



Revista Historia Y MEMORIA

ISSN: 2027-5137

historiaymemoria@uptc.edu.co

Universidad Pedagógica y Tecnológica de  
Colombia  
Colombia

Valencia Llano, Alonso

Los orígenes coloniales del Puerto de Buenaventura

Revista Historia Y MEMORIA, núm. 9, julio-diciembre, 2014, pp. 221-246

Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=325132510008>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# Los orígenes coloniales del Puerto de Buenaventura\*

Alonso Valencia Llano<sup>1</sup>  
*Universidad del Valle-Colombia*

Recepción: 15/05/2014  
Evaluación: 28/05/2014  
Aceptación: 22/07/2014  
Artículo de Investigación e Innovación.

## Resumen

Este texto estudia los orígenes del puerto de Buenaventura en el Nuevo Reino de Granada. Se inicia con el proceso de exploración del territorio costero para señalar los diferentes sitios en que fue ubicado, mostrando que empezó como puerto fluvial para luego ser reubicado hasta convertirlo en marítimo. Son analizados, además, los problemas que enfrentó, así como la difícil comunicación con el interior, la resistencia indígena que llevó a que el poblado fuera destruido y la necesidad final de poblar la zona con esclavos negros para la explotación de la frontera minera. Se muestra también cómo fue controlado por las élites de la ciudad de Cali, hasta convertirse durante el período republicano en el único puerto colombiano sobre el Pacífico.

**Palabras clave:** Puerto de Buenaventura, comunicaciones, frontera minera, resistencia indígena, población esclava, Océano Pacífico.

---

\* Este artículo es producto del proyecto de investigación titulado: Monografía Histórica de Buenaventura, financiado por la Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad del Valle, Colombia.

<sup>1</sup> Doctor en Historia. Profesor titular, Universidad del Valle. Grupo de Investigación: Educación social, ámbitos académicos. Líneas de investigación: Resistencias sociales. [alonso.valencia@correounivalle.edu.co](mailto:alonso.valencia@correounivalle.edu.co)

## Colonial Origins of the Port of Buenaventura

### Summary

This article studies the origins of the Port of Buenaventura in the New Kingdom of Granada. It begins with the process of exploration of the coastal territory in order to highlight the different sites in which it was situated, demonstrating that it began as a river port and was later resituated and gradually converted into a maritime port. In addition, this article analyzes the problems it faced, such as the difficulty of communication with the interior of the country, the indigenous resistance that caused the destruction of the town, and finally the necessity of populating the zone with black slaves in order to exploit the mining border. This study also discusses how this port was controlled by the elite of the city of Cali, until the Republican period when it became the sole Colombian port on the Pacific Ocean.

**Key Words:** Port of Buenaventura, communication, mining border, indigenous resistance, slave population, Pacific Ocean.

## Les origines coloniales du port de Buenaventura

### Résumé

Ce texte étudie les origines du port de Buenaventura dans le Nouveau Royaume de Grenade. Il commence par le processus d'exploration du territoire côtier, pour montrer les différents emplacements où il a été placé, en montrant qu'il a débuté comme un port fluvial pour ensuite être resitué jusqu'à devenir un port maritime. L'article analyse, en outre, les problèmes auxquels a fait face Buenaventura, ainsi que la communication difficile avec l'intérieur, la résistance indigène qui a produit la destruction du village et la nécessité de peupler la zone avec des esclaves noirs pour l'exploitation de la frontière minière. On montre aussi comment le port a été contrôlé par les élites de la ville de Cali, jusqu'à se transformer pendant la période républicaine dans le seul port colombien sur le Pacifique.

**Mots clés:** Port de Buenaventura, communications, frontière minière, résistance indigène, population esclave, Océan Pacifique.

## 1. Introducción

Poco conocemos sobre los orígenes históricos del puerto de Buenaventura; tampoco contamos con una monografía que ofrezca una visión de la historia del principal puerto de Colombia. Debido a ésto, la Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad del Valle financió, mediante la Convocatoria Interna del 2011, una investigación que permitiera superar estas falencias y que fuera de utilidad tanto para los porteños como para las personas interesadas en encontrar en el estudio del pasado respuestas al conflicto presente de esta región colombiana. El artículo que hoy publicamos es sólo un avance de esta investigación.

Quiero agradecer a Jacques Aprile-Gnisset, por el apoyo que nos brindó en el desarrollo de la investigación y por el obsequio de su obra como soporte de la misma. Lamentablemente su reciente partida no permitió que conociera nuestros resultados.

## 2. La fundación de Buenaventura

Las comunidades indígenas de la costa del Pacífico colombiano no vivieron los hechos del descubrimiento y la conquista de la misma manera en que lo hicieron las que ocuparon las costas del Atlántico. Y no lo hicieron por el hecho de que el descubrimiento y la conquista de los territorios que hoy conforman el suroccidente de Colombia no fueron hechos por mar, sino por tierra. En efecto, los conquistadores que realizaron la conquista del sur de América, a pesar de haber salido de Panamá bordeando las costas no encontraron ni las bocas del río grande que luego llamarían San Juan, ni las bahías que serían conocidas como La Cruz, ni Ladrilleros, ni Buenaventura, que en la época eran entradas a Los Andes. No: ellos por efecto de las corrientes marinas fueron enviados

mar adentro, desviados hacia la isla que llamarían Gorgona y de ella a las costas del Perú en territorios de las grandes culturas dominadas por los Incas. Debido a ésto, la llegada de los españoles a los territorios de las comunidades indígenas dirigidas por caciques indígenas como Popayán, Calocoto, Jamundí o Petecuy se haría por las agrestes cumbres andinas, gracias a los caminos que habían construido los indígenas que habitaban y cultivaban aquellas tierras. Desde esta perspectiva, la incorporación de los territorios de las costas que conoceríamos como Buenaventura sería un hecho andino, una conquista y ocupación hecha desde el interior a pesar de que en ella se asentaran otros conquistadores llegados desde Panamá bajo la dirección de Pascual de Andagoya.

Como ocurrió con la incorporación de otros territorios del suroccidente colombiano, la de nuestras costas fue tardía, pues se remonta a 1536, época en la cual ya se habían realizado las conquistas de Centroamérica, Panamá se había convertido en centro de irradiación de conquistas, se habían dominado los reinos de los Incas y de Quito y se habían fundado las ciudades del Caribe: Cartagena y Santa Marta. Ese año marca el inicio de la dominación española con la conquista del Valle del río Cauca y de lo que sería después la Gobernación de Popayán, y se fundaría la primera ciudad, la de Cali, desde la cual se realizarían las exploraciones y procesos conquistadores que llevarían a la dominación de los indios y al establecimiento de una sociedad diferente a las que existían en estas tierras.

Precisamente fue la fundación de Cali el hecho histórico que llevaría al descubrimiento y exploración de las tierras de la costa del Pacífico vallecaucano y a la ocupación de éstas por parte de los europeos, pues la hueste dirigida por Sebastián de Belalcázar, debió buscar un camino al mar que le permitiera mantener el contacto con otros sitios de conquista, en especial con Panamá, de tal manera que pudiera reclamar para él los territorios conquistados por sus hombres e independizarlos de los conquistados por Francisco Pizarro, Gobernador del Perú. Para ello comisionó a Juan de Ladrilleros quien buscó la Mar del Sur siguiendo las rutas que los indígenas habían abierto para su comercio de sal. La expedición de Ladrilleros

debió sufrir fuertes ataques de los grupos indígenas de la zona antes de encontrar el mar, lo que llevaría a que la ciudad de Cali fuera trasladada al sitio donde hoy se encuentra. De esta manera, la suerte de los territorios del Pacífico en lo que sería la Gobernación de Popayán quedó amarrada para siempre a la historia de la ciudad de Cali.

### 3. La Gobernación de la Nueva Castilla

Esta sería una historia salida del conflicto, pues encontrar una salida por el mar le permitiría a Belalcázar marchar a Europa a solicitar a las autoridades españolas la adjudicación del gobierno de estos territorios. En su ausencia llegó a la ciudad Lorenzo de Aldana, quien fuera enviado por Pizarro a reclamar estos territorios como correspondientes al Reino del Perú. En Cali, Aldana ordenó la fundación de otras ciudades y permaneció poco tiempo en la ciudad. Cuando se retiró llegó otro conquistador, el licenciado Pascual de Andagoya, quien en 1537 había recibido por parte de la corona la autorización para descubrir, conquistar, poblar y gobernar unos territorios que fueron denominados la gobernación La Nueva Castilla. Se trataba de una porción del territorio del Pacífico que había sido concedida inicialmente al licenciado Gaspar de Espinosa, quien no alcanzó a gobernarla por haber muerto en el Cuzco. Esta gobernación cubría los territorios que actualmente pertenecen a la costa colombiana comprendida “desde la punta de San Juan hasta el Golfo de San Miguel”<sup>2</sup> que, en términos modernos, abarca desde el río San Juan hasta la provincia de Atacames en el actual Ecuador.

La expedición de Andagoya conformada por 200 hombres salió de Panamá hacia el cabo Corrientes, y siguió bordeando la costa hasta llegar a la isla de Las Palmas, donde desembarcó, según él mismo lo relata: “Hallé allí cinco casas de indios con algún maíz, y de estas salían de un río que venían allí a hacer pesquerías. Ocho leguas de la isla se descubrió el Puerto de la

<sup>2</sup> Pascual de Andagoya, *Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila en la Tierra Firme y de los descubrimientos en el mar del Sur, años de 1541 en Cali en su IV Centenario*, s.p.i. (Cali, 1936), 150.

Buenaventura, y una montaña muy áspera, salía un camino que bajaba a la mar de indios que venían a hacer sal”<sup>3</sup>.

Debido a que la Gobernación que le fuera adjudicada ya estaba poblada, Andagoya se internó tierra adentro hacia la ciudad de Cali, donde reclamó los territorios conquistados por Belalcázar como pertenecientes a su gobernación y, lo que es más importante para nosotros:

Llegado yo a Lili (Cali) visto que el camino que traía era tan áspero que era imposible pasar por él caballos, envié luego a descubrir otro camino que desencajase las sierras, y salió a la Bahía de Ziu y provincia de Yolo, donde mandé a poblar la provincia de Yolo o Buenaventura: en la ribera abre un río grande tres leguas de la bahía, que llegan los navíos con toda la carga a echar los caballos a la plaza de mercado.<sup>4</sup>

Esta, que es la primera población conocida con el nombre de Buenaventura, sería el sitio de entrada de mercancías a las poblaciones de la Gobernación de Popayán. Este puerto, que era fluvial por estar en el río San Juan de Micay, tuvo la categoría de ciudad y en ella se alojaron varios españoles, incluida la familia del gobernador<sup>5</sup>.

El establecimiento del Puerto, que sería la primera ocupación española en los territorios del Pacífico colombiano, no estuvo ajena a los conflictos entre los conquistadores, pues tan pronto fue establecido llegó Belalcázar desde Panamá en 1541 con el título de Gobernador de Popayán. Ya se había enterado de la expedición de Andagoya, y estaba listo para enfrentarlo. Su intento por ingresar por Buenaventura fue obstaculizado inicialmente por Ladrilleros quien, no obstante haberle impedido desembarcar en el puerto, le mostró la ruta por la que podría llegar a la ciudad de Cali. Andagoya se había preparado para enfrentar a Belalcázar, pues no quería ceder en su empeño por apropiarse de unos territorios que no había

3 Pascual de Andagoya, *Relación de los sucesos*...150.

4 Pascual de Andagoya, *Relación de los sucesos*...151-152.

5 Jacques Aprile-Gnisset, *Génesis de Buenaventura* (Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2002), 23.

conquistado. El nuevo gobernador, por su parte, no estaba dispuesto a renunciar a los derechos que la Corona le había cedido por sus méritos militares. La guerra fue evitada cuando muchos de los soldados volvieron a militar bajo su antiguo jefe y cuando los Cabildos de Cali y Popayán reconocieron la autoridad de Belalcázar.

En consecuencia, Andagoya fue apresado y enviado a Popayán donde fue liberado por el visitador Cristóbal Vaca de Castro quien pasaba por Popayán en viaje a Lima. Desde allí viajó a Buenaventura, única población con que contaba su gobernación de San Juan y desde donde podría ventilar su disputa con Belalcázar en la corte; sin embargo, la suerte no lo acompañó pues durante su estadía en Cali el puerto había sido destruido por los indígenas quienes habían dado muerte a su familia. Debido a estos hechos, la Gobernación de San Juan desapareció, quedando poblada en ella, solamente, el puerto de Buenaventura.

#### 4. La resistencia indígena en Buenaventura

Como se mencionó antes, la historia inicial del Puerto de la Buenaventura no estuvo ajena a los conflictos de la conquista española; pero en esa historia hay que mencionar los que se generaron con los indios de la región.

Los indígenas que encontraron los españoles a su llegada a nuestras costas no eran descendientes de los que encontraron los arqueólogos y que se vinculan con los de las culturas conocidas como Tumaco, la Tola y la Tolita, en sus diferentes manifestaciones culturales. Los indígenas que debieron enfrentar a los invasores los podemos ubicar como pertenecientes a la cultura chibcha. Sus descendientes actuales son las comunidades conocidas como waunanas, emberas y cunas, cuyas concentraciones humanas más importantes las encontramos al norte del río San Juan, hacia el Chocó y el Atrato<sup>6</sup>. Aunque no tenemos muchos datos acerca

6 Patricia Vargas Sarmiento, "Los Embera, los Waunana y los Cuna", en: *Colombia Pacífico* tomo 1 (Biopacífico, FEN, 1993); 326-330.



de las comunidades encontradas por los españoles, sí sabemos que superado el choque inicial de la conquista, los indígenas de la zona donde se estableció el puerto de Buenaventura iniciaron un importante proceso de resistencia. Así, en 1541, se enfrentaron a los conquistadores que había dejado Andagoya en el puerto; destaca entre ellos Payo Romero, quien desempeñaba el cargo de lugarteniente del gobernador. El trato de Romero hacia los indios no fue el mejor según lo relata el cronista Fernández de Oviedo: “Comenzó a tiranizar e tratar mal a los indios, e no bien a los cristianos, e a robar cuánto él podía. Había en este tiempo cuatro caciques de paz, que servían con toda quietud a los cristianos en todo cuanto podían, dándoles oro, dándoles de comer e dándoles obediencia, e haciendo con diligencia lo que se les mandaba”<sup>7</sup>.

Los maltratos de Romero consistieron en cortar las ojeras y narices y aperrear a los indios que no pagaron tributo. La reacción indígena consistió en tender una emboscada dirigida por Buenbya quien:

Concertó con todos los indios que él llevaría al dicho Payo Romero a cierto indios principal que estaba alzado, para que le tomase, y embarcó al Payo Romero en una canoa, como otras veces lo hacía como amigo, e a los soldados cristianos embarcó en las canoas; e porque tal manera de barcas muchas veces se trastornan (e no se hunden), acostumbran los soldados atar las espadas e ballestas e las otras armas a las canoas, por no perdellas, hasta que llegan a donde se han de desembarcar o donde las hayan de ejercitar; e así lo hicieron. E como los españoles iban descuidados, e pensaban que iban con amigos, e sin recelo de lo que les iba aparejado, salieron muchos indios de guerra que los estaban atendiendo en celadas, puestos en ciertos esteros [...] e cuando vieron tiempo los indios que llevaban a los cristianos, trastornaron las canoas, e no pudiéndose defender, los mataron e anegaron a todos, que ninguno quedó con vida sino el Payo Romero, que tuvieron aviso de tomarle vivo para darle la más cruel muerte que supieren arbitrar o pensar.<sup>8</sup>

7 Alonso Valencia Llano, *Resistencia Indígena a la Colonización Española. Resistencia Indígena Militar en la Gobernación de Popayán* (Cali: Universidad del Valle, Centro Editorial, 1991), 36.

8 Alonso Valencia Llano, *Resistencia Indígena*...36-38.

La muerte de 40 españoles y el robo de las mujeres blancas puso fin al puerto de Buenaventura como capital de la Gobernación de San Juan, pues los ranchos fueron quemados y el caserío despoblado, obligando a una reconstrucción del mismo poco después, que tampoco trajo la tranquilidad a la precaria fundación, pues según relata el licenciado Salinas, quien pernoctó en él en 1543: “Habíamos de estar en vela, por temor a los indios que echaron de allí cuando se pobló dicho puerto que nos venían los más de los días a dar guasábara y llegaban por el río junto a los bohíos”<sup>9</sup>.

Los indígenas de la zona permanecieron prácticamente en paz después de la destrucción del puerto, quedando como principal problema del mismo el pésimo camino que lo comunicaba con Cali. Fue sólo hasta 1571 que los indios chilomas hicieron nuevas excursiones esta vez sobre los indios de la Montaña de Ambichintes, quienes por su oficio de tamemes (cargueros de mercancías) eran los encargados de mantener al corriente el comercio. Los chilomas habitaban la banda derecha del río Dagua inferior, cerca de Buenaventura, que en aquella época quedaba junto al río Anchicayá. Su resistencia continuó por largos años, pues en 1601, unidos a los chancos y noanamáes, atacaron el puerto y lo quemaron. A raíz de esto fueron sometidos por el capitán Cristóbal Quintero, sin que volviera a aparecer registro de sus acciones<sup>10</sup>.

## 5. Buenaventura en los inicios del desarrollo económico de Cali

Con la destrucción del puerto de Buenaventura como consecuencia de la resistencia indígena, la Gobernación de Nueva Castilla adjudicada a Andagoya prácticamente desapareció; con ella también se perdió la posibilidad de que nuestro puerto fuera la capital de una gobernación. En adelante su futuro quedó amarrado al de Cali, ciudad que

9 Jacques Aprile-Gnisset, *Génesis de Buenaventura...*26.

10 Alonso Valencia Llano, *Marginados y “Sepultados en los montes”: Insurgencia social en el valle del río Cauca, 1810-1830* (Cali: Programa Editorial de la Universidad del Valle, 2001), 70-72.

la utilizó únicamente como fondeadero de barcos, sin que considerara su consolidación como espacio urbano; no obstante Buenaventura se convirtió en un espacio estratégico para el desarrollo de Cali, en particular, y de la Gobernación del Popayán en general. Esto fue recogido en diferentes crónicas e informes en los que resalta que la fundación de la ciudad de Cali se debió a la existencia de Buenaventura pues, de hecho, Belalcázar al fundarla solo estaba pensando en una salida al mar para los territorios que estaba descubriendo y conquistando.

La importancia del puerto se hizo evidente en la primera “Relación de Popayán”, un anónimo escrito hacia 1545, en el que se dice acerca de Cali: “Está de la mar más cercana 32 (o 33) leguas del puerto de Buenaventura que nuevamente ahora descubrió el adelantado y a la bahía de la Cruz”<sup>11</sup>. Los puertos eran sin duda alguna el factor poblador más importante para cualquier espacio conquistado y colonizado, pues garantizaba no sólo la comunicación con Europa, sino lo que es más importante: el desarrollo económico de las regiones al facilitar el comercio. Por eso otra crónica resaltaba la importancia de Cali en su carácter comercial:

A esta ciudad vienen todas las mercaderías que de España traen para toda la Gobernación, desde un puerto de la Mar del Sur que se llama la Buenaventura. Está de esta ciudad 32 leguas todo de montaña, la más áspera y dificultosa de andar que hay en las Indias, que de ninguna manera puede andar recua por ella. Traen las mercaderías que de España entran por la Mar del Sur, y tráenlas los naturales que en esta montaña están poblados, a cuestras a una jornada de la ciudad.<sup>12</sup>

Desde luego, la comunicación con Buenaventura no era fácil a pesar de aprovecharse los caminos indígenas

11 “Relación de la Provincia de Popayán”, en: Pilar Ponce Leiva, *Relaciones histórico geográficas de la Audiencia de Quito, Siglos XVI-XIX* (Quito: Marka Instituto de Historia y Antropología Andinas y Ediciones Abya-yala, 1992); 17.

12 “Relación de Popayán y del Nuevo Reino”, en: Pilar Ponce Leiva, *Relaciones histórico geográficas...*40.

prehispánicos<sup>13</sup>. Y no lo era no sólo por lo “áspero” de las sierras cordilleranas, sino también, porque la conquista de los territorios permitió introducir volúmenes de comercio que superaban las posibilidades de movilidad que ofrecían los caminos indígenas. Esta vez era necesario recurrir a medios de transporte no conocidos como ocurría con las recuas de mulas, pero los conquistadores encontraron que los caminos no se adecuaban a estos semovientes. Ante esto, la única posibilidad que tenían los caleños de aprovechar las ventajas que ofrecía el puerto de Buenaventura era utilizando cargueros humanos, tal y como había ocurrido desde épocas prehispanicas con el activo comercio indígena de la sal. Este tipo de utilización de los indios tuvo que hacerse con los indios que estaban cerca de Cali, pues como mencionamos antes, los de Buenaventura estuvieron en guerra contra los invasores, y al ser controlados se introdujeron en la selva, sin que pudieran ser conquistados.

Los indios que se utilizaron en el comercio con el puerto estaban situados en la cordillera, en dos subregiones conocidas como “la provincia de la montaña” y la de “el valle”. La primera en las cabeceras de los ríos Anchicayá y Alto Pepito, mientras que la segunda en el “valle de la montaña”, que era el que formaba el río Bitaco. Desde luego, por estar en las estribaciones de la Cordillera Occidental y estar dedicados tradicionalmente al transporte y comercio de la sal, los indios de La Montaña eran considerados indios de Buenaventura, tal y como nos relata un funcionario español en alguno de sus informes:

Los de la montaña del pueblo de la Buenaventura cada indio haga dos viajes desde el puerto hasta la ciudad de Cali y por cada uno le pague el mercader cuya fuere la ropa, 3 castellanos, los 2 para el encomendero y el 1 para el indio que trae la carga. Demás de esto, que cada uno dé una gallina a su encomendero y que les traigan algunas cargas de sal de la mar, porque en la ciudad no la hay, ni les puede venir sino de la mar. Tarda un indio en hacer un viaje desde el puerto a la ciudad 12 días, de manera que cada indio se ocupa en el servicio de su amo 24 días, y no dan otro género

13 Mariano Argüelles, “Cali y su contacto con el mar”, *Colombia*, No. 10 (octubre, 1944).

de aprovechamiento ni servidumbre a su encomendero más de estos 2 viajes, y que de estos lleva el indio para sí 2 castellanos.<sup>14</sup>

Es a partir de esta actividad que Buenaventura cobra importancia, pues Cali rápidamente se convirtió en la más importante ciudad de la Gobernación de Popayán, en donde residían habitualmente los gobernadores y otros funcionarios y se estableció una casa de fundición de moneda<sup>15</sup>. Pero el puerto, no sólo fue importante por esto, ya que, además, permitió intensificar la explotación de los indios encomendados de Cali, al ser utilizados los indios, en forma masiva, como cargueros.

Desde este punto de vista –insistimos– Buenaventura fue el factor de desarrollo que le permitió a Cali adquirir importancia durante el período colonial, situación que se ha mantenido a lo largo de su historia. Lo curioso es que a pesar de ser su más importante factor de desarrollo, la condición del puerto desde el punto de vista del desarrollo urbano no cambió a lo largo del siglo XVI, pues las cuatro chozas que encontrara Andagoya –los bohíos que quemaron los indios–, siguieron siendo la constante en la conformación urbana del importante puerto. Una crónica de 1582 corroboró que este sitio no era más que un espacio de tránsito de mercancías en la conexión España, Panamá, Cali:

Desde la ciudad de Cali al puerto que llaman de la Buenaventura que es a donde se cargan los indios las mercaderías, por ser tierra a donde no se pueden meter caballos; este puerto es un río a donde llegan los barcos desde la ciudad de Panamá, los cuales dichos barcos navegan 150 leguas por el mar que es llamado del Sur, hasta dar en este río; correrán estos dichos barcos por este río hasta dar en el puerto, 8 leguas. En este dicho puerto hay sólo 3 españoles porque es tierra casi inhabitable, de montaña cerrada, tierra calidísima y así hay muchos mosquitos muy enconosos; de estos 3 españoles, el uno de ellos es Alcaide que allí pone el gobernador de Vuestra Alteza, que recibe las mercaderías que allí van, y los otros 2 soldados de cuando viene el barco,

14 Mariano Argüelles, “Cali y su contacto...”

15 Gustavo Arboleda, *Historia de Cali* (Cali: Universidad del Valle, 1952).

ir a dar mandado a la ciudad de Cali, que es donde reside el gobernador, porque por ese puerto es por donde entran los pliegos de Vuestra Alteza y los demás avisos que de acá van y de esto sirven estos soldados y de hacer vecindad y compañía al dicho Alcaide; y porque la tierra es tan áspera a donde jamás han entrado caballos, ni pueden, y sí se provee de que esos soldados sean buenos peones para que con presteza vengan a pie así para avisar al gobernador como a los vecinos de la ciudad de Cali para que envíen a los indios en cuyos hombros se acarrean todas las mercaderías del comercio de esta tierra. Estos dos soldados con el Alcaide, hacen vida tristísima en este puerto, cada uno con 100 pesos de salario y el Alcaide, 200. Esto es cuanto a este puerto que esta tierra tiene.<sup>16</sup>

Si bien Buenaventura fue una oportunidad económica para Cali, también fue la desgracia para los indios. Esto no escapó a la perspicacia de los funcionarios españoles, quienes reportaron al Rey que su utilización como mulas de carga fue la más clara explicación de su desaparición en épocas tan tempranas como el siglo XVI. En efecto, la utilización de los indios encomendados como “tamemes” (cargueros), fue la forma más rentable de explotación de la fuerza humana utilizada por los invasores:

Porque si un vecino de estos de Cali tiene 30 indios en esta montaña, le viene a caber cada años 2 y 3 caminos, que los envía al puerto por cargas, porque el tributo que pagan estos indios a sus encomenderos es el más extraño que se conoce, porque por ser tierra estéril adonde viven y no tienen aprovechamiento qué dar a sus amos, paga con su cuerpo, trayendo 3 veces en el año 2 arrobas de peso, trecho de 25 leguas, en el cual trabajo han muerto muchos, y fuera de este trabajo, que es grande, ponen un Alcaide en el puerto que les hace con temores llevar otras cargas del dicho Alcaide, sin darles el interés que habría de ganar el indio para sí, que está tasado en 3 pesos de oro, y hácele pago el Alcaide al pobre indio con arroba y medio de sal que le cuesta al Alcaide menos de un peso, que son 6 tomines.<sup>17</sup>

16 Fray Gerónimo de Escobar, “Gobierno de Popayán, calidades de la tierra, Madrid-1582”, en: Pilar Ponce Leiva, *Relaciones histórico geográficas...* 40.

17 Fray Gerónimo de Escobar, “Gobierno de Popayán, calidades...346.

Desde luego, los indios no iban al oficio de cargueros de buen grado, por lo que eran frecuentes las negativas. Para ello optaban por refugiarse en la montaña tratando de evitar el desgastante trabajo. Ante esto, los funcionarios coloniales tomaban medidas represivas enviando soldados que los sacaran y llevaran al servicio. Un buen ejemplo se tuvo en 1578, cuando Bartolomé Ruiz, Alcaide de Buenaventura, ofició al cabildo de Cali pidiendo:

Se ponga una persona en la montaña, para que se saque a los indios de la montaña para el buen despacho de las mercaderías. Los dichos señores proveyeron se le dé mandamiento para ir a Andrés García vecino del puerto de la Buenaventura, para que apremie a los indios montañeses que salgan por las cargas que son obligados, y os indios paguen sus tributos y los mercaderes sean despachados [...] <sup>18</sup>

Lo que esto representó para los indios se tiene en las cifras demográficas, pues como lo dice fray Gerónimo de Escobar, para 1582: “Hubo en este pueblo (Cali) muchos indios, porque tenía más de 30.000: no han quedado 2.000” <sup>19</sup>, los mismos que para 1634 se habían reducido a 420. Desde luego, para los vecinos de Cali, significó una época de crecimiento económico que les permitió acumular los capitales suficientes para consolidarse como clase dominante. El siguiente cuadro da una idea de lo que representaba el movimiento de mercancías, sin tener en cuenta las ganancias que significaron su comercialización:

**Cuadro 1. Movimiento de Mercancías.**

Encomendero	enero	junio	agosto	diciembre	Total
Baltasar González	180	120	56	-	356
Blas de Simancas	70	-	61	-	131
Alonso Ximénez	37	-	26	-	63
Juan López	40	-	79	62	181
Menores de Raposo	50	62	-	56	168

<sup>18</sup> Archivo Histórico Municipal de Cali (AHMC), capitular 1, folio 170.

<sup>19</sup> Fray Gerónimo de Escobar, “Gobierno de Popayán, calidades...345.

Pascual de Segura	-	135	-	170	305
Antonio Redondo	-	50	46	-	96
Alonso de Fuenmayor	-	70	-	72	142
Rodrigo de Villalobos	9	-	11		20
Juan de Argüello	-	75	80	64	219
Pedro Ximénez	-	228	106	68	402
Menores de Cobo	-	-	80	75	155
Juan del Castillo	135	-	-	-	135
Juan Dávila	-	110	-	-	110
Juan de Castro	-	-	158	-	158
Rodrigo Hernández	-	-	-	55	55
Cristóbal Quintero (abril)	-	-	-	190	333
Rodrigo Alonso (???)	-	-	-	-	65
<b>Totales</b>	<b>512</b>	<b>859</b>	<b>822</b>	<b>663</b>	<b>3.094</b>

Fuente: Kathleen Romoli, "Nomenclatura y población indígenas de la antigua jurisdicción de Cali a mediados del Siglo XVI", *Revista Colombiana de Antropología*, Vol. XVI, Instituto Colombiano de Antropología (Bogotá, 1974).

A pesar de las enormes dificultades que oponían las condiciones geográficas, los caleños le apostaron a conservar el puerto de Buenaventura como único mecanismo para mantener el monopolio sobre el comercio de toda la Gobernación de Popayán. De hecho, Buenaventura era el único puerto que sobre el Pacífico permitía ingresar a las tierras de Los Andes del norte y quien lo gobernara controlaba la actividad económica más importante de España en el momento. De hecho, dadas las dificultades del camino y como un medio para controlar el creciente poderío económico de las élites de Cali, desde épocas tempranas, los vecinos de Popayán propusieron la construcción de otro camino que no sólo facilitara el comercio, sino que pudiera recorrerse con bestias de cargas, disminuyendo la presión que existía sobre los indios garantizando, al mismo tiempo, su conservación. Desde luego, la oposición de los caleños no se hizo esperar:



La causa de desgastarse los indios por esta montaña es la suma aspereza de la tierra, porque es imposible entrar por allí a caballo. Pero esta dificultad han evacuado muchas gentes, en especial la ciudad de Popayán hay 2 ó 3 vecinos que se obligan de dar camino bueno y llano por donde sin pasar aquella montaña puedan ir caballos al puerto de la Buenaventura y se traiga con recuas las mercaderías y se quite este trabajo a estos pobres indios pues ellos podrían con facilidad conmutar el trabajo que dan de sus personas en oro, que ellos tienen ahora nuevamente descubiertas minas, que se descubrieron el año de 1579 de donde se saca mucho oro, pero los vecinos de Cali han estorbado que se abra este camino por Popayán por que no cese el trato de ellos, siendo tan a costa de los pobres indios. Esto es digno de remedio por Vuestra Alteza.<sup>20</sup>

A pesar de lo viable que parecía la propuesta y las bondades que ofrecía no hubo solución, y los funcionarios y encomenderos de Cali siguieron controlando el comercio por Buenaventura, consolidando sus roles como terratenientes, mineros y comerciantes, características que mantendrían a lo largo de su historia colonial<sup>21</sup>.

## 6. La producción minera en la frontera del Pacífico

Como hemos visto, la importancia de Buenaventura se concentró hasta bien entrado el siglo XVI en las actividades comerciales propias del puerto, lo que se conserva hasta hoy. Sin embargo, con el descubrimiento de yacimientos auríferos por vecinos de Popayán y Cali en las montañas de Raposo en 1579, se desplegó una actividad minera que se expandió a toda la frontera del Pacífico. Esto hizo que en adelante las referencias a Buenaventura no se enfocaran únicamente en el papel del puerto, sino que se le agregara la existencia del oro, tal y como lo relatan funcionarios coloniales:

La montaña de allí donde está poblada de indios es muy áspera: viénese por ella del puerto de Buenaventura y es muy áspera. Es tierra donde se saca mucho oro. El puerto de

20 Fray Gerónimo de Escobar, "Gobierno de Popayán, calidades...346-347.

21 Germán Colmenares, *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes siglo XVIII* (Cali: Universidad del Valle, 1975).

la Buenaventura es al pie de la montaña, súbese al puerto por un río arriba y este río entra en la mar del Sur. Es la tierra por el río arriba muy montuosa y de muchos pantanos y manglares; hay indios de guerra por allí; y desde el puerto de la Buenaventura se va a Panamá en unos barcos en 7 días.<sup>22</sup>

La existencia del mineral fue reiterada después en otros informes al Rey: “Cali tiene muchas minas de oro; principalmente las tiene en lo que llaman la montaña, que es como van de Cali a la Buenaventura, de donde hay muy grande abundancia de minas y mucho oro en ellas (...)”<sup>23</sup>.

Estos informes hicieron que la Cordillera Occidental de Los Andes se llenara de exploradores que buscaban yacimientos auríferos y que se establecieran los primeros “entables de minas”, ocupaciones precarias que se movían en la medida en que el mineral se agotaba, transformando este ramal cordillerano en una frontera minera que abarcó desde la región de Esmeraldas en el sur, cubrió Barbacoas y Tumaco, avanzó por Raposo y Buenaventura, cruzó el Chocó y se expandió bien al norte a la región del Atrato. Este proceso produjo transformaciones importantes desde el punto de vista social, pues, ante la escasez de mano de obra, los indígenas fueron “echados” a la cordillera para que trabajaran en las minas y en los placeres auríferos de los ríos, lo que demandó que las ciudades del valle del Cauca especializaran su producción hacendaria de tal manera que produjeran los artículos necesarios para el consumo diario, tales como maíz, carne cecina y botijas de miel.

Debido a ésto, en los territorios del Valle del Cauca se presentó desde el siglo XVI una tendencia a la especialización

22 Francisco Guillén Chaparro, “Relación de las ciudades y villas que hay en el distrito de la Audiencia Real que reside en la ciudad de San Francisco de Quito y de los oficios de administración de justicia de ellas, vendibles y no vendibles y del valor de cada uno de ellos y de los que se podrían criar y acrecentar”, (Madrid, posterior a 1582), en: Pilar Ponce Leiva, *Relaciones histórico geográficas...*452.

23 Pedro González de Mendoza, “Relación de don Pedro González de Mendoza del Cerro de Zaruma, Distancia de leguas y asiento de minas y sobre los indios de aquella provincia” (Madrid, 1592), en: Pilar Ponce Leiva, *Relaciones histórico geográficas...*550.

económica; se trata del establecimiento de fronteras –agrarias o mineras– que se fueron ampliando sucesivamente, pues las minas del Pacífico, “de la montaña de Buenaventura”, unidas a las del Chocó y Anserma, fueron en la época las más importantes productoras de oro de toda la Gobernación de Popayán.

## 7. La llegada de la población afro-descendiente

La consolidación de la minería debió enfrentar la tenaz resistencia de los indígenas de la zona, la que a su vez, al unirse con la crisis demográfica que experimentaban los indios encomendados, llevó a la necesidad de incorporar nueva mano de obra, representada en los esclavos<sup>24</sup>. Desde luego, la presencia de esclavos en estos territorios no se debió a la minería, pues es necesario recordar que ella se dio desde los inicios mismos de la conquista, puesto que un número pequeño de ellos acompañó a los encomenderos.

Su necesidad como mano de obra para desarrollar la colonia fue planteada por Belalcázar cuando recibió el título de Gobernador de Popayán, pues solicitó permiso y obtuvo merced real para introducir cien negros esclavos libres de derechos. La necesidad de este tipo de mano de obra se hizo más patente a raíz de las constantes prohibiciones acerca del trabajo personal de los indígenas en las minas, lo que llevó a que desde épocas tempranas el mismo gobernador pidiera permiso para introducir mil esclavos “horros de derechos”<sup>25</sup>. Las fuentes sugieren que la Corona guardó prudente silencio frente a esta solicitud.

Esto no impidió que los vecinos de Cali compraran esclavos para utilizarlos en minas y estancias, pues las necesidades del desarrollo regional así lo imponían dadas las dificultades para incorporar más indios por las prohibiciones establecidas en las “Leyes Nuevas” de 1542, pero especialmente

24 Alonso Valencia Llano, *Resistencia Indígena...*

25 Sebastián de Belalcázar, “Carta al Rey, Cali, 3-XI-1549”, en: Diego Garcés, *Sebastián de Belalcázar, Fundador de Ciudades* (Cali: Feriva, 1986); 457.

por la tenaz resistencia indígena que se prolongaba sin que fuera posible someter a las comunidades de las cordilleras. Las cifras con que contamos, nos dicen que entre 1541 y 1568, los mineros y terratenientes habían logrado introducir a Cali más de 400 negros esclavos, número que tendía a un incremento vertiginoso, pues sólo durante la primera mitad de dicho año de 1568 habían logrado importar 200, tendencia que mostraba que la mano de obra esclava se consolidaba como la más importante para el desarrollo minero y agropecuario con el rápido desplazamiento de los indios encomendados en estancias y minas<sup>26</sup>.

La presencia cada vez más masiva de esclavos negros en la frontera del Pacífico no estuvo exenta de problemas, pues es necesario recordar que en nuestra región se produjo el primer proceso de insurgencia negra del que tengamos noticias, pues como decía el encomendero don Gregorio de Astigarreta – transformado ahora en esclavista– en una denuncia que interpusiera ante la Real Audiencia de Quito acerca de los esclavos que había importado del Perú: “se amotinan y huyen del servicio [ilegible] y andan fuxitivos salteando los caminos y haciendo muchos [daños]”<sup>27</sup>. El esclavista en la misma denuncia solicitó que se extremaran los castigos contra los esclavos insubordinados, sentando el precedente de exigir castigos tales como mutilaciones corporales y la horca para los insurreccionados, siguiendo el ejemplo de lo que se hacía en la época en el Nuevo Reino y en Panamá.

Ante la gravedad del problema, la Audiencia consideró la urgencia de buscar un remedio ejemplar, ya que por la insurgencia de los esclavizados:

se an seguido grandes robos en deservicio nuestro, y muertes, y robos de gentes, y más teniendo tantos aparejos como dizque tienen en esa dicha gobernación por ser tierra tan larga y de tan pocos españoles pa los resistir si se alzacen y juntasen muchos, y los naturales muy pocos y gente muy miserable pa se saber defender de las fuerzas que se le hiciesen. Y porque

26 AHMC., Fondo Cabildo, Capitular 1, f. 44r.

27 AHMC., Fondo Cabildo, Capitular 1, f. 44r.

a nos toca el remedio antes que el mal sucediese, y a su parte se le había huido y ausentado algunos esclavos que le habían costado mucha cantidad de pesos de oro y tiene otros que se levantarán como los demás viendo que no tienen castigo [...]<sup>28</sup>

Desde luego, todo esto está asociado a Buenaventura pues los esclavos entraban por ella, lo que llevó a que el cabildo de Cali ordenara al Alcayde del Puerto que adelantara las diligencias necesarias para averiguar de dónde provenían los esclavos que llegaban en los barcos, ya que “por el puerto de Buenaventura entran a esta gobernación gran cantidad de esclavos y entre ellos muchos criollos e otros que vienen de diferentes partes [por lo que] se reciben en esta ciudad y gobernación gran daño por ello (...)”<sup>29</sup>.

Sospechaban las autoridades que los esclavos eran “criollos”, es decir, nacidos en América y que el comercio interregional que se daba por el puerto era de esclavos que se negaban a someterse a las condiciones de esclavitud, por lo que se ordenó que si los esclavos eran “criollos o desterrados”, deberían regresarse al lugar de origen. Esto significa que en adelante el comercio esclavo debería ser con nativos de naciones africanas, lo que caracterizaría la frontera del Pacífico hacia el futuro.

Tenemos que aclarar que no todos los esclavos que entraron por Buenaventura y por otros lugares fueron dedicados a labores de minas, no. Muchos de ellos fueron vinculados a las labores de las estancias y las nacientes haciendas, lo que amarró el desarrollo de la agricultura a la demanda que generó la creciente importación de esclavos a los entables de mina y a los placeres auríferos. Esto alcanzó volúmenes imposibles de calcular, cuando se abrieron definitivamente las fronteras mineras del Raposo y Chocó<sup>30</sup>.

28 AHMC., Fondo Cabildo, Capitular 1, ff. 44r-44v.

29 AHMC., Fondo Cabildo, Capitular 1, f. 46r.

30 Robert West, *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial* (Bogotá: Universidad Nacional, 1972).

En adelante la frontera del Pacífico y, por supuesto, Buenaventura, tendrían una población mayoritariamente afrodescendiente, característica que conservan hasta hoy. Esta importancia de los afrodescendientes se incrementó a partir de 1714 con el control del comercio por parte de compañías inglesas que acabaron con el monopolio que tuvieron los asientos portugueses durante el siglo XVI, lo que significó un cambio profundo para Buenaventura, pues el comercio de esclavos se trasladó al puerto de Cartagena, desde donde eran introducidos al Chocó, que empezó a avizorarse como la frontera minera más productiva, lo que explica que entre 1714 y 1736, la época más productiva de producción aurífera, llegaran al Pacífico más de diez mil esclavos casi todos bozales (africanos), sin contar los que entraron por medio del contrabando.

Aunque vendidos genéricamente con destino al Chocó, lo cierto es que muchos de los esclavos llegaron a la vertiente del Pacífico controlada por Cali y se introducían a las zonas que en la época correspondían al distrito minero de Buenaventura: el río Calima, Dagua y Raposo<sup>31</sup>. Aunque parezca trivial, esto le dará a Buenaventura y su zona de influencia una característica de poblamiento negro que es necesario resaltar por la importancia cultural que tendrá en el futuro: a la zona van a llegar hombres y mujeres africanos de diferente procedencia étnica, con bagajes culturales diferentes, muchos de los cuales sobreviven hasta hoy gracias a la ausencia de factores de mestizaje como los que ofrecía el Valle del Cauca, donde, es necesario recordarlo, llegaron esclavos criollos que entraron rápidamente en un acelerado proceso de mestizaje con blancos y los grupos indígenas, cuyos pueblos rápidamente ocuparon<sup>32</sup>. Esto dará también una ocupación espacial a orillas de los ríos que tendrá un sentido diferente al tradicional “pueblo” español, por obedecer más a una cultura de “asiento” en algunos casos, y en otros por obedecer a las tradiciones africanas.

31 Germán Colmenares, *Cali: terratenientes, mineros...*47.

32 Alonso Valencia Llano, *Marginados y sepultados...*

## 8. Los mineros caleños en el Distrito minero de Buenaventura

Como hemos dicho antes, Buenaventura nace asociada a la ciudad de Cali y, por supuesto, nace dominada y controlada por ella. Desde luego, son los miembros de la élite caleña los dueños de los recursos de Buenaventura durante todo el período colonial. Esto tiene una explicación: el puerto de Buenaventura fue el medio que encontraron los conquistadores españoles para comunicarse con los poderes metropolitanos y darle independencia gubernativa a los espacios conquistados y colonizados por ellos, como ya se mencionó.

Pero la dominación de la élite caleña sobre Buenaventura no fue generalizada. El distrito tuvo un dominio específico por parte de la red social conformada por la familia Caicedo. El dominio de esta familia se remonta a las guerras que se dieron contra los indígenas que se rebelaron en la zona del Pacífico que impedía la comunicación con el Puerto y la circulación de mercancías. Estas guerras se prolongaron prácticamente a lo largo del siglo XVII, y aunque se concentraron en la región del Chocó, no deja de ser cierto que ellas afectaron al Valle del Cauca en general y a Buenaventura en particular, por la postración económica en que se vio sumida la región<sup>33</sup>. Pero así como las guerras indígenas produjeron la primera crisis económica regional, ellas también fueron aprovechadas para hacer las grandes fortunas caleñas. Germán Colmenares, nos dice que las más grandes fortunas caleñas se hicieron precisamente en la zona minera de El Raposo:

Desde el Siglo XVI, los comerciantes caleños se lucraban haciendo transmontar las mercancías a lomo de indio desde Buenaventura, por los farallones. Extinguidos los indígenas de la cordillera, la ruta intentó abrirse varias veces en el siglo XVII, sin conseguirse de manera definitiva. Sólo la pacificación de los noanamas permitió el acceso a la región (por el río Dagua), desde la cual se remontaba el San Juan, para abastecer los distritos mineros del Chocó. La misma provincia de Noama (que comprendía Buenaventura, la

33 Alonso Valencia Llano, *Resistencia Indígena...*







Esta pretensión de dominio fue reconocida por los gobernadores de Popayán, quienes nombraron en la provincia de Noama a terratenientes caleños como tenientes. El primero de ellos fue Andrés Pérez Serrano, nombrado en 1680<sup>35</sup>. A partir de 1796 el cargo fue controlado por la familia Caicedo hasta 1719 cuando las cuatro provincias del Chocó –Citará, Nóvita, Timaná y Noanamá–, fueron administradas por un superintendente, quien gobernó hasta 1723 por un Caicedo, sobrino del Alférez Real de Cali<sup>36</sup>, quien tomó el cargo que se mantuvo hasta 1726 cuando se comprobó que las administraciones de los superintendentes sólo habían servido para incrementar el contrabando, por lo que fueron disueltas excluyendo El Raposo que se puso bajo la jurisdicción del cabildo de Cali<sup>37</sup>. Gracias a esto, El Raposo –Buenaventura incluida–, permaneció bajo el dominio de Cali hasta que se logró la independencia que permitiría la fundación oficial del Puerto de Buenaventura en la Isla de Cascajal, dándole autonomía político-administrativa a la región e independizándola de Cali.

### Fuentes Documentales

Archivo Histórico Municipal de Cali (AHMC), capitular 1, folios 170, 44r, 46r.

### Bibliografía

Aprile-Gnisset, Jacques. *Génesis de Buenaventura*. Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2002.

Arboleda, Gustavo. *Historia de Cali*. Cali: Universidad del Valle, 1956.

Argüelles, Mariano. “Cali y su contacto con el mar”, *Colombia*, No. 10, Contraloría General de la República, Bogotá (octubre, 1944).

35 Pascual de Andagoya, *Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila*...53.

36 Familiar de Nicolás Pérez Serrano quien poseyó tierras en Dagua, donde su hijo Nicolás introdujo las primeras cuadrillas de esclavos a las minas de la zona en 1734. Germán Colmenares, *Cali: terratenientes, mineros*...53.

37 Germán Colmenares, *Cali: terratenientes, mineros*...87.

Belalcázar, Sebastián. “Carta al Rey, Cali, 3-XI-1549”. En: Garcés, Diego. *Sebastián de Belalcázar, Fundador de Ciudades*, Cali: Feriva, 1986.

Colmenares, Germán. *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes. Siglo XVIII*. Cali: Universidad del Valle, 1975.

De Andagoya, Pascual. *Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila en la Tierra Firme y de los descubrimientos en el mar del Sur, años de 1541 en Cali en su IV Centenario, s.p.i.* Cali, 1936.

De Escobar, Fray Gerónimo. “Gobierno de Popayán, calidades de la tierra”, Madrid, 1582. En: Ponce Leiva, Pilar, *Relaciones histórico geográficas de la Audiencia de Quito, Siglos XVI-XIX*. Quito: Marka Instituto de Historia y Antropología Andinas y Ediciones Abya-yala, 1992.

González de Mendoza, Pedro. “Relación de don Pedro González de Mendoza del Cerro de Zaruma, Distancia de leguas y asiento de minas y sobre los indios de aquella provincia”, Madrid, 1592. En: Ponce Leiva, Pilar, *Relaciones histórico geográficas de la Audiencia de Quito, Siglos XVI-XIX*. Quito: Marka Instituto de Historia y Antropología Andinas y Ediciones Abya-yala, 1992.

Guillén Chaparro, Francisco. “Relación de las ciudades y villas que hay en el distrito de la Audiencia Real que reside en la ciudad de San Francisco de Quito y de los oficios de administración de justicia de ellas, vendibles y no vendibles y del valor de cada uno de ellos y de los que se podrían criar y acrecentar”. Madrid, posterior a 1582. En: Ponce Leiva, Pilar, *Relaciones histórico geográficas de la Audiencia de Quito, Siglos XVI-XIX*. Quito: Marka Instituto de Historia y Antropología Andinas y Ediciones Abya-yala, 1992.

“Relación de la Provincia de Popayán”. En: Ponce Leiva, Pilar, *Relaciones histórico geográficas de la Audiencia de Quito, Siglos XVI-XIX*. Quito: Marka Instituto de Historia y Antropología Andinas y Ediciones Abya-yala, 1992.

“Relación de Popayán y del Nuevo Reino”. En: Ponce Leiva, Pilar, *Relaciones histórico-geográficas de la Audiencia de Quito, Siglos XVI-XIX*. Quito: Marka Instituto de Historia y Antropología Andinas y Ediciones Abya-yala, 1992.

Romoli, Kathleen. "Nomenclatura y población indígenas de la antigua jurisdicción de Cali a mediados del Siglo XVI", *Revista Colombiana de Antropología*, Vol. XVI, Instituto Colombiano de Antropología (1974).

Valencia Llano, Alonso. *Resistencia Indígena a la Colonización Española. Resistencia Indígena Militar en la Gobernación de Popayán*. Cali: Universidad del Valle, Centro Editorial, 1991.

\_\_\_\_\_. *Marginados y "Sepultados en los montes": Insurgencia social en el valle del río Cauca, 1810 -1830*. Cali: Programa Editorial de la Universidad del Valle, 2001.

Vargas Sarmiento, Patricia. "Los Embera, los Waunana y los Cuna". En: *Colombia Pacífico* tomo 1. Biopacífico, FEN, 1993.

West, Robert. *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial*. Bogotá: Universidad Nacional, 1972.

**Citar este artículo:**

Alonso Valencia Llano. "Los orígenes coloniales del Puerto de Buenaventura", *Revista Historia y Memoria* No. 09 (julio-diciembre, 2014): 221-246.