición canoera, sino directamente por el nicho que ocupaban dentro del nuevo orden social, lo que generó una embrionaria identidad colectiva que superó las fronteras étnicas. Asimismo, las precarias y extenuantes condiciones de los primeros bogas dispararon la mortalidad y dieron lugar a una respuesta jurídica progresiva desde la Corona que reguló la boga, lo cual generó, lentamente, unas condiciones más propias de una actividad laboral. De este modo, los bogas adquirieron derechos y obligaciones contemplados en la reglamentación, último ingrediente necesario para la consolidación de una categoría vinculada a una actividad clave, cuyas condiciones reguladas habían sido alcanzadas tras décadas de abusos y desatenciones por parte de determinados encomenderos y comerciantes.

Por último, se ha podido ratificar desde finales del siglo XVI y primer tercio del XVII, cómo la Corona se propuso de forma determinante el remplazo definitivo por esclavos de origen africano, lo que supuso una notable pérdida de trabajo y salario al colectivo indígena ya asentado en la boga y una cierta resistencia de este a su remplazo. No obstante, pese a las reticencias, tan solo continuaron los indígenas más experimentados en el ejercicio de profesiones como pilotos y maestros de la nueva tripulación esclava afrodescendiente, más tarde libre, que a lo largo de las centurias subsiguientes ocuparon, definitivamente y de forma exclusiva, la boga del río Grande de la Magdalena. Lo anterior dio paso a la resignificación y consolidación de la categoría, así como a la conformación de la identidad cultural del río y sus riberas.

6. Bibliografía

Fuentes primarias manuscritas

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI).

Indiferente

Patronato

Santa Fe

Archivo General de la Nación, Bogotá (AGN).

Sección colonia

Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN).

Diversos-Colecciones

Biblioteca Nacional de España, Madrid (BNE).

Biblioteca Digital Hispánica

Instituto Valencia de Don Juan, Madrid (IVDJ).

E-25

Real Academia de la Historia, Madrid (RAH).

Cartografía y Artes Gráficas

Fuentes primarias editadas

De Aguado, Fray Pedro. *Recopilación Historial*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1º edición (1906 [escrita en el siglo XVI]).

Carlos II. *Recopilación de leyes de los reinos de Indias: mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica Don Carlos II*. Madrid: Boix, t. II, 1841.

De Castellanos, Juan. *Elegías de varones ilustres de Indias compuestas por Juan Castellanos*, t. I. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2007 [1589].

Julián, Antonio. *La perla de la América. Provincia de Santa Marta, reconocida, observada y expuesta en discursos históricos*, Biblioteca y Archivo Nacional del Perú, 1736.

Obeso, Candelario. Cantos populares de mi tierra». Bogotá: Imprenta de Borda, 1877.

Fuentes secundarias

Libros

Barth, Fredrik. *Los grupos étnicos y sus fronteras*. México: Fondo de cultura económica, 1976.

Borrego Plá, María del Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Editorial CSIC, 1983.

Eugenio Martínez, María Angeles. *Tributo y trabajo del indio en Nueva Granada (de Jiménez de Quesada a Sande)*. Madrid: Editorial CSIC-CSIC Press, 1977.

F. Caprioli y R. González Cuerva (eds.), *Reconocer al infiel: la representación en la diplomacia hispano-musulmana (siglos XVI y XVII)*, Madrid: Sílex, 2021.

Friede, Juan. *Los Chibchas bajo la dominación española*. Bogotá: La Carreta, 1974.

Peñas Galindo, David Ernesto y Arquez Van-Strahlen, Oscar. *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina*. Mompox: Ediciones Malibu, 1994.

Restrepo Tirado, Ernesto. *Historia de la provincia de Santa Marta*. Sevilla: Eulogio de las Heras, 1929.

Rojano Osorio, Álvaro. *El río Magdalena y el canal del dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena*. Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2019.

Todorov, Tzvetan. *Nosotros y los otros: reflexión sobre la diversidad humana*. Ciudad de México: Siglo XXI, 1991.

Tovar Pinzón, Hermes. *Relaciones y visitas a los Andes*. Siglo XVI: Tomo V. Región de los Llanos. Bogotá: Universidad de los Andes, 2010.

Ybot León, Antonio. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: ABC, 1952.

Capítulos de libro

Delgado, María Guadalupe Ríos. «El protector de indios en la frontera de San Luis Potosí, siglos XVI al XVIII», en Moreno Amador, Carlos y Caño Ortigosa, José Luis (eds.), *Encuentros y desencuentros. América entre dos fuegos, 1521-1821*. Santiago de Chile: Ariadna Ediciones, 2022.

Nieva Sanz, Daniel Miguel. «Dinámicas de contacto, etnicidad y cultura fluvial en la cuenca del Magdalena: una aproximación etnohistórica a partir de las crónicas castellanas», en Padrón, L. y Barrientos M^a. (eds.), *Entre Europa y América: el mar y la primera globalización*. Bilbao: UPV, 2023.

Artículos

Bonfil Batalla, Guillermo. «El concepto de indio en América: una categoría de la situación colonial», en *Boletín Bibliográfico de Antropología Americana*, 39.48, 1977.

Borrego Plá, M^a del Carmen. «Mompox y el control de la boga del Magdalena», en *Temas Americanistas*, 4, 1984.

Borrego Plá, M^a del Carmen. «Visita de Martín Camacho a los indios bogas de la gobernación de Santa Marta», en *Anuario de Estudios Americanos*, 38, 1981.

Cunill, Caroline. «Fray Bartolomé de las Casas y el oficio de defensor de indios en América y en la Corte española», en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2, 2012.

Hinestroza, Carlos Gustavo. «Y se guarde con ellos las leyes y ordenanzas para su buen tratamiento: fray Tomás Ortiz, un caso ilustrativo del oficio de protector de indios en la gobernación de Santa Marta, 1529-1531», en *Autoctonía: Revista de Ciencias Sociales e Historia*, 6.2, 10, 2022.

Jiménez Núñez, Alfredo. «El método etnohistórico y su contribución a la antropología americana», en *Revista española de antropología americana*, 7, 1972.

- Nieva Sanz, Daniel Miguel. «Un estudio sobre la interrelación entre la náutica castellana y la indígena en el primer remontaje del río Magdalena (1525-1538)», en *Temas Americanistas* 49, 2022.
- Orozco Saravia, Karen Victoria y Pérez Cassiani, Whiston. «Información sobre la boga y navegación del río Grande de la Magdalena, Cauca y San Jorge, 1611», en *El Taller de la Historia*, 13.2, 2021.
- Pajuelo Moreno, Vicente. «Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme, 1550-1647», en *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, 18, 48, 2022.
- Restrepo, J. D. «El impacto de la deforestación en la erosión de la cuenca del río Magdalena», en *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, 39, 2015.
- Saravia Salazar, Javier Iván. «La evolución de un cargo: la Protectoría de Indios en el virreinato peruano», en *Desde el Sur*, 4, 1, 2011.