



Revista tiempo&economía
ISSN: 2422-2704
tiempoyeconomia@utadeo.edu.co
Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano
Colombia

Comercio en las “tierras de oro”. Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)

Henao Giraldo, José Leonardo

Comercio en las “tierras de oro”. Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)

Revista tiempo&economía, vol. 7, núm. 1, 2020

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=574565844003>

DOI: <https://doi.org/10.21789/24222704.1558>

La revista tiempo&economía es una publicación electrónica semestral, que tiene por objeto principal divulgar trabajos teóricos e investigaciones prácticas en las áreas de historia económica, empresarial, de empresarios y, asimismo, de las ideas administrativas, económicas y contables de Colombia, la región y el mundo.



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Comercio en las “tierras de oro”. Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)

Trade in the “Lands of Gold”. Circulation of Goods in a Commercial Circuit of Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)

José Leonardo Henao Giraldo
Universidad Nacional de Colombia, Colombia
jhenaogi@unal.edu.co

DOI: <https://doi.org/10.21789/24222704.1558>
Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=574565844003>

Recepción: 29 Septiembre 2019

Aprobación: 02 Octubre 2019

Publicación: 10 Diciembre 2019

RESUMEN:

Este artículo describe el mercado de bienes animado por la circulación de oro en polvo en el nordeste de la provincia de Antioquia entre 1789 y 1811. El documento aporta al polémico debate entre quienes sostienen la predominancia de una economía “natural”, o de trueque, durante todo el periodo colonial dada la permanente escasez de moneda para realizar las transacciones y quienes explican, para la segunda mitad del siglo XVIII, un proceso de formación de un dinámico mercado, apoyado por la circulación monetaria resultante de la producción de la mercancía dinero en la misma provincia, principalmente oro en polvo. Esta última posición es la que sostiene el presente texto, el cual, a partir de una amplia revisión documental de los libros manuales de alcabalas, expedientes y material cuantitativo disponible, mide el comercio de bienes de la tierra entre el bajo Magdalena y la provincia de Antioquia y estudia los flujos resultantes de la monetización de los excedentes agrícolas y la especialización regional promovidos por el aumento de la producción de oro en la región. De esta manera, el metal amarillo creaba todo un circuito comercial entre varias regiones del norte del virreinato de la Nueva Granada.

PALABRAS CLAVE: puertos interiores, comercio interregional, mercados, Nueva Granada, Imperio Español, mercancías, historia económica.

ABSTRACT:

This article studies the market of domestic goods promoted by the circulation of gold dust in the northeast of the province of Antioquia (present-day Colombia) between 1789 and 1811. The paper contributes to the debate among those who state the predominance of a “natural” or “barter” economy throughout the colonial period, given the shortage of currency to carry out transactions, and those who state the importance of dynamic markets by the circulation of commodity money, mainly gold powder. This paper supports the latter framework and harnesses a wide array of sources from sale taxes records (*alcabalas*) to waybills (*guías*), in order to measure the trade of goods between the northern regions of the Viceroyalty of New Granada and the Antioquia mining belts. The evidence underlines the importance of the monetization of agricultural surpluses and the regional specialization promoted by gold production in this area. Therefore, the yellow metal intertwined commercial networks between several and unexpected regions of this Viceroyalty.

KEYWORDS: Inland ports, interregional trade, markets, New Granada, Spanish Empire, commodities, economic history.

INTRODUCCIÓN

El problema del mercado interno colonial y la circulación de bienes domésticos (generalmente conocidos como “efectos de la tierra”) tiene trabajos para diversos espacios del imperio español en América.¹ Los casos estudiados plantean la importancia de la división regional del trabajo y el largo alcance de los intercambios domésticos. A través de nodos bisagra, o entrepôts, los bienes agrícolas y manufacturados eran desplazados a una heterogénea red de mercados mineros, urbanos y portuarios. De esta manera, estudios sobre Loja (Palomeque, 1983), Potosí (Tandeter, Milletich, & Schmit, 1994), Santiago de Chile (Martínez, 2019), Río

de la Plata (Sovarzo, 2016) y Nueva Espana (Ibarra, 1994), son solo algunos de los ejemplos del estudio de los mercados internos, la producción local de bienes y su circulación por el espacio económico.²

En los estudios sobre el Virreinato de la Nueva Granada ha hecho falta avanzar en profundidad en el análisis de las economías regionales. En general, las cifras muestran una economía en expansión económica basada en el aumento de la población, especialmente mestiza, como asegura Meisel (2011a, 2011b). No obstante, el mismo Meisel subestima la capacidad del sector rural del bajo Magdalena, asegurando que solo la carne para el abasto de la zona minera de Antioquia y los puertos de la región era el bien que dinamizaba esta economía. A pesar de esta conclusión, no se ofrecen cifras del comercio interno de bienes. Por otro lado, Muñoz y Torres (2013) analizaron a Santa Fe de Bogotá como un nodo en el espacio económico que articulaba el flujo de bienes locales y europeos. La capital virreinal engarzaba las zonas mineras con aquellas productoras de textiles y productos agrícolas a través de la figura del rescate monetario del oro. En un trabajo reciente, Torres (2018) evidencia la circulación de mercancías entre el occidente neogranadino y la Audiencia de Quito.³

En la literatura, es claro que el sector minero adquirió una posición dominante frente a las otras producciones regionales (Assadourian, Bonilla, Mitre & Platt, 1980). Las zonas productoras de oro son de especial interés para el debate historiográfico debido a la importancia de sus eslabonamientos sobre el resto de la economía. El caso de la Provincia de Antioquia es importante, pues hacia 1800 produjo un 35 % del oro del Virreinato (Torres, 2019). A pesar de esto, la circulación y el abastecimiento de bienes de la tierra en el nordeste de esta provincia no ha sido abordado y las cifras sobre el particular son escasas.

El estudio de la provincia de Antioquia en la segunda mitad del siglo XVIII tiene como referentes los textos de Twinam (1985) y Patiño (2011). El primero de ellos analiza la minería, el comercio y la agricultura de la provincia donde las cifras sobre la producción de oro sugieren un ambiente de crecimiento económico a finales de siglo. Twinam, sin embargo, deja de lado el nordeste de la provincia, partiendo de la premisa que los sitios de producción de oro de Cáceres, Zaragoza y Remedios habían tenido sus periodos de auge entre los siglos XVI y XVII. Por otro lado, Patiño (2011) divide de manera acertada la provincia en subregiones. Este último autor resalta el potencial de la producción de oro del nordeste antioqueño y su relación económica con el bajo Magdalena. A pesar de esto, describe que “existió desequilibrio entre la actividad agrícola y minera, lo que obligó a los pobladores a aprovisionarse desde afuera, lo que afectó el rendimiento de las minas” (Patiño, 2011, p. 187). Es importante mencionar un reciente trabajo de Marulanda (2016), quien analiza el papel del crédito eclesiástico en la provincia de Antioquia como dinamizador del comercio, la agricultura y, en especial, la producción minera en esta economía regional, señalando que la demanda por el crédito eclesiástico creció durante todo el siglo XVIII.

Este artículo revalúa varias de estas ideas en, al menos, tres aspectos. Primero, muestra que el crecimiento de la producción de oro alimentó la circulación mercantil de Zaragoza como nodo de conexión en el nordeste de la provincia y parte integrante del complejo de puertos del bajo Magdalena, conformado por Mompo, Magangué y Majagual. Segundo, el oro en polvo facilitó los intercambios que promovían la mercantilización de excedentes agrícolas y manufacturas, incentivando a los comerciantes del bajo Magdalena a internar bienes de la tierra a la provincia por la vía fluvial del río Nechí. Finalmente, se sostiene que la formación de un mercado local de bienes de la tierra alentó un circuito comercial cuyo principal mayorista lo constituía el complejo portuario del bajo Magdalena, que centralizaba la producción agrícola de la región y el oriente del virreinato para introducirla a otras provincias, entre ellas, el nordeste antioqueño. Esta especialización regional hizo de la producción de oro una actividad más eficiente.

El bajo Magdalena de la segunda mitad del siglo XVIII es objeto del aporte de Herrera (2002), quien analiza la búsqueda de control en el espacio geográfico por parte del reformismo borbón mediante la fundación de varios centros poblados. En términos económicos, esta autora plantea una región Caribe con una población mayormente alejada de los mercados coloniales,⁴ que fueron el blanco de la coerción y el control del reformismo Borbón. Esta visión de la región contrasta con la de Daza (2009, 2016), quien analiza a un actor económico, el marqués de Santa Coa, que tejió redes comerciales de largo alcance a mediados del siglo XVIII

alrededor de esta zona del bajo Magdalena. Sánchez (2010, 2012) muestra una región con un sector agrícola ascendente gracias a los incentivos generados por el mercado de Cartagena y Santa Marta.

Frente a este escenario, surgen cuestiones por resolver: .Cuál era la magnitud del comercio de bienes de la tierra que fluía por este circuito? .Dónde se producían estos bienes? .Existía una especialización regional del trabajo? .Cuál era la dirección que tomaba el oro en polvo una vez que entraba al circuito de estos comerciantes del complejo portuario del bajo Magdalena? .Cuál era el rol de Zaragoza en el funcionamiento de este circuito comercial?

El artículo se divide en cinco partes. La primera realiza una breve descripción de la magnitud de la producción de oro y la población de la provincia de Antioquia. Esta parte también analiza las características del manejo del ramo de alcabalas en la región del nordeste. La segunda sección presenta los resultados del análisis de la entrada de bienes de la tierra al nordeste antioqueño. La tercera, a continuación, describe el comportamiento del comercio que se dirigía desde Mompox a Zaragoza. La cuarta, aborda las salidas efectuadas desde Zaragoza para conectar otras zonas del nordeste. La quinta, analiza la red comercial desde una perspectiva del medio de transporte y los tiempos de desplazamiento entre nodos de la red fluvial. Por último, se presentan las conclusiones más relevantes de la investigación.

ZARAGOZA: ORO, PUERTOS Y ALCABALAS

En el contexto antioqueño, Zaragoza poseía una economía y población bastante singular. La densidad poblacional de esta zona era relativamente baja frente a aquella de la provincia. Esta situación puede verse en los censos de 1784 y 1788, que son los únicos que incluyen a Zaragoza. Los datos con los que trabajaremos fueron extraídos de Tovar-Pinzón y Tovar-Mora (1994) y se sintetizan en la tabla 1.

Grupo social	1784		1788	
	Cantidad	Ponderado	Cantidad	Ponderado
Eclesiásticos	2	0,17 %	2	0,1 %
Blancos	63	5,45 %	98	2,8 %
Indios	2	0,17 %	46	1,3 %
Libres de todos los colores	865	74,83 %	3.000	85,6 %
Esclavos de varios colores	224	19,38 %	358	10,2 %
Total	1.156	100 %	3.504	100,0 %

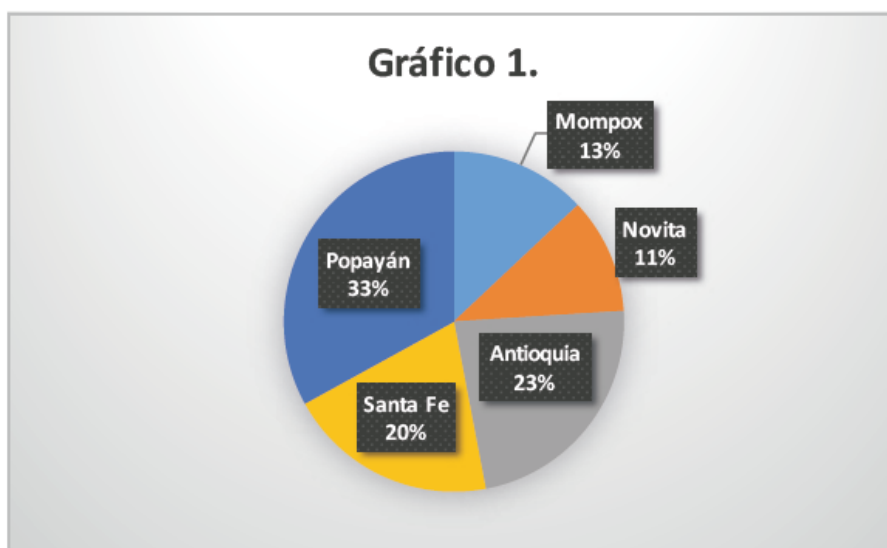
TABLA 1.
Población de Zaragoza (1784-1788)
Tovar-Pinzón et al. (1994).

Las cifras presentan una jurisdicción cuya población aumentó 67 % en un periodo de cuatro años. La mayor parte de la variación la componía el sector de “libres de todos los colores”, el cual había logrado más que triplicarse, aumentando su participación a un 85 % durante este lapso.⁵ Si tenemos en cuenta el aporte a la producción de oro en la provincia de los “libres de todos los colores”, que componían el sector de los mazamorreros (Twinam, 1982), así como sus particulares características en el proceso de extracción de oro, entendemos el entorno socio-económico en el que se establece la circulación de bienes.⁶ Igualmente, los esclavos lograron participar del mercado gracias a una actividad de explotación de los aluviones en los días libres (Torres, 2013).

Si bien la población de Zaragoza incrementó de 2,37 a 6,04 % frente a la población de la provincia de Antioquia, su papel seguía siendo marginal en términos poblacionales. Esta presentación de la composición poblacional debe seguirse de cerca durante todo el argumento del presente trabajo, puesto que la hipótesis

del circuito comercial propuesta en este trabajo se basa, principalmente, en la existencia de esta capa de la población que demandaba bienes de consumo a cambio de su producción de oro en polvo.

En términos económicos, la cifra de entradas de oro en polvo a la casa de fundición de Mompox puede formar una idea de la magnitud del consumo en el nordeste antioqueño.⁷ Entre 1778 y 1786 se fundieron en promedio 194.286 pesos plata en Mompox. Esta cifra es importante si se contrasta con el promedio de Novita, que fue de 176.935 pesos plata.⁸ Llama la atención que en 1790 Mompox solo aportaba 1 % del oro amonedado por particulares en Santa Fe, mientras que, Novita aportaba el 23 % (Torres, 2012). Una cifra posterior estima para 1807 unos 540.000 pesos plata de oro fundido en Mompox (Patiño, 2011, p. 267), aunque esta fundición de tan alta magnitud es improbable, si muestra una tendencia al alza de la producción aurífera en el nordeste antioqueño. Lo anterior sugiere que el destino del oro, una vez llegado al bajo Magdalena, era el Caribe. Con todo, las cifras de la gráfica 1 permiten apreciar que el rol de Mompox en la circulación de oro neogranadino no era marginal, como usualmente supone la historiografía. Investigaciones posteriores, entonces, deben incluir las cifras momposinas al momento de medir la producción de metal amarillo neogranadino.⁹



GRÁFICA 1
Promedio de fundición de oro en la Nueva Granada (1778-1786)
AGN-AA II. Paquetes, Real Hacienda. Caja 152,2.

Para describir el mercado interno de Zaragoza las fuentes usadas son los libros manuales de alcabalas.¹⁰ Se analizan dos tipos impuestos o ramos: el derecho de alcabala de entrada y el derecho de alcabala de salida. Antes de presentar cualquier tipo de cifra, es necesario dedicar unos párrafos a la explicación de la fuente para comprender el manejo que se le dio a la base de datos y el sentido de sus resultados.

Primero, se debe decantar la diferencia entre el derecho de alcabala y derecho de puertos, este último con escasas menciones en la historiografía. El derecho de alcabala tiene sus orígenes desde el periodo de los Habsburgo, en el siglo XVI. Colmenares (1997) explica que correspondía a un arancel de un tomín por arroba de mercancía que desembarcara en los puertos del río Magdalena. En 1622, el presidente de la Audiencia concedió una disminución de este arancel, pagando solo dos tomines cada diez arrobas, con el fin de estimular el comercio con el Caribe.

El derecho de Puertos durante el gobierno Borbón se constituyó el 20 de abril de 1720 con una Real Cédula dada en Madrid. En ella, se realiza la siguiente precisión: “los derechos que se deben exigir de los caudales y géneros que bajaron desde el nuevo reino de Granada a Cartagena se observe la misma proporción de uno por ciento por el oro y tres por ciento de la plata y géneros”.¹¹ En 1789 se observa cierta desinformación

sobre el cobro, pues la definición manifestada en la Real Cédula no era clara y provocó que se usaran múltiples nombres para designarlo.¹² Según Ezpeleta (1989, pp. 42-242), en 1796 el Virrey se refería a este ramo con abierta hostilidad.¹³ Para la jurisdicción de Mompo, se pudo comprobar que el Derecho de Puertos era de 3 % sobre el avalúo de las mercancías y se pagaba una única vez. Es decir, era diferente a la alcabala de 2% que se pagaba por la venta de bienes de la tierra; esta última debía satisfacerse cuantas veces tuviera lugar la venta del producto.

En este orden de ideas, en adelante, se llama alcabala de entrada al derecho de 2 % que se cobraba sobre los géneros que se internaron en la jurisdicción de Zaragoza. Por su parte, la alcabala de salida¹⁴ constituye un gravamen que en principio se cobraba en los puertos sobre río Magdalena, pero que reunió otras arterias fluviales como el Nechí y el Cauca. Este registraba el 3 % de los bienes de la tierra por una única vez al salir del puerto o, a su entrada, si no habían satisfecho el pago en el lugar de salida.¹⁵

Existe una situación particular para el uso de estos libros manuales como indicadores del comercio de bienes de tierra. Los registros solo muestran las transacciones que a juicio del alcabalero debían cobrarse. Por esto, el orden de ellos refleja directamente el comportamiento fiscal de la jurisdicción, pero no necesariamente el comportamiento de la economía regional. Sin embargo, estas fuentes fiscales nos proveen una banda mínima del valor transado en la economía como indicador del comercio.

La Aduana de Mompo contó con un administrador bastante avezado, que se mantuvo en el cargo entre 1789 y 1806.¹⁶ En este periodo logró organizar de manera excepcional dicha administración. Su manejo de registros fue claro, todos en pesos plata, las sumas exactas y el año contable estuvo coordinado con el año calendario. Esta situación no evitó múltiples conflictos entre el administrador y los principales comerciantes.¹⁷

Zaragoza fue una secuencia de administraciones intermitentes y de pleitos entre comerciantes y capitanes guerra¹⁸ que generaron una discontinuidad en el registro de los libros manuales. Por ejemplo, el año contable de los libros de salida es entre el 1 de octubre y el 30 de septiembre del año siguiente; esto si antes no se veía interrumpido el registro por cuenta del cambio del administrador de alcabalas. Por este motivo, la información hallada sobre Zaragoza fue más escasa y fragmentaria, sin dejar de ser interesante para plantear nuevas perspectivas de análisis. En esta administración las cuentas se llevaban a cabo en pesos oro. Para el presente análisis, todas las cuentas fueron convertidas en pesos plata a razón de 2 a 1 y pasadas a un sistema de base diez.¹⁹

Por último, es importante resaltar la hostilidad que tenían los funcionarios de la corona en la provincia antioqueña por las relaciones entre el nordeste y el bajo Magdalena. El gobernador Francisco Silvestre sugería instalar de nuevo la casa de fundición en Zaragoza para evitar defraudaciones a la Real Hacienda por el comercio con Mompo.²⁰ Por su parte, Mon y Velarde planteó que en esta subregión “aunque el terreno es feracísimo y pudiera producir todo género de frutos” se mantiene “la insaciable codicia del oro”,²¹ lo que tenía a sus habitantes completamente desentendidos de producir los productos básicos para su manutención teniendo que recurrir al activo comercio con el bajo Magdalena y no con el interior de la Provincia. Ambos propusieron una serie de reformas para integrar a la economía de la provincia una región que miraba hacia el norte y no hacia el occidente.

ENTRADAS DE BIENES DE LA TIERRA

La base de datos de entrada cuenta con solo 4 libros manuales, cuyos años contables corresponden a los años calendario, excepto para el año de 1792, que cuenta con dos libros manuales diferentes, uno para el primer semestre y otro para el segundo; situación que evidencia el cambio de administración durante este periodo.²² Por tal motivo, el análisis solo contiene una breve serie de tres años cuya información debe ser aprovechada

sustancialmente. La razón por la que no existen libros manuales después de 1794 es porque en la jurisdicción de Mompox se dejó de cobrar los derechos de alcabalas de entrada como consecuencia que un conflicto entre los comerciantes y el administrador de la aduana que dejó, sorprendentemente, sin piso este cobro.²³

La información disponible arrojó la Tabla 2. Las dos columnas de la serie expresan lo anteriormente comentado sobre el tratamiento de los datos. En este caso, la filtración corresponde a los registros que contabilizaron en múltiples ocasiones entradas de efectos extranjeros como el aguardiente de España, Holanda, ginebra, vino, pasas y hasta canela de la China. Por ello la información que importa es la segunda columna que excluye estos registros cuya relación no cumple con el criterio de ser entradas de bienes de la tierra que es el objetivo de este análisis.

Año	Total entradas bienes de la tierra (pesos plata)	Total de alcabala sin depurar (pesos plata)
1791	50.705,375	50.873,375
1792	52.208,4875	58.017,4875
1794	40.728,725	42.489,225

TABLA 2

Entradas de bienes de la tierra a Zaragoza (1791-1794)

AGN, A.A III; Alcabalas.2067c; 2111 c; 2066c. A.A.II; administración Alcabalas.Caja 40,1.

Nominalmente, en promedio, entraron a la ciudad-puerto de Zaragoza 48.000 pesos plata con una tendencia decreciente para esta corta serie. El año de 1794 muestra una ruptura al descenso en la tendencia respecto al bienio 91-92. Las importaciones a la región fueron dominadas por el comercio de cerdos, que llegó a una cuarta parte del total de transacciones, ascendiendo en promedio a 13.300 pesos plata. La carne de res también fue un bien de importancia para los años 1791 y 1792, alcanzando un promedio de 15,5 % del valor de las importaciones. Extranamente, para 1794 el registro deja de ser tenido en cuenta por el alcabalero, pues se presentan a penas 8 pesos plata de carne y se registra, en cambio, las reses vivas con 1.380 pesos plata y un bien denominado “carne de reventa”, cuyo monto ascendió a 328 pesos. Esta cantidad de proteína animal en la zona minera delinea una primera aproximación a la importancia del mercado del complejo portuario del bajo Magdalena para el abasto de la población del nordeste antioqueño, la cual se dedicaba a la producción de oro.

Las cantidades que se reportan en la tabla 3 son un indicador de la demanda de proteína en la ciudad. Como se observa, entre 1791 y 1792 entraron en promedio 67 toneladas de carne de res por año. Para el mismo bienio, el ingreso de cerdo correspondió a 1.715 unidades, en promedio, terminando con una fuerte alza en 1794, con 2.130 unidades;²⁴ es decir, unas 14.910 arrobas, algo más de 186 toneladas, tomando 7 arrobas como el mínimo de carne aprovechable por cerdo, una vez alcanza, aproximadamente, 10 arrobas al momento del degüello.²⁵ Estos indicadores señalan una demanda considerable de proteína que sirve para sustentar la creciente dependencia de la producción minera de otras regiones (Torres, 2013).

Año	Cerdos (unidades)	Carne (toneladas)
1791	1.742	61,7
1792	1.688	72,9125
1794	2.130	2,7375

TABLA 3

Entradas de Proteína a Zaragoza

AGN, A.A III; Alcabalas.2067 c; 2111c; 2066c. A.A. II; administración Alcabalas. Caja 40,1.

Teniendo en cuenta las cifras anteriores, se pudo estimar los kilogramos disponibles para consumo per cápita de carne de res y de cerdo en Zaragoza. El cálculo se realizó utilizando como población un mínimo de 4.000 habitantes para inicios de la década de 1790 y los resultados se muestran en la tabla 4. Los kilogramos disponibles para el consumo per cápita de carne de res son la mitad de la cantidad disponible para Bogotá [37,9 kg]²⁶ (Muñoz & Torres, 2013, p. 190) y Santiago de Chile [30,9 kg] (Martínez, 2019, p. 25). No obstante, la diferencia principal entre estos espacios se encontraba en la ausencia del consumo de ovinos en la Nueva Granada y la escasa presencia de cerdos en Santiago de Chile. En este sentido, la notable cantidad de kilogramos de cerdo disponibles para consumo per cápita permite completar una ingesta de proteína significativa en Zaragoza, en comparación con otros espacios económicos.

Año	Kg disponibles para consumo per cápita	
	Res	Cerdo
1791	15,43	38,11
1792	18,23	36,93
1794	0,68	46,59

TABLA 4

Consumo per cápita de carne de res y de cerdo en Zaragoza (1791-1794)

Fuente: AGN, A.A III; Alcabalas.2067c; 2111c; 2066c. A.A. II; administración Alcabalas. Caja 40,1.

Los siguientes bienes en importancia eran el queso, el jabón y las velas, los cuales, como bienes con valor agregado derivados de la obtención de proteína animal, eran parte fundamental del comercio en la zona minera. El queso es un alimento con una capacidad de conservación extraordinaria, fuente importante de calorías para las actividades de la zona minera, que al ser transportado grandes distancias difícilmente pierde sus propiedades alimenticias. Por tanto, este era un producto ideal para los mazamorreros que se internaban por los afluentes de la provincia a sacar oro de los lechos de los ríos en sus bateas. Las cifras plantean para 1791 y 1792 una participación promedio de 7 % de las entradas, con un aumento para 1794 que llegó a 11 % del total del mercado; este último hecho muestra la importancia creciente de este bien en la alimentación de los pobladores de la provincia. El jabón y las velas, en este artículo, se aglutinan en un solo rubro, pese a que en los libros de alcabalas se ofrecen registros individuales de estos bienes y también en compañía, “jabón y velas”. La demanda de estos bienes se mantuvo durante el periodo en 11,3 %, en promedio, mostrando la relevancia de la higiene y la iluminación para el mantenimiento de labores mineras.

En cuanto a otros bienes agrícolas con valor agregado, la panela alcanzó una participación relativa promedio de las entradas de 8,5 %, ascendiendo su valor total promedio a 4.080 pesos. El azúcar, por otra parte, alcanzó un promedio de 1.041 pesos plata para el bienio de 1791 y 1792, cayendo en 1794 a 566

pesos, un descenso que representó casi la mitad de las entradas previas. Por último, entre los bienes más representativos se encuentra el cacao, con un promedio de 3,5 %, el arroz (2,6 %), el maíz (2,25 %) ²⁷ y la harina (4,3 %). ²⁸ Estos bienes completan la base de consumo de los habitantes de esta ciudad y su jurisdicción. El resto de los bienes transados comprenden una variedad de productos manufacturados (sombreros de todo tipo, esteras y alpargatas) y herramientas de trabajo (bateas, hachas, machetes y almocafres).

Es importante resaltar la existencia de otras fuentes de proteína como pescado, gallinas, huevos, piscos y camarones. La demanda de estos últimos sugiere que el ingreso minero en una capa de la población era lo suficientemente importante para pagar desde Mompo y Magangué unas pocas fanegas, en promedio 10, a un alto precio de 6 pesos cada una. Por otro lado, la circulación de gallinas representó en promedio 759 unidades para el bienio de 1791/92. El año de 1794 muestra un aumento inusitado de los registros, los cuales sumaron en total 2.353 unidades procedentes de Chiriguaná y otras economías agrarias de la provincia de Santa Marta estudiadas por Sánchez (2010, 2012). El precio por docena era de 4,5 pesos, es decir, dos veces el valor de una arroba de carne de res cuando esta última estaba en su cotización más alta. La gallina no solo tenía mercado, sino también era un sustituto de la habitual proteína animal. Complementario a esto, los huevos también entraron a este dinámico comercio, llegando a ser transados hasta por 58 pesos en 1794, unas 232 docenas. Este caso es una oportunidad para apreciar la importancia y singularidad del comercio de bienes que se suele pensar eran monopolio de la economía del autoconsumo. Para el caso de Potosí, Assadourian ya había señalado la importancia de estos bienes, “cuyo activo comercio, sin documentos de cuentas, apenas deja filtrar unas pocas huellas cuantitativas” (1982, p. 145).

De dónde provienen esta gran variedad de bienes? Las cifras plantean que el principal origen de los bienes es el puerto de Mompo, seguido por Majagual y Magangué, que se disputan el segundo lugar en importancia. Si analizamos los resultados, se aprecia como este complejo portuario envió en promedio un 72,5 % (es decir, 35.000 pesos plata) del total de las entradas, haciendo de este complejo una parte fundamental dentro del rol productor de oro del nordeste antioqueño. La otra cuarta parte de las entradas de bienes de la tierra es de una procedencia variada: Ayapel, Nechí, Ojo Largo, Algarrobo, El Retiro, Caimito, Chiriguaná, El Banco, Tamalameque, Palmarita, Pancequita, Tiquisio, Tenerife, Tetón, Saloa, Loba, San Benito de Abad, Simana, Santiago, Puerto Botijas, Guamal y Achí. Dicho de otro modo, el nordeste antioqueño tenía una relación económica más fuerte con el bajo Magdalena y el Caribe que con las otras poblaciones de la provincia de Antioquia.

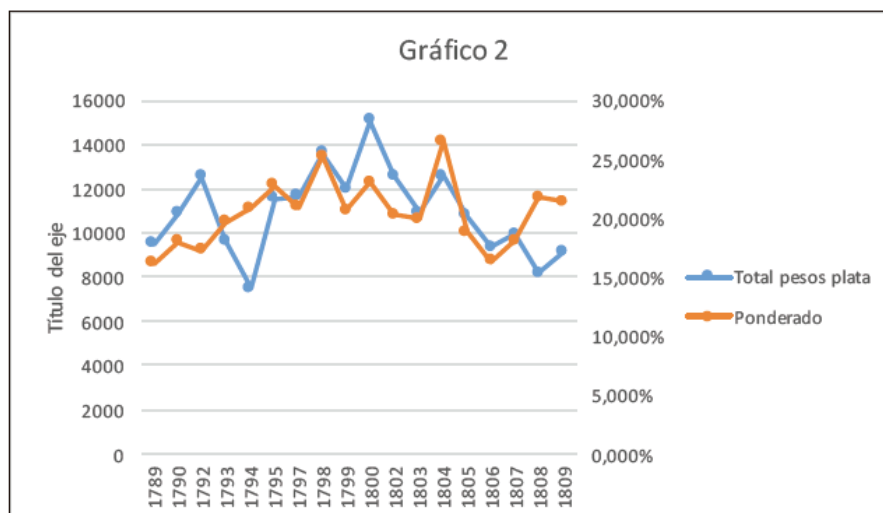
Luego de esta radiografía surgen asuntos por aclarar: ¿Corresponden estas entradas de bienes de la tierra a Zaragoza en un mercado de consumo? ¿Qué parte de las entradas de bienes son consumidas y qué cantidad transita a otras jurisdicciones de la provincia? ¿Cuáles son los destinos de estos bienes? Antes de pasar a este punto, es importante, a falta de libros de entradas de Zaragoza, analizar las salidas de Mompo a Zaragoza entre 1789-1809, aprovechando el orden del administrador de la aduana y la importancia de este puerto como el principal importador de bienes de la tierra a la provincia a través de Zaragoza.

ZARAGOZA DESDE LAS SALIDAS DE MOMPO

Esta sección aborda los libros manuales de los derechos de salida de la administración de Aduanas de Mompo. El periodo de análisis es 1789-1809 correspondiente a 18 de estos libros. ²⁹ Su importancia radica en que cubren una muestra significativa del periodo de estudio y que permite establecer una continuidad en la tendencia de entradas de bienes de la tierra a Zaragoza como puerto de tránsito y consumo al nordeste de la provincia.

Los resultados de esta pesquisa son interesantes. La primera, es la trascendencia de Zaragoza para el puerto de Mompo, que llega a absorber un máximo de 25 % en 1804 y un mínimo en 1789, con 16 % del total de exportaciones. Aun así, el promedio de toda la serie es de 20,4 %, logrando posicionar al puerto antioqueño

con una quinta parte del comercio total de la villa de Mompox. El coeficiente de correlación entre el total comercializado con destino a Zaragoza y el total comercializado por todo el puerto de Mompox es 0,667, lo que refuerza dicha importancia. Las relaciones comerciales entre estos dos puertos del complejo fueron producto del éxito de la red comercial que se consolidó en el bajo Magdalena (gráfica 2).



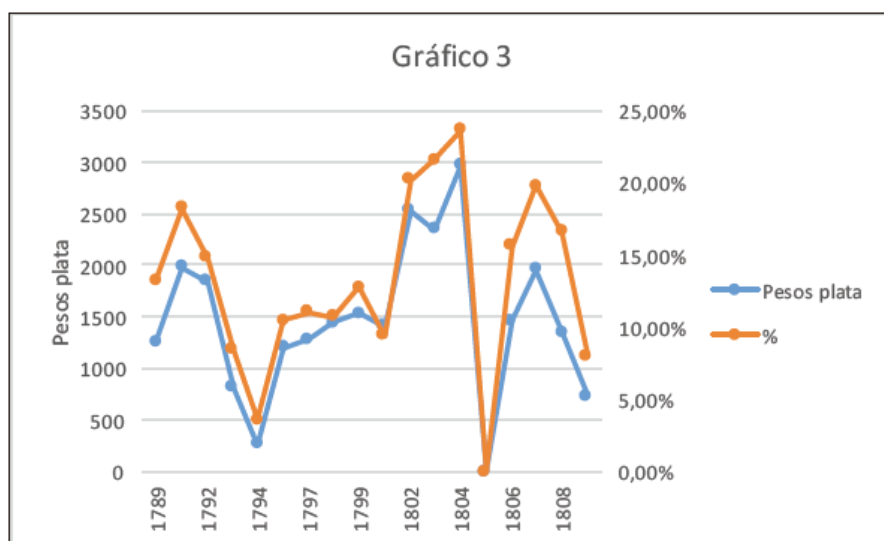
GRÁFICA 2

Salidas de Mompox a la jurisdicción de Zaragoza (1789-1809)

AGN-AAII, Real Hacienda Cuentas, 140,3; 265,3; 178,2. AGN-AAIII. Alcabalas: 2143c; 2867c; 2098c; 2710c; 1604c; 2365c; 1937c; 1966c; 2748c; 2750c; 2836c; 2753; 2790c; 2762c; 2669c.

Antes de pasar a la descripción de los bienes que salían de Mompox a Zaragoza, es importante realizar una prueba en las cifras aprovechando que tenemos las salidas desde Mompox a Zaragoza y de entradas a Zaragoza desde Mompox. La verificación nos muestra que para 1792 salieron de Mompox 12.497 pesos plata y entraron a Zaragoza desde Mompox 20.323 pesos plata; si restamos de la primera cifra las salidas a Nechí y la Llana tenemos 11.251 pesos.³⁰ Realizando el mismo ejercicio con el año de 1794 obtenemos resultados similares, mercancías con un valor de 7.320 pesos plata llegan a Zaragoza valuadas en 16.173 pesos plata. Esta diferencia entre el valor de las mercancías en Mompox y el valor en Zaragoza pueden constituir un proxy somero del diferencial de precios entre ambos mercados. Este diferencial debe ser mayor que los costos de transacción y transporte para generar una ganancia efectiva en el comerciante. Uno de los determinantes de este excedente es la diferencia entre los medios de pago que hay en este comercio regional. Tierras de oro y de plata realizaban una cotización de los precios idéntica, donde la ganancia se hallaba en recibir oro en polvo como medio de pago. Sobre el tema del transporte volveremos más adelante.

El papel de la carne en la producción minera es especial, puesto que su comercio representó en promedio 15 % del total de exportaciones. Al observar la gráfica 3 se evidencia la tendencia de las salidas de carne con destino a Zaragoza, las cuales tuvieron un comportamiento inicial significativo, pero en 1793 y 1794 presentaron bajas en los registros. Sin embargo, no se considera para este bienio una disminución del comercio de carne sino el reflejo del conflicto entre comerciantes y administrador de la aduana.³¹ Del segundo resultado no se halló el motivo de la baja en los registros en el libro manual, puesto que en 1805 solo se presentó una sola transacción de carne para todo el comercio de la Aduana de Mompox. Teniendo en cuenta la tendencia del trienio anterior, que tiene el promedio más alto de toda la serie (22 %), se puede advertir que el comercio de carne prosiguió al margen del registro en el sistema fiscal.



GRÁFICA 3
Salidas de carne de Mompox a Zaragoza (1789-1809)
 AGN-AAII, Real Hacienda Cuentas, 140,3;265,3;178,2. AGN-AAIII. Alcabalas: 2143c; 2867c;2098c; 2710c;1604c; 2365c;1937c; 1966c;2748c; 2750c;2836c; 2753;2790c;2762c;2669c

Los otros bienes de importancia son: la panela, con un promedio de 13,3 % en participación del mercado entre 1789-1799 y 14,6 % entre 1800-1809; el azúcar, con un promedio de 5,8 % para 1789-1799 y un 4,5 % para la década de 1800-1809; el cacao, con un promedio de 8 %, mostrando una demanda a las zonas mineras de este bien exportable; la sal, con 2,5 % en promedio para la serie y un aumento en su participación entre 1800-1807 que llega a 4 %. Este último bien provenía desde la ciénaga de Santa Marta y era indispensable para la conservación de la carne, el pescado y los camarones.

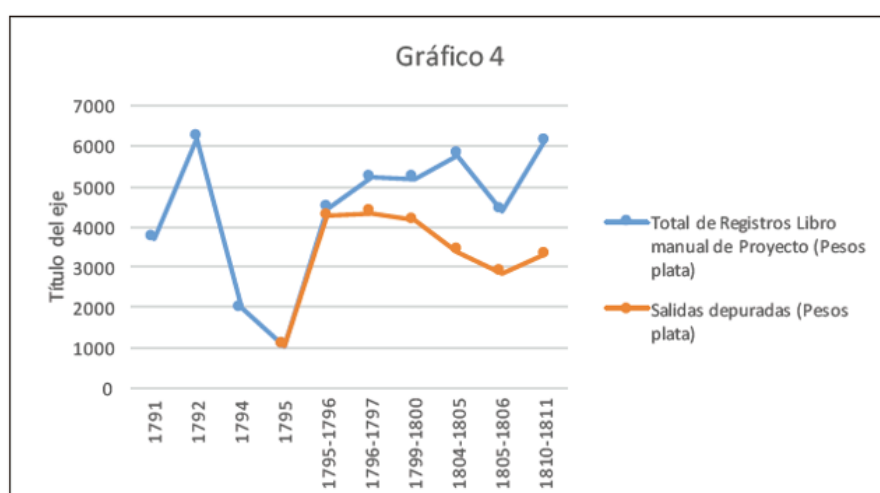
El jabón y las velas tienen una gran importancia si se consideran juntos, como se justificó previamente. En este caso, el papel de los bienes es de gran relevancia, logrando un promedio del 13,5 % entre 1789-1799 y aumentando a 19,6 % entre 1800-1809. Estos bienes corresponden en promedio al 76 % del total transado por año y dejan ver que existe una especialización de Mompox con el mercado de bienes de valor agregado.

La otra parte del comercio corresponde a una amplia variedad de bienes: casabe, cerdo, frijol, arroz, lienzo, mantas, ajos, bizcochos, esteras cordobanes, tablas, cabuyas, sombreros de todo tipo, balsas de madera, bateas, hachas, machetes, almocafres, zapatos, conservas de naranja, guayaba, palma, apio, cal, anís, arequipe, pimienta de tabasco, hamacas, loza, pescado, almidón, babuchas, rosarios de coco, papas, pan, romanas, mochilas, lana, escobas, viravira, aceite canime, cebolla, quinua, cebada, candeleros, municiones, baúles y ladrillos, entre otros. Esta diversidad de bienes muestra un mercado con amplia canasta de bienes que se aprecia en la complejidad de la demanda del nordeste antioqueño.

¿Dónde son producidos estos bienes? ¿Es Mompox y sus laderas el origen de la producción? Para dar luces sobre esta cuestión se consultó un libro manual de Alcabala de Entrada de Mompox para 1790,³³ cuyos resultados son importantes para establecer el flujo del circuito. El cacao en este año provino principalmente de Girón (44,3 %), Ocaña (25,1 %) y Puerto Botijas (18,7 %), por lo tanto, parte de esta producción fue primero a Mompox y finalizó en la plaza de Zaragoza. El caso de la panela es más claro, ya que 80 % de ella provenía de Ocaña. El azúcar compartía este mismo porcentaje con una pequeña participación de la producción de Honda (7 %). En conclusión, la red comercial que internaba bienes a las “tierras de oro” no tenía su origen en estas tierras bajas, sino que conectaba la producción del oriente de la Nueva Granada teniendo como nodo intermedio el puerto de Mompox.

SALIDAS DE BIENES DE LA TIERRA

Para esta sección poseemos siete libros manuales entre 1795 y 1811. La serie de la gráfica 4 fue extendida hasta 1791 gracias a los sumarios del ramo de proyecto del libro general de cargo y data. No podemos saber los por menores de los registros por estos tres años y si cumplen con las características mercantiles de ser una salida de Zaragoza. Usualmente, los resultados del sumario deben ser corregidos para que puedan ser útiles para un análisis de tipo económico y no meramente fiscal.



GRÁFICA 4

Salida de bienes de la tierra desde Zaragoza (1791-1811)

AGN: A.A. II (Administración de Alcabalas; 140,1; 140,2; 24,1; 30; Real Hacienda Cuentas; 222,1b; 202,2; 205,5

En la gráfica 4 la línea naranja corresponde a las salidas de Zaragoza más las entradas de bienes de la tierra provenientes de Nechí y La Llana.³⁴ La caída del año 1795 se explica en que el libro manual solo contiene el manifiesto del comercio entre el 1 enero y el 22 de agosto, dejando sin evidencia contable la última tercera parte del año, por tanto, la baja cantidad de salidas para el año en mención. Haciendo esta salvedad, observamos en la tendencia un pico de 6.200 pesos plata en 1792 con un descenso hasta 1794. La pendiente retoma valores positivos en el periodo contable de octubre de 1795 a septiembre de 1796, entrando en este último lustro del siglo en un descenso que se hace más marcado entre 1804 a 1806, con una breve recuperación en 1811; pese a que el comportamiento fiscal encuentra múltiples vicisitudes al presentarse cambios de administrador que conducen a periodos de anormalidad en los registros.³⁵ Esta diferencia permite apreciar que Zaragoza era principalmente un puerto de consumo y de manera marginal de tránsito. Dada la gran diferencia encontrada entre entradas y salidas del comercio del nordeste antioqueño.

Continuando con los bienes que salen de Zaragoza, la tabla 5 ilustra la base de las salidas desde este lugar. Los resultados depuran las entradas provenientes de La Llana y Nechí para dejar solo los bienes de la tierra que se extraen de la jurisdicción. Los cinco bienes que se presentan (carne, cerdo, quesos, sal y jabón/velas) corresponden en promedio a 85 % del total transado, exceptuando el periodo de 1799-1800, donde la participación de estos cinco bienes solo llega al 62 %.

Año	Carne		Cerdo		Quesos		Sal		Jabón y velas	
	Pesos plata	Ponderado (%)	Pesos plata	Ponderado (%)	Pesos plata	Ponderado (%)	Pesos plata	Ponderado (%)	Pesos plata	Ponderado (%)
1795	351,75	33,40	312	29,63	116	11,02	32,5	3,09	153	14,5
1795-1796	1688,25	39,67	657	15,44	513,25	12,06	185,5	4,36	543,5	12,8
1796-1797	1833,25	42,28	652	15,04	413,375	9,53	219,75	5,07	488,5	11,3
1799-1800	739	17,76	1452	34,89	147,75	3,55	56,625	1,36	193,5	4,6
1804-1805	702,5	20,70	868	25,57	552,625	16,28	483,1	14,23	324,375	9,6
1805-1806	849,75	29,77	435	15,24	316,65	11,09	441,65	15,47	408	14,3
1810-1811	948	28,72	899	27,24	352	10,66	226,75	6,87	361,25	10,9

TABLA 5

Principales bienes reexportados pro Zaragoza (1795 – 1811)

AGN: A.A. II (Administración de Alcabalas; 140,1; 140,2; 24,1; 30,1) (Real Hacienda Cuentas; 222,1b; 202,2; 205,5)

El resto del mercado lo componen el comercio de otros bienes, como maíz, azúcar, arroz, frijol, gallinas, pita, alpargates, sombreros de todo tipo, conservas, pescado, mochilas, comino, ajos, harina, cacao, aguardiente y machetes; es decir, los bienes que se produjeron en lugares tan distantes como la sal de Ciénaga de Santa Marta, la panela, el azúcar y el cacao de Ocaña y Girón, y el ganado del bajo Magdalena.

El destino de estas transacciones, entonces, dibuja una red comercial que parte desde Zaragoza en el nordeste de la provincia de Antioquia. Las cifras son contundentes al posicionar a Remedios como el principal destino de bienes, absorbiendo en promedio el 93,6 % de este comercio, incluyendo los minerales de Mata, Coco y la Honda ubicados en su jurisdicción. El resto de las transacciones corresponden a Cancán (6 % en promedio) y Yolombó, con una aparición en el periodo 1804-1805 con el 2,27 % del total de bienes comerciados. Estas cifras refuerzan la idea de Zaragoza como puerto de consumo, pero también, en menor medida, como lugar de tránsito de los bienes de consumo por vía terrestre rumbo a Remedios, obviando la intermediación del puerto de Mompox.³⁶

LA RED COMERCIAL: UNA VISIÓN A TRAVÉS DE LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO

Se pudo corroborar la presencia de una cadena de distribución comercial que iniciaba para productos como la panela, el azúcar y el cacao en Girón y Ocaña, para luego proseguir a Mompox como nodo redistribuidor hacia Zaragoza y culminando, una parte de ellos, en la ciudad de Remedios jurisdicción fiscal de la Villa de Honda. Para otros bienes como carne, cerdo, gallinas y sus derivados, el recorrido inicia en el bajo magdalena por medio del complejo portuario, que usa a Zaragoza como nodo en el nordeste de la provincia antes de llegar a Remedios por vía terrestre. Por último, una de las ramificaciones más curiosas de la red trae sal desde la ciénaga de Santa Marta a Mompox, pasando a Zaragoza y culminando, una parte, en Remedios. Este desarrollo de intercambios comerciales giraba en torno a los incentivos comerciales y monetarios generados a los comerciantes del complejo portuario por tranzar en las tierras productoras de oro.

La red de distribución sugiere, entonces, la existencia de una especialización regional del trabajo que giró en torno a la producción de la mercancía dinero, como lo postuló Assadourian (1978), solo que en este caso no hubo mita minera que condujera a una monetización de la economía, sino un aumento de la producción de oro por parte mazamorreros que luego llevaban el polvo extraído para comprar bienes de subsistencia.

La relación comercial que permite la red debe necesariamente sortear con éxito las condiciones geográficas. Surge entonces el problema del tiempo del desplazamiento y los costos del mismo; más cuando se trata de mercancías voluminosas. El estudio de los tiempos de desplazamiento no tiene antecedentes muy alentadores debido a que la historiografía se limita a citar fuentes bastante circunstanciales, como diarios de campo y opiniones de observadores de la época. Generalmente, los especialistas concluyen que las distancias y las

condiciones geográficas eran un obstáculo del espacio económico de la Nueva Granada que impidió el desarrollo de un mercado interno.

La propuesta es utilizar una metodología menos circunstancial para estimar el tiempo de los desplazamientos entre los nodos de la red, con el fin de entregar evidencia empírica cuantitativa y, de esta manera, entender el impacto de la “tiranía del espacio” en el comercio regional (Romano, 2004, p. 325). La información de los libros manuales de entrada de Zaragoza contiene información adicional a la normalmente inventariada. Nos referimos a las fechas de expedición de las guías de salidas de las mercancías. Esta información comparada con el registro de llegada arroja una muestra considerable, no supeditada a una sola experiencia, del tiempo estimado de desplazamiento entre el complejo portuario y el nordeste antioqueño.

Antes de analizar los promedios, es necesario tener en cuenta que un viaje por el complejo dependía de la mano de obra especializada en el desplazamiento fluvial, es decir, los bogas. Estos podían presentar bastantes comportamientos que podían retrasar los viajes sin que lo comerciantes pudiesen hacer mucho, como describe Peña (1988). Mediando estas dificultades junto con otras de tipo climático, como expresa Herrera (2002), se tiene que los resultados manifiestan un promedio que excluyó aquellas observaciones que mostraban retrasos sin justificación y tiempos exagerados entre la expedición de la guía y la entrada de las mercancías a Zaragoza. Los resultados del ejercicio son presentados en la tabla 6.

Trayecto	Distancia (aprox.)	1791		1792		1794	
		Días promedio	Nro. observaciones	Días promedio	Nro. observaciones	Días promedio	Nro. observaciones
Nechí-Zaragoza	92 km	3,1	6	4,5	14	3,9	26
Majagual-Zaragoza	170 km	8,7	41	9,4	50	8,2	71
Magangué-Zaragoza	274 km	14,7	37	11,9	54	12,6	41
Mompox-Zaragoza	>300km	18,3	39	17,7	112	16,3	48

TABLA 6
Tiempo y distancia de los desplazamientos entre el nordeste antioqueño y el complejo portuario del bajo magdalena

AGN: A.A. II (Administración de Alcabalas; 140,1; 140,2; 24,1; 30,1) (Real Hacienda Cuentas; 222,1b; 202,2; 205,5)

La información presentada en la tabla 6 es un resumen de las estimaciones, pero requiere de algunas precisiones. El primer trayecto presenta un recorrido mínimo de 3 días para 1791, 2 días en 1792 y 1 día en 1794. El segundo fue recorrido en mínimo 5 días en 1791, 6 días en 1792 y 3 días en 1794. El tercer trayecto se efectuó en mínimo 7 días en 1791, 7 días en 1792 y 5 días en 1794. Por último, el cuarto trayecto registró un menor tiempo de desplazamiento: 9 días en 1791, 6 en días 1792 y 7 días en 1794. Estos mínimos muestran la agilidad que comerciantes, pilotos y bogas podían llegar a tener en sus desplazamientos cuando la diligencia apremiaba.³⁷ En la mayoría de los casos, se observó un comercio durante el trayecto que ocasionaba demoras adjudicadas a incentivos económicos³⁸ y no a problemas climáticos o geográficos, como sugeriría el trabajo de Herrera (2002). En conclusión, las estimaciones refuerzan el planteamiento inicial de que la geografía y las distancias no representaron un obstáculo significativo para el comercio de la red. Naturalmente, se trata de un tema que debe ser investigado más a fondo.

La información presentada en la tabla 6 es un resumen de las estimaciones, pero requiere de algunas precisiones. El primer trayecto presenta un recorrido mínimo de 3 días para 1791, 2 días en 1792 y 1 día en 1794. El segundo fue recorrido en mínimo 5 días en 1791, 6 días en 1792 y 3 días en 1794. El tercer trayecto se efectuó en mínimo 7 días en 1791, 7 días en 1792 y 5 días en 1794. Por último, el cuarto trayecto registró un menor tiempo de desplazamiento: 9 días en 1791, 6 en días 1792 y 7 días en 1794. Estos mínimos muestran la agilidad que comerciantes, pilotos y bogas podían llegar a tener en sus desplazamientos cuando la diligencia apremiaba.³⁷ En la mayoría de los casos, se observó un comercio durante el trayecto que ocasionaba demoras adjudicadas a incentivos económicos³⁸ y no a problemas climáticos o geográficos, como sugeriría el trabajo

de Herrera (2002). En conclusión, las estimaciones refuerzan el planteamiento inicial de que la geografía y las distancias no representaron un obstáculo significativo para el comercio de la red. Naturalmente, se trata de un tema que debe ser investigado más a fondo.

CONCLUSIONES

En el norte del Virreinato de la Nueva Granada existieron, al menos, dos grandes especializaciones regionales del trabajo destinadas al abastecimiento de la plaza de Zaragoza entre 1789 y 1811. Por un lado, la especialización en la región de Ocaña y Girón en la producción de panela, azúcar y cacao para ser consumidos en las “tierras de oro”. Por otro lado, la región del bajo Magdalena se especializaba en la cría de ganado, cerdos, gallinas y sus derivados, los cuales terminaban entrando en este circuito comercial hasta Remedios usando a Zaragoza como puerto de tránsito. En esta última parte es importante resaltar la presencia de un activo comercio de gallinas, puesto que tradicionalmente se excluyen estos animales como bienes de comercio, asumiendo que toda unidad familiar producía las necesarias para su consumo. Nuestra evidencia muestra que no se trata de un fenómeno prosaico. El precio relativo de la gallina frente a la carne la hacía un sustituto viable en la elección del consumidor.

La hipótesis es que este circuito comercial se configuró alrededor de los incentivos generados por la producción y circulación de oro en polvo en la provincia de Antioquia. Estímulos que fueron canalizados principalmente por Mompox, que contaba con una infraestructura urbanística ³⁹ y de servicios para consolidarse como nodo. Pero también, y contrario a lo normalmente pensado, por Majagual y Magangué. Es decir, este complejo portuario respondía a la demanda del nordeste antioqueño por bienes agrícolas y manufacturados, necesarios a su vez para continuar con el proceso de producción de oro en polvo.

El concepto de complejo portuario, trabajado para el Río de la Plata por Jumar (2012), es el más acertado para interpretar los intereses e incentivos comerciales que consolidaron económicamente a esta región del bajo Magdalena, porque permite analizar en conjunto la relación de diferentes puntos de comercio sobre una arteria fluvial. La existencia de la feria de Magangué (Herrera, 2002) en medio del complejo lograba dinamizar el circuito comercial integrando mercados, tal como describe Ibarra (1994), guardando las proporciones, para el caso de San Juan de Los Lagos, Nueva España. Esta vinculación de la red dependió fuertemente de la cercanía de las ciudades a los ríos, sin embargo, como demostramos, y contrario a lo planteado por Colmenares (1997), el circuito comercial no era solo Nare-Mompox-Zonas Mineras.

Para el siglo XVIII la cordillera oriental estaba conectada con el nordeste antioqueño a través del complejo portuario del bajo Magdalena como nodo central del comercio. En este entramado, basta agregar que Zaragoza funcionaba también como puerto de tránsito, donde parte de las mercancías se desplazan ahora a lomo de mula hasta Remedios. En conclusión, la región consolida su propio mercado por el que circula el producto de sus minas dada la creciente demanda de bienes agrícolas y manufacturas. Por este motivo, económicamente, el nordeste antioqueño está más relacionado con el bajo Magdalena que con el resto de la provincia.

La red se estimulaba por dos tipos de incentivos: el primero, de tipo comercial, como se pudo constatar a través de las diferencias en el total en pesos plata de bienes exportados en Mompox frente al monto total en pesos plata de estos mismos productos puestos en la plaza de Zaragoza; el segundo, corresponde a un incentivo de tipo monetario que se producía en esta economía bimetalica como resultado del rescate en las zonas mineras, para el caso de Antioquia, donde un peso de oro rendía 2,4 pesos plata, una vez era puesto en casa de la moneda. El oro proveniente de Zaragoza llegó a tener un valor adicional por parte de los comerciantes de Bogotá. Es decir, el oro en polvo, con su función monetaria (Torres, 2013), generaba una circulación interna de metal amarillo con destino a Mompox.

Nuestra evidencia señala que el impacto de la geografía en los intercambios debe superar los lugares comunes de las fuentes circunstanciales. Los trayectos entre unas partes de la red podían hacerse en tiempos

relativamente menores a los que normalmente suponen historiadores y sin restricciones evidentes que dependan de la fecha del año y su régimen de lluvias. Por el contrario, las observaciones que mostraron desplazamientos lentos incluían gran cantidad de bienes, sugiriendo un interés comercial en este tipo de retraso, pues la función de producción muestra que era rentable aumentar los inventarios durante la ruta río arriba. Por ejemplo, sorprenden algunas observaciones por la brevedad y diligencia en su desplazamiento, lo que les permite avanzar una distancia mayor a 300 kilómetros entre Mompox y Zaragoza en seis días río arriba. Este ejercicio es un llamado a explorar otras fuentes para la estimación del tiempo de comunicar una región con otra. Los relatos de diarios de viaje y opiniones de observadores de la época, que por diferentes razones pudieron tener un viaje engorroso que tardara más de lo normal, no pueden ser la evidencia a partir de la cual se concluyan imposibilidades de comunicación entre las regiones del espacio económico neogranadino.

Finalmente, y para concretar todas las aristas, esta red de circulación de bienes de la tierra dependía de la producción de oro y del uso monetario del metal no amonedado para mediar los intercambios. De otra manera, un comercio de esta envergadura, no podría llevarse a cabo en situación de economía natural; la variedad de bienes, agentes económicos y la complejidad del circuito así lo confirman.

REFERENCIAS

- Álvarez, C. (2006). Mercados o redes de mercaderes: el funcionamiento de la feria de Portobelo. En *International Economic History Congress*. Helsinki, Finland, 21-26 August.
- Assadourian, C. (1978). La producción de la mercancía dinero en la formación del mercado interno colonial. *Revista de economía*, 1(2), 224-292.
- Assadourian, C. (1982). *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Assadourian, C., Bonilla, H., Mitre, A., & Platt, T. (1980). *Minería y espacio económico en los andes. Siglos XVI-XX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Colmenares, G. (1997). Historia económica y social de Colombia. 1537-1719. Tomo I. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Corradine, A. (1969). *Santa cruz de Mompox: estudio histórico y crítico sobre su arquitectura colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Daza, V. (2009). *Los Marqueses de Santa Coa. Una historia económica del Caribe colombiano, 1750-1810*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Daza, V. (2016). *Los libros de contabilidad del Marques de Santa Coa, Mompox, provincia de Cartagena, siglo XVIII*. Bogotá: Banco de la República.
- Del-Valle, G. (1993). El Camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación. 1759-1795. En Ludlow, L. & Silva, J. (eds.). *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno* (pp. 176-191). Ciudad de México: Instituto Mora.
- Ezpeleta, J. (1989). Relación del gobierno del Excmo. Señor José de Ezpeleta en este Nuevo Reino de Granada [1796]. En G. Colmenares (ed.). *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada* (pp. 153-311). Bogotá: Banco Popular.
- Gascón, M. (2000). Comerciantes y redes mercantiles del siglo XVII en la frontera sur del virreinato del Perú. *Anuario de Estudios Americanos*, LVII, 413-448. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2000.v57.i2.242>
- Gelman, J. (1989). Sobre el carácter del comercio colonial y los patrones de inversión de un gran comerciante en el Río de la Plata del siglo XVIII. *Boletín del instituto de Historia argentina y americana*, 1(1), 51-69.
- Grafe, R., & Irigoin, A. (2012). A Stakeholder Empire: The Political Economy of Spanish Imperial Rule in America. *The Economic History Review*, 65(2), 609-651. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2010.00581.x>
- Herrera, M. (2002). *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos. Siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

- Ibarra, A. (1994). Circulación de mercancías en el espacio regional de Guadalupe (1803). Visión cuantitativa a través del derecho de alcabala. *Cuadernos de Historia Regional*, 16, 111-135.
- Jumar, F. (2012). La región del Río de la Plata y su complejo portuario durante el antiguo régimen. En R. Fradkin (ed.). *De la conquista a la crisis de 1820* (pp. 123-157). Buenos Aires: UNIPe/EDHASA.
- Lane, K. (2004). Unlucky Strike: Gold and Labor in Zaruma, Ecuador, 1699-1825. *Hispanic American Studies Review*, 85(1), 1-24.
- Martínez, J. (2019). Comercio de mercancías locales en Santiago de Chile 1773-1778. *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin America Economic History*, en prensa, 1-31. <https://doi.org/10.1017/S0212610919000156>
- Marulanda, J. (2016). Instituciones eclesiásticas y crédito en Antioquia, siglo XVIII. *Historia y Sociedad*, 31, 171-203. <https://doi.org/10.15446/hys.n31.55433>
- Mazzeo, C. (2002). El comercio y los comerciantes peruanos durante la época de las reformas borbónicas. Fuentes e historiografía. *América Latina en la Historia Económica*, 9 (17-18), 111-126. <https://doi.org/10.18232/alhe.v9i17/18.294>
- McFarlane, A. (1997). *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Ancora Editores.
- Meisel, A. (2011a). Puertos vibrantes y sector rural vacío: el Caribe neogranadino a fines del período colonial. En ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? (pp. 113-131). Bogotá: Banco de la República.
- Meisel, A. (2011b). Crecimiento, mestizaje y presión fiscal en el virreinato de la Nueva Granada, 1761-1800. *Cuadernos de Historia económica y empresarial*, 28, 1-77.
- Milletich, V. (2006). La formación del capital de un comerciante porteño: Juan Esteban Anchorera, 1750-1775. *Anuario IEHS*, 21, 311-330.
- Mon y Velarde, J. (1954). *Bosquejo biográfico del Señor Oidor Juan Antonio Mon y Velarde, Visitador de Antioquia, 1785-1788*. Bogotá: Banco de la República.
- Muñoz, E., & Torres, J. (2013). La función de Santafé en los sistemas de intercambio de la Nueva Granada. *Fronteras de la Historia*, 18(1), 165-210. <https://doi.org/10.22380/2027468850>
- Sánchez-Mejía, H. (2010). De esclavos a campesinos, de la “roza” al mercado: tierra y producción agropecuaria de los “libres de todos los colores” en la Gobernación de Santa Marta. *Historia Crítica*, 43, 130-155. <https://doi.org/10.7440/histcrit43.2011.08>
- Sánchez-Mejía, H. (2012). Composición, mercedes de tierras realengas y expansión ganadera en una zona de frontera de la gobernación de Santa Marta: Valledupar (1700-1810). *Anuario de Historia social y de la Cultura*, 19(1), 81-117.
- Silvestre, F. (2011). *Relación de la provincia de Antioquia/Francisco Silvestre [1784]*. (David J. Robinson, transcripción). Medellín: Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia.
- Smith, A. (2005). *Investigación sobre la naturaleza y causa de las riquezas de las naciones [1776]*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Sovanzo, J. (2016). La Región de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico sur americano 1779-1783. *Revista Dos Puntas*, 7(14), 217-256.
- Palomeque, S. (1983). Loja en el mercado interno colonial. *Revista Latinoamericana de Historia Económica y Social*, 2, 33-47.
- Patiño, B. (2011). *Riqueza, pobreza y diferenciación social en la Provincia de Antioquia durante el siglo XVIII*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Peña, D. (1988). Los bogas de Mompox: Historia del zambaje. Bogotá: Tercer Mundo.
- Romano, R. (2004). Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Tandeter, E., Milletich, V., & Schmit, R. (1994). Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío. *Anuario IEHS*, 9, 97-126.

- Torres, J. (2012). La minería neogranadina en la trayectoria de Colonia a República, 1780-1839. En H. Bonilla (ed.) *Consecuencias económicas de la independencia* (pp. 45-76). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- 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. (2018). Entre el oro y la plata. Quito, el suroccidente de la Nueva Granada y el movimiento de mercancías norandino a fines del siglo XVIII. *Colonial Latin American History*, 27(1), 114-139. doi: <https://doi.org/10.1080/10609164.2018.1448540>
- Torres, J. (2019). Bullion and Monetary Flows in the Northern Andes: New Evidence and Insights, 1780-1800. *tiempo&economía*, 6(1), 13-46. <https://doi.org/10.21789/24222704.1430>
- Tovar-Pinzón, H., Tovar-Mora, J. A., & Tovar-Mora, C. E. (1994). Convocatoria al poder del número: censos y estadísticas de la Nueva Granada (1750- 1830). Bogotá: Archivo General de la Nación.
- Twinam, A. (1985). *Mineros, comerciantes y labradores: Las raíces del espíritu empresarial de Antioquia 1763-1801*. Medellín: Fondo Rotatorio de Publicaciones FAES.

NOTAS

- 1 Para profundizar en análisis del comercio interno, las redes comerciales y los actores económicos, consultar los trabajos de Álvarez (2006), Milletich (2006), Gelman (1989), Gascón (2000) y Mazzeo (2002).
- 2 Es importante agregar el papel que cumplieron los ingresos coloniales en la retroalimentación de la economía local de los virreinos, el cual es abordado por el trabajo de Grafe e Irigoin (2008).
- 3 Para un estudio sobre la producción de oro en la Audiencia de Quito, consultar el trabajo de Lane (2004).
- 4 Para profundizar la perspectiva de un Caribe con un mermado sector agrario, consultar los trabajos de McFarlane (1997, p. 86), quien plantea la existencia de un mercado solo para quienes accedieran al río Magdalena, y Meisel (2011a), quien sostiene que la dinámica comercial se centraba en el puerto de Cartagena.
- 5 El censo de 1788 fue más efectivo. Partiendo de esto, suponemos una población de 4.000 habitantes en los años 90.
- 6 Para una descripción detallada y un análisis económico del mazamorrero, consultar el trabajo de Torres (2013).
- 7 AGN-C. Aduanas. T.13:8 fs. 57-60. Sobre la libertad para transportar oro en pasta y amonedado de Mompox a Santa Fe.
- 8 AGN-AA II. Paquetes, Real Hacienda. Caja 152,2. Estado general de fundición de oro en las Cajas del Reino, 1778-1786. Sin folio. Frente al tema de los lingotes en el comercio internacional, consultar el trabajo de Smith (2006 [1776], p. 390).
- 9 Estas cifras también encuentran respaldo en Daza (2016). Las cuentas del Marqués de Santa Coa son una buena referencia de las transacciones realizadas en oro en polvo desde la década de 1760.
- 10 La administración de alcabala en Zaragoza no dependía de Antioquia o Medellín, sino de Mompox.
- 11 AGN-C. Alcabalas t. 1. - f63r. También véase AGN-C. Aduanas t.10 fs.255-256v fs. 935-936.
- 12 La confusión se aprecia en AGN-Alcabalas t.9 fs.80v-81r.
- 13 Ezpeleta (1989 [1796] p. 241-242).
- 14 En adelante se sigue llamando alcabala de salida, pues describe la naturaleza de la transacción mercantil objeto del gravamen.
- 15 Los datos presentados fueron depurados debido a que los libros manuales contenían entradas de mercancías que no habían satisfecho el derecho en otros puertos, lo que hacía que los sumarios del ramo no fuesen suficientes para analizar el comportamiento económico. Por ello, se identificó el tipo de transacción para dar de manera lógica con cifras que describieran exclusivamente el análisis en cuestión.
- 16 Daza (2016) explica las ventajas para la real hacienda de este funcionario. Sobre el fin de la administración de Pupo, consultar AGN- Anexo III. Alcabalas. 2790c. Fs. 60-60v-216-216v.
- 17 Los siguientes expedientes permiten entender mejor la esencia de estos conflictos: AGN-C. Alcabala t.1 fs.35-174; t.9 fs.1-118; t.13 fs.15-19; t.22 fs.550-740; t.23 fs.780-81; y AGN-C. Aduanas t. 4 fs. 109-112; t 5 fs.300-395; t.10 fs.255-278; t.25 fs.5-13.
- 18 Ver AGN-Colonia t.14 fs.517r-539v.
- 19 Un peso oro son dos pesos plata en el momento del rescate en la zona minera. No obstante, el rescatista obtenía 2,40 pesos en casa de moneda (en promedio) por oro antioqueño (Torres, 2013, p. 136-137).
- 20 Francisco Silvestre (2011 [1784] p. 266-267).
- 21 Juan Antonio Mon y Velarde (1954 [1785] p.314).
- 22 Ver AGN- Anexo III; Alcabalas, 2111c. Anexo II; Administración de Alcabalas, caja 40,1.

- 23 Para entender el conflicto en Mompox, revisar: AGN-C. Alcabalas t.1 fs.35-174; AGN-C; Aduanas t.10 fs.255-278; fs.929-944; t.13 fs.57-60. Sobre la motivación de los comerciantes de Medellín para tener la misma exención, ver AGN-C. Alcabala t.18 fs.653-773v.
- 24 Las entradas, naturalmente, pudieron haber sido mayores, pues siempre hubo resistencia legal en pagar este derecho por estos bienes. Para Mompox, los expedientes AGN-C. Aduanas t.6:39 fs.665- 666; t.5 fs.300-395; t.13 fs.13-23; 688-692 ilustran el tema. Para Magangué, el expediente AGN-C. Alcabalas t.13:9 fs.98-102.
- 25 Las 10 arrobas de peso que alcanza cada animal y las 7 arrobas de carne aprovechable una vez realizado el degüello son cifras mínimas construidas con base en entrevistas de campo realizadas en la zona del norte del Tolima actual. Las comunidades campesinas de esta zona tienen su origen en la colonización antioqueña de inicio del siglo XX y finales del siglo XIX. Por tanto, estas cifras son un supuesto para el análisis económico con una fundamentación empírica considerable.
- 26 La cifra per cápita toma las 5.460 cabezas de ganado con un peso en canal de 125 kg cada animal y una población mínima de 18.000 habitantes.
- 27 La cifra de este bien plantea que el transporte fluvial en la región permitía movilizar productos de bajo valor con relación a su volumen. Otra aclaración es que en el libro manual del segundo semestre de 1792 se registra el maíz libre de derechos, argumentando que este entraba no para la venta en la ciudad sino para alimentar a los cerdos.
- 28 Es importante recalcar que la harina “corre libre” pues se encuentra exenta del derecho de alcabala. No obstante, los administradores realizaban el registro para efectuar el cobro de la sisa. Para 1794, Manuel Pérez omite su registro en los libros manuales, impidiendo el seguimiento de este bien en el comercio de Zaragoza. La presente cifra solo corresponde al bienio 1791 y 1792.
- 29 Solo se tomaron aquellos registros con dirección a Zaragoza, Nechí y La Llana.
- 30 Es necesario hacer una salvedad. En el segundo semestre de 1792 (AGN: A.A.II., Administración alcabalas caja 40,1) se registran junto a las guías de Mompox mercancías adicionales por un valor que no supera los mil pesos. Es decir, bienes que no fueron aforados en Mompox sino en el trayecto. Esta precisión no cambia el análisis anterior.
- 31 Para el tema dos expedientes ilustran la situación: AGN- C. Alcabalas: t.1 fs.35-274; t.9 fs.1-118.
- 32 Estas cifras muestran la importancia de los trapiches y la transformación del jugo de la cana con destino al comercio en regiones distantes
- 33 AGN-A.A.III- Alcabalas. 2029c. Las entradas netas de este año fueron 119981,88 pesos plata, luego de excluir de las cuentas registros de composiciones que afectaban el sumario general hecho por el alcahalero.
- 34 Frente a la relación Zaragoza y La llana ver AGN-C. Aduanas t.19 fs.737-753.
- 35 Sobre los conflictos del cambio de administración en Zaragoza ver AGN-C. Alcabalas; t. 14 f 517-539.
- 36 AGN-C. Alcabalas t.5 fs.607-642.
- 37 Es importante aclarar que los tiempos registrados en los libros de alcabala corresponden a tiempos fiscales, es decir, en la práctica, los desplazamientos pudieron ser menores que los estimados en el presente ejercicio. Esto refuerza aún más la idea que se concluye del mismo, según la cual la geografía no fue un impedimento crucial en el desplazamiento de mercancías por vía fluvial.
- 38 AGN-A.A. (III): Alcabalas, 2111c. En este libro se registran 15 entradas con guías conjuntas entre Mompox y Magangué. Las guías cuentan con una semana de diferencia de su expedición entre Mompox y Magangué y suman 3.044 pesos plata. Esta situación da a entender que los comerciantes tenían incentivos para transitar por estos dos puntos del complejo portuario antes de internar los bienes al nordeste antioqueño. Sobre este tipo de decisiones de elección de transporte y trayecto que incluyen estímulos económicos, consultar los trabajos de Del Valle (1993) y Palomeque (1983).
- 39 Sobre las ventajas del puerto consultar a Daza (2009) y para la arquitectura colonial del puerto de Mompox y la distribución del espacio urbano ver a Corradine (1969).