

Patrones espaciales de la circulación de textiles domésticos en la Nueva Granada, 1780-1800: una perspectiva de redes¹

Edwin Muñoz-Rodríguez²

Centro de Estudios Económicos, El Colegio de México A. C. - México



Para citaciones: Muñoz Rodríguez, E. (2022). Patrones espaciales de la circulación de textiles domésticos en la Nueva Granada, 1780-1800: una perspectiva de redes. *Panorama Económico*, 30(4), 327-349. DOI: <https://doi.org/10.32997/pe-2022-4319>

Recibido: 20 de septiembre de 2022

Aprobado: 30 de septiembre de 2022

Autor de correspondencia:

Edwin Muñoz-Rodríguez
camunoz@colmex.mx

Editor: Andrés Escobar E. Universidad de Cartagena-Colombia.

Copyright: © 2022. Muñoz Rodríguez, E. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/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

Se estudian cuantitativamente los patrones espaciales de los flujos de textiles domésticos en la Nueva Granada entre 1780 y 1800 a través de los registros de aduanas de la real hacienda. Estas fuentes, permiten identificar los diferentes roles que pueblos, villas y ciudades jugaron como productores, intermediarios y destinos finales en la circulación de las manufacturas de producción doméstica, así como la magnitud de los flujos entre dichos nodos. A partir de conceptos de análisis de redes, se estudia la estructura de esta red de circulación, encontrando que Santa Fe actúa como el principal intermediario de los textiles domésticos producidos en la provincia del Socorro, seguido de Mompo. Al interior de dicha provincia se identifican Socorro y Girón como los dos nodos que actúan como puertos exportadores, conectando el sector productivo al interior de la región productora con el mercado interregional. Socorro vincula la región con Santa Fe, mientras que Girón exporta textiles hacia Mompo y tiene una vinculación prácticamente nula con Santa Fe. A su vez, por el circuito Socorro-Santa Fe-Honda-Antioquia circula el mayor volumen de textiles que entran en el tráfico interregional, una conjetura ya esbozada en la historiografía y por observadores contemporáneos, pero nunca cuantificada. La metodología empleada provee algunos elementos para una nueva perspectiva sobre el nivel de fragmentación económica de la Nueva Granada antes de la Independencia, un tema que ha sido transversal a la historiografía del siglo XVIII y XIX neogranadino.

Palabras clave: Análisis espacial; textiles; manufacturas; Nueva Granada; colonias españolas.

JEL: N01, N66, N76

¹ Una primera versión de este documento se hizo pública en el 2011 bajo el título "Producción y circulación de textiles en la Nueva Granada, 1760-1800. La función interregional de la provincia del Socorro a fines del periodo colonial", mismo que se encuentra disponible, junto a las bases de datos, en el acervo documental del ICANH. Estamos agradecidos con Nathalie Moreno, Yezid Pérez y Katherine Bolívar por su apoyo en diferentes etapas de la realización de este proyecto, hace ya más de una década. Yulieth Díaz brindó invaluable apoyo en la edición de la versión final de este texto. Este proyecto se benefició de los recursos otorgados por el Instituto de Nacional de Antropología e Historia (ICANH) a través de sus apoyos a la investigación colonial en el 2011 y creció hace ya más de una década, como muchos otros, en el seno de las vibrantes discusiones del grupo de Investigación en Historia Económica y Social de la Universidad Nacional de Colombia, liderado por Heracio Bonilla. Se agradecen además las sugerencias de dos evaluadores anónimos. Un especial agradecimiento a Paola Ruiz, quien me animó a convertir el producto de esta investigación, realizada hace más de una década, en un documento circulable. Naturalmente los errores son míos.

² Historiador con especialidad en historia económica por la Universidad Nacional de Colombia, magister en Economía por el Colegio de México A. C. y Doctor en Economía de la Administración por Kellogg School of Management, Northwestern University. Se interesa en la aplicación de teoría económica, métodos de elección discreta y experimentos al diseño y regulación de instituciones y mercados, particularmente (pero no exclusivamente) en el área de salud. Es docente-investigador del Centro de Estudios Económicos de El Colegio de México A.C

Spatial patterns of the circulation of textiles in New Granada, 1780-1800: a network analysis

ABSTRACT

The spatial patterns of the flows of textiles in New Granada between 1780 and 1800 are quantitatively studied through customs records the Spanish royal treasury. By these, it is possible to identify the different roles that towns, villages, and cities play as producers, intermediaries, and final destinations in the circulation of domestically produced manufactures, as well as the magnitude of these flows. Based on network analysis, the structure of this circulation network is studied: Santa Fe acts as the main intermediary for textiles produced in the Socorro province, followed by Mompox. Within this province, Socorro and Girón are identified as the two nodes that act as export ports, connecting the productive sector within the region with the interregional market. Socorro links the region with Santa Fe, while Girón exports textiles to Mompox and has practically no links with Santa Fe. In turn, the Socorro-Santa Fe-Honda-Antioquia circuit circulates the largest volume of textiles, a conjecture already outlined in historiography and by contemporary observers, but never quantified. The methodology used provides some elements for a new perspective on the level of economic fragmentation in New Granada before Independence, a theme that has been transversal to the historiography of the 18th and 19th centuries in New Granada.

Keywords: Spatial analysis; textiles; manufactures; New Granada; spanish colonies.

INTRODUCCIÓN

En este artículo se estudian los patrones espaciales del tráfico de textiles domésticos en el Nuevo Reino de Granada durante la segunda mitad del siglo XVIII. Se identifica la red conformada por pueblos, villas y ciudades que integran y sostienen los flujos de textiles domésticos y sus roles como exportadores, intermediarios, e importadores netos, y se estima la magnitud de los volúmenes de tráfico de textiles entre dichas entidades. Adicionalmente, usando conceptos de análisis de redes se proponen indicadores cuantitativos que permiten caracterizar la estructura de la red con base en los flujos de mercancías. Finalmente, este ejercicio permite caracterizar, por primera vez de manera cuantitativa, elementos claves de la estructura de la circulación de mercancías producidas al interior del virreinato.

Esta caracterización de la estructura espacial e intensidad de la circulación de mercancías de producción doméstica al interior del virreinato es un insumo crucial para entender los niveles de fragmentación espacial del virreinato a fines de la dominación colonial, que a su vez aparece en la historiografía como una de las dificultades fundamentales en la integración de la incipiente nación colombiana durante el siglo diecinueve. En efecto, hace una década Muñoz y Torres (2014) caracterizaron el debate sobre dicha fragmentación espacial,

encontrando a grandes rasgos dos posturas: quienes argumentan que la difícil geografía neogranadina se traducía en elevados costos de transporte, dando lugar a una desconexión geográfica y económica que está correlacionada con la inestabilidad fiscal y política del país durante el siglo XIX. Por otra parte, identifican otro conjunto de autores quienes sostienen que, a pesar de dicha geografía, si existía una significativa circulación de bienes en el antiguo virreinato.

A su vez, Muñoz y Torres (2013) dieron forma a una variante del modelo de Assadurian (1982) para la circulación de mercancías al interior de los espacios coloniales latinoamericanos. El esquema propuesto por los autores es como sigue: el mercado interregional de productos de la tierra tenía la función de ser el mecanismo recolector de oro por excelencia a través de la figura de rescate en las provincias mineras³, lo que permitía coleccionar la *mercancía* que en la ceca de Santa Fe se convertía en *dinero* para pagar los grandes volúmenes de importaciones que controlaban los comerciantes de la capital⁴ y que terminaba siendo, en el marco de la relación colonial, uno de los instrumentos de captación de excedentes coloniales por parte de la metrópoli (Garavaglia, 1976). En sentido inverso, Santa Fe actuaba como redistribuidor de circulante y bienes de consumo importados hacia las regiones que la abastecían de bienes de consumo internos, así como a las regiones mineras. Subsecuentemente, varios elementos de dicho mecanismo han sido explorados por Torres y coautores en una serie de contribuciones seminales (Torres, 2013, 2019).

Adicionalmente, en un reciente artículo Henao y Torres (2021) caracterizan el papel de Mompox como puerto interno redistribuidor de mercancías domésticas e importadas, cumpliendo un papel fundamental en el tráfico interregional como articulador de las provincias del interior de la Nueva Granada con las provincias costeras, y describiendo los ritmos económicos de la actividad económica generada por tal rol comercial.

Si bien el rol de Santa Fe y Mompox como ejes redistribuidores de mercancías de producción doméstica e importadas se encuentra bien establecido en la historiografía, la estructura espacial del tráfico de mercancías al interior de todo el virreinato sigue siendo escasamente conocida. En efecto, *to the best of our knowledge*, sólo el trabajo seminal Torres (2019) aborda la extensión y geografía de la circulación para el caso de oro, usando fuentes inéditas escasamente usadas en la historiografía (registros de correo) para reconstruir las direcciones y magnitudes de los flujos del metal precioso, del cual el virreinato neogranadino

³ Sobre el funcionamiento del rescate en el contexto neogranadino, con especial referencia a la minería antioqueña y el tráfico de textiles del país hacia estas regiones desde Socorro y Tunja, con especial énfasis en el papel de Santa Fe en dichos tráficos, ver Twinam, 1976.

⁴ Las importaciones del reino se pagaban en lo fundamental con oro, pero no en su función de mercancía exportable-como producto de las minas- sino en su función como dinero, como medio de pago: "se pagaba con oro ensayado, quintado y amonedado, de allí la posición privilegiada de los que en el interior contaban con dinero frente a aquellos que sólo contaban para el intercambio con mercancías de origen agrícola y artesanal". (Deas, M., de Hincapié, M., & Alvarez, J., 1991, p. 26)

era el mayor productor dentro del imperio español. Dada las encontradas posturas sobre el problema de la (des) integración territorial arriba mencionadas, este tipo de mediciones de los volúmenes y la caracterización de la topología de la red de flujos que componen el tránsito de mercancías constituye un insumo indispensable para desarrollar un marco conceptual y metodológico que permita acotar el nivel de integración (o desintegración) del espacio colonial antes de la independencia, el antecedente directo del comienzo de la nación. Tal ejercicio cuantitativo debería permitir una comparación precisa de los niveles de integración de diferentes espacios coloniales, proveyendo una nueva perspectiva comparada sobre el tema de la fragmentación espacial. Desafortunadamente, a nuestro mejor conocimiento, Torres (2019) y la presente investigación son los primeros trabajos de su tipo en América Latina y por tanto se requeriría realizar ejercicios similares al presentado acá para otros espacios coloniales para poder obtener una perspectiva comparada.

En cualquier caso, para avanzar en esta dimensión, nos concentramos en la circulación de textiles de producción doméstica al interior de la Nueva Granada a fines del periodo colonial. Cuatro razones hacen de dichas mercancías un instrumento óptimo para trazar la geometría de los flujos de mercancías. Primero, los textiles domésticos son la mercancía con más alto valor agregado producida al interior del virreinato. Segundo, debido a su alto ratio entre beneficio y costo de transporte, es muy probable que los textiles domésticos sean los productos con mayor radio de circulación en el virreinato de la Nueva Granada (Muñoz y Torres, 2013). En términos de valor, entre 1772 y 1780, los lienzos y mantas representaron cerca del 45% del total de recaudo de alcabalas por productos manufacturados en la capital virreinal.

Tercero, pese a las encontradas posturas que ha asumido la historiografía sobre la circulación y los niveles de integración económica de las diferentes regiones que conformaron el virreinato de la Nueva Granada, es un consenso en dicha historiografía la importancia de la especialización de la provincia del Socorro a fines del siglo XVIII en la satisfacción de la demanda interregional de toda clase de tejidos y manufacturas⁵, como efecto de la transformación de la estructura demográfica colonial neogranadina y de las pautas de asentamiento de la población mestiza (Aguilera, 1985) y de posesión de la tierra en la región socorrana⁶, así como del desplazamiento de los centros de producción minera

⁵ En realidad, el listado de trabajos es extenso. Entre ellos se puede contar aquellos estudios que se refieren en general al virreinato o país, como lo son Palacios y Safford (2002), Anthony McFarlane (1997), Jaime Jaramillo (1989), Beatriz Patiño (1988), Teresa Uribe de Hincapié (1987) o Salomón Kalmanovitz (2010); aquellos que se refieren a una región en particular y su aprovisionamiento de textiles desde la provincia del Socorro como Ann Twinam (1976), Maurice Brungardt (1983) o Robert West (1972); aquellos que se refieren de manera específica a la región del Socorro, como los de Phelan (1980), Aguilera (1985), *Stoller (1997)* y Church Johnson (1984); o al sector textil de manera específica: Ospina Vásquez (2019), Londoño (1983), Raymond (1997) o el texto de Álvarez Orozco (2006).

⁶ El proceso de concentración de tierras en el caso particular de la villa del Socorro y su hinterland ha sido recientemente estudiado por Castellón, quien con base en los registros notariales estudia el mercado de tierras y muestra cómo, aún en un marco de pequeña y mediana propiedad, característico de la estructura de tenencia de la tierra en la región (Kalmanovitz, 2006), se presentó un proceso de concentración de las propiedades urbanas

y el crecimiento de su producción total en el conjunto del virreinato, lo que tuvo como resultado el despliegue de la demanda interregional de productos manufacturados (McFarlane, 1997; pp. 88,116-134; Ospina Vázquez, 2019, pp. 94-101). Sin embargo, más allá de dicho consenso inicial no es clara la trayectoria y extensión precisa de la circulación de las manufacturas de la provincia. Por ejemplo, mientras Palacios (1993, pp. 108) sugiere que para la década de 1780 el perfil de consumo de los habitantes de la Nueva Granada estaba dirigido hacia las telas de importación, Twinam (1976, pp. 113) señala para la misma época que las telas domésticas competían en precio y calidad con las importadas, esbozando además la existencia de una activa relación entre los comerciantes de la región antioqueña y la capital del virreinato, al ser esta última la principal redistribuidora de las telas socorranas.

La carencia de fuentes primarias sistemáticas y cuantitativas diferentes a las impresiones de los contemporáneos puede encontrarse en el centro de esta cuestión. Tal como sugiere Álvarez (2006), “infortunadamente, para el periodo colonial, la documentación sobre el funcionamiento interno del sector manufacturero en la provincia del Socorro [...] ha sido poca” (pp. 43); lo mismo que señalaba Ospina (2019) 50 años antes: “desde luego, es muy difícil poner números a todo esto. Los datos cuantitativos son escasos y no se presentan en forma sistemática, y aún, ha faltado una elaboración sistemática de los datos fragmentarios (pp. 101)”. Esta investigación avanza precisamente en esta dirección.

El análisis está basado en una novedosa base de datos construida con base a un conjunto de documentación producida por las aduanas de villas y ciudades del interior del Virreinato de la Nueva Granada (Garavaglia, 1983). Si bien este tipo de documentación ha sido usada recurrentemente para el análisis de la circulación interregional de mercancías en otros espacios durante la época colonial, es una documentación relativamente inexplorada en el caso de la Nueva Granada.⁷ La serie documental corresponde en su mayoría al periodo 1780 a 1800, con la notable excepción de Mompos, donde hemos logrado ir hasta 1770. La naturaleza y limitaciones de esta documentación son discutidas con detalle en la sección 2.

Dicha documentación permite identificar el volumen, la proveniencia y el destino de las cargas de diferentes productos manufacturados que transitaban por el territorio colonial día con día. Con base en ellas se han construido matrices de flujos de mercancías (Smith, 1970) con promedios anuales de los volúmenes que circulaban entre diferentes localidades del virreinato, y que son el fundamento de nuestro análisis.

y rurales, característicamente pequeñas y medianas, entre 1780 y 1810, alrededor de ciertos clanes familiares que concentraron cerca del 60% de las compras de bienes inmuebles realizadas (Castellón, 2003).

⁷ La primera versión de este documento se escribió en el primer semestre de 2011. En ese entonces, solo Muñoz (2012) y Muñoz y Torres (2013) habían explorado dicha documentación en el contexto neogranadino. Desde entonces, varias investigaciones han explotado este riquísimo acervo documental. El análisis presentado acá es sólo una pequeña prueba de que está lejos de agotarse.

En términos metodológicos, este trabajo usa de conceptos de análisis de redes para sistematizar la información y encontrar patrones que caracterizan de manera cuantitativa la estructura del tráfico de textiles domésticos al interior de la Nueva Granada durante el siglo XVIII. El análisis de redes provee una base conceptual sólida para el comprender de la estructura espacial de flujos comerciales y ha sido ampliamente usada para estudiar patrones de comercio internacional, ya sea agregado (Sajediandard et al, 2021; De Benedictis y Tajoli, 2011; Aller, Ductor and Herrerias, 2015; Deguchi et al, 2014) o de commodities (Fracasso, Nguyen y Schiavo, 2018). Por otra parte, en historia económica colonial de América Latina, el análisis de redes ha sido usado primordialmente para estudiar las redes de comerciantes (Ibarra y del Valle, 2007; Torres, 2010; Tell, 2012). Sin embargo, este enfoque no ha sido explotado para estudiar de manera sistemática la geometría de la circulación de mercancías al interior de los espacios coloniales, con la excepción del ya citado trabajo de Torres sobre el oro (2019).

En nuestro caso, la red que nos interesa es la conformada por los pueblos, villas y ciudades que participaban en el tráfico de textiles domésticos como nodos productores, intermediarios y consumidores, y los flujos entre ellos. Su topología expresa un sistema de mercados, un sistema de intercambios donde hay tanto jerarquías entre los nodos.

Se encuentra que Santa Fe actúa como el principal intermediario de los textiles domésticos producidos en la provincia del Socorro, seguido de Mompo. Al interior de dicha provincia se identifican Socorro y Girón como los dos nodos que actúan como "puertos" exportadores, conectando el sector productivo al interior de la región productora con el mercado interregional. Socorro vincula la región con Santa Fe, mientras que Girón exporta textiles hacia Mompo y tiene una vinculación prácticamente nula con Santa Fe. A su vez, por el circuito Socorro-Santa Fe-Honda-Antioquia circula el mayor volumen de textiles que entran en el tráfico interregional,

Los hallazgos de esta investigación se relacionan con aquellos de Henao y Torres (2021) y Bedolla (2022), sendos trabajos que vieron la luz recientemente de manera independiente, y que confirman o complementan las visiones aquí plasmadas, gracias al uso de novedosas y valiosísimas fuentes primarias, que se traslapan con las nuestras pero no se contienen estrictamente, brindando así información adicional que nuestro entendimiento de la naturaleza de la circulación de bienes a fines del periodo colonial en el espacio neogranadino.

Como se mencionó arriba, Henao y Torres (2021) caracterizan el papel de Mompo como puerto interno articulador de los Andes y el Atlántico. Su análisis comprende el conjunto completo de mercancías domésticas e importadas que componían el sector externo del puerto, encontrando que los lienzos domésticos comprenden 5% del valor total de las mercancías que entraron a Mompo en 1790, la mayoría proveniente de Girón, lo que complementa de manera

independiente lo encontrado en nuestra investigación respecto al rol de Girón como enlace con el puerto redistribuidor durante 1789. Más aún, la riquísima serie documental de libros de proyecto usada por los autores extiende la nuestra, provee evidencia empírica adicional sobre el rol estructural de Mompox como redistribuidor de lienzos y mantas⁸ y muestran que tal rol se extiende significativamente a un no pequeño número de productos como cacao, miel y panela.

Por otra parte, Bedolla (2022) aborda la producción y circulación de textiles de la provincia del Socorro a fines del XVIII. En cuanto a la circulación, en términos espaciales, su análisis tiene dos momentos lógicos: tráfico local e intra-regional de textiles, y tráfico interregional hacia los dos principales centros redistribuidores de textiles domésticos a nivel del virreinato, esto es Santa Fe y Mompox.⁹ A diferencia del presente, que se interesa mayoritariamente por el tráfico interregional, Bedolla Acevedo presenta una espléndida reconstrucción del tráfico local con base en los registros de alcabalas y que deja clara la dinámica de los mercados de San Juan de Girón, San Gil y Socorro. En cuanto al tráfico interregional hacia Santa Fe, el análisis de Bedolla Acevedo se basa primordialmente en los resultados de la presente investigación y en Muñoz y Torres (2013), de modo que sus conclusiones sobre esta articulación del sector externo de la economía de la provincia del Socorro son muy similares a las nuestras. Por otra parte, en relación con el tráfico de textiles hacia Mompox, el autor encuentra a San Juan de Girón como el enlace de la provincia con el centro de redistribución interregional, aportando evidencia, independiente y basada en fuentes diferentes¹⁰, que refuerza lo encontrado en esta investigación sobre Girón como el principal articulador de la región con Mompox, y que también fue encontrado por Henao y Torres (2021) usando también fuentes diferentes.

1. Fuentes para el estudio de flujos de mercancías en la época colonial

Lo ideal para la reconstrucción del tráfico de mercancías al interior del espacio virreinal sería el procesamiento de las guías de mercaderías que año tras año ingresan y son aforadas o verificadas en las aduanas de las villas, parroquias y ciudades del virreinato. Estas guías contienen una descripción detallada de los productos que llevaba un comerciante a un nodo, y era verificada en cada uno de los puntos por los que pasaba camino a su destino, registrándose en la misma si vendía parte del cargamento, o solo su paso por el lugar, con la expresión "pase a su destino" o "pase". Las guías de mercaderías contienen una rica información sobre el tráfico de mercancías, incluyendo fecha, origen y destino de las cargas, y descripción de estas.

⁸ Mientras nosotros usamos los libros de derecho de proyectos entre 1770 y 1797, Henao y Torres (2021) logran extender esta serie hasta 1809 y completar vacíos en nuestra serie.

⁹ Bedolla (2022) también analiza la extensión de la sustitución de textiles domésticos por importados.

¹⁰ El autor usa los registros de derechos de Puerto de Girón y las guías de mercaderías emitidas en esta villa para llegar a tal conclusión (Bedolla, 2022 p. 97 y 103). Mientras que tal articulación se analiza en esta investigación. Por otra parte, como ya se señaló la presente investigación se base en el de alcabalas de Mompox de 1789.

Dos razones nos llevaron a recurrir a una documentación alternativa pero estrechamente relacionada con estas guías. Por un lado, en el año 2011, cuando la recolección de información primaria para esta investigación se desarrolló, gran parte de la rica colección de guías de mercaderías que resguarda el Archivo General de la Nación no se pudo consultar, pues se encontraba en proceso de clasificación y catalogación. Por otra parte, no hay manera de verificar que un conjunto de guías de mercaderías encontrado en un fondo del Archivo corresponde a la totalidad de guías emitidas en cierto periodo de tiempo.

La documentación a la que nos referimos son los libros de cuentas de las diferentes aduanas y administraciones de alcabalas del virreinato. Los libros de cuentas que se llevaban varían con las funciones urbanas que cumplían cada villa, ciudad, o pueblo. Además, sólo existían administraciones de alcabalas separadas¹¹ de la caja real en aquellos lugares donde el volumen de tráfico lo hacía indispensable. Como el nivel del tráfico está relacionado con el nivel de ingresos que los gravámenes sobre el comercio producían para el erario real en un determinado nodo de la red, es posible que se constituyeran administraciones separadas donde dichos ingresos resultaban particularmente interesantes al sistema fiscal español, así como allí donde la complejidad de la red de administraciones subalternas lo exigía (en el primer caso pensamos en Honda o Antioquia; una combinación de los dos son Santa Fe y Popayán, por ejemplo). De este modo, allí donde el volumen de transacciones es lo suficientemente alto, contamos con una masa documental creada de manera independiente para registrar los efectos que entraban o salían de la jurisdicción de una administración; cuando no, esta documentación, también existente, constituye un acápite dentro del libro general de la caja. En uno u otro caso, el producto líquido terminaba canalizándose a la Caja Real que le correspondiera.

2.1 Santa Fe

En el caso de la capital del virreinato, tenemos dos grandes periodos en la contabilidad de la Real Aduana. De un lado, desde 1750 y hasta la visita de Francisco Gutiérrez de Piñeres, en 1780, tenemos un libro de *Entradas* y un libro de *Cargo* de la Real Aduana, así como el libro de *Camellón*. Los dos primeros registran el ingreso a la ciudad de todas las mercancías que se encontraban obligadas a pagar alcabalas, con la diferencia que el libro de entradas registra en orden cronológico la fecha de ingreso a la ciudad de las citadas cargas, mientras que el libro de cargo registra en orden cronológico el pago del impuesto correspondiente, lo cual no siempre correspondía al momento de ingreso. El tercer libro, registra aquellas mercancías que ingresan a la ciudad, que están obligadas a pagar camellón, un impuesto que debían pagar las cargas de productos domésticos que ingresaban a la ciudad por el camino que conduciendo a Fontibón llevaba a Honda. Para esta época, los cuadernos de entrada y de cargo no registran el lugar de proveniencia de las mercancías que

¹¹ Ya sea administradas por oficiales reales o particulares.

ingresan a la ciudad, aunque el procedimiento de la emisión de guías si está establecido, como podemos inferirlo por la existencia de guías anteriores a 1780 en el Archivo General de la Nación.

A partir de 1780, y luego de la Instrucción General para el cobro de la Alcabala y la Armada de Barlovento, dada en 12 de octubre de 1780, la contabilidad de la administración de alcabalas se hace mucho más compleja (Muñoz, 2012). Hay dos diferencias fundamentales con el tipo de información del primer periodo y en relación con los libros comunes y generales, que son los que procesamos. La primera, es que hay una separación entre comercio al por mayor y comercio al por menor, de modo que mientras que el primero se registra en el libro manual, por el guardalmacén, el segundo se registra en el libro común y general. Como mostramos en otro lugar, existe una diferencia radical en la estructura de las transacciones entre el primero y el segundo (Muñoz 2012, Muñoz y Torres, 2013). Segundo, en el libro común y general si existe registro del lugar de emisión de las guías.

En este periodo, hemos procesado los libros comunes y generales desde 1781 hasta 1791, cuando desaparece de la contabilidad la descripción del contenido de los cargamentos. Importantemente, dado que se han procesado los libros comunes y generales, no se tiene registro de los lienzos que hubiesen podido entrar en pequeñas cantidades al comercio de la ciudad, que se registraban en el *libro manual*. En todo caso, esto no implica una gran pérdida, como lo muestra el libro de 1785.

2.2. Honda

En el puerto de Honda la administración de la real aduana lleva un libro mayor, donde se reunían los agregados generales los cargos de cada ramo de la administración de alcabalas así como las datas que se generaban, y los siguientes libros separados: 1. Libro manual común y general, donde se registran los mismos rubros que en el mayor, pero en orden cronológico, y desagregándose día a día, y registrando en el ramo de la tierra y en el ramo de castilla el lugar de proveniencia de los productos aunque no siempre los productos; 2. *Libro auxiliar para el cobro de derechos de Puertos* para la cobranza del derecho de salida, donde se registra el impuesto de proyecto, que pagan las cargas que salen de un puerto en alguna dirección, y que registra volúmenes, tipo de producto y destino; y cuyos ingresos constituyen un ramo separado de la administración, 3. libro manual del **Puerto del Retiro**, donde se registra el ingreso de mercancías a la Villa por ese Puerto, el de más volumen de movimientos de los dos puertos por donde entran bienes a Honda (Pesquerías) y por donde fundamentalmente ingresa **cacao** y **pescado**.

El ramo que mayor volumen de transacciones concentraba era el de Proyecto, la relación es prácticamente 10:1. Por esta razón, y porque en la cuenta del impuesto de la alcabala no siempre se registra el lugar de proveniencia, hemos

privilegiado el derecho de proyecto, que nos da las salidas, antes que las entradas.

2.3 Mompóx

De los libros llevados por la Real Aduana de Mompóx, nos interesan, dos en particular: *el libro de Alcabalas del Reino* y *el libro de proyecto de reino*. El primero registra los ingresos de productos a la ciudad, mientras que el segundo registra las salidas del mismo con dirección a otros lugares, tal como en el caso de Honda.

2.4 Antioquia: Santa Fe de Antioquia, Medellín, Rionegro

Twinnam (1976), ha hecho una descripción estupenda de la documentación relativa al comercio y a los flujos de bienes hacia la provincia de Antioquia, generada por las aduanas de Santa Fe de Antioquia, Medellín y Rionegro hasta 1790, a las cuales se agrega Marinilla en 1791 y Santa Rosa, en 1799. Solo es importante señalar algunos matices al “tipo ideal” construido, con el fin de no conducir a equívocos y que sea completamente reproducible y ampliable el ejercicio que estamos haciendo. El primero, es que, si bien en general, y tal como sugiere Twinnam, los libros de registros de mercaderías constituyen un resumen del contenido de las guías que llegaban a las diferentes administraciones de aduanas, esta generalidad no es estricta y, muy a menudo, como en los años de 1783, 1784 y 1786, se registraban en esos libros de manera minuciosa el contenido de cada guía. El segundo, es que los libros copiadores de guías, el segundo tipo de documentación útil para el estudio del comercio en Antioquia, solo se encuentran disponibles para la ciudad de Medellín, y en algunos años seleccionados.

2.5 Limitaciones de la documentación

Señalemos para terminar, un par de problemas sobre la representatividad de los datos. Empecemos con el contrabando, un problema ampliamente conocido en el caso de las investigaciones que se basan en fuentes de recaudación de impuestos para el análisis histórico de la economía real (Gómez, 2001). Documentación contenida en los repositorios del AGN dan cuenta de decomisos de cargas de textiles domésticos transportados de manera ilegal, en el periodo que nos concierne¹²; en el estado de la investigación histórica es imposible cuantificar la magnitud de este contrabando, cuyo impacto sobre nuestras conclusiones dependen de la naturaleza del mismo: de un lado, el conjunto de relaciones espaciales que esbozamos puede transformarse completamente, apareciendo otro tipo de relaciones y patrones de flujos sostenidos por el contrabando de textiles domésticos. En el mejor de los casos, por otra parte, si se trata de un problema de subregistro de un comercio que sigue los mismos patrones esbozados, evidentemente no alteraría nuestras conclusiones.

¹² Diligencias que se llevan a cabo por contrabando en Santa Fe pueden consultarse en AGN, sección Anexo 2, Administración de Alcabalas, Mercancías: embargos, caja 6, carpeta 1. ff. 1-239.

Otro problema significativo es que sabemos la documentación que usamos no da cuenta de todos los nodos que potencialmente podrían ser parte de la red de circulación de los textiles ni de todas las relaciones. Esto no se debe únicamente al carácter incompleto de las fuentes, sino también a la naturaleza variable de las contabilidades, de modo que, en el caso de Pamplona y Ocaña, para citar dos ejemplos relevantes, los libros de cuentas no tienen un nivel de detalle suficiente como para poder distinguir una carga de cacao de una de textiles, o su lugar de proveniencia, lo que nos privó de estudiar una potencial dirección del flujo de textiles producidos en las provincias de Socorro y Guaneta. Aun así, un conjunto de fuentes similares a las usadas para esta investigación se encuentra aún en proceso de catalogación en el AGN; cuando estas sean consultables, se podrán ponderar mejor las afirmaciones que aquí se realizan, profundizar en la densidad de la red por la que circulan los textiles, ampliar el espectro temporal y completar series incompletas.

A pesar de los dos problemas mencionados, consideramos que los nodos estudiados pintan un panorama general adecuado, pues contamos con una muestra que corresponde al 72% del total recaudado por alcabalas, según la relación de 1783 (Mora de Tovar, 1983). Más allá de eso, el ejercicio conceptual de usar análisis de redes es un instrumento valioso para futuras investigaciones que busquen estudiar los niveles de integración económica de espacios coloniales.

2. Vínculos entre pueblos, villas y ciudades generados por el tráfico de productos manufacturados

En conjunto, los 5,096 registros de movimientos de mercancías entre 1772 y 1800, que son la base de los análisis que siguen se encuentran conformados por aproximadamente 250 productos manufacturados diferentes, expresados en 19 unidades de medida. Estos, se han reducido a 59 productos, unificando los tamaños y los colores; naturalmente esto es una pérdida de resolución que nos brinda una posibilidad de generalización mayor. Estas mercancías eran una variopinta gama de productos que incluían telas en pieza y productos manufacturados como alpargates, cordobanes etc. Con todo, el producto dominante es el lienzo ordinario y la manta, ambos en pieza. El nivel de descripción de los registros es variable, y depende de cada administración. Así, mientras en el caso de la capital del virreinato los cuadernos de alcabalas hacen referencias a cargas de lienzos y mantas, y los de Honda a cargas de lienzos, mantas y fresadas en algunos años, mientras en otros entran en el detalle de la descripción exhaustiva de cada una de las cargas, los registros de mercaderías de Santa Fe de Antioquia nos dan la mejor descripción del tipo de productos del que se trata.

En primera instancia, nos interesaremos en las relaciones entre dos nodos de la red, de modo que no prestaremos atención al problema de las unidades

mencionado en la sección 3. Esto tiene la ventaja de permitirnos usar la totalidad de los registros recopilados.

De los 265 referentes espaciales que constituyen los nodos de la red que conforman los flujos de textiles, solo 179 son algún tipo de referente espacial georreferenciable. En efecto, 47 lugares a los que llegan productos textiles domésticos se expresan como "sus minas", "su hato", río Magdalena o Cauca, o márgenes del San Jorge, para citar un par de ejemplos. Al eliminar estos lugares, la base de datos se reduce a 4,636 movimientos de mercancías, aunque estos, como veremos más adelante, no se encuentran homogéneamente distribuidos; hay diadas, esto es, flujos entre un lugar y otro, que acaparan la mayor intensidad del tráfico. Entre estos 179 lugares, los flujos de mercancías crean entre 1772 y 1798 241 relaciones espaciales diferentes, que se pueden observar en la Figura 1, donde cada lugar está representado por un punto, y la dirección del flujo está señalada por una flecha.

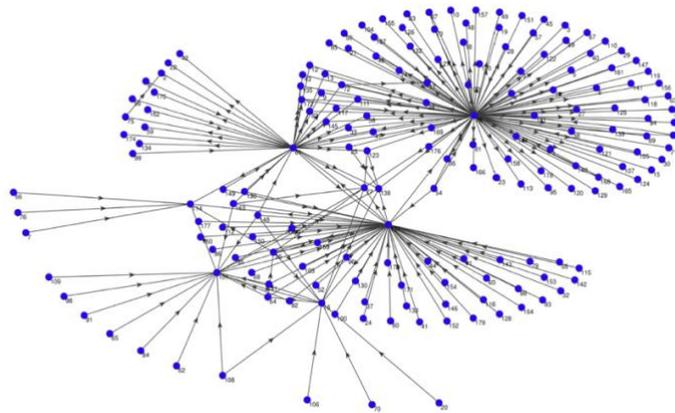


Figura 1. Relaciones entre pueblos, villas y ciudades creadas por el tráfico de productos manufacturados.

Esta red, dirigida, no toma en cuenta el volumen de cada flujo ni el número de las transacciones, razón por la cual no permite analizar el peso específico de cada relación de intercambio, pero nos permite algunas observaciones significativas a propósito de la geometría de la red, localizar cuales son los puntos con mayores enlaces a la vez que esbozar una primera aproximación a la clasificación como emisor o receptor de textiles de ciertos puntos, aunque esto último no quedará completamente establecido hasta no incluir los volúmenes que circulan por cada uno de los flujos que circulan por la red.

Un sencillo cálculo del número de líneas que ingresan a cada nodo, y del número de líneas que salen de cada nodo, nos permite empezar a dilucidar algunos patrones. Lo primero que sugiere el grafo es la predominancia de 4 nodos en el intercambio de los bienes textiles; en este sociograma, son aquellos puntos que concentran una mayor intensidad de tráfico, traducido al número de conexiones con otros nodos se trata de aquellos que ocupan los grados mas altos de entrada y salida de flujos: son claramente Santa Fe, Mompóx y Honda, seguidos de

Tabla 1. Centralidad de intermediación diferente de cero.

Lugar	Grado de intermediación
Mompóx	0.2166
Santa Fe	0.1968
Honda	0.0569
Popayán	0.0375
Buga	0.0103
Girón	0.0008
Magangue	0.0001
Cartago	0.00002

El cálculo de la centralidad de cercanía no arroja resultados diferentes. Este índice refleja cuan cerca está un nodo de otros, o dicho en otras palabras, con cuantos nodos puede interactuar un nodo determinado. Entre más alto el valor, más fuertemente conectada se encuentra la red. Nuevamente, son los puntos de redistribución los que tienen mayor centralidad respecto a esta medida. Su densidad, esto es, las fracciones de las relaciones posibles que se encuentran presentes en la red, puede tomar valores entre 0 y 1, la de nuestra red es 0.0075.

A pesar de lo que la intuición sugiere, esta baja densidad de la red no puede interpretarse mecánicamente como indicadora de un grado de desintegración espacial por sí misma, y requiere contrastarse con las de espacios coloniales. A pesar de que dicha medida no existe para otros espacios coloniales, pensamos que es una medida que permite un primer acercamiento a una perspectiva comparada de los niveles de integración de los espacios económicos coloniales.

3. La circulación de lienzos y mantas de la tierra

La introducción de la categoría volumen es necesaria para avanzar en el análisis de la geometría de los flujos de la red, que empiezan a manifestar ciertas jerarquías espaciales. Sin embargo, esta conlleva algunos problemas particulares, en relación con la medida en la cual se expresan los volúmenes, que solo se han logrado unificar de manera más o menos aceptable para el caso de los lienzos y mantas, como se muestra en la siguiente sección. En efecto, como se señaló más arriba, una vez homogenizados los productos, resultan en su totalidad 59, expresados en 19 unidades de medida diferentes, cuyas equivalencias son por lo pronto imposibles de establecer, ya sea en peso o en valor, por las razones indicadas. De este modo, luego de presentar nuestra solución al problema de metrología histórica, nos concentraremos en el análisis de la red de circulación de los lienzos y mantas, el producto de mayor circulación interregional de acuerdo con los libros de alcabalas de la capital entre 1772 y 1780: en términos de valor, los lienzos y mantas representaron cerca del 45% del total de recaudo de alcabalas por productos manufacturados en la capital virreinal.

3.1 Un problema de metrología histórica

No sin razón, Kula (1974) señalaba en su trabajo sobre la metrología histórica la importancia del conocimiento de los sistemas de medida en los trabajos

estadísticos sobre el pasado, pues “la falta de familiaridad con órdenes arcaicos de magnitudes” son una dificultad para el historiador económico (Colmenares, 1987). Este ha sido uno de los temas que hemos abordado sistemáticamente. La posibilidad de cuantificar los flujos de textiles entre nodos productores, distribuidores y consumidores depende de la uniformización de las unidades de medida a un patrón común, atendiendo a las unidades de medida con las que se mide cada producto; esto es particularmente evidente en el caso de los lienzos y mantas, que son la producción dominante dentro del conjunto de productos textiles que afluyen a la capital virreinal¹³ para, en gran parte, ser redistribuidos.

De un lado, en la contabilidad de la real aduana de Santa Fe, los lienzos y mantas son medidos en diferentes unidades, como lo atestigua el cuadro siguiente, que relaciona el número de veces que aparece cierta unidad de medida como descriptor de una entrada de lienzo o manta en la capital, entre 1767 y 1791:

Tabla 2. Frecuencia de la aparición de una unidad de medida de lienzos y mantas, en las transacciones entre 1767 y 1791.

Unidad de medida	Carga	pedazos	pieza	piezas	rollitos	rollos	varas
Número de transacciones	1158	1	4	483	7	19	10

Con seguridad, no podremos dar cuenta de qué fracción de una pieza o de una carga es un “rollo” o un “rollito” de lienzo, lo cual de otro lado no es fundamental pues el número de transacciones registradas con esta unidad es mínimo, pero no podemos decir lo mismo de la equivalencia entre *piezas* y *cargas*, pues las primeras corresponden al 30% del total de las transacciones.

Al respecto, hemos colectado algunas evidencias sugerentes: Mollien, afirma que una pieza tiene 64 varas (1992, p. 131); a su vez, algunas guías expedidas en la aduana de Sogamoso en 1796 registran que media pieza de manta fina tiene una longitud de 32 varas y media pieza de manta casera también tiene una longitud de 32 varas¹⁴; una pieza de cualquier clase de lienzo tiene 64 varas, según la “Tarifa de los precios corrientes en los mercados del interior del Nuevo reino de Granada, en 1781” (Cárdenas, 1947, p. 296), mientras el cuaderno de cuentas la aduana de Santa Fe de Antioquia de 1783 dice que la longitud de una pieza de lienzo oscila entre las 64,4 y las 64 varas¹⁵. A la vez, se registra que una carga de lienzo ordinario tiene 8 piezas, en el cuaderno de alcabalas de Santa Fe de 1780. Finalmente, Finestrada, en *El Vasallo Instruido* señala que, una carga de lienzo, ya sea este fino, ordinario o casero, tiene 8 piezas, al igual que una carga de manta blanca o listada (2000, p. 227). Las guías aforadas en Santa Fe en 1787,

¹³ “Relación de los frutos y efectos del reino que han entrado en esta capital para su expendio en todo el año pasado de 1792 que se ha formado en virtud de la orden del excelentísimo señor virrey 6 de marzo de este año [1793]”. AGN, colonia, Abastos, t.2. f.31r. Los cuadernos de alcabalas de la capital, revelan, que entre 1789 y 1791, los lienzos y mantas correspondieron al 16% del total de productos domésticos transados y que pagaron alcabalas, lo que le da un nivel superior entre las manufacturas, seguido de los efectos de la tierra, compuesto por camisetas y fresadas, con un 7%.

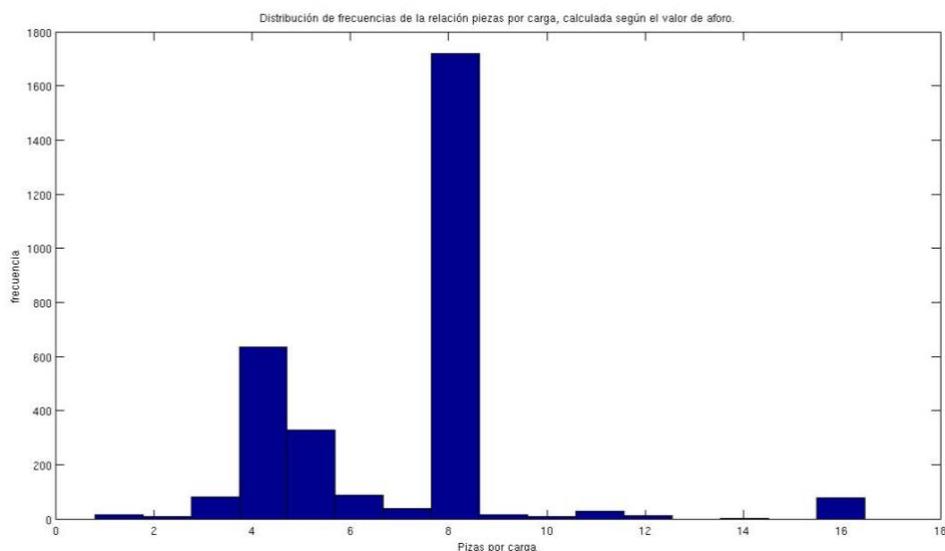
¹⁴ AGN, SAA-II, Administración de Alcabalas, Caja 3, carpeta 6

¹⁵ Cálculos del autor a partir del precio de aforo de una vara, y el precio pagado por una pieza. Son 3 registros.

registran 58 piezas de lienzo en 6 cargas, lo que nos da un aproximado de 9 piezas por carga. Sabemos que una pieza paga en Santa Fe, entre 1782 y 1791, paga 2 reales (según cuadernos de alcabalas, se registran en 141 transacciones explícitamente que pagan ese valor por pieza, de 372 registros, entre 1782 y 1791).

Es de esperar que el impuesto pagado por alcabalas durante un mismo año sea proporcional al volumen de lienzos y mantas que ingresa a cierta jurisdicción. Es importante controlar el año y la jurisdicción, pues es probable que oscilaciones en los precios se reflejara en oscilaciones en el monto pagado por el impuesto de alcabalas. Descontado este fenómeno, la hipótesis específica es la siguiente: si cierto número de piezas de lienzo paga determinado monto por alcabalas, y una carga de lienzos paga el mismo monto por alcabalas, entonces una carga de lienzos corresponde a dicho número de piezas. Siguiendo este procedimiento se ha calculado la equivalencia entre cargas y piezas de lienzos y mantas entre 1754 y 1782, cuya distribución se ve en el histograma siguiente:

Figura 3. Distribución de equivalencia entre piezas y cargas de lienzos.



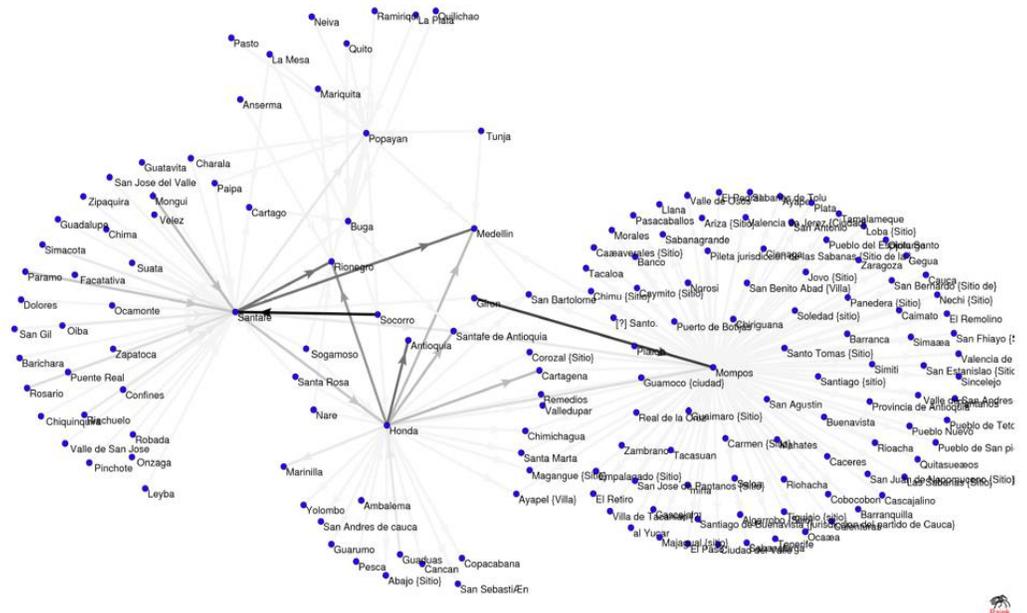
La manera en que se distribuyen es clara; aunque no conocemos con precisión el volumen de una carga, este debió oscilar entre 6 y 8 piezas, siendo 8 piezas la moda, lo que confirma lo sugerido por las evidencias circunstanciales obtenidas de los documentos y señaladas anteriormente.

4.2 Intensidad del tráfico de lienzos y mantas de la tierra

En la Figura 4 se puede ver la red de aglomeraciones urbanas que sostenía el tráfico de lienzos y mantas de la tierra a fines del periodo colonial, ponderada por los volúmenes que circulaban entre diadas. En dicha figura, la intensidad del color de los arcos es proporcional al volumen de lienzos y mantas que fluyen por el vínculo, en promedio, anualmente. En condiciones ideales, sin costos de

transporte y fuentes perfectas, se esperaría que la suma de flujos entrantes y salientes de un determinado nodo diera cero. Sin embargo, hay un conjunto de factores que lo impiden. De un lado, los stocks creados por los comerciantes en cada una de los mercados centrales, con seguridad rompen el equilibrio de la red, así como los tiempos de los itinerarios seguidos por los comerciantes, que fácilmente superan un año¹⁶. Por otra parte, los registros en las fuentes varían de año a año, lo cual si bien en general no es grave, si para un caso particular, y es la relación de Honda con la provincia de Antioquia, pues se registra, durante dos años, como destino Antioquia, siendo en los demás registrados los destinos del tráfico de manera mucho más puntual, según se dirigieran a una de las tres aduanas que hasta 1791 existieron en esta provincia, esto es, Medellín, Santa Fe de Antioquia o Rionegro.

Figura 4. Intensidad del tráfico de lienzos y mantas en el espacio colonial neogranadino.



De otro lado, pocas diadas (conjunto de dos nodos y la relación entre ellos) representan un gran porcentaje del total del volumen de lienzos y mantas que circulan anualmente en promedio. Pese a que existen 200 relaciones entre los 164 nodos que componen esta red, por tan solo 15 relaciones fluye alrededor del 63% del total de lienzos y mantas que en promedio circulan anualmente en el espacio económico que expresa esta red, esto es, cerca de 8,400 piezas de un total de poco más de 13,000 (nótese que este es el total de piezas que circulan; dado que una pieza de lienzo puede pasar sucesivamente por diferentes lugares, ciertamente este número es mucho mayor que el número real producido). Estos nodos conforman un subgrupo fuertemente conectado; la Tabla 3 sintetiza estas relaciones.

¹⁶ Véase a manera de ejemplo el itinerario de Mariano Pontón, descrito en detalla por Ann Twinam en su trabajo ya citado, pp. 90-93.

Estas 15 relaciones se encuentran conformadas por 13 nodos, 5 son emisores netos -Socorro, Girón, Monguí, Páramo y Rosario-, mientras 5 son receptores netos -Rionegro, Santa Fe de Antioquia, Medellín, Antioquia (que con seguridad engloba los tres anteriores, aunque no sabemos en qué proporción) y Cartagena- y solo tres nodos, Santa Fe, Honda y Mompóx, reconocidos centros de intercambio durante el periodo colonial, hacen el papel de centros redistribuidores, teniendo un intenso flujo de entrada y salida de lienzos y mantas.

Tabla 3. Volumen de lienzos que circula en promedio anualmente. Top 15.

Origen	Destino	Piezas anuales promedio
Socorro	Santa Fe	1242.5
Girón	Mompóx	1013
Santa Fe	Medellín	795.2
Honda	Antioquia	758.5
Santa Fe	Rionegro	756.5
Honda	Rionegro	556.4
Monguí	Santa Fe	413.1
Honda	Santa Fe de Antioquia	393.7
Honda	Cartagena	376.8
Honda	Medellín	368.8
Páramo	Santa Fe	351.1
Santa Fe	Honda	347.2
Rosario	Santa Fe	234.1
Honda	Mompóx	217.2
Santa Fe	Santa Fe de Antioquia	178

De hecho, en términos de volumen, el 48% del total del flujo de lienzos y mantas que circulan en promedio anualmente, esto es poco menos de 6.500 piezas anuales, circula por la capital virreinal, mientras el 27% del mismo se origina o tiene como destino el puerto de Honda y el 20% Mompós, lo que significa que el 95% del tráfico de lienzos y mantas que circula por el espacio económico entre 1780 y 1795 se encuentra relacionado con estos tres grandes centros redistribuidores, entre los cuales la capital virreinal aparece como el centro hegemónico. Esto es importante si tenemos en cuenta, además, que es precisamente la capital la que controla el tráfico con la mayoría de pueblos y villas que conforman el espacio productivo de textiles dominado por el Socorro pero conformado por 27 pueblos y villas de la región¹⁷, y a la vez la que controla el mayor volumen de flujos hacia las provincias mineras y hacia el puerto de Honda –que al tiempo que es centro redistribuidor de mercancías hacia las provincias mineras es el segundo nodo desde donde se abastece el mercado de

¹⁷ En el documento "Informes y planos en la Jurisdicción del Socorro" hay una relación detallada de los diferentes asentamientos "urbanos" que se articulaban en dicho espacio. AGN, Sección Anexo 1, Estadística, T. 11, f. 161r.

Mompóx.¹⁸ Este control de Santa Fe sobre la distribución de textiles fue señalado en su momento por Guillermo Wills:

entraré ahora examinando la [industria] de sus manufacturas [del virreinato] concentradas dentro de las provincias del Socorro y Tunja, sin que se hayan extendido más allá de la elaboración de lienzos ordinarios, cuyo trabajo es absolutamente manual. El tráfico que antiguamente se hacía en este ramo, era bastante extenso; y casi hasta el otro día los socorranos traían a esta capital gran cantidad de géneros de esta especie, para el abasto de Antioquia, Cauca y otros lugares. Los españoles, al hacer a Bogotá el emporio de estas mercancías, tuvieron por único objeto dar importancia a la capital, atendiendo a que los Antioqueños hacían un comercio bastante crecido en este ramo, y a cuyo efecto muchos de ellos residían en esta capital, así como para atender al mismo tiempo a la amonedación de oro que se les remitía de la provincia, y que ellos empleaban en lienzos, enviando el resto sellado a lugar de su procedencia. De esta suerte se han llegado a identificar los intereses comerciales del Socorro, con los de Antioquia y el Cauca y se ha sostenido hasta el presente un tráfico que no ha dejado de decaer de algunos años a esta parte (Willis, 1952, p. 43)

El control de la capital virreinal sobre el espacio productivo que producía más de 4,300 piezas de lienzo y manta anualmente¹⁹ y que fue el origen neto del 65% del total que ingresaba a la circulación era seguido por Mompóx y su fuerte vínculo con Girón, que enlazaba la provincia del Socorro con el tráfico interregional controlado por los mercaderes momposinos.

Esta intermediación generó contradicciones al interior del espacio económico, que probablemente se pusieron de manifiesto en la coyuntura de la primera república, según fuentes citadas por Brungardt (1983)²⁰, pero que a la vez ponen en evidencia la naturaleza diversa del espacio económico neogranadino en relación con otros espacios económicos coloniales; en este caso, la incapacidad del sector minero de generar eslabonamientos directos con las regiones productoras, y dadas las prelación administrativas que confirieron a los comerciantes de Santa Fe una capacidad de agencia

¹⁸ La reciente tesis de Henao (2022) estudia en profundidad el papel de este puerto en la circulación de mercancías al interior del virreinato, y considerando un periodo más extenso ofrece evidencia independiente de esta importancia del puerto en la circulación no solo de textiles, son de una amplia gama de bienes domésticos.

¹⁹ Obviamente el volumen total producido debió ser mayor, dada la naturaleza de las fuentes solo vemos aquel que es exportado al exterior de la región y que ingresa al comercio interregional.

²⁰ Brungardt (1983) sugiere que, con la desaparición formal del poder colonial a partir de 1810, los conflictos entre provincias que buscan librarse del dominio de Santa Fe aparecen, mostrando las contradicciones que albergan en su seno las articulaciones comerciales coloniales. En nuestro caso, “en noviembre de 1813 el Presid ente-dictador de la república de Antioquia, Juan Bautista del Corral propuso al gobernador de la provincia del Socorro que las dos repúblicas firmaran un tratado comercial eliminando a Santa Fe como el intermediario comercial tradicional entre ambas. La construcción de un camino alternativo debía permitir a los comerciantes antioqueños aprovisionarse directamente en el Socorro de ‘textiles y otras mercancías de consumo indispensable’ sin tener que comprarlos de segunda mano en Santa Fe” (pp. 58).

creciente, confirieron a los puntos de intercambio un control casi hegemónico de los flujos de bienes domésticos de mayor circulación interregional; este control determinó en gran medida la forma que en el espacio tomó la función interregional que cumplía la provincia del Socorro a la vez que será uno de los elementos que explican la naturaleza de las relaciones entre comerciantes y productores textiles, señalada en su momento por Raymond (1997).

Fuentes Primarias

Archivo General de la Nación

Cuadernos de cuentas

Santa fe, alcabalas, libro común y general, 1782 (AA-II, caja 1, carpeta 8), 1786 (AIII-1932 C), 1787 (AIII-2123C), 1788 (AIII-2011C), 1789 (AIII-2000C), 1790 (AIII-1856C), 1791 (AIII-1784C)

Mompox, Libros de Alcabalas del Reino, 1789 (AIII-1570C)

Mompox, Libros de Proyecto del Reino 1770 (AIII-1560C), 1772 (AIII-2147C), 1777 (AIII-1529C), 1778 (AIII-2356C), 1779 (AIII-1561C), 1784 (AIII-1704C), 1785 (AIII-1465C), 1789 (AIII-2143C), 1792 (AIII-2098C), 1793 (AIII-2710C)

Honda, Libro auxiliar del derecho de puertos 1784 (AIII-411C), 1791 (AIII-1860C), 1798 (AIII-358C), 1799 (AIII-451C), 1800 (AIII-1392C)

Guías

Buga 1796-1797 , Cáceres, 1796-1797 (), Honda 1796-1797 (caja 6, carpeta 3, f. 1-178), Cartago 1799-1800, Popayan 1800-1801 (All-Admon alcabalas -Mercancia licencias-Caja 9-Carpeta 3-Folios 1-165.xls)

Otros documentos

Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia (AGN). SAA-II, Administración de Alcabalas, Caja 3, carpeta 6.

AGN, Sección Anexo 1, Estadística, T. 11, f. 161r.

"Relación de los frutos y efectos del reino que han entrado en esta capital para su expendio en todo el año pasado de 1792 que se ha formado en virtud de la orden del excelentísimo señor virrey 6 de marzo de este año [1793]". AGN, colonia, Abastos, t.2. f31r.

Diligencias que se llevan a cabo por contrabando en Santa Fe pueden consultarse en AGN, Sección Anexo 2, Administración de Alcabalas, Mercancías: embargos, caja 6, carpeta 1. Ff. 1-239.

Archivo Histórico de Antioquia

Antioquia, Medellín y Rionegro 1778 (t. 476, docs 19, 20, 23), Antioquia 1780, Antioquia 1783 (libros, 482, doc. 140), Rionegro 1791, 1793, Medellín 1794 (t. 509)

Referencias Bibliográficas

Aguilera Peña, M. (1985). *Los comuneros: guerra social y lucha anticolonial*. Universidad Nacional de Colombia.

- Aller, C., Ductor, L., & Herrerías, M. J. (2015). The world trade network and the environment. *Energy Economics*, 52, 55-68.
- Álvarez Orozco, R. (2006). *Textiles crudos, alpargates y sombreros: Artesanías, centros de producción y espacio económico en la provincia del socorro siglos XVI-XIX*. Sic Editorial.
- Assadourian, Carlos (1982) *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Bedolla Acevedo, J. (2022). *Producción y circulación textil en el nororiente neogranadino. Socorro, San Gil y Girón 1780-1820*. (Tesis de maestría en Historia), Universidad Nacional de Colombia.
- Brungardt, M. P. (1983). *Tithe production and patterns of economic change in central Colombia, 1764-1833*. [Tesis doctoral, University Microfilms International], Ann Arbor.
- Castellón, L. (2003). *Mercado de la tierra, Socorro 1780 a 1810, 1684-1810*. (Trabajo de grado, Universidad Industrial de Santander). <https://uids-primo.hosted.exlibrisgroup.com>
- Cárdenas, P. (1947). *Del vasallaje a la insurrección de los Comuneros: la provincia de Tunja en el virreinato*. Imprenta del Departamento.
- Colmenares, G. (1987). La formación de la economía colonial 1500-1740. En A. Ocampo (Ed.) *Historia económica de Colombia*. (pp. 440-447). Siglo Veintiuno Editores de Colombia.
- Church, J. (1984). *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos; traducción: Margarita de Lleras*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- Deas, M., de Hincapie, M. T. U., & Alvarez, J. M. (1991). Poderes y regiones: Problemas en la constitucion de la nacion colombiana, 1810-1850. *The Hispanic American Historical Review*, 71(1), 176-. <https://doi.org/10.2307/2516455>
- De Benedictis, L., & Tajoli, L. (2011). The world trade network. *The World Economy*, 34(8), 1417-1454.
- Deguchi, T., Takahashi, K., Takayasu, H., & Takayasu, M. (2014). Hubs and authorities in the world trade network using a weighted HITS algorithm. *PLoS one*, 9(7), 100-338.
- Finestrada, J. González, M. (2000). *El vasallo instruido en el estado del nuevo Reino de Granada y en sus respectivas obligaciones*. Universidad Nacional de Colombia.
- Fracasso, A., Nguyen, H. T., & Schiavo, S. (2018). The evolution of oil trade: A complex network approach. *Network Science*, 6(4), 545-570.
- Garavaglia, J. (1983). *Mercado interno y economía colonial*. Editorial Grijalbo.
- Garavaglia J. C. (1976). "Introducción". En *Modos de producción en América Latina*, editado por Sempat Assadourian. Cuadernos de Pasado y Presente/40. Córdoba: Siglo XXI Editores, 1976, 7-21.
- Gómez, M., Peña, A. L., Zavala, J. C., Rodríguez, M. S., Pacheco, S. M., & Garavito, M. (2001). El debate sobre el ingreso fiscal y la actividad económica: el caso de la Nueva España en el siglo XVIII. En: C. Marichal & D. Marino (Eds.), *De colonia a nación: impuestos y política en México, 1750-1860* (1st ed., pp. 115-132). El Colegio de México. <https://doi.org/10.2307/j.ctv3dnpbg.7>
- Guerrero, A. & Marínez, A. (1997). *La provincia de los Comuneros: orígenes de sus poblamientos urbanos*. Ediciones Universidad Industrial de Santander.
- Henao, Leonardo (2022). "El río Magdalena y el complejo portuario de Honda 1745-1800". (Tesis de Maestría en Historia), Universidad Nacional de Colombia.

- Ibarra, A. (2017). La organización regional del mercado interno novohispano: la economía de Guadalajara, 1770-1804. En Ibarra, A. (ed). *Mercado e Institución: Corporaciones Comerciales, Redes de Negocios y Crisis Colonial* (8-17). BONART.
- Ibarra, Antonio y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español: siglos xvii a xix*, Instituto Mora/ Facultad de Economía-UNAM, México, 2007, 340 pp.
- Jaramillo, Jaime (1989). Nación y región en los orígenes del Estado Nacional en Colombia". *Ensayos de historia social*. T 2, por Jaramillo. Bogotá: Tercer Mundo; Uniandes, 1989.
- Kalmanovitz, S. (2006). *Economía y Nación*. Bogotá. Norma.
- Kalmanovitz, Salomón. *Nueva Historia Económica de Colombia*. Bogotá: Taurus, 2010.
- Kula, W (1973). *Problemas y métodos de la historia económica*. Ediciones península.
- Londoño Yepes, C. (1983). *Origen y desarrollo de la industria textil en Colombia y Antioquia*. Editorial Lealon.
- McFarlane, A. (1997). *Colombia antes de la independencia: economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*. Santa Fe de Bogotá: Banco de la República, El Áncora.
- Mora de Tovar, G. (1983). Las cuentas de la Real hacienda y la política fiscal en el Nuevo reino de Granada: materiales para su estudio a fines del siglo XVIII. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* Vol. 11 (1983): 305-335.
- Muñoz, E. (2012). Independencia y actividad económica. Tendencias cuantitativas en la renta de alcabalas de Santa Fe, Virreinato de la Nueva Granada, 1780-1821. En Bonilla, H. En *Consecuencias económicas de la independencia*. Editorial UN.
- Muñoz, E., & Torres, J. V. (2013). La función de Santa Fe en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. *Fronteras De La Historia*, 18(1), 165-210. Recuperado a partir de <https://revistas.icanh.gov.co/index.php/fh/article/view/177>
- Ocampo, J. (1994). *Colombia y la economía mundial: 1830-1910*. Siglo XXI.
- Ospina Vásquez, L. (2019). *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*. Ediciones Uniandes
- Palacios, M. (1993). Las consecuencias económicas de la independencia en Colombia: sobre los orígenes del subdesarrollo. En Manso de Zuñiga, N., Moreno, B., Prados de la Escosura, L y Amaral, S. (eds). *La independencia americana: consecuencias económicas*. Alianza.
- Palacios, M., Safford, F. R., (2002). *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia*. Traducción de Angela García. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Patiño Millán, B. (1988). Factores de unidad en el Nuevo Reino de Granada y la posterior formación del Estado Nacional. *Estudios Sociales*, 3 (septiembre de 1988), 95-128.
- Phelan, J. L. (1980). *El pueblo y el rey: la revolución comunera en Colombia, 1781; traducido por Hernando Valencia Goelkel*. Carlos Valencia Editores.
- Raymond, P. (1997). *Vida y muerte del algodón y los tejidos santandereanos*. Ecoe.
- Raymond, P., Cespedes de Bayona, B., Duque, M. (1987). *Vida y muerte del algodón y los tejidos santandereanos: historia económica y tecnológica de la desaparición del cultivo y de la industria casera del algodón*. Ecoe Ediciones.
- Sajedianfard, N., Hadian, E., Samadi, A., Dehghan, Z., Sarkar, S., Robinson, P. (2021). Quantitative analysis of trade networks: data and robustness. *Appl Netw Sci* 6, (46), <https://link.springer.com/article/10.1007/s41109-021-00386-3>

- Smith, D. A., & White, D. R. (1992). Structure and Dynamics of the Global Economy: Network Analysis of International Trade 1965-1980. *Social Forces*, 70(4), 857-893. <https://doi.org/10.2307/2580193>
- Smith, R. (1970). Concepts and methods in commodity flow analysis. *Economic Geography*, 46 (Junio, 1970), 404-416.
- Stoller, R. J. (1991). *Liberalism and conflict in Socorro: Colombia, 1830-1870*. Duke University.
- Tenenbaum, B. (1997). Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica, siglos XVIII-XIX. En Jorge Silva Riquer, Juan Carlos Grosso, and Carmen Yuste, eds. (México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora and Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1995. Pp. 563. Illustrations. Notes. No Price.). *The Americas*, 54(1), 143-144. doi:10.2307/1007511
- Tell, Sonia. (2012). Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español: siglos XVII a XIX. *América Latina en la historia económica*, 19(1), 245-250. Recuperado en 29 de marzo de 2023, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532012000100016&lng=es&tlng=es
- Torres, James. "Redes comerciales en el Nuevo Reino de Granada. El caso de los comerciantes mayoristas de Santa Fe de Bogotá 1750-1810". Investigación desarrollada con el apoyo de Icanh, 2010.
- Torres, J. (2013). *Minería y moneda en el Nuevo Reino de Granada: el desempeño económico en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Torres, J. (2019). Bullion and Monetary Flows in the Northern Andes: New Evidence and Insights, 1780-1800. *Tiempo & Economía*, 6(1), 13-46, doi: 10.21789/24222704.1430
- Henao-Giraldo, J. and James Torres (2021). Connecting the Northern Andes and the Atlantic. The role of inland ports in New Granada's Interregional Trade (1770-1809). *Revista De Historia Economica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 39(3), 469-507. doi: 10.1017/S0212610919000417
- Twinam, A. (1976). *Mineros, comerciantes y agricultores: las raíces del sentido empresarial en Antioquia, 1763-1810*. Yale University. Brandford.
- Uribe de Hincapié, Teresa. *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana. 1810-1850*, Medellín: Universidad de Antioquia, 1987.
- West, Robert. (1972) *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial*. Bogotá: Imp renta Nacional.
- Will, G. (1952). *Observaciones Sobre el Comercio de la Nueva Granada con un apéndice relativo a Bogotá. J. A. Cualla, Bogotá 1931*. Publicaciones del Banco de la República, Bogotá.
- Zambrano, F. (1993). *Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia*. Academia de Historia de Bogotá, Instituto Francés de Estudios Andinos, Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia.