


# Circulación, mercados y comerciantes de harina de trigo en el norte del Nuevo Reino de Granada, segunda mitad del siglo XVIII<sup>1</sup>

*Circulation, markets and merchants of wheat flour in the north of New Granada, second half of the eighteenth century*

*Circulação, mercados e comerciantes de farinha de trigo no norte de Nova Granada, segunda metade do século XVIII*



Julián Andrés Sánchez Gutiérrez<sup>2</sup>   
Universidad de Cartagena, Colombia

**Para citaciones:** Sánchez Gutiérrez, J. (2022). Circulación, mercados y comerciantes de harina de trigo en el norte del Nuevo Reino de Granada, segunda mitad del siglo XVIII. *El taller de la Historia*, 14(1), 83-120. DOI: <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.14-num.1-2022-4019>

**Recibido:** marzo 2022

**Aprobado:** agosto 2022

**Editor:** Sergio Paolo Solano. Universidad de Cartagena-Colombia.

**Tipología:** Artículo de Investigación

**Copyright:** © 2022 Sánchez Gutiérrez, J. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> la cual permite el uso sin restricciones, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre y cuando que el original, el autor y la fuente sean acreditados.



## RESUMEN

Este artículo analiza la esfera del intercambio interregional de trigo entre las provincias andinas y el norte de la Nueva Granada. A partir de documentación primaria y registros alcabalatorios de los fondos del Archivo General de la Nación, el artículo describe el comportamiento, rangos y destinos de estos intercambios. La información recogida, analiza la importancia que adquirieron los puertos fluviales e interiores en la articulación de las zonas de producción triguera y los mercados urbanos; así como el papel que jugó la política económica del virreinato en la consolidación de nuevos ejes de comercialización. Las condiciones económicas del virreinato experimentadas a partir de la segunda mitad del siglo XVIII permitieron la integración de las provincias y con ello, la creación de circuitos comerciales en la vasta geografía que facilitaron el comercio de harina y estimularon la participación e inversión de comerciantes y demás particulares.

**Palabras clave:** comercio interregional; harina de trigo; mercados; puertos interiores; norte de la Nueva Granada.

## ABSTRACT

This article analyzes the sphere of interregional wheat trade between the Andean provinces and northern New Granada. Based on primary documentation and alcabalarior records from the archives of the General Archive of the Nation, the article describes the behavior, ranges and destinations of these exchanges. The information collected analyzes the

<sup>1</sup> Agradezco los comentarios y observaciones realizadas al escrito por los profesores James Torres y Sergio Paolo Solano, así como a los colegas Leonardo Henao y Jason Bedolla. La elaboración del mapa y recolección de datos contó con la ayuda de la estudiante Genesis Tordecilla.

<sup>2</sup> Estudiante de la Especialización en Historia Económica, Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Historiador por la Universidad de Cartagena. Miembro del grupo de Investigación H-ESOPO (Historia Económica, Social y política) del programa de Historia de la Universidad de Cartagena. Reciente publicación: Julián Sánchez Gutiérrez, "Aspectos del abasto y comercio de harina de trigo en Cartagena de Indias, 1713-1760", *Lucem*, n° 4, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2022, pp. 2-22. [jsanchezg1@unicartagena.edu.co](mailto:jsanchezg1@unicartagena.edu.co)

importance acquired by river and inland ports in the articulation of wheat production areas and urban markets, as well as the role played by the viceroyalty's economic policy in the consolidation of new commercialization axes. The economic conditions of the viceroyalty experienced from the second half of the XVIII century allowed the integration of the provinces and with it, the creation of commercial circuits in the vast geography that facilitated the flour trade and stimulated the participation and investment of merchants and other individuals.

**Keywords:** interregional trade; wheat flour; markets; inland ports; northern Nueva Granada.

---

### RESUMO

Este artigo analisa a esfera da troca inter-regional de trigo entre as províncias andinas e o norte de Nova Granada. Com base na documentação primária e registros alcabalários dos fundos do Arquivo Geral da Nação, o artigo descreve o comportamento, as fileiras e os destinos destas trocas. A informação recolhida analisa a importância adquirida pelos portos fluviais e interiores na articulação das áreas de produção de trigo e dos mercados urbanos; bem como o papel desempenhado pela política económica do vice-reialdade na consolidação de novos eixos de marketing. As condições económicas da vice-presidência vivida a partir da segunda metade do século XVIII permitiram a integração das províncias e, com ela, a criação de circuitos comerciais na vasta geografia que facilitava o comércio de farinha e estimulava a participação e investimento de comerciantes e outros indivíduos.

**Palabras claves:** comercio interregional, harina de trigo, mercados, interiores portos, norte de la Nueva Granada.

---

### INTRODUCCIÓN

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, el territorio de la Nueva Granada experimentó un ciclo de crecimiento económico y demográfico, favorecido por el incremento del comercio entre las regiones, el aumento de la población y la demanda de bienes de consumo tanto agrícolas como de mercaderías locales y extranjeras<sup>3</sup>. Los estímulos al comercio interregional, propiciados por la aplicación de las reformas borbónicas y los eslabonamientos de la actividad minera demandaron cada vez más espacios para la producción y por consiguiente, se crearon extensas redes de comercialización para disponer de los excedentes y ponerlos en circulación en las zonas de mayor demanda<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Adolfo Meisel Roca, "Crecimiento, mestizaje y presión fiscal en el virreinato de la Nueva Granada, 1761-1800", en Banco de la República, *Cuadernos de historia económica y empresarial*, n.º.28, Cartagena, Banco de la República, 2011, p. 73.

<sup>4</sup> Según Kalmanovitz, la minería lideró el proceso de crecimiento económico experimentado a finales del siglo XVIII, en sus palabras afirmaba que, "...el largo auge minero generó una demanda creciente sobre la producción agropecuaria del centro y del oriente del virreinato que incluye a las ropas de la tierra y alimentos de Guanentá, la cría de caballos y mulas, la integración de los ganados de los llanos orientales a los circuitos mercantiles mineros, así como también la producción

La historiografía colombiana de los últimos años ha sugerido con mayor claridad la forma cómo el comercio y la circulación de mercancías estimularon las conexiones entre las regiones, planteando la importancia de la especialización del trabajo, junto con el análisis del desempeño de las economías regionales<sup>5</sup>. En buena medida, estas investigaciones han llamado la atención sobre la importancia de estudiar el volumen de los intercambios económicos que se dieron en las ciudades y villas más importantes del virreinato, cuestión que permite entender el comportamiento de los mercados locales. Garavaglia y Assadourian, en sus ya célebres estudios, han indicado la relevancia de estudiar el movimiento interno de mercancías y los grados de integración entre los entornos rurales, las zonas de comercialización y los mercados urbanos<sup>6</sup>.

En lo que respecta a la circulación de bienes de la tierra en el espacio neogranadino, la atención se ha centrado en el estudio de las mercancías con fines de exportación las cuales fueron determinantes en la integración de la región con la economía mundial. El cacao, las especias tropicales, los textiles locales, azúcar y el algodón han gozado de una renovada agenda de investigación, que señala a su vez, la importancia de estos aspectos y su relación con el proceso de crecimiento económico experimentado a finales del siglo XVIII<sup>7</sup>. Dentro de este marcado proceso, propiciados por las buenas condiciones del comercio internacional, actuaron a su vez una variedad de comerciantes e intermediarios dispuestos a poner en riesgo sus capitales para lograr un beneficio mayor.

En este contexto, las ciudades y villas del norte de la Nueva Granada jugaron un papel esencial en los flujos de comercio interregional con la región andina, pues a través de este se abastecían de géneros agrícolas y otras mercaderías los puertos de Cartagena, Santa Marta y villas menores como Valledupar, el sitio de Barranquilla, y la ciudad minera de Simití, perteneciente a la jurisdicción de

---

de mieles de las haciendas del valle del río Cauca y de trigo y cebada, también ganado, de la planicie cundiboyacense.” Ver: Salomón Kalmanovitz, “La agricultura de la Nueva Granada en el siglo XVIII”, en Adolfo Meisel y María Ramírez (ed.), *La economía colonial de la Nueva Granada*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2015. Un argumento más detallado puede verse en: James Vladimir Torres, *Moneda y Minería en el Nuevo Reino de Granada: el desempeño económico en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2013, pp. 27-189.

<sup>5</sup> Ver: Edwin Muñoz y James Torres, “La función de Santa Fe en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a finales del siglo XVIII”, en *Fronteras de la Historia* vol. 18, n.º 1, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2013, pp. 165-210; José Henao Giraldo, “Comercio en las “tierras de oro”. Circulación de bienes de la tierra en un Circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)”, en *Tiempo y Economía*, vol. 7, n.º 1, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2020, pp. 38-68; Jason Bedolla Acevedo, “Circulación de efectos de Castilla entre Maracaibo y la provincia de Pamplona (1785-1819)”, en *Fronteras De La Historia*, vol. 25, n.º 1, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2020, pp. 208-232; Maribel de la Cruz Vergara, “Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena-Honda-Mompox”, Madrid, Tesis de Máster, Universidad Complutense, 2020, pp. 11-35.

<sup>6</sup> Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial: El mercado interior, regiones y espacio económico*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983, pp. 21-25; Juan Carlos Garavaglia, *Mercado Interno y Economía Colonial*, México, Grijalbo, 1983, pp. 19-20.

<sup>7</sup> Oscar Granados y Joaquín Pinto, “Más allá de Pamplona (Nueva Granada): Circuitos cacaoteros del suroccidente durante la transición, 1790-1821”, en *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 37, n.º 3, Cambridge, Cambridge University, 2019, pp. 539-566; Jason Bedolla Acevedo, “Producción y circulación textil en el nororiente neogranadino. Socorro, San Gil y Girón 1780-1820” Bogotá, tesis de Maestría, Universidad Nacional, 2022, pp. 27-137; James Torres y Jose Henao Giraldo, “Connecting the Northern Andes and the Atlantic. The role of inland ports in New Granada interregional trade (1770-1809)”, en *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 39, n.º 3, Cambridge, Cambridge University, 2020, pp. 471-473.

Ayapel. Naturalmente, este tipo de intercambios se logró gracias a la geografía de canales fluviales menores y la gran conexión del río Magdalena que otorgaban los puertos interiores de Mompo y Honda como nodos de distribución comercial en ambas direcciones. A finales del siglo XVIII, las principales ciudades de la costa sumaban una población de aproximadamente 28.000<sup>8</sup> personas y a un ritmo de crecimiento considerable que las convertían en importantes plazas de comercio y consumo de los géneros producidos en el interior.

A diferencia de lo que ocurría en Buenos Aires, la dinámica comercial de los puertos caribeños de la Nueva Granada, en relación al comercio de trigo, no actuó en forma de un mercado “cerrado”,<sup>9</sup> que impidiera por completo la entrada de este género del exterior, muy por el contrario, desde muy temprano se tejieron dos formas para abastecerse de trigo; 1) el primer mecanismo consistió elementalmente en el contrabando y el comercio transatlántico, caracterizado por demás, en función de la trata de esclavos y el sistema de licencias a particulares, y 2) A través de los circuitos comerciales del interior del virreinato, configurado a partir de un creciente intercambio interregional, gracias al dinamismo del comercio de bienes y géneros y un aumento demográfico experimentado sobre todo a partir de 1750. Sobre este último elemento, versará el propósito del artículo. Desde la región andina se suplían de algunos alimentos de la canasta básica como panela, azúcar, papa y principalmente harina de trigo, tan importante para el abastecimiento de los mercados caribeños, pues era parte de la dieta obligada de los marinos y milicianos, así como para las cuadrillas de esclavos que laboraban en las minas del nororiente de Antioquia. Este último elemento, ha generado un interesante debate historiográfico en torno al comercio del trigo en las costas neogranadinas, según el cual los altos costos del transporte, el estado de las vías de comunicación y los intereses de los comerciantes asentados en Cartagena, ocasionaron el fracaso en la comercialización de las “harinas del reino” hacia los mercados de la costa<sup>10</sup>.

En una línea de interpretación diferente, nuevos estudios sugieren que el tema de la comercialización del trigo trasciende el debate de las limitaciones geográficas que tuvieron los comerciantes por comunicar las regiones

<sup>8</sup> Datos extraídos de: Hermes Tovar, Camilo Tovar y Jorge Tovar, *Convocatoria al poder del número: Censos y estadísticas de la Nueva Granada 1750-1830*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1994, pp. 470-527. Adolfo Meisel y María Aguilera Díaz, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009, pp. 12-16.

<sup>9</sup> Juan Carlos Garavaglia, “El pan de cada día: El mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”*, Tercera serie, n.º 4, Buenos Aires, Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, 1991, pp. 7-8.

<sup>10</sup> Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación: Región clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1810)*, Bogotá, Banco de la República/El Áncora Editores, 1998, pp. 128-129; Amado Guerrero Rincón, “La comercialización de las harinas del reino. Siglo XVIII.”, en *Fronteras, regiones y ciudades en la historia de Colombia, Memorias VIII Congreso Nacional de Historia de Colombia*, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1993, pp. 30-32, Amado Guerrero Rincón, “Territorio, economía y sociedad. Desarrollo regional en la provincia de Pamplona, siglo XVIII” Tesis de doctorado, Universidad Internacional de Andalucía—Universidad de Huelva, 2013, pp. 361-378; María Eugenio Martínez, “Los asientos de abastos de harina a Cartagena. La compañía Terga-Echegoyen”, en *Temas Americanistas*, n.º 8, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1990, pp. 32-53.

productoras con los puertos caribeños<sup>11</sup>. Por el contrario, las aparentes complejidades del comercio interno no impidieron que considerables cantidades de harina de trigo circularán desde las provincias andinas hasta el norte del virreinato con cierta estabilidad. Los comerciantes y mercaderes añadieron a su portafolio de inversiones, la compra y venta de trigo de los molinos y trigales en la provincia de Tunja, Santa fe y Pamplona y se sumaron a los circuitos comerciales que desde Honda y después Ocaña remitían mercancías hacia Mompox, Cartagena, Santa Marta y otros sitios de las provincias costeras y mineras<sup>12</sup>.

El análisis de los flujos regionales de comercio en la Nueva Granada cuenta con una ya explorada línea de estudios, sobre todo en la zona andina<sup>13</sup>. El trabajo de Torres sobre el movimiento de mercancías entre Quito y el suroccidente, esboza aspectos generales sobre el comercio de harinas en Popayán y los intercambios regionales con harina proveniente de Pasto e Ibarra. Aunque el estudio no alcanza a cuantificar el volumen de los intercambios de harina de trigo, si aporta datos importantes sobre los precios que alcanzaron y el destino<sup>14</sup>. La importancia de estudiar los flujos comerciales, radica en que nos permite conocer cuál ha sido el rango de los movimientos o intercambios entre las regiones. Para el caso del norte de la Nueva Granada, no hemos encontrado estudios similares que ahonden en nuevas herramientas de análisis para medir los flujos comerciales de la harina de trigo entre las zonas de comercio andinas, las costas del virreinato y la región antioqueña.

Ateniéndonos a este vacío historiográfico, este artículo estudia la esfera del comercio y consumo de la harina de trigo hacia las ciudades del norte del virreinato a partir del análisis de dos de los puertos más importantes de la Nueva Granada: Honda, que articulaba el comercio de las zonas del altiplano cundiboyacense, gracias a su privilegiada ubicación a orillas del río Magdalena y Ocaña, “puerto terrestre” ubicado en los márgenes de la gobernación de Santa Marta. El artículo estará dividido en 3 apartados; el primero analiza la circulación y los flujos regionales de harina de trigo del reino, destacando el papel de los *entrepôts* interiores en la articulación con las zonas de demanda costeras. El segundo, estudia el papel que desempeñaron distintos sectores sociales vinculados al comercio y abastecimiento de harina de trigo, sus redes

<sup>11</sup> Julián Sánchez Gutiérrez, “Una mirada al abasto y comercio de harina de trigo en la ciudad de Cartagena de Indias, 1713-1780”, Cartagena, tesis de pregrado Universidad de Cartagena, 2022, pp. 8-9; Clara Carreño Tarrazola, “Economía política del mercado de harina de trigo: la escala atlántica de la producción y consumo de un bien de primera necesidad. 1750-1800”, Informe proyecto de Investigación, Bogotá, Instituto colombiano de Antropología e Historia, 2016, pp. 24.31; José Leonardo Henao Giraldo, “El río Magdalena y el complejo portuario de Honda 1745-1808”, Bogotá, Tesis de Maestría, Universidad Nacional, 2022, pp. 34-37.

<sup>12</sup> James Torres y Daniel Gutiérrez, *La compañía Barrio y Sordo: Negocios y política en la Nueva Granada y Venezuela, 1790-1821*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2021, pp. 330-333.

<sup>13</sup> E. Muñoz y J. Torres, “La función de Santafé”, pp. 178-194. Sobre el papel de Bogotá en los flujos harineros ver: James Torres, “Trade in a Changing World: Gold, Silve, and Commodity Flows in the Northern Andes 1780-1840”, Dissertation Doctoral, Georgetown University, 2021, pp. 338-339.

<sup>14</sup> James Torres, “Entre el oro y la plata: Quito, el suroccidente de la Nueva Granada y el movimiento de mercancías norandino a fines del siglo XVIII”, en *Colonial Latin American Review* vol. 27, n.º.1, Inglaterra, Taylor & Francis, 2018, pp. 131-132; James Torres, “El comportamiento de los precios en una economía preindustrial: Popayán, virreinato de Nueva Granada, 1706-1819.”, en *Cuadernos de Economía* vol. 34, n.º 66, Bogotá, Universidad Nacional, 2015, pp. 641-642.

de comercio, mecanismos y participación en este rubro mercantil. Y finalmente, se realiza una aproximación al ámbito del consumo alimenticio de los derivados de la harina de trigo en Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVIII.

Como se verá, la investigación pone en diálogo tres elementos claves para la comprensión de las dinámicas de la economía colonial del virreinato, a saber; la circulación comercial, el sector de los comerciantes y el consumo alimenticio.

La metodología del trabajo se realizó investigando dos tipos de fuentes documentales que reposan en la sección Anexo II, III y Colonia del Archivo General de la Nación de Colombia (AGN). En primer lugar, los registros de derechos de puertos de Ocaña y Honda reunidos en los libros generales de cuentas de la Real Hacienda, donde se recogía información sobre la salida de mercancías y géneros agrícolas, las cantidades, el destino, los comerciantes y los gravámenes deducidos a estos. Sobre este tipo de fuentes, habría que precisar que no describen con exactitud la dinámica de la economía de la región, no obstante, ofrecen un panorama de algunos indicadores del comercio<sup>15</sup>. Y, en segundo lugar, expedientes dispersos que dan cuenta del contexto de la producción del trigo, los conflictos entre los comerciantes y en general datos cualitativos sobre el mercado de trigo en el norte de la Nueva Granada. El resultado ha sido la elaboración de estadísticas y series de datos que van desde 1750 hasta finales del siglo XVIII. Para el caso de Ocaña, se reunieron 25 años de información que van desde 1760 hasta 1785, con leves vacíos documentales entre algunos años, que, sin embargo, permiten observar tendencias en el comercio de harinas de esta región. Por su parte Honda, se cuenta con los registros de salida de trigo desde 1745 hasta 1772 con variaciones interrumpidas en los registros y vacíos significativos durante algunos años que, no obstante, no impiden mostrar algunos rasgos del rubro mercantil en esta zona. Finalmente, se complementa con información recogida del libro del guardalmacén de víveres de Cartagena, quien reunió información desde 1779 hasta 1784 sobre la harina y bizcocho que ingresaba a la ciudad. Estos datos, aunque disímiles entre sí, permiten reconstruir una parte importante del comercio de géneros agrícolas que se efectuó entre la región andina y las costas neogranadinas.

### **1. Puertos y circuitos comerciales del trigo**

Una aproximación al estudio de las dinámicas del comercio interregional permite comprender la existencia de grados de integración e interdependencia económica entre las provincias que conformaban el virreinato de la Nueva Granada. En la segunda mitad del siglo XVIII la vara para medir los flujos del comercio entre las regiones ha sido estudiar el papel de los puertos fluviales situados a orillas del río Magdalena para observar los circuitos comerciales y las mercancías exportadas desde estas a los mercados urbanos<sup>16</sup>. El principal

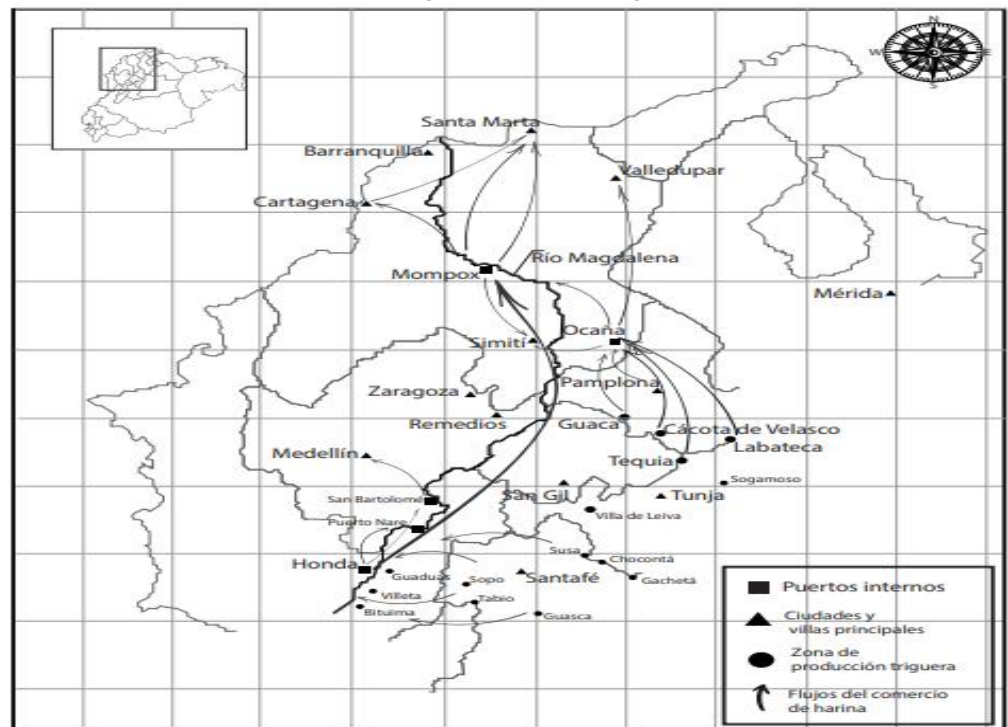
<sup>15</sup> H. Giraldo, "Comercio en las tierras del oro", p. 46.

<sup>16</sup> M. de la Cruz, "Redes y circuitos comerciales", pp. 18-41.



enclave portuario al interior del virreinato, fue la Villa de Honda, fundada durante los procesos de conquista y colonización en el siglo XVI. Alrededor de este “complejo portuario”<sup>17</sup>, se configuraron a lo largo de tres siglos las actividades de importación de mercancías provenientes de la costa, y la exportación de los excedentes producidos en las regiones andinas. La relativa cercanía con las zonas de producción agrícola de la provincia de Santafé y Tunja, permitieron que Honda se posicionara como el principal puerto de comercio del Nuevo Reino. En las tierras fértiles de la cordillera central, se constituyeron extensas zonas dedicadas al cultivo de trigo, el procesamiento de la semilla y la edificación de molinos para la fabricación de sus derivados como la harina de flor, harina fina y otras variantes<sup>18</sup>. La región de los Andes nororientales se constituyó por lo demás, en el mayor productor de trigo de la Nueva Granada y sus principales destinos se orientaron, desde finales del siglo XVI y principios del XVII, hacia Santa fe, Mariquita, Honda, Mompo, Santa Marta, Cartagena, Antioquia y Mérida<sup>19</sup>.

**Mapa 1.** Geografía del comercio de harina de trigo en el virreinato de la Nueva Granada, segunda mitad del siglo XVIII



**Mapa base:** Marta Herrera Ángel, “Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial”, *Historia Crítica*, n° 32 (2006): 113. Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, Sección Archivo Anexo III (SAA-III) Real Hacienda - Cuentas, 412c, 1605c y Real Hacienda-Derechos de puertos, 2496c, 2483c, 2413c, 123c, 2735c, 2728c, 2725c, 2542c, 2732c, 1430c, 1429c, 2485c.

<sup>17</sup> Según la reciente investigación de Leonardo Henao (2022), la Villa de Honda contaba con dos puertos auxiliares, El Retiro y Caracolí, con funciones bien definidas en torno al comercio de importación y exportación.

<sup>18</sup> Abel Martínez y Andrés Otolara, “A suelo nuevo dar nueva semilla”. El trigo en la provincia de Tunja, Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII, en, *Maguaré* vol. 34, n° 2, Bogotá, Universidad Nacional, 2020, p. 142.

<sup>19</sup> A. Martínez y A. Otolara, “A suelo nuevo”, p. 159.

Algunos datos extraídos de los libros de cuentas de la Real Hacienda de Honda, permiten una breve descripción de este comercio<sup>20</sup>. Los registros alcabulatorios de entrada al puerto, indican que para los años de 1750 y 1757, se reportaron 23.046 pesos en harina de trigo equivalentes a 3.008 cargas, cifra significativa, considerando la renuencia de algunos comerciantes y particulares por invertir en este rubro, dado los constantes problemas en el almacenamiento de este tipos de víveres que ocasionaban pérdidas, debido al embalaje y la condiciones de calor y humedad, además de los relativos costos del transporte. Para el año de 1757, Colmenares arrojó datos que sitúan en 19.300 arrobas de harina reportadas en Honda<sup>21</sup>. La procedencia de la harina en los años en mención, tuvo a Santa Fe en un 13% de participación; naturalmente, en el área rural de la capital virreinal se concentraron algunos sitios de producción triguera cuyos excedentes abastecieron a la misma ciudad y otros destinos más lejanos<sup>22</sup>. Algunos datos de la reciente investigación del profesor Torres, señalan que, a finales del siglo XVIII, la capital del virreinato enviaba cantidades considerables de harina a Honda y Mompox, además de otros tantos envíos a Cartagena<sup>23</sup>.

Otras ciudades y villas menores como Sogamoso figuran con valores cercanos al 7%, Tunja el 5%, Guasca el 4% y Bituima con 2%, con una marcada notoriedad en zonas poco referenciadas por los estudiosos como Villeta, Sopó, Tabio, Guaduas, Chocontá y Susa, que concentraron los valores restantes respecto a la procedencia y que indican una parte importante de las áreas cultivables y moliendas de trigo existentes en la zona. Por los mismos registros sabemos un poco sobre los principales destinos de las exportaciones de Honda a mediados del siglo XVIII. Mompox figura como el principal receptor con valores cercanos al 35%, monto que se reduce teniendo en cuenta que la mayor parte se destinaba para la provisión alimenticia de las ciudades costeras. Los distritos mineros de la provincia de Antioquia se sitúan en el orden del 29%, con San Bartolomé, como el destino natural de las harinas, pues era el puerto de entrada a la provincia por el costado suroccidental del río, seguido de Medellín, Rionegro y Nare. Sobre estas dos últimas plazas, habría que mencionar la importancia que adquirieron, debido al traslado de la actividad minera, que las posicionaron como importantes ejes del comercio antioqueño<sup>24</sup>.

La dinámica del comercio regional de harinas en Honda no varió en los siguientes 10 años. En el año de 1760 se exportaron 137 cargas, de las cuales Mompox captó la mayoría. Comparados estos rangos comerciales, con los efectuados en 1751, el nivel de las exportaciones disminuyó a niveles considerables. Los datos arrojados por Henao coinciden en señalar esta

<sup>20</sup> Para el análisis de los intercambios interregionales a través del puerto de Honda se realizó la siguiente consulta: Archivo General de la Nación-Colombia (AGN), Sección Archivo Anexo III (SAA-III) Real Hacienda - Cuentas, 412c, 1605c y los datos recogidos en la investigación de Henao (2022).

<sup>21</sup> Germán Colmenares, "La economía y la sociedad colonial, 1550-1800", en *Manual de Historia de Colombia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1983, p. 245.

<sup>22</sup> J. Torres y D. Gutiérrez, *La compañía Barrio*, p. 332.

<sup>23</sup> J. Torres, "Trade in a Changing", p. 338.

<sup>24</sup> Ann Twinam, *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia, 1763-1810*, Medellín, FAES, 1985, p. 96.



apreciación, pues muestra un rango de exportaciones que promedia unas 20-30 toneladas, poco más de 200 cargas anuales<sup>25</sup>. Las razones que explican esta disminución obedecen a varios factores. En primer lugar, los cambios en la política económica de los virreyes, que estimularon otras vías de comunicación con el fin de evitar las aparatosas complicaciones del trayecto del río Magdalena. A mediados del siglo XVIII, el virrey Messia de la Zerda en un intento por hacer más eficaz el comercio que se efectuaba entre las regiones andinas y la costa, sobre todo en el comercio de harinas, dispuso una serie de órdenes enfocadas a recuperar el puerto del Carare y Opón, ubicados estratégicamente cerca de Vélez, gracias a caminos terrestres. El proyecto además implicaba una mejora en las condiciones del comercio regional, evitando los problemáticos tramos del río desde Honda. En efecto, uno de los grandes retos eran las adversas condiciones navegables del río durante algunos meses del año. En 1761, en uno de los tantos recorridos que realizó el ilustre José Celestino Mutis por el Magdalena, señalaba lo siguiente:

[...] Lllaman la angostura porque en la realidad es la mayor de todo el río que se une en aquel sitio precipitándose con una violencia suma...es uno de los pasos más peligrosos y de mayor trabajo para los bogas...la pérdida de tantas vidas y caudales recae sobre el descuido de los que podían hacer el río navegable...Fuimos testigos de los peligros a que están expuestas las embarcaciones, que al menor descuido de los bogas pueden sumergirse, o volteándose, o rompiéndolas las corrientes contra alguno de los peñones<sup>26</sup>.

Desde la esfera de la circulación esas complicaciones incidieron notoriamente en los tiempos de entrega, lo que a su vez conllevaba aumentos de los fletes y los precios. Ante tal situación, la apertura de nuevos puntos de comercialización iba en total sintonía con los propósitos por impulsar el comercio del Nuevo Reino de Granada. En el siglo XVIII, la puesta en funcionamiento del camino se logró tres años después de la concesión del asiento harinero en 1757, cuestión que supuso el reemplazo parcial del puerto de Honda por el de Carare según lo estipulaban las exigencias de la contrata. Si bien esto no implicó el abandono total del comercio a través del puerto de Honda, quizás disminuyó sus operaciones mercantiles de compra y venta de textiles, frutos, mercerías y demás productos con otras provincias. El camino y puerto del Carare representaba para los comerciantes y viajeros, la reducción del tiempo de transporte y precios de las cargas y barriles de harina que tenían como destino a las costas. Además, implicaba un beneficio a los productores y cultivadores de las tierras fértiles que podían sacar sus productos más fácilmente hacia los centros mineros del occidente del país y las regiones costeras del norte del Virreinato<sup>27</sup>. Aunque la historiografía ha indicado que tanto el Carare como el Opón, solo fueron útiles mientras estuvo en funcionamiento el asiento

<sup>25</sup> H. Giraldo, "El río Magdalena", p. 36.

<sup>26</sup> José Celestino Mutis, *Viaje a Santa Fe*, Madrid, Dastin Historia, 2002, p. 19.

<sup>27</sup> J. Sánchez, "Una mirada al abasto", p. 30; María Eugenio Martínez, "El puerto y camino del Carare en Nueva Granada", en, *Anuario de Estudios Americanos* vol. 30, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1973, p. 281.

harinero<sup>28</sup>, sin duda los estímulos que recibió el comercio interregional por la apertura de nuevas rutas comerciales, ocasionaron la reorganización de los circuitos harineros del interior como se verá más adelante. El segundo factor que incidió en las disminuciones de exportaciones de Honda en 1760 puede explicarse precisamente por el asiento harinero. A mediados del siglo XVIII, en un afán de garantizar el abastecimiento de las costas, los virreyes Pizarro y Solís dispusieron de contratos a particulares, quienes quedaron encargados de proveer de harinas y otros productos a las principales ciudades caribeñas, especialmente Cartagena.

Durante los años en funcionamiento, desde 1755 hasta 1765, los asentistas monopolizaron el comercio de harinas provenientes del interior, gracias a las cláusulas acordadas. Todo parece indicar que tal mecanismo comercial, fue un rotundo fracaso pues nunca logró cumplir completamente con las exigencias del contrato y la referida provisión de harinas se dejó a comerciantes peninsulares y sus rutas mercantiles en el Caribe. Por lo demás, creemos que esto puede explicar el declive de las remisiones de harina desde Honda hacia las costas en la década de 1760. No obstante, consideramos que, a falta de mercados en el norte, los comerciantes encontraron buenas oportunidades en los distritos mineros Antioqueños, idea que debe ser objeto de nuevas investigaciones. Siguiendo con el análisis de las exportaciones harineras en Honda, encontramos datos sobre el bienio de 1773-1774. En tal cuestión, el estudio de los libros de cuentas de la Real Hacienda indica que tuvo un crecimiento respecto al año de 1760, sin alcanzar los valores de mediados de siglo. De las 1.751 cargas de harina que se reportaron como salida en el complejo portuario, el 95% del total se destinaron para Cartagena y un mínimo de cargas para Santa Marta y Barranquilla, además de distintos parajes de la provincia de Antioquia, entre las que se destacan Remedios y Cancán<sup>29</sup>. El moderado incremento respecto a años anteriores parece coincidir con lo señalado por algunas investigaciones, respecto a la expedición del “Reglamento del libre comercio de harinas”<sup>30</sup>. Durante ese año, el virrey Manuel Guirior elaboró un documento dirigido a:

[...] beneficiar y fomentar la agricultura favoreciendo al mismo la navegación, con el fin de que resultando menor el valor del buque, puedan los cosecheros de los frutos, y los que los compraren comerciarlos con ventajas, impidiendo las introducciones de harinas extranjeras de trato ilícito, con considerables beneficios del Rey, y de sus vasallos y con detrimento de las extranjeras en la falta de consumo<sup>31</sup>.

El reglamento incluía un total de 16 puntos entre los que se favorecía el libre comercio de las embarcaciones entre las provincias del Nuevo Reino de

<sup>28</sup> M. Eugenio, “El puerto y camino”, p. 292 - 293.

<sup>29</sup> AGN, Sección Archivo Anexo II (SAA-II), Alcabalas, caja 219, cp. 3 y AGN, SAA-III, Real Hacienda - cuentas, 919c; H. Giraldo, “El río Magdalena”, p. 35.

<sup>30</sup> J. Sánchez, “Una mirada al abasto”, p. 53; A. Guerrero, “Territorio, economía y sociedad”, p. 3.

<sup>31</sup> AGN, Sección Colonia (SC) Abastos, T. 10, doc. 5, f. 10r.

Granada con frutos y otras especies, concediéndole especial atención a la harina e introduciendo algunas obligaciones de las autoridades en el registros de las cantidades de este género y también en los panaderos de las ciudades, quienes quedarían encargados de informar a los regidores en los primeras días del mes sobre las cantidades de harinas en su posesión. Sobre la tributación y el pago de derechos, el reglamento contemplaba que:

Toda embarcación que cargue harinas y otros frutos de la producción de este Reino para los puertos de Portobelo, Tolú, Santa Marta, La Hacha, Maracaibo, o cualquier otro de las costas del mismo Reino, será en lo sucesivo libre de exhibir los derechos de registro, visitas de oficiales reales, inquisición, guardamayor, y demás guardas [...] <sup>32</sup>.

Además, concedía algunas ventajas respecto al comercio con otros bienes, pues permitía que las naves que lleven una cuarta parte de su carga en harina puedan llevar géneros agrícolas y ropas de castilla sin pagar derechos adicionales a los establecidos. Lo anterior implicaba, que, a partir de 1773, se crearon condiciones idóneas para que los particulares comerciaran con harinas del reino y otros bienes. Es posible entonces, establecer una relación directa, entre la promulgación del reglamento de libre comercio de harinas y el número de interesados en el comercio de harinas, quienes, gracias a esas condiciones, pudieron intensificar sus operaciones mercantiles. Lastimosamente, tal y como lo sugiere la reciente investigación de Henao <sup>33</sup>, con las reformas fiscales emprendidas por la administración de Gutiérrez y Piñeres años antes de 1780, los datos de salida de harina de trigo desaparecieron de los registros y, por tanto, desconocemos el movimiento comercial después 1772. (Ver gráfico 1) Tal cuestión, no implica que haya desaparecido el comercio en Honda de este bien durante los años posteriores a las reformas fiscales, sino que como consecuencia de los cambios en la fiscalidad del virreinato se dejaron de registrar los datos. En los últimos meses de 1778, el puerto de Honda reportó un estimado 151 cargas, equivalentes a 1287 pesos, lo cual demuestra que el comercio de trigo siguió siendo un rubro importante de la actividad portuaria de Honda durante el resto del siglo, variando, por supuesto, durante algunos años su balanza comercial <sup>34</sup>. A pesar de que no existen estudios recientes que midan la capacidad de producción de los trigales y molinos de la región andina, es importante señalar que algunas situaciones relacionadas con factores climatológicos podían influir en la disminución de la producción y por ende del comercio. Según investigaciones recientes, durante la década de 1780 y 1790, se presentaron problemas en la producción de harina que afectaron algunas zonas de la provincia de Tunja y Santafé. Estas se relacionaron con una epidemia de viruela de 1782 y una fuerte sequía impactando las cosechas de trigo en las regiones productoras de los andes y menguando la capacidad productiva <sup>35</sup>.

<sup>32</sup> AGN, SC, Abastos, T.10, doc. 5, f. 53r.

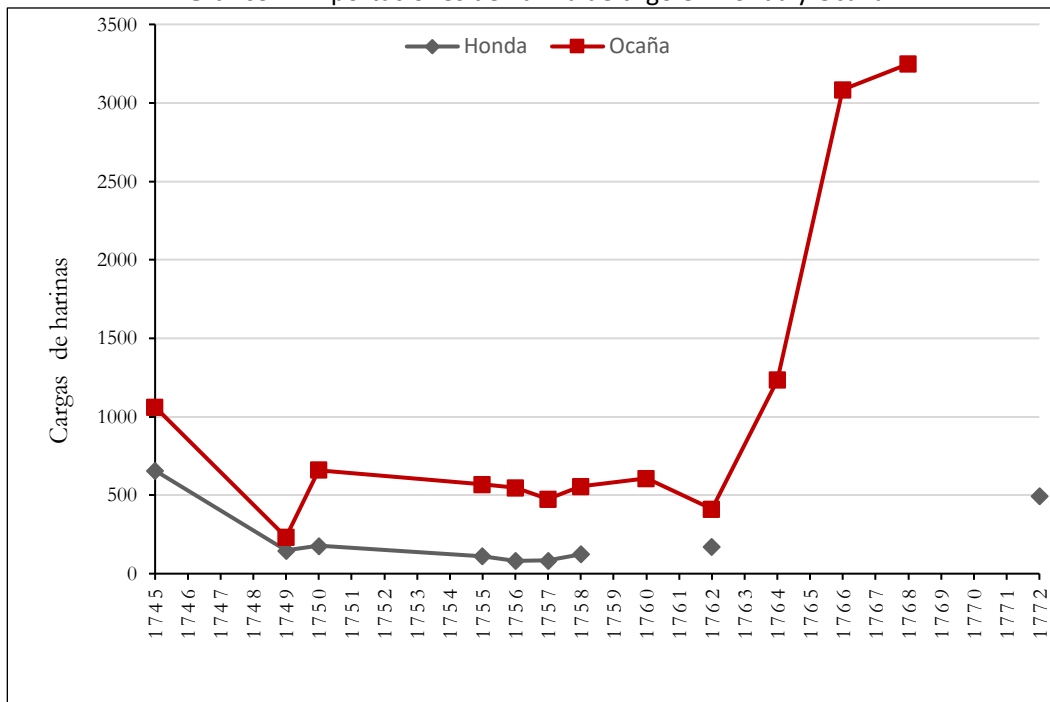
<sup>33</sup> H. Giraldo, "El río Magdalena", p. 34.

<sup>34</sup> AGN, SAA-III, 1204c, f. 22r - 43v.

<sup>35</sup> Katherine Mora Pacheco, "Y vi un caballo negro y el que lo montaba tenía una balanza en la mano". Hambrunas en la Nueva Granada, 1690-1820", en, *Memorias*, n.º 45, Barranquilla, Universidad del Norte, 2021, p. 76.

Como se verá más adelante, este factor coincide con el posicionamiento de Ocaña en la década de 1780, como principal exportador de trigo de Pamplona hacia las costas.

**Gráfico 1.** Exportaciones de harina de trigo en Honda y Ocaña



**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, SAA-III, Real Hacienda, 2496c, 2483c, 2413c, 123c, 2735c, 2728c, 2725c, 2542c, 2732c, 1430c, 1429c, 2485c y datos de Leonardo Henao (2022).

Por lo demás, los destinos de las exportaciones de harina desde Honda no tuvieron cambios significativos a lo largo de los años posteriores. En 1790, se reportaron alrededor de 13,300 pesos en bienes agrícolas, dentro de los cuales el cacao, tabaco de humo y harina figuran como los productos comercializados más importantes<sup>36</sup>. Dentro de los datos suministrados sobre el análisis de la circulación de géneros en Honda vale la pena mencionar al menos dos aspectos que merecen una mayor atención; primero el papel que jugó el comercio de harina en la política económica virreinal desde mediados del siglo XVIII, cuestión que puede verificarse en la continuos informes o relaciones de mando de los virreyes, que anotan este nicho del comercio con suma pertinencia<sup>37</sup>. Y, en segundo lugar, la geografía económica, es decir las zonas de producción y

<sup>36</sup>Leonardo Henao ha llamado la atención sobre las imprecisiones metodológicas en el manejo de las fuentes de este estudio, sin embargo, empleamos los datos arrojados como ejemplo para precisar la continuidad de la circulación de harinas en Honda a finales del siglo XVIII. Al respecto véase H. Giraldo, "El río Magdalena", p. 4; Jhon Sastre Ardila, "La circulación comercial de la villa de Honda entre 1797-1799. Una aproximación desde las guías de mercadería" Tesis maestría, Universidad Javeriana, 2019, p. 112.

<sup>37</sup> Desde 1760 hasta finales del siglo XVIII, al informar sobre el estado y la situación de las ciudades bajo su jurisdicción, los virreyes de la Nueva Granada mencionaban con especial interés, la problemática sobre el comercio de trigo y la aparatosa situación en las provincias costeras del norte. Ver: José A. García y García (comp.), *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*, Nueva York, Imprenta Hallet, 1869, pp. 21-705.

consumo y la estrecha relación que mantuvo con los mercados antioqueños y caribeños. Estas consideraciones, se suman a las propuestas hechas por Henao, quien rescata el papel de la producción triguera del interior y la importancia de Honda como medio de comercialización hacia las provincias de Antioquia y el norte de la Nueva Granada<sup>38</sup>.

## 2. Ocaña y la reconfiguración de los circuitos harineros

Como han sugerido algunos expertos, el panorama del comercio interregional en el virreinato de la Nueva Granada sufrió profundas transformaciones después de la segunda mitad del siglo XVIII. Durante las tres últimas décadas, las regiones de producción norandinas aprovecharon las buenas condiciones del comercio internacional, para disponer de nuevos canales de comercio, lo que conllevó al fortalecimiento de puertos fluviales menores y por consiguiente la apertura de rutas comerciales<sup>39</sup>. Las relaciones comerciales que en tiempos atrás, habían tenido a Honda como el principal puerto de las exportaciones de los bienes y géneros del reino, cambió en una buena medida por la aparición de núcleos de producción, mercados emergentes y puertos interiores, efecto de las políticas borbónicas. En efecto, al analizar la dinámica de las exportaciones de Ocaña encontramos un comercio regional definido en torno mercancías como el cacao, los derivados de la caña de azúcar como panela o miel, y harina de trigo. La importancia que adquirió Ocaña durante el periodo colonial estuvo definida por su estratégica ubicación y su condición de “puerto terrestre”. En otras palabras, ello implicaba que, “...Ocaña se desarrolló como uno de los centros comerciales más importantes del oriente colombiano. Las bondades del clima y su fácil acceso al río Magdalena y al interior del Virreinato de la Nueva Granada se constituían en ventajas inigualables para el comercio exterior...”<sup>40</sup>.

Desde su fundación en el siglo XVI, la villa fue una importante ruta de paso para los viajeros y comerciantes que traían sus mercancías desde Pamplona y la región occidental del lago Maracaibo. En 1570 el establecimiento de Puerto Real de Ocaña en los márgenes del Magdalena permitió un floreciente intercambio comercial de la región con las zonas costeras, 10 años después el puerto de Nuevo Orozco fue un importante canal de comunicación con la región marabina y en el XVIII, el Puerto de Cuatro Bocas, fue un motor más de las extensas comunicaciones portuarias del virreinato<sup>41</sup>. La villa escondía tras de sí, una historia de desarrollo comercial, pero también de múltiples contradicciones. Aunque geográficamente estaba ubicada más próxima a Pamplona y su poblamiento coincidió con los patrones demográficos de esta provincia, su jurisdicción recayó en el siglo XVIII, bajo la administración de la provincia de Santa Marta y fiscalmente como caja subalterna de Mompox. Esa imbricada

<sup>38</sup> H. Giraldo, “El río Magdalena”, p. 37.

<sup>39</sup> J. Torres y J. Henao, “Connecting the Northern Andes”, p. 471.

<sup>40</sup> Sonia Verjel Sánchez, “El comercio internacional en Ocaña desde el apogeo al abandono”, en *Mundo Fesc* vol. 9, n.º 17, Cúcuta, Fundación de Estudios Superiores Comfanorte, 2019, p. 61.

<sup>41</sup> S. Sánchez, “El comercio internacional”, p. 62; A. Guerrero, “Territorio, economía y sociedad”, p. 13.

relación con diferentes espacios de la geografía virreinal resultó ser más ventajosa, pues permitió un crecimiento exponencial del comercio de Ocaña en las postrimerías del periodo colonial.

En lo que respecta a la producción de harina, algunos datos arrojados por Guerrero indican que desde mediados del siglo XVI se habían introducido cultivos de trigo en esta región. Durante el siglo XVIII, la mano de obra indígena fue la principal fuerza de trabajo en las unidades de producción y molinos ubicados en Pamplona, Cácuta de Velasco, Labateca, Guaca, Tequia, entre otros<sup>42</sup>. En 1772, se documentó que en el área cercana a Ocaña solo existía 1 molino con capacidad para moler una carga en 12 horas, por lo que se habían instruido órdenes para que los labradores de las zonas rurales se esforzaran en la construcción de sementeras de trigo para el comercio de harinas, ahorrándose los 8 días de espera que implicaba traerla de Cácuta y Tequia<sup>43</sup>.

Sobre el comercio, Ocaña se convirtió, a finales del periodo colonial, en uno de los principales ejes de exportación de harina de trigo, reemplazando a Honda, en los circuitos comerciales hacia el Caribe. Buena parte de este género agrícola provino de las haciendas de la provincia de Pamplona, otra de las zonas de cultivo de la región marabina y un porcentaje más reducido se producía localmente en el área rural de Ocaña.

Al analizar el ritmo de las exportaciones de harina de trigo de Ocaña (ver gráfico 1), encontramos que el puerto tuvo un importante papel en este rubro de la economía. Durante el decenio de 1760-1770, el puerto reportó un promedio de 591 cargas exportadas de trigo en su mayoría al puerto de Mompo, que servía como nodo comercial de los distritos mineros antioqueños y las ciudades caribeñas. Vistos estos datos, con los mencionados en el puerto de Honda, se evidencia que las exportaciones de Ocaña superaron por algunos años a las del puerto interior. Los datos muestran que, para el año de 1760, los envíos desde Ocaña fueron diez veces más que los efectuados en Honda, para 1772-1773 los valores se acercan a los niveles registrados en Honda para el bienio 1773-1774. A partir del trienio que va desde 1783 hasta 1785, las exportaciones ocañeras experimentaron un inusitado crecimiento cuyo principal destino fue Cartagena.

Como se puede observar en el gráfico 1, a partir de 1775 hasta 1785, las exportaciones de Ocaña crecieron en el orden de 690,27%, con un estimado quinquenal del 30%. Al igual que en el caso del puerto de Honda, la expedición del reglamento de libre comercio de harinas ordenado por el virrey Manuel Guirior, parece explicar el incremento de las operaciones de este tipo. Las iniciativas por fomentar la producción y comercialización de trigo, principalmente en esta región, obedecían a que esta ofrecía una mejora en las condiciones del comercio hacia las costas y Antioquia, con relación a la calidad

<sup>42</sup> Para Pamplona el cultivo de trigo se insertó en 1549 y Ocaña en 1572. Ver: A. Guerrero, "Territorio, economía y sociedad", p. 14.

<sup>43</sup> AGN, SC, Policía, T.3, f. 701r - 702v.



del grano y los tiempos de entrega de las mercancías, puesto que Ocaña se encontraba considerablemente más cerca de Mompox que su contraparte Honda. El virrey Guirior era consciente de esa situación, y un año después de entrar en vigor el reglamento solicitó noticias al cabildo de Ocaña sobre el estado de las cosechas de trigo en la jurisdicción de su mando, sobre las cuales el cabildo mencionaba que ha sido tan positiva que “la presente cosecha puede producir mucho número de cargas de harina a correspondencia de ochenta y más fanegas de trigo que se han sembrado...”<sup>44</sup>. Al parecer, los cabildantes habían visitado las haciendas de trigo y sementeras, y se percataron de buenas condiciones en la producción de trigo, respecto al año anterior, señalando además, el riesgo de pérdida de algunas cantidades a causa del polvillo y otras plagas<sup>45</sup>.

La información presentada por el cabildo parece coincidir con la tendencia de crecimiento en las exportaciones de trigo desde 1775, en lo que indica, fueron años de excelentes cosechas. Según consta en otros expedientes, la cuestión de la producción de trigo de buena calidad en Ocaña fue un asunto que tanto las autoridades virreinales como los oficiales del puerto tuvieron muy presente. En 1804, por ejemplo, el juez de puertos de Ocaña, Manuel Lemus, abrió un caso contra un molinero local por supuestamente comerciar con harinas de “mala calidad”, ya que, en su concepto, estas no se adecuaban al modelo de harina fina característica de esta región, lo que afectaría el comercio con este bien<sup>46</sup>.

Los estímulos al comercio de harina, derivado de la expedición de dicho reglamento en 1773, implicaron que ya no se iba a cobrar derechos sobre este bien, por lo que los jueces y oficiales de la Real Hacienda de Ocaña, quedaron notificados y encargados de hacer valer la orden. En una misiva enviada por el secretario del virrey Pedro de Urerta y dirigida a los cabildantes de Ocaña, se les avisaba, que con el fin evitar la entrada de harinas extranjeras a Cartagena, Portobelo y Panamá, se disponía a liberar de derechos a las harinas producidos en el reino, a fin de que esto redundará en beneficios de la agricultura y comercio de la región. En opinión del virrey, esto generaba, “...un beneficio de que resulta mayor de los cosecheros justamente tímidos hasta aquí, en promover sus siembras, porque el fruto que les rendía apenas sufragaba a la exacción de derechos...”<sup>47</sup>, y añadía que, los labrados de los distritos trigueros se esforzaran en el trabajo de sus sementeras. En consecuencia, el oficial y juez de puerto de Ocaña, Sebastian Llain Sarabia, quedó encargado de hacer valer las órdenes y procurar que las harinas provenientes de las provincias de arriba, y que llegaban por camino de tierra a Ocaña, siguieran el curso normal sin percibir gravamen alguno hasta su destino<sup>48</sup>.

<sup>44</sup> AGN, SC, Milicias y Marina, T.139, cp 6, f.1156r - 1158v.

<sup>45</sup> Según Mora, a finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII, las provincias andinas de Santa Fe y Tunja padecieron afectaciones en las cosechas de trigo por la presencia del hongo *Ustilago Tritici*, cuyos efectos impactaban la subsistencia y el abastecimiento de las ciudades. Ver: K. Mora, “Y vi un caballo negro”, p. 70-71.

<sup>46</sup> AGN, SC, Consulados, T.1, doc.23, f.604r

<sup>47</sup> AGN, SC, Empleados públicos, cartas, T.6 f. 854r.

<sup>48</sup> AGN, SC, Empleados públicos, cartas, T.6 f. 857v - 858r.

Al analizar el destino de las exportaciones trigueras de Ocaña, encontramos que Mompos figura como el principal receptor de las cargas de harina, con un total de 7140, equivalentes al 56% en los años estudiados. Lo anterior, no refleja la demanda de trigo consumida por la villa, puesto que buena parte de las mercancías que arribaban a Mompos eran reexportadas hacia otros destinos del virreinato. La villa concentraba una importante actividad comercial, pues era un centro de acopio y distribución de mercancías y víveres provenientes tanto del interior como de Cartagena y Santa Marta. Además, era el centro de un notorio grupo de comerciantes y compañías mercantiles, cuyos negocios involucraron actividades como el abasto de carnes y harinas, hatos ganaderos, haciendas de trapiche, y exportaciones de cacao, algodón y especias, como sucedió en los casos del marqués de Santa Coa y los marqueses de Torrehoys<sup>49</sup>.

Por lo demás, encontramos que, a finales del siglo XVIII, particularmente en la década de 1780, Cartagena importó mayores cantidades de trigo proveniente de Ocaña con un total para los años de 1783-1785, de 4920 cargas, que representaron un 38% del total de exportaciones reportadas desde 1760.

En efecto, a diferencia de Mompos, Cartagena de Indias era un importante centro de consumo del norte de la Nueva Granada, pero también un centro de reexportación de géneros agrícolas que abasteció durante algunos años a la plaza de Portobelo, Santa Marta y a los pobladores y militares asentados en la fallida colonización del Darién durante 1783-1790<sup>50</sup>.

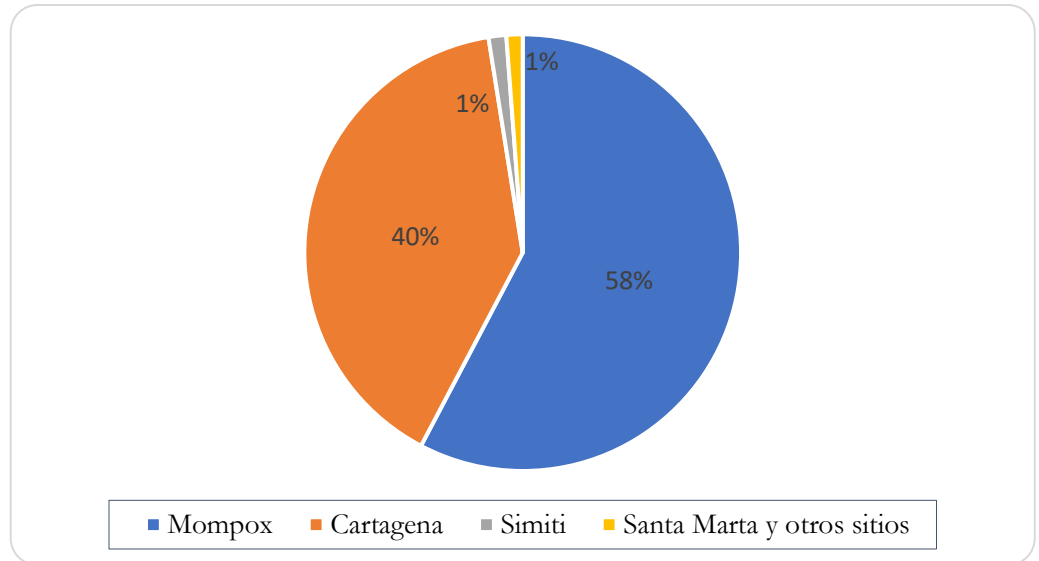
Al igual que el puerto Honda, la harina de trigo ocañera, encontró un importante mercado en los distritos y villas mineras de la provincia de Antioquia y el sur de la provincia de Cartagena. El principal sitio que aparece como importador de trigo, fue Simití, con un estimado de 162 cargas, correspondientes al 1,2% del total de exportaciones del puerto.

A diferencia de Mompos y Cartagena, que importó inmensas cantidades de trigo, los datos de las guías de mercancías sugieren que el destino del trigo a Simití se destinó para el consumo de un grupo reducido de población o para las cuadrillas de esclavos, pues algunos registros sólo señalan el envío de una carga acompañado de panela. Desde 1760 hasta 1785, Simití importó un promedio de 13,5 cargas, una cantidad significativa que representó un rubro importante tanto para la villa, como para la Real Hacienda de Ocaña. Los datos adicionales, señalan que cantidades irregulares de trigo arribaron a otros destinos como Santa Marta, que para el año de 1784 reportó 100 cargas, Valledupar con 8 cargas, Barranquilla y finalmente algunos parajes del río Magdalena.

<sup>49</sup> Vladimir Daza, *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe Colombiano, 1750- 1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009, pp.108 - 122.

<sup>50</sup> Para un análisis de los envíos de víveres de Cartagena a la provincia del Darién, véase; AGN, SAA-I, Estadística, T. 3, 4, 6, 7, y 8.

**Gráfico 2.** Participación de los mercados del norte de la Nueva Granada en las exportaciones trigueras de Ocaña, 1760-1785



**Fuente:** AGN, SAA-III, Real Hacienda, 2496c, 2483c, 2413c, 123c, 2735c, 2728c, 2725c, 2542c, 2732c, 1430c, 1429c, 2485c.

Las cadenas de distribución del comercio de bienes y géneros agrícolas, tanto para Honda como para Ocaña, tuvieron a Mompox como nodo principal en la articulación con las zonas de mayor demanda. En este punto, el río Magdalena, como medio natural, ofrecía un dinamismo económico particular, pues su trayecto conectaba puertos fluviales, ciudades y sitios de bodegaje y descanso, que hacían posible el intercambio entre las provincias. El Magdalena, agilizaba las operaciones económicas del comercio y propicio a lo largo de tres siglos, las conexiones entre la región andina, las costas y las zonas mineras occidentales. Por lo demás, el análisis de los circuitos comerciales debe insistir en la estrecha relación de este afluente y las vías terrestres del virreinato, cuestión que debe obedecer al estudio de los caminos, pues en el caso del trigo, estos permitieron conectar las áreas de producción triguera con los puertos fluviales. Algunos de los caminos del Nuevo Reino de Granada, comunicaban tramos pequeños de las provincias, otros comunicaban villas y sitios de población reducida, sin embargo, algunos estimulados por el comercio y el tráfico de mercancías facilitaron la movilización de minúsculas operaciones de intercambio económico<sup>51</sup>.

Por supuesto, estas ideas, se deben complementar con análisis más rigurosos que midan el rango de estos intercambios, con datos adicionales sobre fletes y tiempos de entrega, sin embargo, consideramos que la historiografía ha

<sup>51</sup> J. Sánchez, "Una mirada al abasto", p. 28; Según Villegas, "Los principales caminos de comercialización fueron; el de Popayán hacia los centros mineros del norte del Cauca y el Patía; el camino de Bogotá a Honda; el camino de Tunja al Carare; el camino de Faustino que comunicaba a Pamplona (centro productor) con Cúcuta, Maracaibo y San Faustino; el camino de Sogamoso que comunicaba con las misiones jesuitas del Llano y el Orinoco y se extendía hasta la Guayana." Andrés Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada: siglos XVII-XVIII: arquitectura industrial, patrimonio cultural inmueble*, Bogotá, Universidad Nacional, 2004, p. 40.

minimizado la capacidad operativa de los caminos en el comercio regional. Continuando con el análisis del flujo comercial de harina de trigo en Ocaña, encontramos que esta, comenzó a situarse como un producto estrella en las exportaciones de Ocaña en la segunda mitad del siglo XVIII. De igual manera, al analizar el número de registros reportados por comerciantes en el puerto de Ocaña, se encontró una relación directa de esta con las exportaciones. Los datos se encuentran sintetizados en la siguiente tabla.

**Tabla 1.** Registros de harina de trigo reportados en Ocaña

Año	Registros	Año	Registros	Año	Registros
1760	70	1768	72	1776	27
1762	26	1770	35	1783	42
1764	73	1772	39	1784	108
1766	64	1774	43	1785	109

**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, SAA-III, Real Hacienda, 2496c, 2483c, 2413c, 123c, 2735c, 2728c, 2725c, 2542c, 2732c, 1430c, 1429c, 2485c.

Como se observa, la variabilidad de los datos de estudio, muestran que en algunos años hubo disminuciones moderadas en el número de registros de harina de trigo, como las de 1764-1766 y 1770-1772. En otros años, sí hubo diferencias significativas respecto a los datos, por ejemplo, en el bienio de 1783-1784, hubo un incremento del comercio de harina de trigo del 50%. Las razones de estos incrementos obedecen a diversos factores, entre los que se deben incluir, la capacidad de capital de los comerciantes para entrar en el negocio harinero, además de la capacidad de producción de las haciendas y molinos de trigo cercanos a la provincia de Pamplona. Al referirnos a los registros, entendemos estos, como el número de declaraciones sobre un bien que los comerciantes realizaron ante el juez de puertos de Ocaña. Esta variable es importante, pues nos permite observar un margen de las transacciones que se efectuaron en los años estudiados y dar un indicio sobre la cantidad de particulares interesados que operaron en este rubro del comercio.

El puerto de Ocaña tuvo un fructífero desarrollo comercial, gracias al dinamismo de la economía de exportación que vio en algunos productos como el cacao, algodón y añil, un camino para cubrir mayores mercados. Ocaña se benefició de ese proceso, al unirse a los grandes circuitos comerciales del virreinato y posicionarse como uno de los puertos más importantes de la región norandina.

El trigo, al igual que la panela y el cacao, fue un factor importante de esa convergencia, pues permitió que Ocaña se sumara al mercado harinero que desde los inicios tuvo a Honda como principal exportador. La movilidad comercial, fue un proceso que tuvo a los agentes económicos como protagonistas, pues estos se encargaron de dar vida al aparato mercantil, y trasladar desde diferentes puntos del Nuevo Reino de Granada las mercancías a las zonas de consumo.

### 3. Los señores del trigo: comerciantes y asentistas

En el apartado anterior, intentamos establecer una arista del comercio de harina de trigo, analizando el papel de los puertos interiores en los flujos interregionales hacia el norte de la Nueva Granada, planteando, como a partir de la década de 1770, se sumaron nuevas zonas de producción y comercialización a los circuitos mercantiles andinos y su estrecha relación con los mercados antioqueños y caribeños. En lo que prosigue, dedicaremos este apartado al estudio y análisis de los individuos que hicieron posible este tipo de comercio. Nos referimos esencialmente a los comerciantes y su amplio espectro de características, así como a los asentistas, que, desde sus áreas de operación, intervinieron en este rubro de la economía. Tal y como se mencionó al inicio de esta investigación, nos interesa señalar el papel que desempeñó este sector en la segunda mitad del siglo XVIII, los rangos del comercio que abarcó, mecanismos y redes de comercio.

Una aproximación al estudio e identificación de los involucrados en el abasto y comercio de harinas permite comprender lo relacionado a las dinámicas del abastecimiento de las ciudades, las cantidades que comerciaban, los mecanismos e intereses alrededor de sus operaciones comerciales, las rutas que empleaban para el transporte y las redes comerciales que establecieron.

Tal situación conduce a precisar el rol como agentes de intercambio, que facilitaron las conexiones entre los centros de producción, distribución y consumo. En el territorio de la Nueva Granada, el papel del sector social vinculado al comercio fue un elemento central en el desarrollo de las actividades económicas de las provincias del virreinato, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los efectos del reformismo borbónico se hicieron más palpables y los erigieron como un grupo social y económico destacado.

En los últimos años, las investigaciones alrededor de este sector social los han identificado como un grupo social dinámico y activo, que constantemente se renovaba y cuyo radio de acción no se limitó a la ciudad o provincia, sino que, mantuvo fuertes conexiones con otras geografías. En la Nueva Granada, los estudios respecto a este tema recogen una amplia gama de interpretaciones sobre el papel y la incidencia que tuvieron en los procesos económicos experimentados en el siglo XVIII. Por lo que respecta, la mayoría de estas investigaciones han centrado su atención en la actuación de estos comerciantes en los núcleos urbanos más importantes del virreinato como Cartagena, Mompox, la capital Santa Fe, Popayán y la provincia de Antioquia<sup>52</sup>. En un

---

<sup>52</sup> La historiografía sobre este sector social es por demás voluminosa, algunos estudios cuyos horizontes teóricos presentan un marco de investigación sugerente y novedoso son: Edwin López Rivera, "Del puerto al altiplano: comerciantes de importación en Santafé de Bogotá a finales del siglo XVIII", en *Procesos Históricos*, n.º 36, Venezuela, Universidad de los Andes, 2019, pp. 60-83; Anthony Mc Farlane, "Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El consulado de Cartagena de Indias", en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 11, Bogotá, Universidad Nacional, 1983, pp. 43-69; A. Twinam, *Mineros, comerciantes y labradores*, pp. 122-126.

reciente estudio, Torres y Gutiérrez, han identificado la forma como algunos comerciantes, gracias a sus actividades, se sumaron a los grandes circuitos del comercio de la Nueva Granada, fungiendo como “las bisagras que conectaban las provincias del virreinato entre sí y a este con los flujos del comercio global”<sup>53</sup>. Al estudiar el grupo de comerciantes que operaron en actividades mercantiles de compra, venta y distribución de variados productos, observamos que estos ampliaron su portafolio de negocios al adentrarse en el comercio con trigo, dada las ventajas y beneficios que a en la segunda mitad del siglo XVII se empezaron a gestar en los mercados de Antioquia y el Caribe. Este grupo, al igual que lo ha referenciado la reciente historiografía, se insertó en los espacios del comercio interregional y llevó a cabo sus operaciones desde los puertos más importantes del virreinato. Algunos, como se verá más adelante establecieron extensas redes de comercio, otros mantuvieron un pequeño rango de acción, sin embargo, los más osados se dedicaron durante algunos años al exclusivo comercio con este bien. Vale la pena mencionar al menos una aclaración; lo que se intentará estudiar son los comerciantes que actuaron en el comercio interno de la Nueva Granada, a través de los puertos referenciados en la sección anterior. Los datos de este grupo fueron recopilados de las guías de entrada y salida que reportaron a la Real Hacienda, en cuyo caso, permite saber el nombre del comerciante, el tipo de producto, el monto de las mercancías y los impuestos que pago.

Por razones obvias, el estudio no contempla a los comerciantes transatlánticos que actuaron a la par que sus homólogos del interior, en el comercio de harinas hacia el caribe neogranadino, importando barriles de Veracruz, La Habana, Jamaica, Puerto Rico y por supuesto la metrópoli española. Naturalmente este primer grupo, se involucró en un tipo de comercio de importación que tuvo como radio de acción el Caribe Antillano e insular, así como las rutas mercantiles con España<sup>54</sup>. A diferencia del grupo de comerciantes del intercambio interregional, estos tuvieron una estrecha relación con la trata de esclavos, el contrabando y el poder político, que como se verá, no fueron condiciones aplicables o al menos demostrables en las fuentes, para los comerciantes del interior. Del mismo modo, las actividades del abasto y comercio de trigo no fueron exclusivas de comerciantes, pues en los tiempos que funcionó el sistema de asientos hacia las costas, algunos particulares se involucraron en esta área en perjuicio de los comerciantes. Investigaciones adicionales para el caso del suroccidente de la Nueva Granada, han sugerido que el sector de los comerciantes de trigo era bastante competitivo, y en el participaban desde pequeños agricultores, intermediarios, tratantes y algunos terratenientes<sup>55</sup>. Este patrón de competitividad en el negocio de las harinas, se replicó, tanto para el caso del puerto de Honda, como en Ocaña, pues una gran cantidad de comerciantes y particulares se interesaron en estas actividades.

<sup>53</sup> J. Torres y J. Gutiérrez, *La compañía Barrio*, p. 27.

<sup>54</sup> J. Sánchez, “Una mirada al abasto”, pp. 44-47.

<sup>55</sup> J. Torres, “Trade in a Changing”, p. 333.



Como se mencionó anteriormente, a mediados del siglo XVIII, la administración virreinal dispuso a algunos comerciantes el contrato para abastecer a las costas, bajo la figura de monopolio, que incluía entre otras cosas la fijación del número de cargas que debían introducir, los precios y las rutas de comercialización. Durante el tiempo que estuvo en funcionamiento, un poco más de 10 años, el asiento importó cantidades considerables de trigo a Cartagena. Las operaciones que tuvo este reducido grupo de comerciantes no estuvieron exentas de problemas e incluso inconvenientes con otros interesados, pues a la par que realizaban sus actividades, sufrían la dura competencia del comercio proveniente del Caribe Antillano y Español. Veamos a detalle esto. Durante algunos años de la década de 1750-1760, el sistema de asiento tuvo su apogeo gracias a la concesión en 1757 a Don Blas de Terga para después, por iniciativa del virrey Messia sustituirlo por un sistema de licencias a particulares<sup>56</sup>. Después del intento fracasado del asiento de José Ruiz de Noriega, quien había estado encargado del abasto de harinas desde Jamaica a Cartagena durante algunos años entre 1740 y 1750, el comerciante de la carrera de Indias Blas de Terga asumió el reto a través de 12 puntos obligatorios o capitulaciones, entre las que se incluía la reapertura del camino entre la ciudad de Vélez y el puerto de Carare, la adecuación de bodegas, almacenes y cobro de derechos en esos parajes, así como ser nombrado juez de puertos y administrador de la Real Hacienda, a cambio por supuesto de abastecer a Cartagena de harinas del reino<sup>57</sup>.

En medio de lo que representaba el monopolio y privilegio de comerciar con las harinas del reino y percibir los derechos por el empleo de una vía alterna a Honda, era evidente que las propuestas de Terga iban a tener competencia. Tiempo después de que las autoridades recibieron la propuesta de Terga, Manuel García de Olano vecino de Mompoix interpuso algunas reclamaciones que, según él, mejoraron la propuesta del asiento de harina. Posteriormente, la respuesta de las autoridades fue a favor de Blas de Terga por considerarla más beneficiosa a los intereses del reino, mediada por la aprobación de los diputados de la ciudad de Vélez y Santa Fe<sup>58</sup>. La ratificación del asiento se logró en 1754 y en 1757 comenzó su ejecución y puesta en marcha. La participación de Blas de Terga en los asuntos del abasto de harina, también contó con la compañía de su socio Bernando Echegoyen, quien para 1760 figuraba como el nuevo asentista de harinas, pues debido al fracaso de las capitulaciones iniciales y los problemas que se suscitaron por este, ambos comerciantes se vieron en la necesidad de concesionar un segundo asiento con las autoridades reales, para evitar las desavenencias del primer contrato. En este asiento se introdujeron nuevos puntos de un total de 15, algunos de los ajustes tenían que ver con los precios de la harina, los años de la concesión, multas a los contrabandistas, lugares de acopio y distribución de las mercancías.

<sup>56</sup> M. Eugenio, "Los asientos de abasto", pp. 33-34.

<sup>57</sup> María Eugenio Martínez, "Reapertura de la vía Carare-Vélez. El asiento de Blas de la Terga (1754)", en *Anuario de Estudios Americanos*, n° 41, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984, pp. 515-519.

<sup>58</sup> M. Eugenio, "Reapertura de la vía", pp. 535-536.

Uno de los aspectos más problemáticos para las operaciones de la compañía del asiento de harina, era precisamente los beneficios que establecía el comercio de esclavos a algunos particulares. Estos ocasionaron pérdidas considerables a los primeros pues muchas veces introducían cantidades de barriles de harina que no correspondían con el número de esclavos. En 1761 los asentistas interpusieron sus quejas y reclamos en el Consejo de Indias para evitar que la marquesa de Valdehoyos siguiera introduciendo 2 barriles por cada esclavo a la plaza de Cartagena. En respuesta, en un informe de la Real Audiencia de Santa Fe y dirigido al virrey Messia, se notificaba que:

...la Marquesa de Valdehoyos ha introducido en dicha plaza [Cartagena] cresido numero de barriles de harina además de los permitidos en su contrata de negros y muchos de ellos sin pagar a Vuestra Real Hacienda derechos algunos con el pretexto de que eran para el abasto de la escuadra que se hallaba en aquel puerto<sup>59</sup>.

La anterior situación había derivado en afectaciones al contrato del asentista de harinas de la ciudad, por ese entonces Bernardo Echegoyen y al erario, ocasionando una extensa querrela entre los involucrados. Los perjuicios causados por las operaciones comerciales de la marquesa probablemente incidieron en la ruina de la compañía y la posterior anulación del asiento en 1764. En un extenso informe de 1767, con motivo de la quiebra del asiento y el embargo de los bienes y mercancías, Don Bernardo Echegoyen interpuso un recurso con las autoridades del reino para conocer con claridad las cantidades de barriles que introdujo la marquesa y otros individuos que arribaban al puerto en los años de operación de su contrato, con ello, se puso en evidencia lo conflictivo y paradójico del sistema de abastecimiento a Cartagena y las decisiones de las autoridades, que al parecer nunca impidieron el comercio con mercancías y géneros provenientes del extranjero.

**Tabla 2.** Informe de la Real Hacienda sobre introducción de harinas en Cartagena

	Barriles para la marina	Barriles vendidos a publico	Precio promedio (pesos)
1761	225	158	14
1763	1525	1218	8
1764	734	804	7
Total	2554	2181	

**Fuente:** AGN, SC, Abastos, t.9, doc.10, f.568r

Los problemas de la compañía Terga-Echegoyen persistieron a lo largo del mantenimiento del asiento y muchos de ellos tuvieron que ver con la competencia que implicaba el comercio de esclavos, las importaciones de algunos particulares y el contrabando. Por lo demás, la compañía Terga-Echegoyen, se constituyó en un importante actor en el abastecimiento de

<sup>59</sup> AGN, SC, Abastos, T.8, doc. 6, f. 239r.

harinas hacia las costas, hasta que tras la llegada del virrey Messia en 1761 se instauraron una serie de modificaciones que iban en dirección a bloquear los intereses monopolistas de la compañía.

Mientras que los asentistas tuvieron un corto periodo de actividades, los comerciantes aquí estudiados, se caracterizaron por una permanencia constante a través del tiempo, o por lo menos, un promedio de años más extenso. En efecto, al analizar el grupo de comerciantes que llevaron a cabo registros de entrada y salida en Honda, se pueden ver algunas de esas tendencias. Vistas, así las cosas, la información de algunos registros de salida de los puertos fluviales más importante de la época, permite observar que hubo una considerable participación de comerciantes que, desde el interior, principalmente el puerto de Honda, despacharon sus mercancías con destino a Cartagena y los distritos mineros. Así mismo estos se diferenciaron por el rango y la magnitud de sus operaciones comerciales.

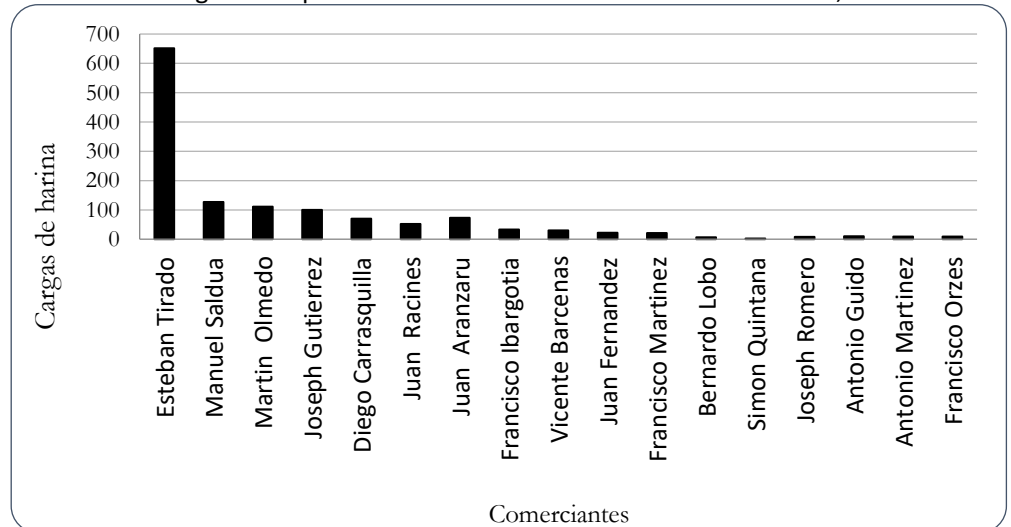
Desde 1745 encontramos datos que demuestran la existencia de este grupo de comerciantes involucrados en el comercio de harina desde Honda. En el quinquenio de 1745-1750 un estimado de 180 comerciantes registraron cargas de harina en el puerto de Honda, la mayoría de estas mercancías provenían de los sitios de producción habituales en la provincia de Santa Fe y Tunja. Algunos de estos, con capacidades comerciales altas, que les permitían remitir, por ejemplo 40 cargas de harina y otras mercancías en un solo envío, como fue el caso de Francisco Jimenes. La capacidad operativa de los comerciantes, es decir, la cantidad de mercancías que podían movilizar los identificaba como mayoristas o minoristas y determinaba su rango de acción. Al observar los comerciantes que operaron en el puerto de Honda durante 1751, encontramos algunos indicios de la tipología de estos individuos. Un primer elemento que debemos considerar es ¿cuánto podía movilizar en mercancías? y ¿cuánto dinero tenía invertido en ellas?, y con ello preguntarse sobre el destino, es decir, ¿hacia dónde enviaban esas mercancías?, pues como se sabe, una mayor distancia, implicaba mayores costos en la logística y el transporte, que sólo comerciantes con un capital elevado o un monto mayor de mercancías podría sortear, de tal forma que minimizará los factores de riesgo y pérdida.

Establecido este criterio, observamos que hubo la presencia de algunos de estos mayoristas, como Miguel Ramil, que durante el año de 1751 movilizó un estimado 493 ½ cargas de harina, equivalentes a 4106 pesos. Comparados estos rangos con los minoristas, observamos varias diferencias, pues el promedio de mercancías movilizadas por los segundos no superó el número de 80 cargas al año. El caso de Miguel Ramil, coincide pues, con la tipología de un comerciante mayorista a mediados del siglo XVIII, aunque los datos, sugieren que el rubro del comercio de trigo no era su única actividad, pues también figura comerciando otras mercancías como tabaco, lienzos y víveres de la canasta básica como jabón y velas. Por su parte, también resulta llamativo que ese mismo año figuren familiares como Juan Ramil y Esteban, quienes, en pocas cantidades, también comerciaron con trigo desde Honda. Otros casos, como el

de Gregorio Duran, nos permiten demostrar la pervivencia en el tiempo de estos comerciantes en el negocio harinero. En efecto, al estudiar los registros de entrada de 1745, observamos dos guías que corresponden a los meses de enero y agosto, en los cuales este comerciante actúa como intermediario reportando 18 cargas de harina a nombre de Rafael Suarez y Javier Bernal. 5 años después, aparece esta vez como dueño de las mercancías reportando un total de 53 cargas de harina<sup>60</sup>. Es probable, que, en registros posteriores, este comerciante figure transando con otras mercancías y acumulando experiencia y añadiendo a su portafolio de inversiones otras fuentes del comercio.

En 1762, la lista de comerciantes estudiada disminuyó por el declive de las exportaciones de harina desde Honda, como se señaló en el primer apartado. Los pocos datos recopilados, permiten, sin embargo, identificar los nombres, cantidades y el destino de sus mercancías. Para Mompox, identificamos al comerciante Joseph Frontera, quien, durante ese año, remitió un estimado de 76 cargas y Francisco Jiménez quien 10 años antes figura enviando harina a ese mismo destino, así como Antonio Chacón quien envió 10 cargas. En los distritos mineros antioqueños, los valores enviados fueron menores a los reportados para Mompox, algunos minoristas como Agustín Fernández, Vicente Noguera, Pedro Lugo y Pascual Quintero reportaron valores cercanos a 15 cargas<sup>61</sup>. En la década del 70', la información contenida en el gráfico 3, muestra por ejemplo la variedad de comerciantes dedicados entre otras cosas al comercio de harinas hacia Cartagena en el bienio de 1773-1774. Aunque la muestra es pequeña con relación al voluminoso comercio experimentado en Honda<sup>62</sup>, es un indicativo que permite observar la importancia que este rubro de la economía adquirió en la segunda mitad del siglo XVIII.

**Gráfico 3.** Rangos de exportación de harina de comerciantes en Honda, 1773-1774



**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, SAA-III, Real Hacienda, 919c y 1386c.

<sup>60</sup> AGN, SAA-III, Real Hacienda - Cuenta, 412c, f. 72r - 122r.

<sup>61</sup> AGN, SAA-III, Real Hacienda - Cuenta, 385c, f.18r - 61r.

<sup>62</sup> Ver: H. Giraldo, "El río Magdalena", p. 50.

Como es sabido, en este tipo de operaciones comerciales, se tejían relaciones sociales entre los involucrados en el intercambio mercantil. La forma de proceder por parte de los comerciantes era comprar directamente o por encargo las cargas de harina de los molinos y trigales de las provincias andinas y específicamente de los productores o cosecheros. Algunos de estos, no radicaban en el puerto de Honda, así que disponían de agentes, que actuaban como intermediarios para efectuar las transacciones. Al observar el listado de comerciantes se encontró, por ejemplo, que Don Maximiliano Jurado era el encargado de poner las mercancías en dirección a Cartagena, desde Honda, estas iban en nombre de Don Esteban Tirado quien realmente era el dueño. Misma situación se evidenciaba en los demás comerciantes que figuran en los registros y que evidencia, además que estas relaciones traspasaban los espacios locales, creando verdaderas redes comerciales entre las provincias.

Por lo demás, sabemos gracias a algunas investigaciones, sabemos que estos comerciantes no operaban simplemente con una mercancía, sino que, para maximizar las oportunidades de ganancia y retorno del capital invertido, comerciaban algunos productos exportables como tabaco, algodón, panela y algunos lienzos. Algunos funcionarios como Don Juan Antonio Racines, quien era encargado de la administración de la renta de tabaco de la villa de Honda y el Don Esteban Tirado figuran en un listado de 1760 comerciando tabaco en volúmenes considerables<sup>63</sup>. 10 años atrás, en 1750 esta última figura comerciando 20 cargas de harina desde el puerto de Honda<sup>64</sup>. Comparados con los demás individuos, Don Esteban Tirado contaba con mayores capitales para poner en circulación variadas mercancías y géneros. Todo esto, podría deberse a una experiencia acumulada en los negocios, la disposición de recursos económicos y los nexos con comerciantes, tratantes y productores. Con eso y todo, se tiene que estos individuos participaron activamente en el comercio de harinas a Cartagena a través del circuito comercial que unía a Cartagena, Mompox y Honda<sup>65</sup>.

En el bienio de 1778-1779, la actuación de los comerciantes de Honda se orienta no tanto a enviar voluminosas cargas de harina a distintos parajes, sino, en minimizar los riesgos de sus operaciones al comerciar con productos de venta fácil y costo asequible como tabaco y proteínas animales. El promedio de cargas harineras que reportaron estos comerciantes en el puerto, a finales de 1778 y principios de 1779 fue del orden de 4,7 y 3,7 respectivamente. De un estimado de 50 individuos que operaron en ese lapso, el 42%, solo comercio con harina en cantidades inferiores, y los restantes, combinaron sus actividades con el comercio de otros bienes. El perfil de los mayoristas/minoristas del negocio harinero, coincide, por demás, con el patrón de comerciantes de otras latitudes del Nuevo Reino de Granada. La geografía comercial de sus actividades de exportación de géneros agrícolas y bienes, no se concentró únicamente en el espacio comarcal o de la provincia, por el contrario, como se evidenció con los

<sup>63</sup> M. de la Cruz, "Redes y circuitos comerciales", pp. 35 - 42.

<sup>64</sup> AGN, SAA-III, Real Hacienda - cuenta, 412c, f. 70r.

<sup>65</sup> J. Sánchez, "Una mirada al abasto", p. 53.

comerciantes de la Villa de Honda, estos tejían extensas redes de comercio y enlaces mercantiles con otras provincias del Reino. Además, tampoco se concentró en el comercio con un bien, sino que, procuro hacia la diversificación de sus actividades comerciales<sup>66</sup>.

El papel dinamizador de las operaciones de intercambio comercial del puerto que Honda, que tuvo como protagonistas a un amplio grupo de comerciantes, también enfrentó una serie de competencias, sobre todo en las décadas siguientes a la expedición del libre comercio en 1778, pues supuso, como señalamos anteriormente, la consolidación de puertos internos como el de Ocaña, con una ubicación estratégica que permitió que de nuevo, algunos particulares participaran en el juego comercial de las harinas del reino. En efecto, los comerciantes ocañeros, o que realizaron actividades de importación y exportación en ese puerto, fueron por demás numerosos y con rangos de acción para nada despreciables.

Un primer punto de partida que nos indican los registros de salida es que hubo una participación de comerciantes de renovada experiencia, así como individuos que actuaron algunos pocos años. Sobre el primer grupo, vale la pena mencionar al marqués de Santa Coa, Don Julián de Tres Palacios. El marqués se había posicionado como uno de los comerciantes más influyentes de la provincia de Cartagena, manteniendo en Mompo, el centro de sus negocios y tratos comerciales. Según Vladimir Daza<sup>67</sup>, el marqués de Santa Coa había sostenido un intenso intercambio comercial con el Valle de Cúcuta, Pamplona, Ocaña, Girón y San Gil, regiones en donde obtenía productos agrícolas y frutos comerciales como el cacao, harina y demás mercancías como el azúcar y la panela. Los registros de salida del puerto de Ocaña indican que, para el año de 1760, el marqués había comercializado con más de 300 cargas de harina a un precio estimado de 8 a 10 pesos, cuyo destino fue la villa de Mompo. Naturalmente, como era de esperarse en un comerciante de su talla, el volumen del comercio de harina solo era una franja de la gama de inversiones que poseía, por ejemplo, en la navegación fluvial y las haciendas de trapiche. Su mecanismo comercial consistía en disponer de agentes económicos o intermediarios, en puntos estratégicos del comercio del Nuevo Reino, que eran los encargados de adelantar la negociación con los productores y cosecheros de trigo, y posteriormente, adelantar la gestión en la Real Hacienda para enviar las mercancías a Mompo. Su principal socia, según figura en los datos extraídos del libro de derechos de puerto, fue Juana Lázaro quien le remitió el 88% de las mercancías, principalmente harina de trigo y azúcar; 10 años, esta misma mujer aparece registrando tan solo 5 cargas de harina, y en 1776 otro monto similar, lo que reafirma su papel como agente intermediaria. Por su parte, el marqués también contó con otros agentes que le facilitaron la operación de sus actividades; Micaela Terán y su hermano Juan Antonio<sup>68</sup>. Sobre estos dos

<sup>66</sup> J. Torres y J. Gutiérrez, *La compañía Barrio*, p. 218.

<sup>67</sup> V. Daza, *Los marqueses de Santa Coa*, p. 108-122.

<sup>68</sup> AGN, SAA-III, Real Hacienda, 2496c, f. 3r-16r.



últimos, encontramos datos, que registran el margen de sus operaciones en el mismo año, y que fue en torno a 129 cargas de harina, remitidas a Mompo. Desde 1764 hasta 1776, principalmente Juan Antonio, aparece en los registros con valores cercanos a las 160 cargas, que, sumadas a las iniciales, dejan entrever que su papel en este rubro era bastante significativo.

Al igual que sus contrapartes en el puerto de Honda, los comerciantes que operaban en Ocaña debían adelantar la compra de las cargas de los molinos y trigales de la jurisdicción y después conducirla al puerto Real o el de Cuatrobocas, y a través de estos, enviarlas a sus destinos acordados. En el año de 1800, por ejemplo, en un extenso pleito por tres cargas de harina entre comerciantes de la ciudad, se sabe que estos acudían a comprarlas a los indios que trabajaban en las cementeras de trigos y después las almacenaban o procesaban en sus moliendas<sup>69</sup>. Si de comerciantes con acumulada experiencia en los negocios se trata, vale la pena mencionar al menos un puñado de ellos, cuyo rango de operaciones permite identificarlos con suma propiedad, como del comercio mayorista de harina.

El primero de ellos fue Antonio Joseph del Rincón, comerciante que estuvo aproximadamente 16 años involucrado en este rubro de la economía; de sus operaciones se sabe que desde 1760 hasta 1776, reportó un estimado de 652 cargas de harina, equivalentes a 5.868 pesos, y cuyo destino principal fue Mompo. Entre sus operaciones, productos como el trigo y la panela, fueron el grueso de sus negocios, durante los años de sus actividades hasta que, al parecer, su esposa Ana Josefa del Rincón en 1783, se encargó de hacer los trámites del envío de harinas, con destino a Mompo por un total 40 cargas en dos guías de abril y diciembre. Esto último, referido al papel de las mujeres en el comercio interregional, no debe parecer una novedad, pues era usual, que estas realizarán a nombre de sus cónyuges, los negocios de intercambio, mientras estos se encontraban viajando y haciendo negocios en otras provincias o incapacitados. Algunos datos del comercio de Ocaña complementan esa idea; para el año de 1760 Isabel María Osorio figura comerciando 72 cargas de harina, en 1762 observamos la actuación de Eusebia Jacome Morineli con 5 cargas y en 1764 Rosalía Álvarez realizó un registro por concepto de 17 cargas. Algunas de este grupo de mujeres, sostenían algún grado de familiaridad con algunos mayoristas de la época, como Juan Baptista del Rincón y Eusebia Jacome, antes señalada, posiblemente familiar de Simón Jacome.

Este último personaje, resulta en un interesante caso, pues a la luz de los registros, pareció constituir una cimentada empresa familiar que los involucró durante muchos años, en el negocio de la exportación de trigo hacia Mompo, Cartagena y la provincia de Antioquia. En efecto, en las guías de derechos de puerto de Ocaña de 1770, Simón Jacome aparece por primera vez comerciando con 3 cargas de harina, 13 años después, su capacidad de comercio llegó al rango de 71 cargas y en el bienio de 1784-1785 reportó un monto de 1145

<sup>69</sup> AGN, SC, Consulados, T.1, doc. 4, f. 76r-76v.

cargas, equivalentes al 18% de las operaciones de ese año. Como mayorista o posiblemente intermediario de un gran comerciante, según lo dejan saber los registros, Simón Jacome tenía tras de sí a sus familiares, que también intervenían en este negocio. Desde 1768 hasta 1776, Alejo Jacome y Agustín, comerciaron con 128 cargas de harina y en 1760, María y Miguel Jacome aparecen con algunos envíos a Mompo y Simití. Las relaciones familiares en los negocios, no eran para nada un asunto nuevo, pues para los propósitos de este tipo de negocios, contar siempre con el apoyo y capital de personas confiables resultaba una herramienta propicia para acrecentar las inversiones y reducir el riesgo en la comercialización de los bienes<sup>70</sup>. Misma situación se evidenciaba en la asociación que constituían 2 o más comerciantes con el fin de garantizar el éxito de sus operaciones y en dado caso, repartir ganancias o pérdidas. Algunos comerciantes emplearon esta estrategia, tal fue el caso de Miguel Rizo y su socio Luis Pérez, quienes reportaron 100 cargas hacia Cartagena en 1785, o Ramon Serrano en compañía de Francisco Ortiz, que declararon 17 cargas hacia el mismo destino.

El panorama de los comerciantes que actuaron desde Ocaña fue un escenario complejo, pues al numeroso grupo de individuos naturales de la región, también se le sumaron particulares de Cartagena que invirtieron considerables sumas de dinero en comprar y transportar cargas de harina a la ciudad. En efecto, en la ciudad costera existía una tradición arraigada de comerciantes y negociantes, cuyos lazos mercantiles se orientaron desde muy temprano con el comercio transatlántico, pero que, estimulados por el comercio interregional de bienes y géneros de la tierra, llevó a estos, a invertir en el comercio de harina de trigo. A lo largo del siglo XVII y buena parte del XVIII, muchos mercaderes y comerciantes de Cartagena, intensificaron las operaciones comerciales con la provincia de Pamplona para obtener cantidades de trigo que se remitían desde Ocaña para ser enviadas al abasto de la ciudad o como garantía de mercancías importadas como usualmente sucedía con algunos productos agrícolas como el cacao, azúcar y otros géneros<sup>71</sup>. Aunque en tal cuestión, no constituyeron una mayoría en el total de comerciantes, si es punto de partida para evaluar lo que este tipo de actividades implicaba para sus negocios y portafolio de productos. Los datos expresados a continuación, indican los comerciantes matriculados en Cartagena, que figuran comerciando trigo en el puerto de Ocaña.

**Tabla 3.** Inversiones en cargas de trigo de comerciantes de Cartagena

Año	Juan Pérez Ganariego	Julián Sánchez de Hermosilla	Francisco Sánchez	Manuel García
1770-1766	5	x	x	132
1768-1773	x	x	4	x
1783-1784	x	99	x	17
Total	5	99	4	149

**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, SAA-III, Real Hacienda, 2496c, 123c, 2735c, 2725c, 2542c, 1430c, 1429c y datos suministrados por S. P. Solano y Pinzón.

<sup>70</sup> E. López, "Del puerto al altiplano", pp. 62-63.

<sup>71</sup> A. Guerrero, "Territorio, economía y sociedad", p. 364.

La presencia de estos comerciantes no es pura coincidencia, pues algunas investigaciones han mostrado cómo algunos de estos se involucraron activamente en las actividades del abastecimiento alimenticio de la plaza de Cartagena, ya sea comercializando carnes para la Real Carnicería de la ciudad o como proveedor de trigo para las escuadras de guardacostas y en general para el público.<sup>72</sup>

#### **4. La dimensión local del consumo de harina de trigo: el caso de Cartagena de Indias**

En secciones anteriores, he intentado focalizar el análisis al estudio de los puertos, canales de comercio y comerciantes, que participaron de formas variadas y ritmos diferentes, en el comercio de trigo. A continuación, pretendo describir, el último escalón de la economía de un bien agrícola, es decir la esfera del consumo alimenticio. Fundamentalmente, las principales ciudades del virreinato tuvieron un marcado consumo de harina de trigo que resultaría un recurso fácil de demostrar, si analizamos a detalle la composición del mercado local o la característica de las importaciones de bienes de la tierra. Tanto Cartagena, como Santa fe y Popayán tuvieron una población que demandaba constantemente variedad de alimentos, entre los que se incluía los derivados del trigo, no obstante, elegir únicamente a Cartagena como laboratorio experimental para estudiar el consumo, tiene que ver con las vicisitudes que esta ciudad sufrió a lo largo del siglo XVII y que han sido abordados cuidadosamente por algunos investigadores.

Todo parece indicar, tal y como la historiografía reciente ha señalado, que las últimas tres décadas del siglo XVIII, significaron para la ciudad y plaza de Cartagena un periodo de auge y reactivación en la economía. Son variadas y simultáneas las causas que explican este hecho; la primera de ellas está relacionada a la expansión demográfica experimentada a finales del periodo colonial. Según los datos presentados por Adolfo Meisel a partir de los censos de población de 1777, la ciudad de Cartagena de Indias pasó de tener 4556 habitantes a principios del siglo XVIII a poseer aproximadamente 14000 en el año de 1778 y 25000 a principios del siglo XIX<sup>73</sup>.

El incremento poblacional se debió en buena parte, gracias al dinamismo económico que imprimieron los trabajos en los sistemas defensivos y que constituyeron un renglón importante en el desarrollo de la ciudad. Alrededor de las fortificaciones, el apostadero de la marina y distintos talleres vinculados a la construcción y elaboración de material para las embarcaciones y flotas de guardacostas, se posicionaron amplias cifras de trabajadores de distintas condiciones que convirtieron a Cartagena de Indias en un complejo mundo

<sup>72</sup> Muriel Vanegas Beltrán, Sergio Paolo Solano y Roicer Flórez Bolívar, "Elites y poder colonial: comerciantes y cabildo en Cartagena de Indias, 1750-1810", en *Memorias*, n° 42, Barranquilla, Universidad del Norte, 2020, pp. 57-68; J. Sánchez, "Una mirada al abasto", pp. 45-46.

<sup>73</sup> M. Aguilera y A. Meisel, *Tres siglos de historia*, pp. 12-16.

laboral<sup>74</sup>. Con la condición de plaza fuerte militar y la intensificación de los conflictos y guerras que el imperio español libró, la ciudad recibió unas considerables sumas de inversión fiscal, destinadas a sufragar los enormes gastos que implicaban el mantenimiento de los sistemas defensivos, los trabajadores, guarniciones y regimientos militares. El situado, uno de ellos, era enviado desde Santa Fe y Quito como un mecanismo para mantener las defensas y guarniciones en la ciudad de Cartagena a lo largo del siglo XVII y XVIII. Según Adolfo Meisel, entre 1751 y 1810 la ciudad recibió un estimado de más de 20.000.000 de pesos de plata por concepto de situado, lo que implicó un rubro importante para la economía cartagenera<sup>75</sup>. Este mecanismo monetario favoreció el crecimiento sostenido y acelerado porque sostuvo gran parte de los gastos relacionados con los sistemas de defensa de la ciudad. Los salarios de los militares y los jornales de trabajadores calificados se vieron favorecidos gracias a esas inversiones<sup>76</sup>. Su permanencia en la ciudad creaba una alta demanda que debía ser satisfecha, creando excelentes condiciones para el comercio y otras actividades. Al respecto Adolfo Meisel, señala lo siguiente “Los encadenamientos hacia atrás de los gastos militares debieron recaer en buena medida sobre la economía local, pues los salarios se gastaban, en una buena proporción, en bienes y servicios producidos localmente: vivienda, alimentación, diversión, productos artesanales y servicios personales”<sup>77</sup>.

Las anteriores condiciones expuestas, relacionadas con el crecimiento de la población, demandaron necesidades de aprovisionamiento de víveres y alimentos a las guarniciones, tropas, trabajadores, gentes del común, funcionarios, autoridades y miembros de la élite para su manutención. También favorecieron la participación de distintos sectores sociales en el área de las actividades comerciales y mercantiles para satisfacer la creciente demanda alimentaria. En consecuencia, los efectos de la población flotante, repercutió en un aumento del consumo de víveres esenciales para la subsistencia de la población.

Los datos seriales contenidos en la gráfica 4, no poseen información de la década de 1780, tiempo en que, como se mencionó, Ocaña exportó voluminosas cantidades de harina al puerto. Las estimaciones realizadas por Sergio Paolo Solano sobre los valores que ingresaban a la ciudad y que eran consumidos por un sector de la población, a saber, la marinería y sectores de blancos prestantes, sugieren un panorama de expansión de la demanda agregada de harina de trigo a finales del siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX, como consecuencia de las guerras anglo-españolas, cuyos efectos repercutieron en operaciones comerciales enfocadas al abastecimiento de la

<sup>74</sup> Sergio Paolo Solano, “Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810”, en *Historia*, n.º 51, vol. II, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2018, pp. 552-553.

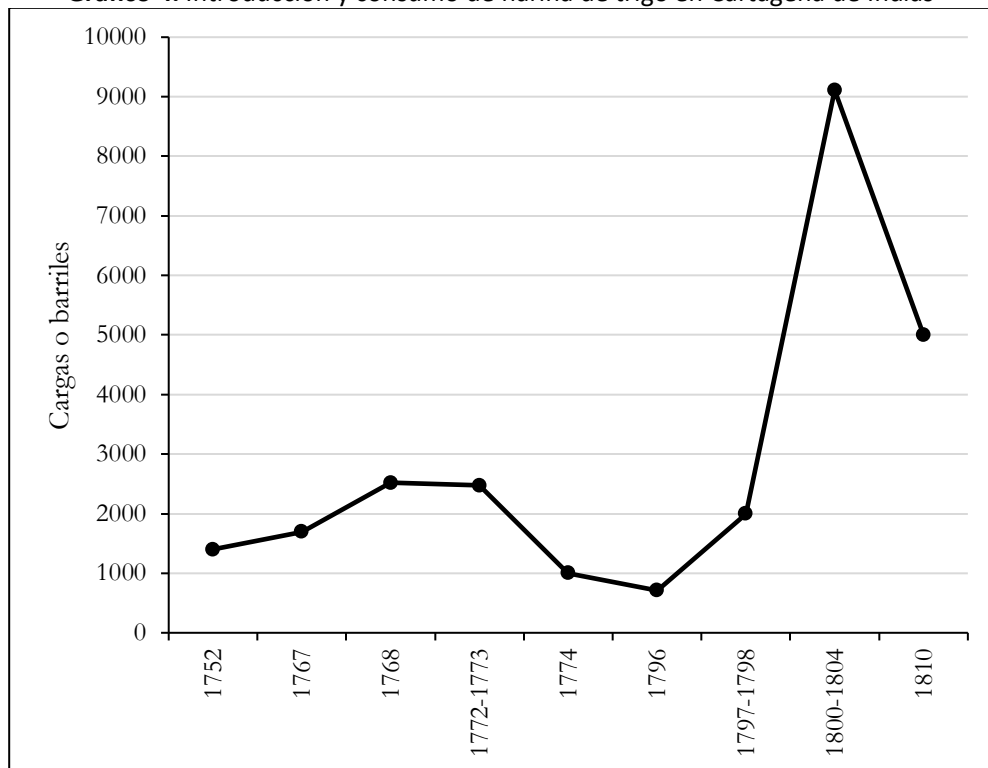
<sup>75</sup> Adolfo Meisel, “¿Situado o contrabando? Las bases económicas de Cartagena de Indias a fines del siglo de las Luces”, en, Adolfo Meisel, *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?*, Cartagena, Banco de la República, 2009, pp. 21-22.

<sup>76</sup> Sergio Paolo Solano, “Gasto fiscal e inversiones en mano de obra libre en Hispanoamérica. El caso de Cartagena de Indias (1750-1810)”, en *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 24, n.º 2, Bucaramanga, UIS, 2019, pp. 195-232

<sup>77</sup> A. Meisel, “¿Situado o contrabando?”, p. 28.

población, principalmente marinos y militares. Tal elemento, como se vio en los apartados anteriores, tuvo estrecha relación con los rendimientos de las exportaciones de trigo desde Honda y después Ocaña, pues, esencialmente Cartagena, y en general la costa de la Nueva Granada, eran uno de los principales mercados para el trigo andino.

**Gráfico 4.** Introducción y consumo de harina de trigo en Cartagena de Indias



**Fuente:** Elaboración propia a partir de Sergio Paolo Solano, “Condiciones de vida de los trabajadores libres de Cartagena de Indias, 1750 - 1801 (jornales, abastos, precios y nivel de vida)”, en Haroldo Calvo, Adolfo Meisel y Diana Riciulli (eds.), *Ensayos de historia de Cartagena de Indias*, Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar, 2021, p. 240.

Aunque existió una relativa estabilidad en el comercio de trigo a finales del siglo XVIII, las ciudades costeras no estaban exentas de sufrir desabastecimiento o carencia de alimentos, pues las afectaciones a los canales comercialización se podían ver causadas por factores externos como las guerras imperiales sostenidas en el Caribe, malos rendimientos en las cosechas o las condiciones en la navegabilidad del río Magdalena. En efecto, mantener bien aprovisionada a Cartagena, Santa Marta y Portobelo era necesidad recurrente, y los dirigentes locales eran conscientes de tal situación. A los periodos de crisis y carestía que caracterizaron la década de 1750-1760 y que tenían que ver con la especulación y las deficiencias del sistema de asiento, se le añadieron, periodos de marcada estabilidad, como el de finales de la década de 1770 y principios de los 1780s, cuando el stock del Real Almacén de la ciudad reportó una cuantiosa cantidad de trigo y bizcocho.

**Tabla 4.** Cantidades en el Real Almacén de Cartagena

Años	Cargas de harina	Bizcocho (libras)
1779	463,5	30495
1780	1076	168860
1781	937	130495
1782	66	12390
1783	569,5	101452
Total	3112	444692

**Fuente:** Elaboración propia a partir de AGN, SAA-III, Real Hacienda, 1014c. f. 13r-73r.

Los datos contenidos en la tabla 4 representan la cantidad de víveres almacenados en los depósitos de la ciudad destinados posiblemente para las raciones de la marinera y tropas acantonadas en el puerto. La información que recogía el oficial a cargo, Jacobo Martínez, señala que el tipo de harina de flor fue la predilecta para el abastecimiento de la ciudad. Sobre su procedencia, bien pudo tratarse de géneros introducidos desde España y el Caribe antillano o desde los canales de comercialización del reino como Honda y Ocaña. No obstante, los datos recogidos si indican sobre los propietarios de dichas mercancías, al respecto, se observa que de nuevo los comerciantes de Cartagena, coinciden como inversionistas en este tipo de actividades; si bien las cantidades de bizcocho estuvieron en manos del asentista de la marinera, Joseph Varos, las cargas de harina tienen diversos dueños, entre ellos personajes destacadas de la vida mercantil de la ciudad como el Conde de Pestagua, Andrés Madariaga, Lázaro Herrán y Martín de Seguína.

La ciudad demandaba un consumo anual de 3650 cargas de harina, es decir un aproximado de 10 cargas diarias para poder satisfacer la demanda de consumo<sup>78</sup>. Si partimos de un promedio por carga de 9 arrobas, patrón intermedio que se ubica entre 8-10 arrobas, que era la capacidad de las unidades de almacenamiento en que se transportaba este bien, se tiene que el consumo ascendía a 32.850 arrobas, poco más de 370.000 kilos anuales. En términos per cápita, el consumo fue de 0,07 kilogramos diarios, cifra que, frente a otros mercados urbanos hispanoamericanos como Ciudad de México o Buenos Aires, era drásticamente baja y que reafirma la idea de un consumo diferenciado y reducido por parte de la población local<sup>79</sup>.

En términos de variedades de trigo que se consumía, se sabe de una marcada predilección por parte de las elites locales, por consumir tipos de panes específicos. Como se sabe, la molienda de trigo daba origen a distintos tipos de derivados, que iban desde la más refinada como la harina de flor, hasta los residuos conocidos como afrecho que usualmente se destinaba para alimentar

<sup>78</sup> S. P. Solano, "Condiciones de vida", p. 241; A. Guerrero, "Territorio, economía y sociedad", p. 378.

<sup>79</sup> J. Garavaglia, "El pan de cada día", p. 17; S.P. Solano, "Condiciones de vida", pp. 240-241.



a los animales domésticos<sup>80</sup>. Las gentes cartageneras, cuyos ingresos eran elevados, les permitían acceder a los derivados de pan más sofisticados, mientras que otros solo se podían conformar con productos menos costosos y de fácil elaboración como los bizcochos o las galletas. Para las tripulaciones de las embarcaciones, estos dos últimos fueron los productos por excelencia, pues su composición orgánica permitía una fácil conservación en el tiempo. Algunos datos adicionales, permiten conocer esta conjunción de variedades de pan consumido en Cartagena, como los registros de víveres de las tripulaciones que señalaban que para los oficiales se fabricaba pan francés, un tipo de producto elaborado con trigo y poca levadura, otros consumían pan español y los de menor jerarquía se les daba galletas o bizcochos<sup>81</sup>.

De la misma forma, que el sector de las milicias y marina, se había acostumbrado a la ingesta de derivados del trigo como galletas y pan, y como consecuencia de los conflictos imperiales en el Caribe, en la ciudad se resguardaban una cantidad de soldados del rey, en cuya dieta se les incluía el bizcocho elaborado a partir de trigo. Por lo demás, Cartagena también albergaba a un considerable número de eclesiásticos que para 1779 ascendían a 247, quienes, en sus dietas, consumían pan de trigo y otros derivados, pues este alimento poseía una simbología especial como representación del cristianismo y los valores europeos<sup>82</sup>. Otros datos que deberían orientar el cálculo sobre el consumo en la ciudad, es tener en cuenta la infraestructura conventual y la alimentación en los colegios religiosos, tal cuestión, como es de suponerse revelaría nuevos patrones de consumo alimenticio y de la canasta básica de algunas instituciones coloniales<sup>83</sup>.

### Conclusiones

El análisis de los flujos interregionales del comercio ha demostrado ser un elemento clave en la comprensión de las dinámicas económicas de las ciudades y villas más importantes del virreinato de la Nueva Granada. Los estudios sectorizados del comercio de alimentos permiten a su vez, medir los grados de interacción entre las zonas de producción, los canales de comercialización y los mercados urbanos, lo que lleva a replantear viejas ideas y crear nuevas hipótesis.

Los elementos de estudio aquí analizados, aunque son una pequeña muestra de un complejo tema de investigación, permiten aproximarnos en algunas ideas iniciales que me gustaría sintetizar: a) frente a la idea de un escaso e ineficaz sistema de comercio que abasteciera los mercados de la costa persistente en la historiografía nacional, se le debe controvertir mostrando que pese a las

<sup>80</sup> J. Garavaglia, "El pan de cada día", p. 16; A. Villegas, *Molinos de trigo*, p. 43; J. Torres y J. Gutiérrez, *La compañía Barrio*, p. 333.

<sup>81</sup> AGN, SC, Aduanas, T.1, doc. 11, 223r-230v.

<sup>82</sup> J. Sánchez, "Una mirada al abasto", p. 44.

<sup>83</sup> Ramiro Sánchez, "Consumo de alimentos en el Colegio y Universidad Santo Tomás de Aquino, 1733-1755", en *Fronteras de la Historia*, vol. 26, n.º 2, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2021, pp. 288-289.

complejidades del comercio interno, considerables cantidades de trigo circularon con cierta estabilidad a las principales ciudades, logrando una relativa mejora en el aprovisionamiento de este tipo de víveres; b) el posicionamiento estratégico de nuevos canales de comercialización como Ocaña, que facilitaron el movimiento de mercancías y optimizaron algunas esferas del comercio interregional, todo ello, derivado de una agenda de decisiones en la política económica de los borbones; c) la emergencia de mercados alternativos, como los de las villas y ciudades de la provincia de Antioquia, que junto con los del caribe, permitieron un inusitado crecimiento del comercio de trigo en la segunda mitad del siglo XVIII y d) la participación de un grueso sector comerciantes e intermediarios que añadieron a su portafolio de inversiones, la compra y venta de trigo de los molinos y trigales en la provincia de Tunja, Santa fe y Pamplona y se sumaron a los circuitos comerciales que desde Honda y después Ocaña remitían mercancías hacia Mompo, Cartagena, Santa Marta y otros sitios de las provincias costeras y mineras.

### **Bibliografía**

#### **Fuentes primarias:**

Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Fondos: abastos, policía, empleados públicos, consulados, milicias y marina.

Sección Archivo Anexo I, Estadística.

Sección Archivo Anexo II, Alcabalas.

Sección Archivo Anexo III, Real Hacienda.

#### **Fuentes secundarias:**

Assadourian, Carlos Sempat, *El sistema de la economía colonial: El mercado interior, regiones y espacio económico*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983.

Bedolla Acevedo, Jason, "Circulación de efectos de Castilla entre Maracaibo y la provincia de Pamplona (1785-1819)", en, *Fronteras De La Historia* vol. 25, n.º 1, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2020, pp. 208-232. <https://doi.org/10.22380/20274688.843>

Bedolla Acevedo, Jason, "Producción y circulación textil en el nororiente neogranadino. Socorro, San Gil y Girón 1780-1820". Tesis de Maestría, Universidad Nacional, 2022.

Carreño Tarrazola, Clara, "Economía política del mercado de harina de trigo: la escala atlántica de la producción y consumo de un bien de primera necesidad. 1750-1800", Informe proyecto de Investigación, Bogotá, Instituto colombiano de Antropología e Historia, 2016.

- Colmenares, Germán, "La economía y la sociedad colonial, 1550-1800", en *Manual de Historia de Colombia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1983.
- Cruz Vergara, Maribel de la, "Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena-Honda-Mompox", Tesis de Maestría Universidad Complutense de Madrid, 2020.
- Daza, Vladimir, *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe Colombiano, 1750-1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009.
- Eugenio Martínez, María, "El puerto y camino de Carare en Nueva Granada", en *Anuario de Estudios Americanos* vol. 30, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1973, pp. 263-294.
- Eugenio Martínez, María, "Los asientos de abastos de harina a Cartagena. La compañía Terga-Echegoyen", en *Temas Americanistas*, n.º 8, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1990, pp. 30-53.
- Eugenio Martínez, María, "Reapertura de la vía Carare-Vélez. El asiento de Blas de la Terga (1754)", en *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 41, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984, pp. 515-519.
- Garavaglia, Juan Carlos, "El pan de cada día: El mercado del trigo en Buenos Aires, 1700-1820", en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. E. Ravignani"*, Tercera serie, n.º 4, Buenos Aires, Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, 1991, pp. 7-29.
- Garavaglia, Juan Carlos, *Mercado Interno y Economía Colonial*, México, Grijalbo, 1983.
- García y García, José, (comp.), *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*, Nueva York, Imprenta Hallet, 1869.
- Granados, Oscar y Pinto, Joaquín, "Más allá de Pamplona (Nueva Granada): Circuitos cacaoeros del suroccidente durante la transición, 1790-1821", en *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, n.º 37, n.º 3, Cambridge, Cambridge University, 2019, pp. 539-566. <https://doi.org/10.1017/S0212610918000204>
- Guerrero Rincón, Amado, "La comercialización de las harinas del reino. Siglo XVIII.", en *Fronteras, regiones y ciudades en la historia de Colombia, Memorias VIII Congreso Nacional de Historia de Colombia*, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1993.

- Guerrero Rincón, Amado, "Territorio, economía y sociedad. Desarrollo regional en la provincia de Pamplona, siglo XVIII", Tesis de doctorado, Universidad Internacional de Andalucía – Universidad de Huelva, 2013.
- Henaó Giraldo, José, "Comercio en las "tierras de oro". Circulación de bienes de la tierra en un Circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)", en *Tiempo y Economía*, vol. 7, n.º 1, Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2020, pp. 38 - 68.
- Henaó Giraldo, José, "El río Magdalena y el complejo portuario de Honda 1745-1808", Tesis de Maestría, Universidad Nacional, 2022.
- Herrera Ángel, Marta, "Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial", en *Historia Crítica*, n.º 32, Bogotá, Universidad de los Andes, 2006, pp. 118-152.
- Kalmanovitz, Salomón, "La agricultura de la Nueva Granada en el siglo XVIII", en Adolfo Meisel y María Ramírez (ed.), *La economía colonial de la Nueva Granada*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2015.
- López Rivera, Edwin, "Del puerto al altiplano: comerciantes de importación en Santafé de Bogotá a finales del siglo XVIII", en *Procesos Históricos*, n.º 36, Venezuela, Universidad de los Andes, 2019, pp. 60-83.
- Martínez, Abel y Otalora, Andrés, "A suelo nuevo dar nueva semilla". El trigo en la provincia de Tunja, Nuevo Reino de Granada, siglos XVI y XVII, en *Maguaré* vol. 34, n.º 2, Bogotá, Universidad Nacional, 2020, pp. 137-171. <https://doi.org/10.15446/mag.v34n2.92584>
- Mc Farlane, Anthony, "Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El consulado de Cartagena de Indias", en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 11, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1983, pp. 43-69.
- Meisel, Adolfo, "Crecimiento, mestizaje y presión fiscal en el virreinato de la Nueva Granada, 1761-1800", en Banco de la República, *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, n.º 28, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2011, pp. 2-89.
- Meisel, Adolfo y Aguilera Díaz, María, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Cartagena, Banco de la República, 2009.
- Meisel, Adolfo, "¿Situado o contrabando? Las bases económicas de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces", en Adolfo Meisel, *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?*, Cartagena, Banco de la República, 2009.
- Mora Pacheco, Katherine, "Y vi un caballo negro y el que lo montaba tenía una balanza en la mano. Hambrunas en la Nueva Granada, 1690-1820", en *Memorias*,

n°. 45, Barranquilla, Universidad del Norte, 2021, pp. 62-92.  
<https://doi.org/10.14482/memor.45.986.1>

Múnera, Alfonso, *El fracaso de la nación: Región clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1810)*, Bogotá, Banco de la República/El Áncora Editores, 1998.

Muñoz, Edwin y Torres, James, “La función de Santa Fe en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a finales del siglo XVIII”, en *Fronteras de la Historia*, vol. 18, n°. 1, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2013, pp. 165-210.

Mutis, José Celestino, *Viaje a Santa Fe*, Madrid, Dastin Historia, 2002.

Sánchez Gutiérrez, Julián, “Una mirada al abasto y comercio de harina de trigo en la ciudad de Cartagena de Indias, 1713-1780”, Cartagena, Tesis de pregrado, Universidad de Cartagena, 2022.

Sánchez Verjel, Sonia, “El comercio internacional en Ocaña desde el apogeo al abandono”, en *Mundo Fesc* vol. 9, n°. 17, Cúcuta, Fundación de Estudios Superiores Comfanorte, 2019, pp. 60-68.

Sánchez, Ramiro, “Consumo de alimentos en el Colegio y Universidad Santo Tomás de Aquino, 1733-1755”, en *Fronteras de la Historia*, vol. 26, n°. 2, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2021, pp. 284-312.  
<https://doi.org/10.22380/20274688.1145>

Sastre Ardila, John, “La circulación comercial de la villa de Honda entre 1797-1799. Una aproximación desde las guías de mercadería”, Bogotá, Tesis maestría, Universidad Javeriana, 2019.

Solano, Sergio Paolo, “Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810”, en *Historia*, n°. 51, vol. II, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2018, pp. 550-588.  
<http://dx.doi.org/10.4067/S071771942018000200549>

Solano, Sergio Paolo, “Gasto fiscal e inversiones en mano de obra libre en Hispanoamérica. El caso de Cartagena de Indias (1750-1810)”, en *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 24, n° 2, Bucaramanga, UIS, 2019, pp. 195-232.

Solano, Sergio Paolo, “Condiciones de vida de los trabajadores libres de Cartagena de Indias, 1750-1810 (jornales, abastos, precios y nivel de vida)”, en Haroldo Calvo, Adolfo Meisel y Diana Riciulli (eds.), *Ensayos de historia de Cartagena de Indias*, Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar, 2021, pp. 225-306.

Torres, James, *Moneda y Minería en el Nuevo Reino de Granada: el desempeño económico en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2013.

Torres, James, “El comportamiento de los precios en una economía preindustrial: Popayán, virreinato de Nueva Granada, 1706-1819.”, en *Cuadernos de Economía* vol. 34, n.º 66, Bogotá, Universidad Nacional, 2015, pp. 629-689. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v34n66.50611>

Torres, James, “Entre el oro y la plata: Quito, el suroccidente de la Nueva Granada y el movimiento de mercancías norandino a fines del siglo XVIII”, en *Colonial Latin American Review* vol. 27, n.º 1, Reino Unido, Taylor & Francis, 2018, pp. 114-139.

Torres, James, “Trade in a Changing World: Gold, Silver, and Commodity Flows in the Northern Andes 1780-1840”, Dissertation Doctoral, Georgetown University, 2021.

Torres, James y Giraldo, Jose, “Connecting the Northern Andes and the Atlantic. The role of inland ports in New Granada interregional trade (1770-1809)”, en *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 39, n.º 3, Cambridge, Cambridge University, 2020, pp. 469-507. <https://doi.org/10.1017/S0212610919000417>

Torres, James y Gutiérrez, Daniel, *La compañía Barrio y Sordo: Negocios y política en la Nueva Granada y Venezuela, 1790-1821*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2021.

Tovar, Hermes, Tovar, Camilo y Tovar, Jorge, *Convocatoria al poder del número: Censos y estadísticas de la Nueva Granada 1750-1830*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1994.

Twinam, Ann, *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia, 1763-1810*, Medellín, Editorial FAES, 1985.

Vanegas Beltrán, Muriel, Solano, Sergio Paolo y Flórez Bolívar, Roicer, “Elites y poder colonial: comerciantes y cabildo en Cartagena de Indias, 1750-1810”, en *Memorias*, n.º 42, Barranquilla, Universidad del Norte, 2020, pp. 44-74. <https://doi.org/10.14482/memor.42.986.114>

Villegas, Andrés, *Molinos de trigo en la Nueva Granada: siglos XVII-XVIII: arquitectura industrial, patrimonio cultural inmueble*, Bogotá, Universidad Nacional, 2004.