Universidad de Cartagena
Fundada en 1827

Acreditación Institucional de Alta Calidad
Resolución 2583 del 26 de febrero de 2014. Ministerio de Educación Nacional

PROGRAMA DE HISTORIA

CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE GRADO: **APROBADO**

"CIRCULACIÓN DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS ENTRE CARTAGENA – MOMPOX – HONDA. 1780 – 1790".

AUTOR: ***JOEL CEBALLOS CARIAGA***

TITULO: **HISTORIADOR**

Director (a): ***Maribel De la Cruz Vergara- PhD.*** _____

Jurado: ***José Trinidad Polo Acuña.*** **PhD.** _____

Cartagena. D. T y C.
Octubre 25 - de 2021

Universidad de Cartagena
Fundada en 1827

Acreditación Institucional de Alta Calidad
Resolución 2583 del 26 de febrero de 2014. Ministerio de Educación Nacional

CIRCULACIÓN DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS ENTRE CARTAGENA – MOMPOX – HONDA 1780 – 1790

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR EL TITULO DE HISTORIADOR

JOEL CEBALLOS CARIAGA

AUTOR

MARIBEL DE LA CRUZ VERGARA

ASESORA

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE HISTORIA

CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.

SEPTIEMBRE 2021

AGRADECIMIENTOS

Le doy gracias a Dios por el apoyo que tuve de mi familia durante este arduo proceso académico, sin ellos todo hubiera sido muy complejo. También agradezco la estancia como becario durante dos años en el Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales, a Cartago Foundation como donante del proyecto que dio vida al Laboratorio, principalmente a la doctora Maribel de la Cruz Vergara por enseñarme y ser mi mentora en el quehacer del historiador económico. También le doy gracias a Estiven Poveda y María Paula Corredor por su colaboración en este proceso, en especial a Alexander Diz por guiarme desde el inicio. A mis compañeros, amigos y futuros colegas Daniel Osorio, Alhefagerson Santamaría, Sebastián Suárez y Julián Sánchez por la ayuda académica y su amistad desde los primeros semestres de este programa. También a la señora Herminda por apoyarme desde el inicio en mi estancia en el Laboratorio.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 2

1. LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS MONÁRQUICAS Y SU DESARROLLO EN EL COMERCIO VIRREINAL 4

1.1 Las políticas económicas en la Nueva Granada. 4

1.2. El Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias. y su influencia en el comercio virreinal. 8

2. EL COMERCIO EN EL CIRCUITO ECONÓMICO CARTAGENA – MOMPOX – HONDA A FINALES DEL SIGLO XVIII. 11

2.1. Los registros de transacciones comerciales recaudados entre Cartagena – Mompox – Honda. 11

2.2. Cuantificación de los productos con mayor circulación en el circuito comercial Cartagena - Mompox- Honda. 14

Conclusiones 34

BIBLIOGRAFÍA 36

ANEXOS 39

CIRCULACION DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS ENTRE CARTAGENA - MOMPOX – HONDA 1780 – 1790.

Joel Ceballos Cariaga
Facultad de Ciencias Humanas
Universidad de Cartagena
jceballosc@unicartagena.edu.co

Resumen.

El presente artículo tiene como objetivo analizar las dinámicas comerciales de los productos manufacturados del circuito económico Cartagena – Mompox – Honda a finales del siglo XVIII. Las políticas económicas y fiscales direccionadas por la administración española, como las reformas borbónicas de mitad del siglo XVIII, y el libre comercio de 1776, influyeron en la circulación de productos manufacturados en el circuito ya mencionado. La historiografía nacional ha llegado a una concordancia cuantitativa, mostrando que la circulación de los efectos y géneros tanto manufacturados como de la tierra, tienen un incremento a partir de las dos últimas décadas del siglo XVIII. No obstante, en este trabajo haré una comparación de estas premisas de la historiografía nacional, con los datos recopilados para este propósito.

Palabras claves: Manufacturas; Transacciones, Cartagena, Mompox, Honda, Siglo XVIII.

INTRODUCCIÓN

Las Reformas Borbónicas instauradas por la administración española y en específico el Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, promulgado el 12 de octubre de 1778 impulsaron en cierta medida la economía del virreinato de la Nueva Granada, constituyéndose la guerra anglo-española en un factor a favor del movimiento económico virreinal finalizada en 1783, también el comercio con puertos neutrales durante dicha guerra que solventó el comercio del virreinato por las consecuencias de esta disputa bélica. No obstante, con la paz firmada con Inglaterra, el comercio de la Nueva Granada experimentó un ascenso durante las dos últimas décadas del siglo XVIII. Para abril de 1783 era de esperarse cambios inmediatos en cuanto al comercio, porque los precios artificiales causados por los bloqueos y otros impedimentos de la guerra desaparecieron, y con ellos la posibilidad de ganancias exageradas con pocas mercancías[1].

Las mercancías tuvieron una alta circulación después de concluida la guerra, con el arribo más frecuente de barcos españoles al puerto de Cartagena al no tener riesgo de ser capturados por los ingleses. Por lo tanto, la historiografía ha llegado a la conclusión de que a partir de estos factores como la proliferación de comerciantes residentes en Cartagena en las décadas de 1780 y 1790 luego de las reformas del libre comercio, pudo influir en la economía de la ciudad, así como la armoniosa relación que tenían viejos y nuevos comerciantes[2]. Por lo tanto, el virreinato tuvo un alza de las importaciones de mercancías. Con base en lo anterior, la pregunta que se plantea en este artículo es ¿cómo influyeron las regulaciones del reglamento del libre comercio en la circulación de los productos manufacturados en el circuito Cartagena – Mompox – Honda a finales de siglo XVIII?

La hipótesis que formula este trabajo considera que no solamente las políticas económicas instauradas por la administración Borbónica, influyeron en la interacción de las relaciones económicas en el circuito Cartagena – Mompox – Honda, sino que este espacio comercial

[1] René de la Pedraja. "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII." *Anuario colombiano de historia social y de la cultura,* n°8 (1976).
[2] Anthony McFarlane. "Comerciantes y Monopolio en la Nueva Granada: EI Consulado de Cartagena de Indias." *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, n° 11 (1983).

tuvo su propia dinámica económica. Esta hipótesis se desprende del trabajo de Maribel de la Cruz, *"Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena – Mompox – Honda",* donde analiza el establecimiento de mercados locales y regionales interdependientes e integrados a partir de la circulación de las mercancías[3]. Sin embargo, este artículo solo tendrá como foco de investigación la circulación de las manufacturas en dicho espacio económico.

La historiografía que emplea los términos conceptuales tales como manufacturas y circuito comercial, han llegado a conclusiones propias a partir de los resultados de sus investigaciones. En primer lugar, Marx analiza que las manufacturas son consideradas como el trabajo perteneciente a oficios artesanales diversos e independientes, por cuyas manos tiene que pasar un producto hasta su terminación definitiva[4]. Por su parte, Fernand Braudel señala que un circuito económico es parecido a un circuito eléctrico donde hay un intercambio de reciprocidad, a todo trayecto de A o B, que corresponde a cierto retorno, se origina un circuito[5]. Por otro lado, la historiografía nacional ha hecho investigaciones significativas en este aspecto así, Nathalie Moreno analiza la circulación de efectos de Castilla desde la llegada al puerto de Cartagena, hasta el interior del virreinato, pasando por los puertos fluviales como Mompox, Honda y de allí, a los demás circuitos económicos[6]. Edwin Muñoz y James Torres, analizan la participación de la capital Santafé en el entramado del circuito con Antioquia, la Villa de Socorro y Honda, señalando también la contribución que tuvo la capital en el circuito económico en estudio[7].

La metodología empleada en este trabajo se inscribe en la descripción cuantitativa de los registros de aduanas que reposan en el Archivo General de la Nación, haciendo un análisis pormenorizado de los años trabajados divididos en categorías de análisis que más adelante se mostrarán. La transcripción de los registros de aduana es producto del trabajo colectivo de

---

[3] Maribel de la Cruz Vergara. "Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena – Mompox – Honda". Trabajo Final de Máster en Historia del pensamiento Económico, Universidad Complutense de Madrid, septiembre de 2020.
[4] Karl Marx. *El Capital*. Tomo I, vol. 1. México: Siglo XXI, 1975.
[5] Fernand Braudel. *Civilización material, economía y capitalismo*. Tomo II: Los Juegos del intercambio. Madrid: Alianza Editorial, 1984.
[6] Nathalie Moreno Rivera. "Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII." *Fronteras de la historia: revista de historia colonial latinoamericana,* vol 18, n° 1 (2013).
[7] Edwin Alexander Muñoz Rodríguez, James Vladimir Torres Moreno. "La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII." *Fronteras de la Historia*, vol.18, n° 1 (2013).

los becarios del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales cohorte 2019[8], de la cual soy parte, en donde transcribimos más de 40.000 registros disponibles para las tesis de los estudiantes. A partir de dichos registros y apoyándome en el método cuantitativo procedí a filtrar toda la información relacionada con los productos manufacturados que circularon en el circuito en estudio y que me sirvieron de soporte para demostrar la hipótesis planteada.

Este trabajo de investigación consta de dos apartados que se dividen en dos subapartados cada uno. En el primer apartado estudié las políticas económicas monárquicas y su desarrollo en el comercio virreinal. En el segundo, analizo el comercio en el circuito económico Cartagena – Mompox -Honda a finales del siglo XVIII, dividido en dos subapartados. El primero; estudia los registros transaccionales efectuadas en pesos en dicho circuito; el segundo estudia los productos con mayor circulación en el circuito Cartagena – Mompox – Honda.

1. LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS MONÁRQUICAS Y SU DESARROLLO EN EL COMERCIO VIRREINAL

1.1 Las políticas económicas en la Nueva Granada.

Las reformas que a partir de mediados del siglo XVIII comenzaron a implantar los Borbones en todo el Imperio español buscaban remodelar tanto la situación interna de la península como sus relaciones con las colonias[9]. Ello llevó a que las políticas económicas como el Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio de España a Indias de 12 de octubre de 1778, que se plantearon para la península se replicaran en las posesiones hispanoamericanas[10], teniendo en cuenta que se aplicaron primero en España antes que en

[8] Los becarios del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales que trabajaron en la transcripción de los registros de aduanas fueron: Joel Ceballos, Julián Sánchez, Carlos David Zabaleta, Vanessa Jimeno, Camila León, Yorleidis Santiago, Sandra Vargas, Victoria Orozco, Winston Pérez, Andrés Alcázar, Diego Merlano y Raúl Zúñiga.

[9] Enrique Florescano, Isabel Gil Sánchez. "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico." en Historia General de México, editado por DC Villegas (corp.) *(*México: El Colegio de México) (1976).

[10] Silva, Asdrúbal Hernán. "El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810*)". Estudios de Historia Económica*, n.°26 (1993).

América[11]. Por ello, uno de los mayores cambios fue el impulso del libre comercio entre los territorios americanos y los foráneos (principalmente holandeses, ingleses y franceses). Parece existir un acuerdo sustancial entre los especialistas como Antonio García, el cual considera que, en el reformismo borbónico, se le asigno más importancia a la política de fomento industrial como motor de crecimiento que a otros sectores, tanto así que la administración española llevó a cabo varios intentos por crear y desarrollar un sector de manufacturas[12]. La política del libre comercio, en esencia, a lo máximo que aspiró fue a sustituir el anterior sistema monopolístico cerrado y estrecho por otro más flexible, supuestamente más eficaz, abierto a un mayor número de puertos, tanto en la metrópoli como en las colonias[13]. La labor legislativo-reformista desplegada en materia de comercio colonial se extendió a lo largo de la centuria[14], iniciando con medidas como el decreto de 8 de mayo de 1717, que ordenaba el traslado de la Casa de la contratación a Cádiz, hasta la real cédula de 17 de noviembre de 1797, por lo que se abrieron los puertos americanos al libre comercio de los "neutrales"; pasando por los distintos intentos de reformar el sistema de navegación y la fiscalidad, la creación de "compañías privilegiadas" y los sucesivos decretos de "libre comercio"[15].

Según Antonio García, entre los años 1782 y 1796 el valor de las importaciones americanas prácticamente triplicó el de las exportaciones metropolitanas, hay que tener en cuenta que dentro de esas importaciones las remesas metálicas perdieron una parte importante de su anterior hegemonía (su peso proporcional descendió desde el 77% del período anterior al 56,4% en los años 1782-1796) en favor tanto de los productos típicos de la denominada economía de plantación como de otras materias primas industriales[16]. Para el caso del virreinato de la Nueva Granada, el principal producto de exportación fue el oro, que

[11] Margarita Gonzales. "La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada: 1750-1810." *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, n° 11 (1983).
[12] Antonio García-Baquero Gonzales. "Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial." *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada* n° 22 (1995): 106. Véase también: José Rodríguez Labandeira. "La Economía española al final del Antiguo Régimen*.".* En: *La política económica de los Borbones*, editado por Miguel Artola Gallego, Madrid: Alianza Editorial, vol 4. *(1983).*
[13] García-Baquero Gonzales. "Comercio colonial y reformismo borbónico", 120.
[14] García-Baquero Gonzales. "Comercio colonial y reformismo borbónico", 117.
[15] García-Baquero Gonzales. "Comercio colonial y reformismo borbónico", 117.
[16] García-Baquero Gonzales. "Comercio colonial y reformismo borbónico", 132.

constituyó casi la totalidad de las exportaciones hasta bien entrado el siglo XVIII. Para finales de esta centuria, el metal precioso seguía representando cerca del 90 por ciento del total exportado[17].

Respecto a las motivaciones que de forma más directa e inmediata se entienden que influyeron en la puesta en marcha del programa reformista, se señala sin duda alguna, la difícil y comprometida situación en que se hallaba sumido el sistema colonial a los dos siglos de vigencia de un sistema mercantil ineficaz e inoperante que había dado como resultado la perdida casi total de su control[18].

Con el fin de fortalecer el fisco, se crearon nuevas regulaciones para los estancos (los principales el tabaco y el aguardiente) en los territorios americanos. En 1764, el rey expidió una real cédula que establecía y regulaba los estancos. Para el Virreinato de la Nueva Granada, se dispuso que "en el Reino de Santafé se establezca la renta y estanco del tabaco al igual que se ha hecho en Nueva España y el Perú y según las reglas observadas y al respecto en España[19]". Es decir, según la filosofía borbónica como una renta estancada manejada mediante administración directa[20].

En detrimento fiscal para la corona española se encontraban los desembolsos al gasto militar, por lo tanto, las múltiples guerras con Francia e Inglaterra provocaron una mayor inversión en los puertos y sus defensas. El Virreinato de la Nueva Granada no fue la excepción, pues Cartagena, principal puerto comercial del siglo XVIII, consumía buena parte del excedente fiscal del situado y otros impuestos para mantener y construir fortificaciones, así como remunerar la tropa que albergaba[21].

Después de la guerra con Inglaterra en 1783, hubo un cambio en las políticas económicas de la Corona. Así, desde 1778 por real decreto de 2 de febrero,[22] se permitía el comercio libre con otras colonias de la monarquía, por tanto, allí donde antes circulaban solo bienes

---

[17] Adolfo Meisel-Roca. "¿Qué ganó y qué perdió la economía de la Nueva Granada con la independencia?" Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, n°. 27 (2010).
[18] García-Baquero Gonzales. "Comercio colonial y reformismo borbónico", 111.
[19] Luis Sierra. "Origen del monopolio del tabaco." *Revista de la Universidad Nacional (1944-1992),* n° 7 (1970): 79.
[20] Juan Camilo Restrepo. *"*Historia Fiscal de la renta del tabaco. Siglo XVIII Y XIX*". La República*, 22 de diciembre del 2015, https://www.larepublica.co/archivo/historia-fiscal-de-la-renta-del-tabaco-2336461
[21] A. Meisel-Roca. "¿Qué ganó y que perdió la economía? p. 3.
[22] Archivo General de la Nación (AGN), Archivo Anexo I, Reales Cédulas, Tomo 24, ff. 51-56.

regulados se permitió el comercio libre, concesión que fue producto de una necesidad fiscal, la Corona necesitaba urgentemente los ingresos provenientes del comercio y del soporte financiero de los grupos mercantiles que negociaban con las colonias. Sin embargo, al terminar la guerra desapareció esa necesidad y se tomaron nuevas medidas para acabar las conexiones comerciales con extranjeros. Por ello, la orden real de enero 20 de 1784 prohibió estrictamente la entrada de barcos no españoles a los puertos americanos[23].

Las políticas económicas aplicadas a los territorios de ultramar influenciaron las dinámicas demográficas, de la ganadería y la minería. Es por ello que, según Carlos Sempat Assadourian, se descubrió un mercado interno de gran magnitud[24]. Este estuvo determinado esencialmente por el sector minero, el cual solicitaba producciones complementarias para poder funcionar, sobre todo las relacionadas con la extracción y refinamiento de los minerales, y con los medios de sustento para la mano de obra empleada[25]. En particular, la economía de la Nueva Granada se amplió antes de la independencia así el total de ingresos fiscales creció entre 1760 y 1800 a una tasa anual promedio de 4.7 por ciento, que según Meisel-Roca era incluso superior al aumento de la población[26]. La carga fiscal, sin embargo, provocó indignación entre sus habitantes por lo que el aumento de los impuestos condujo a protestas ante el intento de las autoridades coloniales por acrecentar en términos absolutos el recaudo monetario. Por lo tanto, en la Nueva Granada un grupo de personas denominados comuneros se alzaron contra la política fiscal impuesta por las reformas borbónicas, a pesar de ello, al observar los recaudos tributarios de la época, se podría asumir que estos no tuvieron éxito en frenar las nuevas políticas, porque la tendencia de los recaudos fiscales fue creciente durante las últimas décadas del siglo XVIII[27].

---

[23] Anthony McFarlane. "El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)." *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, n.°* 6-7 (1972).
[24] Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. (Lima: Instituto Estudios Peruanos, 1982).
[25] Assadourian. "El sistema de la economía colonial", 19.
[26] Meisel-Roca. "¿Qué ganó y qué perdió la economía?", 4.
[27] Meisel-Roca. "¿Qué ganó y que perdió la economía?", 4.

1.2. El Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias y su influencia en el comercio virreinal.

El comercio de España con sus colonias en América estaba prácticamente suspendido a principios de los años ochenta, como consecuencia de la intervención española en la guerra de independencia norteamericana. Ese mismo año, por razones fundamentalmente fiscales, aunque también para evitar el desabastecimiento de la ciudad, el gobierno español habilitó el comercio con colonias extranjeras de naciones amigas neutrales[28]. Los enfrentamientos con Inglaterra de finales de la centuria influenciaron las dinámicas comerciales de la Nueva Granada[29].

La época comprendida entre los años 1783-1796 fue una etapa particular en la historia del comercio en el virreinato. Está enmarcada entre la paz firmada con Inglaterra (1783) y el inicio de un nuevo conflicto (1796)[30]. La paz con Inglaterra generó nuevas expectativas comerciales, pues se suspendieron las medidas del gobierno español para proteger su comercio, como los sistemas de "convoyes" y las restricciones en las salidas de embarcaciones lo que condujo a que los barcos españoles pudieran zarpar de cualquier puerto español individualmente o en grupos, eliminando el temor de caer en manos de los ingleses[31].

En el Virreinato de la Nueva España, por ejemplo, las políticas de libre comercio se acogieron de manera tal que fomentaron el desarrollo agrícola, industrial y manufacturero creando una base de intercambio comercial que tuvo como consecuencia la creación de una nueva etapa del comercio, la adopción de ideas de libre comercio por parte de los criollos y la supresión de los alcaldes mayores[32]. Las reformas llamadas del "libre comercio" tenían por objeto también romper el monopolio de los consulados, debido a que estos poderosos mercaderes acaparaban las utilidades del comercio y con su riqueza lograban influir en no pocas decisiones de las autoridades del virreinato[33].

---

[28] Moreno Rivera, "Circulación de efectos", 217.
[29] René De La Pedraja Toman. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801." *Revista Desarrollo y Sociedad*, n.°2 (1979).
[30] De la Pedraja Toman. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial", 2.
[31] De la Pedraja Toman. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial", 3.
[32] Clara García Ayluardo. *Las reformas borbónicas, 1750-1808*. México: Fondo de Cultura Económica, 2019.
[33] Ortega Noriega, Sergio. "*Breve historia de Sinaloa*." México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

Además, la preocupación por la cuestión administrativa con tendencia modernizadora encausada por los Borbones, repercutió en el virreinato de la Nueva Granada, territorio no ajeno a las transformaciones planteadas desde la metrópoli[34]. Así, Jaramillo Uribe sostiene que "los siglos XVII y XVIII, verán surgir la imponente y compleja organización burocrática, jurídica, social y política del Estado Español en las Indias[35].

Con las continuas guerras y los problemas de contrabando, el virreinato tuvo problemas con las arcas de la monarquía española, las grandes dificultades creadas por el contrabando en las ciudades-puertos más importantes de la Nueva Granada, se consideraba una falencia del control fiscal y burocrático del gobierno español[36]. Pues el contrabando, era perpetrado tanto por representantes de la corona como por los mismos comerciantes[37]. Por esta razón, hubo intentos de la monarquía española por reprender por medio de reformas comerciales y administrativas las acciones que no convenían a la Monarquía, siendo así que el Reglamento y Aranceles Reales para el comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778 muestra el intento por parte de la administración española por neutralizar este flagelo:

> "Con ningún motivo ni pretexto se han de poder mezclar, confundir, ni suplantar los efectos y manufacturas de España con las extranjeras, poniéndolas en unos mismos fardos, baúles, pacas, o envoltorios […] y los ministros de las Aduanas que resultaren cómplices perderán sus empleos, y se les impondrán los demás castigos y leyes corresponden a los defraudadores de mis Rentas Reales[38]".

El principal objetivo de las reformas era aprovechar mejor las oportunidades que podía proveer la agricultura tropical para intensificar el comercio de bienes españoles y capturar así una mayor parte de las exportaciones de oro y plata de los territorios de ultramar, fomentando también el comercio entre las propias colonias que se daba no del todo legal, esto se verifica tanto en el aumento de la exportación de frutos de la tierra que creció 21% anual en promedio entre 1784 y 1793, como en el aumento de su participación en el total

---

[34] Luisa Consuelo Soler. *El reformismo borbónico en América: el caso de la Nueva Granada, siglo XVIII*. (Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Facultad de Ciencias de la Educación, 2002).
[35] Jaime Jaramillo Uribe. *Manual de Historia de Colombia. La administración colonial.* (Bogotá: Procultura, T. I, 1984).
[36] Antonino Vidal Ortega. "Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII." *América Latina en la historia económica,* n° 25 (2006).
[37] Vidal Ortega. "Fuentes para el estudio del comercio", 40.
[38] *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*. (Madrid: Imprenta de Pedro Marín, 1778): 24.

exportado, que pasó del 4.9% en 1784 al 27% en 1793[39]. Durante la época del virreinato, Cartagena de Indias figuró como puerto y eje transversal del comercio de la Nueva Granada. Sobre este puerto Meisel-Roca, señala que su participación como ciudad militar, recibía rubros por ser puerto principal, como el llamado situado que dependía de la Corona[40]. En la misma línea, Antonino Vidal refiere que Cartagena brillaba desde el siglo XVII como puerto principal de la Nueva Granada, siendo una de las ciudades más emblemáticas por su sistema defensivo, el tráfico de esclavos y la conexión con el Perú y el resto de la Nueva Granada[41].

Desde mediados del siglo XVIII, en Cartagena de Indias comenzó a expandirse el número de comerciantes criollos y españoles, siendo estos últimos los representantes de las principales casas exportadoras españolas en la Nueva Granada[42]. De hecho, a pesar de la continua llegada de nuevos comerciantes a Cartagena, el grueso de los comerciantes siguió compuesta en su mayoría por españoles que llegaban a vender sus mercancías periódicamente o como representantes de las casas de comerciantes españoles[43]. Antes de adquirir las mercancías que se movían para el interior del Virreinato, el comerciante debía solicitar en la aduana de Cartagena un permiso de guía para conducir al lugar de destino las mercancías que transportaban, y pagar los impuestos correspondientes. El documento que se le entregaba servía para demostrar durante el trayecto que su cargamento era legal[44]. En ese sentido, el impuesto de avería, cuyo recaudo era responsabilidad de la aduana de Cartagena, grababa con el 0,5% todas las cargas, frutos y efectos de Castilla que se extraían de la ciudad y se transportaban hacia el interior del Virreinato[45].

[39] Edwin López Rivera. "Circuitos mercantiles de la ciudad de Santa Fe a finales de la época colonial." (tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2010).
[40] Adolfo Meisel-Roca. "¿Situado o contrabando?: la base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las Luces." *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial,* n° 11 (2003).
[41] Antonino Vidal Ortega. "El Comercio del puerto de Cartagena y la Región del Caribe durante el periodo colonial. Fuentes E Historiografía sobre su Historia. América Latina en la Historia Económica, 11, n.°1. (2004).
[42] López Rivera. "Circuitos mercantiles", 5-6.
[43] López Rivera. "Circuitos mercantiles", 8.
[44] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 223
[45] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 217.

Tabla 1: Lista de efectos de Castilla 1782-1788.

Efectos	1782	1784	1785	1788
Herramientas y materias primas (arrobas)	5.224	12.923	13.343	26.789
Mercancía y menaje (arroba)	1.665	3.104	6.790	8.740
Productos agrícolas y alimentos (arrobas)	242	1.019	2.862	4.213
Productos agrícolas y alimentos (botijas)	3.610	9.563	9.457	20.367
Telas (piezas)	1.273	2.004	2.813	5.541
Mercaderías (arrobas)	3.967	9.829	18.927	32.209
Abarrotes (piezas)	76	6	25	1.553

Fuente: Tomado de Nathali Moreno Rivera. “"Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII." *Fronteras de la historia: revista de historia colonial latinoamericana*, vol.18, n.°.1 (2013): 230.

Con relación a lo planteado en líneas anteriores, en la tabla número 1 se observan las cantidades anuales de los efectos de Castilla mostrados en la investigación de Nathalie Moreno, es importante aclarar que la mayoría de efectos de castilla eran productos manufacturados o procesados como en el caso de los alimentos, debido a las largas distancias que debían recorrer para llegar a los consumidores finales, también y entrando en detalle sobre la tabla en referencia, se deduce que a partir del año de 1785 se inició un incremento de las cantidades de productos que circularon en el Virreinato denotando así un comercio activo en este tipo de productos.

2. EL COMERCIO EN EL CIRCUITO ECONÓMICO CARTAGENA – MOMPOX – HONDA A FINALES DEL SIGLO XVIII.

2.1. Los registros de transacciones comerciales recaudados entre Cartagena – Mompox – Honda.

Anthony McFarlane sostiene que en la época en que el comercio entre la Nueva Granada y España se hacía a través de convoyes periódicos que navegaban entre Cádiz y el continente americano, lo usual era que los comerciantes españoles viajaran en los galeones y vendieran

la mercancía, en las ferias de Cartagena y Portobelo[46]. Al tener noticia de que los galeones habían salido de la península, los comerciantes del Perú, Quito y la Nueva Granada viajaban por esos puertos, llevando los artículos que esperaban cambiar por mercancías europeas[47].

Siguiendo con el contexto que nos ofrece McFarlane, los comerciantes de las colonias quedaban circunscritos, casi por completo a comerciar dentro de la región donde vivían[48]. Después de que partían las flotas, los comerciantes de las colonias organizaban la redistribución de los bienes adquiridos en la feria, vendiéndolos al por mayor a pequeños comerciantes, o directamente a los consumidores, en los almacenes que tenían en las principales ciudades de la colonia. Ciudades como Mompox, Honda, Popayán, Medellín, Santa Fe de Antioquia y Santa Fe de Bogotá eran centros importantes de la distribución regional de bienes importados en tanto que el puerto de Cartagena era el vehículo principal en la transferencia de bienes de la Nueva Granada a la Metrópoli[49].

El Circuito comercial en estudio se ha trazado basado en los registros de las transacciones comerciales de los productos que llegaban a Cartagena siendo los comerciantes los encargados del movimiento comercial que partiendo del puerto de Cartagena llegaba hasta Mompox y Honda y otros destinos, a partir de los cuales se creaban otros circuitos en las zonas o centros de desarrollo y producción económico[50]. Siguiendo con la idea anterior y para definir un Circuito comercial me apoyaré en el concepto desarrollado por Maribel de la Cruz la cual plantea que:

> el desarrollo de la actividad comercial en los espacios geográficos permitió la conformación de circuitos económicos cuya función era el intercambio de productos en los diferentes mercados, entendiendo la relación de intercambio como una relación social y no solamente como una relación cuantitativa, ya que se articulaba con un sistema social; los circuitos económicos no deben entenderse como relaciones cerradas, sino como relaciones abiertas que permitieron la conexión entre circuitos interiores y los exteriores a través de puertos marítimos[51].

---

[46] McFarlane. "Comerciantes y Monopolio". p. 43
[47] McFarlane. "Comerciantes y monopolio". p. 43.
[48] McFarlane. "Comerciantes y monopolio". p. 44.
[49] McFarlane. "Comerciantes y monopolio". p. 44.
[50] Maribel de la Cruz Vergara. "Fluvial and Maritime Commerce through the Port of Cartagena de Indias as A Conciliatory Element in the Viceroyalty of Nueva Granada's Economy, 1780–1810 1." *The Latin Americanist*, vol. 60, n.°2 (2016).
[51] De la Cruz Vergara. "Redes y Circuito", 13-14.

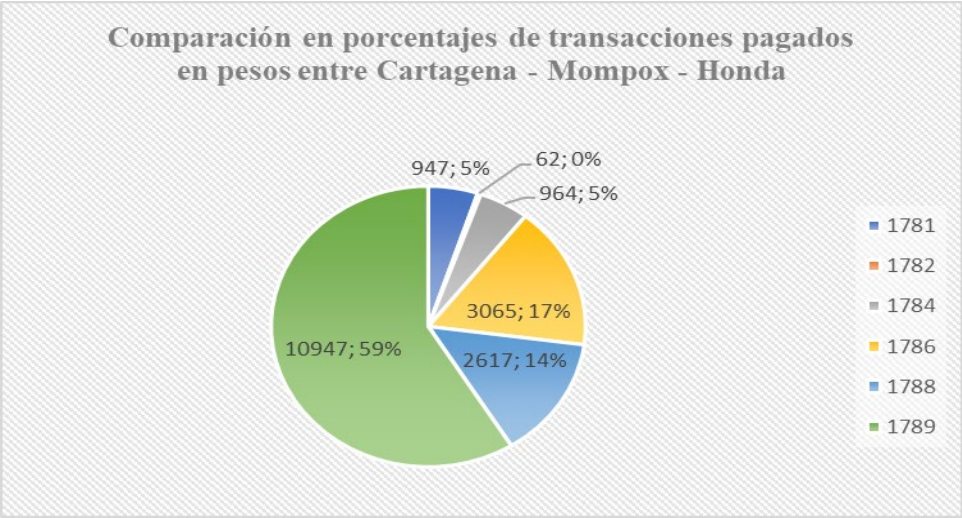
Se puede tomar como referencia las transacciones pagadas en las tiendas de pulperías de la ciudad de Cartagena, para dar un cuadro aproximado de este espacio comercial en donde Solano, De La Cruz y Vanegas sostienen que desde 1764 a 1809:

> las transacciones de tiendas de pulperías 67 fueron por valores comprendidos entre los 20 y los 100 pesos, 34,2% correspondió a las de valores por debajo de los cien pesos, y el 38,8% a las de valores comprendidos entre 101 y 200 pesos, de ahí las compraventas disminuyó solo transando el 13,3% de valores entre 201 y 300 pesos, el 6,1% con valores entre 301 y 400 pesos, y el 7,6% restante correspondió a pulperías avaluadas entre 301 y los 600 pesos[52].

En relación con las transacciones comerciales que se circunscribieron en el espacio económico Cartagena-Mompox-Honda en el decenio comprendido entre 1780 a 1790, se observa que el año 1789 tuvo el porcentaje más alto de transacciones con un 59% y 10.947 pesos recaudados, el año siguiente de 1786 con un porcentaje total del 17% con 3.065 pesos, luego se encuentran los años 1781 y 1784 ambos con un 5%, 1781 con 947 pesos recaudados y 1784 con 964 pesos. Luego está el año 1788 el 14%, 2617 pesos, y por último el año 1782 con un total del 0% solamente con 62 pesos recaudados como se observa en la gráfica 1, esta cifra puede deberse a que la recopilación de los datos de este año es limitada. El recaudo general de los años analizados realizados es de 18.602 pesos en pago de impuestos transaccionales.

[52] Muriel Vanegas Beltrán, Sergio Paolo Solano y Maribel de la Cruz Vergara. "El pequeño comercio en Cartagena de Indias: las tiendas de pulperías, 1770-1810." *Amauta*, vol. 19, n.°37 (2021).

Grafica 1.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

El recaudo del impuesto de almojarifazgo también sería importante en este análisis de la comercialización de los productos manufacturados, pero no forma parte de esta investigación, sin embargo, Maribel de la Cruz sostiene que:

> la renta recolectada de los productos manufacturados y los impuestos recaudados de los productos agrícolas del ingreso aplicado al género territorial durante nueve años fue de $ 30.939,10, lo que representa el 0,3% del total de entrada al almojarifazgo para productos manufacturados o procesados desde los años 1780 a 1810[53].

2.2. Cuantificación de los productos con mayor circulación en el circuito comercial Cartagena - Mompox- Honda.

La cuantificación de los productos que tuvieron mayor circulación en el circuito Cartagena – Mompox – Honda, se obtuvieron de la base de datos del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales, como se mencionó anteriormente. Analizados los datos encontramos que la mayor frecuencia de dichas transacciones daría como resultado la cuantificación de los productos con mayor volumen de circulación. En relación con la

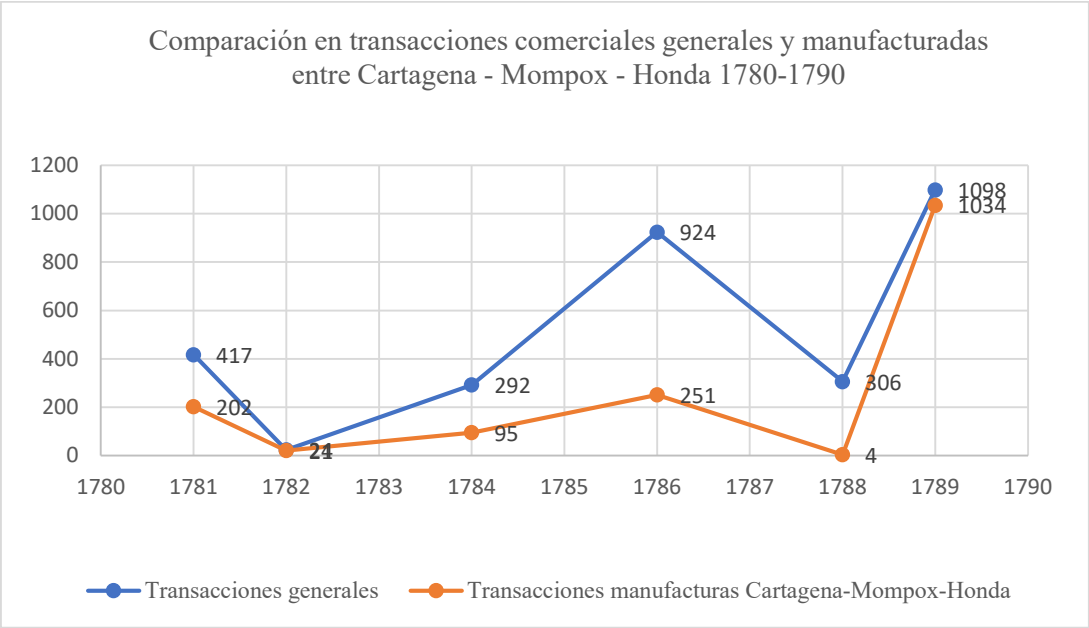
[53] De la Cruz Vergara. "Fluvial and Maritime Commerce", 194.

circulación intrarregional, Nathalie Moreno plantea que por la ciudad de Cartagena de Indias entraba el flujo de los efectos de Castilla que circulaban dentro de la Nueva Granada, lo que convierte a este puerto en el más importante del virreinato a finales del siglo XVIII, ya que, por este lugar arribaron las mercancías traídas desde España, así como de puertos extranjeros cuando el comercio estaba permitido[54]. Analizando los argumentos de Moreno, hay que señalar que la circulación de efectos de Castilla en el virreinato, es fundamental para este apartado, porque las manufacturas trabajadas en esa investigación también tuvieron un papel fundamental en este circuito y que más adelante se hablará de ello. Siguiendo con los argumentos de Moreno, en su estudio *"Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII"* sugiere que en el año 1788 hubo un incremento de las embarcaciones provenientes de España, pero que en años anteriores como 1784 y 1785 venia decayendo el arribo de dichas embarcaciones[55].

En lo que concierne al circuito comercial en estudio analizaremos, como se muestra en la gráfica número 2, las transacciones generales y las manufacturadas tomando como referencia la frecuencia de las transacciones realizadas.

[54] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 215.
[55] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 218.

Grafica 2.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

Observando un descenso tanto de los productos manufacturados como de las transacciones generales en el año de 1782, iniciándose una recuperación evidente a partir de 1784, observándose también que las transacciones generales muestran más movimiento que las manufacturadas, en el año 1786 las transacciones generales tienen un incremento en comparación con las transacciones de productos manufacturados que mantienen un crecimiento estable desde el año de 1781 pero que al llegar al año 1788 tienen un repunte hasta lograr aproximarse a las transacciones generales en el año de 1789.

Se puede analizar estas fluctuaciones, de los dos tipos de transacciones, teniendo en cuenta el contexto social y económico de los años en estudio. Por lo tanto, se sabe que para el año 1782 la guerra anglo-española estaba por concluir y que para los años posteriores tuvo un crecimiento que comenzó en 1783 con la paz firmada[56]. También la historiografía nacional señala que para el año 1781 tuvo repercusiones económicas con el movimiento comunero que se oponía al impuesto de la armada de Barlovento, el que estaba inmerso dentro de la

[56] De la Pedraja Toman. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial", 212.

alcabala, que equivalía a un 4% del valor de las mercancías de primera necesidad, cuando solo llegaba a un 2% y era recolectada con poco rigor y sobre un número menor de productos[57]. Para el año 1783, según René de la Pedraja, el valor de las exportaciones de frutos para España sumó 694.095 pesos plata, que coincidió con la salida de barcos cargados de frutos para el extranjero, ya que el aumento en el valor de los frutos en el primer quinquenio (1783-1788) se debió no solamente al impulso de las reformas comerciales, sino al comercio con los extranjeros[58].

Para los años 1786, 1788 y 1789, Anthony McFarlane plantea que el número de barcos procedente de la metrópoli disminuyó entre 1786 y 1787, mientras que en el año 1788 muestra un descenso mayor, señalando que tuvo una estabilidad, pero fue muy corta y comenzó un alza en el año 1789, como se ve en la gráfica 2, donde empezó a incrementarse la llegada de las embarcaciones[59]. En cierta medida el arribo de estas embarcaciones pudo influir en el número de transacciones de productos generales y manufacturados que llegaban al puerto de Cartagena de Indias hasta el interior del virreinato.

Por otro lado, se observa que en las fluctuaciones de los años 1781 y 1782, ya venía en caída la circulación de ambas transacciones, debiéndose esta, a otras dinámicas propias del circuito entre las que se pueden contar la dificultad del transporte, el clima o catástrofes naturales como el terremoto de 1785 en Santafé[60], por lo que pudo afectar a Honda por su cercanía, también la epidemia de viruela de 1782[61], factores que pudieron influir en estos descensos transaccionales. Asimismo, también se deben analizar los ascensos donde Assadourian explica para el caso del Perú que, la producción colonial de plata desprende efectos de arrastre sobre otros conjuntos definidos en el espacio económico y geográfico, por lo que promueve en ellos la producción mercantil y los integra, en consecuencia, al mercado interno en formación[62]. En el circuito en estudio, con las transacciones efectuadas pudo haber alguna bonanza económica empujada por la fundición de pesos plata en Mompox entre 1778 y 1786,

---

[57] Salomón Kalmanovitz. *La economía de la Nueva Granada*. (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2008).
[58] De la Pedraja Toman. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial", 215.
[59] McFarlane. "El comercio exterior", 72.
[60] Juan Carlos Jurado. "Terremotos, pestes y calamidades. Del castigo a la misericordia de Dios en la Nueva Granada. Siglos XVIII y XIX." *Procesos históricos,* 3, n.°5, (2004).
[61] Jurado. "Terremotos, pestes", 3.
[62] Assadourian. "El sistema de la economía colonial", 19.

el cual tenía un promedio de 194.286 pesos plata[63]. Se piensa que esta bonanza influyó en el incremento de las transacciones comerciales en estos años. Sin embargo, esto no concuerda con los registros del año de 1782, por lo que se recuerda que, para dicho año, las transacciones son pocas porque los registros son limitados.

2.2.1. Para hacer una comparación de la circulación de los productos manufacturados en relación con la frecuencia de las transacciones se han establecidos cuatro categorías: a) ropa y telas; b) alimentos; c) herramientas y utensilios; y d) uso diario y doméstico.

a) Ropa y Telas. En la tabla 2 se muestran los productos manufacturados de la categoría de ropa y telas observando que los productos que tuvieron pocas transacciones o casi nulas fueron las olandillas[64], polleras de quimón, bretañas[65], encajes y el tafetán[66](en el año 1781 a 1788 no tuvieron participación en las transacciones, con excepción de las olandillas y la pollera de quimón que tuvieron participación en el año 1784 ambas con una transacción), los demás productos como las bretaña, encajes y tafetán tuvieron participación en el año 1789, con una transacción cada una. Sin embargo, los listados[67], las estopillas[68], ropa del reino y pañuelos tuvieron una participación mayor que los productos anteriormente mencionados. Mientras los productos que más circularon fueron en su orden los siguientes. Lienzos (112 transacciones), Calcetas (39), Alpargatas (20), Frazadas (17) y Listados (15) los que más adelante serán comparados porcentualmente con las demás categorías, sin embargo, podemos ir afirmando que los Lienzos dominaron el mercado de telas y ropas.

[63] José Leonardo Henao Giraldo. "Comercio en las "tierras de oro". Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)." *Tiempo y economía,* 7, n.°.1 (2020).
[64] Las olandillas u holandillas es un tipo de tela que proviene de Holanda.
[65] Según el diccionario de autoridades de (1726-1739) es un tipo de lienzo fino que se fabrica en la provincia de Bretaña. Real Academia Española, "Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las phrases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua". (Madrid: Imprenta de la Real Académica Española, por los herederos de Francisco del Hierro), 166.
[66] Según el diccionario de autoridades de (1726-1739) es un tipo de seda muy unida, que cruje y hace ruido. Real Academia Española. "Diccionario de la lengua castellana". 210.
[67] Tipo de textil de algodón.
[68] Las estopillas o estopas son un tipo de textil grueso que resulta del lino.

Tabla 2. Lista de los productos manufacturados de ropa y telas 1781- 1789

	Ropa y Telas							
No.	**Productos**	**1781**	**1782**	**1784**	**1786**	**1788**	**1789**	**Total**
1	Alpargatas	5			14	1		20
2	Calcetas	19				20		39
3	Frazadas	6	1		3	7		17
4	Lienzos	29			61	22		112
5	Medias	3				4	1	8
6	Pañuelos	3					2	5
7	Ropa del reino	3						3
8	Estopillas			1				1
9	Listados			15				15
10	Olandillas			1			1	2
11	Polleras de quimon			1				1
12	Bretañas						1	1
13	Encajes						1	1
14	Tafetan						1	1

Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

b). En la categoría de alimentos tenemos que hubo más dinamismo económico que en la categoría anterior por obvias razones, pues los alimentos son fundamentales para la producción de la energía humana.

Tabla 3. Lista de productos manufacturados de alimentos 1781-1789

	Alimentos							
No.	**Productos**	**1781**	**1782**	**1784**	**1786**	**1788**	**1789**	**Total**
1	**Alfandoque**	1				4		5
2	**Chorizos**	1	2			1		4
3	**Mantequilla**	4		1		8		13
4	**Conserva de florez**		3					3
5	**Jamones**		2					2
6	**Aguardiente**			7				7
7	**Panela**			1	171	13		185
8	**Vinagre**			1				1
9	**Vino**			9			36	45
10	**Casabe**				42	1		43
11	**Pan**				1	74		75
12	**Queso**					31	3	34
13	**Abarrotes**						1	1
14	**Chocolates**						25	25
15	**Clavos de comer**						10	10

Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII.) Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

En cuanto al análisis detallado por productos tenemos que los productos alimenticios que menos circularon fueron las conservas de flores (3 transacciones), los abarrotes y vinagre (1), el jamón (2), chorizos (4), alfandoque (5), clavos de comer, (10) y la mantequilla (13). Por lo tanto, los productos con más circulación fue el chocolate con (25) transacciones, el queso (34), el pan (75), el casabe (43), el vino (45) y la panela (185) transacciones. Si bien, en esta categoría no se encuentra la harina, que fue un producto manufacturado que circuló con gran volumen en el virreinato, en los registros estudiados no se encuentra transacción alguna. Sobre el asunto McFarlane señala que los cambios en la política del arzobispo-virrey Caballero seguía inmutable con la prohibición de la importación de trigo, hasta llegar a Cartagena en 1784 donde evidenció que las reservas de este producto estaban por acabarse, por lo tanto, decidió solucionarlo con los abastos de las haciendas del interior del virreinato. No obstante, los comerciantes exigían precios muy altos y enviaban cantidades pequeñas. En efecto, el arzobispo-Virrey permitió el abastecimiento de harinas con extranjeros para proveer este producto durante la escasez[69].

c) En la categoría de las herramientas y utensilios se analizará por totales debido a la cantidad de productos y de tantas transacciones (véase anexo 1). En esta categoría los vasos tuvieron (6) transacciones, los trabucos y tornillos (1) transacción. El tintero (5), las tijeras (13) el plomo (5), los platos (7) , las pistolas con una transacción, las pipas de yeso con una transacción, los pendientes con (1), el peltre (1) transacción, los peines (10) transacciones, el paraguas (2) transacciones, las navajas (20) en total, los mazos (6), el marfil (1), los marcos con (1), los libros (7) transacciones en total, los galones (4), las hebillas (7) transacciones, los estuches de barbero (5), las espiguetas (1), los espejuelos (4), los espejitos (16) transacciones, las esmaltadas con (1), las escopetas (2) transacciones, los dedales (2) solamente, los cubiertos de metal con (1), igualmente que los cuadritos de plomo, las cruces (2) transacciones, las copitas (1), compases (3) transacciones, los clavos (3), las cintas (37) transacciones totales, los cepillos (4), los candados (8) transacciones, las brocas (3), las balanzas (2), los anzuelos (3), alfileres con una transacción, el alambre (2), agujas (10) transacciones, la suela (1), las hojas de suela con (1) igualmente, lazos (1) transacción, balsa de madera (1) transacción en total, platillos (4), la pita (15) transacciones, los vidrios (2), las

[69] McFarlane. "El comercio exterior", 95.

resmas de papel (33) en total, la pólvora (2), el papel (5), la munición (3), las losas (15) transacciones, los cuchillos (17) transacciones, clavazón con (1) en total, los caserillos (16) transacciones, el acero (23), los costales (3), los machetes (4) transacciones, el hierro (22) y por ultimo las cabuyas (25) transacciones en total.

d) Esta categoría abarca los productos manufacturados de uso diario y doméstico, los cuales se podrán ver en la tabla (4).

Tabla 4. Lista de productos manufacturados de uso diario y domestico 1781-1789

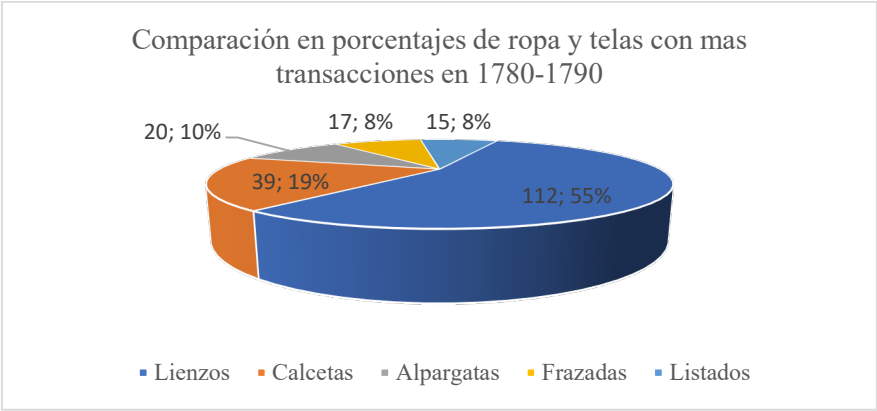
	Uso diario y domestico							
N°	Producto	1781	1782	1784	1786	1788	1789	Total
1	Colchas	1						1
2	Esteras	23			33	1		57
3	Hamacas	5			2	2		9
4	Jabon	5		2	97	6	9	119
5	Mantas	2	1			4		7
6	Sobrecamas	1			1	2		4
7	Sombreros	1			39	1		41
8	Tabla de manteles	1						1
9	Velas	10		1	75	2	2	90
10	Costales		1					1
11	Cera			2	7	2		11
12	Coletas			10				10
13	Rosarios			1				1
14	Frasquito de balsamo				1			1
15	Zapatos					1	1	2
16	Abanicos						2	2

Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

En la categoría de uso diario y doméstico se observa que los productos con menor circulación fueron las colchas, las tablas de manteles, los costales, rosarios y frasquitos de bálsamo con (1) transacción. Los zapatos y abanicos con (2), sobrecama (4), mantas (7), hamacas (9) y las coletas (10). También se observan los productos con mayor circulación como el jabón (119), velas (90), esteras (57) y sombreros (41).

2.2.2. Ahora pasaremos a analizar los 5 productos manufacturados que más circularon en cada una de las categorías expresadas anteriormente, comenzando por las ropas y telas (grafica 3).

Grafica 3.



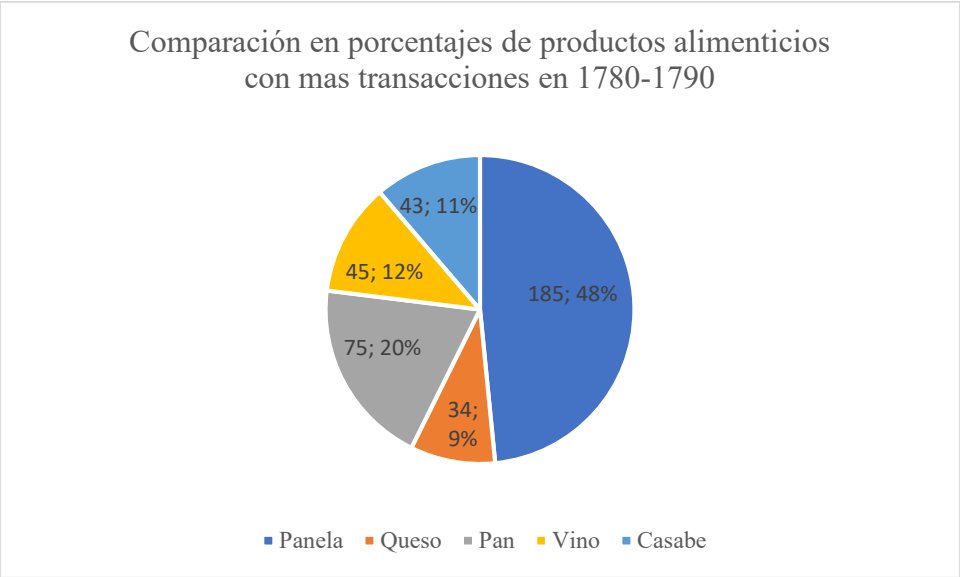
Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

Como se observa en la anterior gráfica y haciendo una comparación porcentual basada en la cantidad de transacciones entre 1780 a 1790, encontramos que el lienzo fue el producto líder en el mercado como se expresó en líneas anteriores, abarcando un 55% del total de las transacciones en un decenio, seguido por las calcetas con un 19%, las alpargatas con un 10% y por ultimo las frazadas y listados con un 8% cada uno. Sin embargo, Moreno analiza que en la categoría de textiles las telas tuvieron un 29%, la coleta tuvo el 27%, el caserillo el 21%; el gante tuvo 8.6% y el listado en el 8.7%[70] porcentajes que coinciden aproximadamente con los registros de transacciones de esta investigación, como es el caso de los listados cuya cifra es del 8.7% y en los registros en estudio, como se señala en la gráfica 2 muestra una participación del listado del 8%. Lo mismo sucede con las telas o lienzos, aunque los registros son dispares, ambas investigaciones tuvieron en este producto el mayor volumen transaccional.

Al analizar el sector de los productos alimenticios encontramos los siguientes hallazgos:

[70] Moreno Rivera. "Circulación de efectos". p. 231.

Grafica 4.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

La panela obtuvo el mayor volumen transaccional con un 48%, seguido, del pan con un porcentaje del 20%, luego se encuentra el vino con un 12%, el casabe con un 11% y, por último, el queso con un 9%. Estos datos hacen referencia al circuito económico en estudio y no calcula los registros que van para otras villas, por lo que más adelante se tocaran.

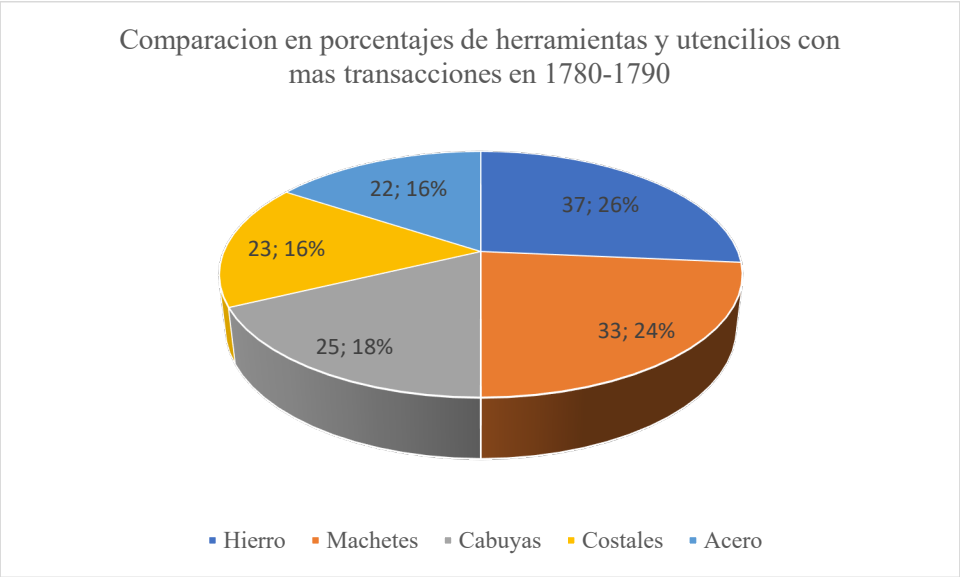
Regresando con la comparación porcentual, según Moreno, los registros de la circulación de los efectos de Castilla, el vino ocupó un volumen transaccional del 29%[71], caso diferente son los datos de estos registros, porque el vino a pesar de que estuvo entre los cinco productos alimenticios manufacturados con más transacciones con un 9%, no obtuvo el mayor porcentaje transaccional, esta diferencia puede encontrar su explicación en que en este análisis solo se está estudiando el circuito Cartagena – Mompox – Honda y no se cuantifica el vino que circulaba hacía otras villas y sitios, la segunda explicación puede encontrarse en que los comerciantes en cada puerto ya sea marítimo o fluvial cargaban y descargaban mercancías, así mismo había puertos en los cuales la mercancía no pagaba impuestos por lo

[71] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 231.

tanto se registraba la llegada del comerciante con el volumen de mercancías pero no se revisaba sino hasta que llegaba a su lugar de destino.

En cuanto al sector de las herramientas y utensilios encontramos que estas tuvieron mayor volumen transaccional por artículo[72]. No obstante, se mostrará los cinco productos con más transacciones.

Grafica 5.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

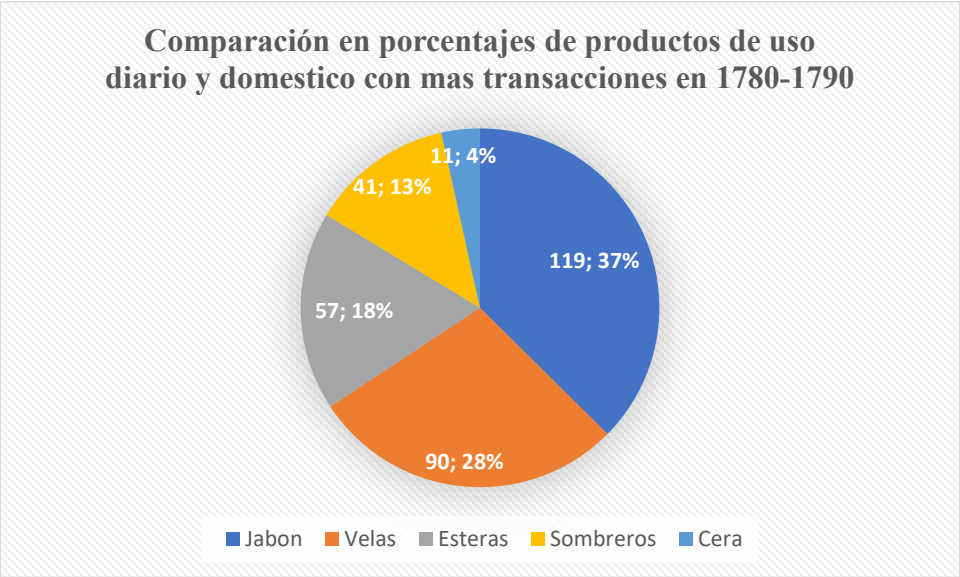
En esta categoría encontramos que los productos tuvieron un comportamiento porcentual similar así, el Hierro 26%, y los machetes 24%, mientras la cabuya con 18% los costales y el acero obtuvieron el mismo resultado porcentual con un 16%. Sin embargo, se sigue analizando a Moreno porque al igual que este trabajo, tiene casi las mismas categorías por producto. Por lo tanto, según sus resultados el hierro y el acero obtuvieron el 77% de volumen transaccional, se observa en la gráfica por un lado que el hierro como ya se dijo, tuvo un 26% y el acero un 16%, sumandos ambas cifras harían un total del 42%, cifra que se aproxima en proporción pero que no llega al porcentaje expresado en su investigación, sería válido para

[72] Estos artículos se pueden observar en la tabla de herramientas y utensilios en anexos.

este caso la explicación anotada para el sector anterior, haciendo énfasis en que en los datos de ambas investigaciones el hierro y el acero estaban dentro de los productos de mayor circulación.

En la categoría de uso diario y alimentos (gráfica 6) se clasificarán los cinco productos con más volumen transaccional.

Grafica 6.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

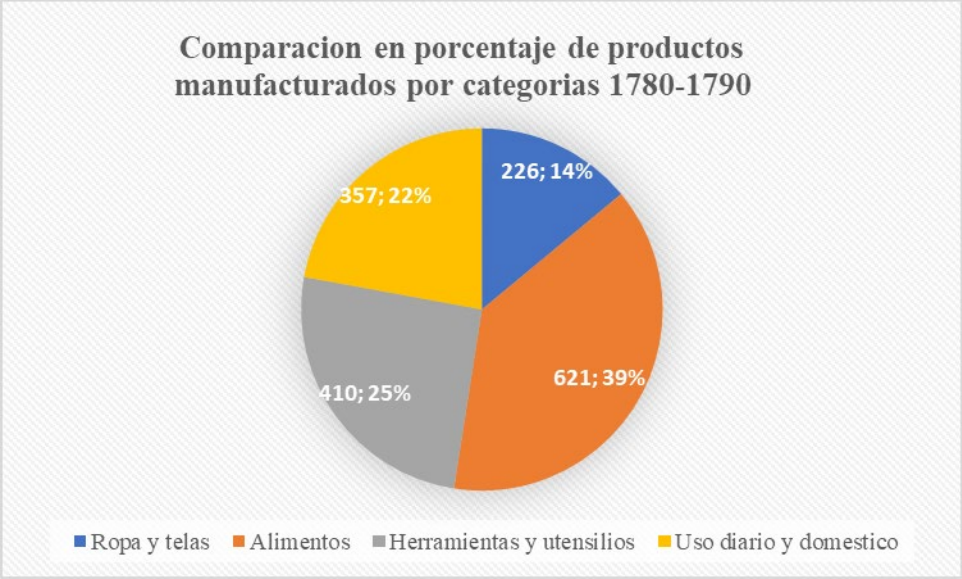
El jabón, las velas, las esteras, los sombreros y la cera porcentualmente obtuvieron el mayor volumen transaccional dentro de su categoría en los años en estudio. Se observa que el Jabón obtuvo el mayor número con un 37%, le sigue las velas con un 28%, luego las esteras con un 18%, seguido de los sombreros que obtuvieron un 13%, y por último la cera con un 3% de porcentaje transaccional. Muñoz y Torres, analizan estos productos en el caso de Santa Fe planteando que:

> Los años entre 1786 y 1791 [..] fueron años típicos en el mercado de la capital de fines del siglo XVIII. Este último se caracterizaba por una división estructural y contable, de acuerdo con la cual se distinguía el *comercio al por mayor* del comercio *al por menor* de efectos de la tierra […] el primero era fundamentalmente de miel, cerdos, y en menor

medida de panela y azúcar, así como de jabón de libra. Por su parte, el segundo era predominantemente de lienzos y mantas, cacao y azúcar[73].

Para el caso de Santa Fe, los productos mostrados en la gráfica no eran predominantes, con excepción del jabón, al observarse que estaba presente, pero en menor medida. Aunque, si estaban presentes los productos de otras categorías como la ropa y telas.

Grafica 7.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas Mompos. Libros 2357 c (1781), 2152 c (1784), 1524 c (1785), 2333 c (1788), 1428 c (1788). Derechos de puerto. Honda 1698 c (1782).

Analizando esta grafica se puede decir que, de los productos manufacturados que circularon en el espacio económico en estudio, la categoría alimentos alcanzó un 39% de circulación de transacciones. Luego, las herramientas y utensilios un 25%, la categoría de ropa y telas obtuvo un 14% de volumen porcentual, y por ultimo los productos de uso diario y domestico con un 22% en total. Hay que señalar que en la década en estudio no se encontraron transacciones de harina de Honda hacia la costa[74].

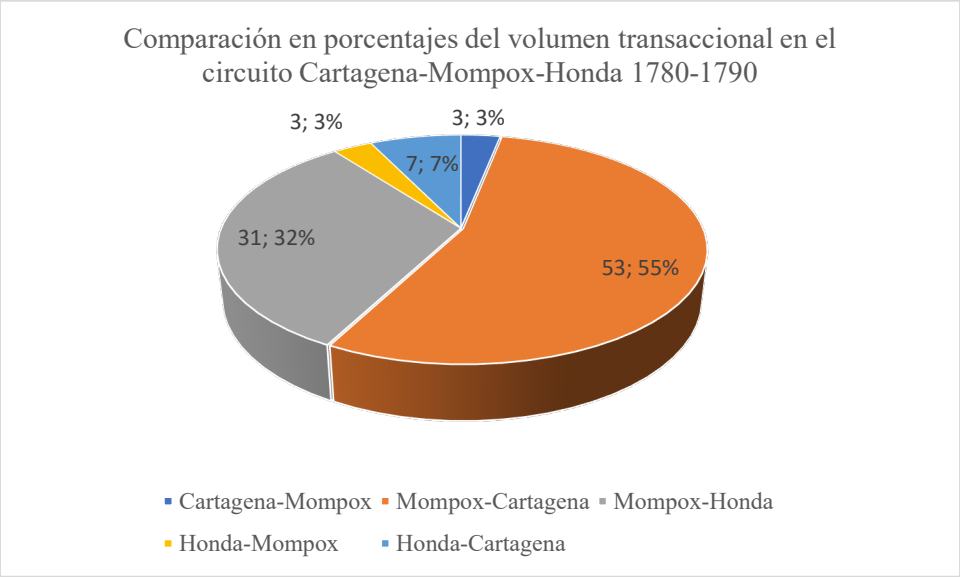
[73]Muñoz y Torres. "La función de Santafé", 185-186.

[74] Según Luisa Soler, la harina fue un producto que sufrió una competencia internacional en 1713 ocasionada por la compañía de mares del sur. Internamente, uno de los factores fue la poca circulación de este producto de Honda a Cartagena. Por ello, la crisis fue solventada con la importación de harina del extranjero. Luisa Consuelo Soler. *El reformismo borbónico en América: el caso de la Nueva Granada, siglo XVIII.* (Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Facultad de la Educación, 2002), 114.

Moreno analiza que, de un total de 10.228 envíos desde Cartagena hacia otros lugares el mayor porcentaje de registros, es decir el 26% corresponde al grupo de productos agrícolas y alimentos, a este le sigue mercería y menaje con el 17% (cabe señalar que esta categoría equivale a uso diario y domestico), las telas con el 15%, y las herramientas y materias primas con el 9%. Para Moreno, la categoría de mayor porcentaje fue la de productos agrícolas y alimentos, al igual que los resultados obtenidos en este trabajo que fueron del 38%, la categoría de mercería y menaje obtuvo el 17% con una diferencia del 5% comparado con los registros de este circuito. Las telas en ambas investigaciones tienen casi el mismo porcentaje, del 15% y del 14%, con una diferencia del 1%.

2.2.3. A continuación analizaremos la comparación en porcentajes de cada uno de los centros de producción económica que forman el espacio económico Cartagena-Mompox-Honda.

Grafica 8.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

Pudiendo afirmar con base a la gráfica 8 que en este circuito económico el mayor volumen de transacciones lo tuvo el eje Mompox – Cartagena con un 55%, en segundo lugar, Mompox - Honda con un 32%, luego, Honda – Cartagena con 7%, el eje Cartagena – Mompox con un 3% de frecuencia transaccional al igual que el eje Honda – Mompox con 3%. Según Muñoz

y Torres el 81% de los productos manufacturados tenían como destino a Honda[75]. Sobre el mismo asunto Moreno indica que el mayor número de mercancías transportadas desde Cartagena, se concentró en cuatro lugares: Santafé, Mompox, Honda y Lorica, los cuales sumaron el 56%[76]. Por lo tanto, este último análisis, indica que hubo un grueso de mercancías transportadas desde Cartagena con un 56%. En los registros analizados para este trabajo, los datos no se aproximan, la causa se puede encontrar en que Moreno suma todas las transacciones para otras Villas y en este trabajo solamente se tienen en cuenta las transacciones del circuito Cartagena – Mompox – Honda, excluyendo los productos manufacturados que circularon hacía: Antioquia, Barranca, Barranquilla, Boca de Nechí, Boca de San Bartolomé, Caimito, Cañaverales, Caseres, Caimito, Cerro de San Antonio, Chiriguaná, Valledupar, Ciénega, Sincé, Ciudad del Valle, Corozal, Magangué, Mahates, Mina Amacerí, Mina de Ure, Mina de Amonerí, Ocaña, Pantano, Majagual, Pedral, Piñón, Riohacha, Sabanagrande, Simití, Soledad, Tacasuán y Tenerife.

Se ha mencionado a lo largo de este trabajo los productos manufacturados, su circulación, el número de transacciones por frecuencia, las ciudades y villas del circuito económico. Ahora seguiremos con el análisis de la participación de los comerciantes a lo largo de estos años. Es así como podemos establecer que los comerciantes (tabla 5) que tuvieron mayor participación en los mercados en estudio en variedad de productos manufacturados fueron[77]:.

[75] Muñoz y Torres. "La función de Santafé", 192.
[76] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 225.
[77] Se aclara que los años con más frecuencia o abundancia transaccional fue 1786 y 1789, por ello se estudiará ambos años.

Tabla 5. Lista de comerciantes con más variedad de productos manufacturados 1786-1789.

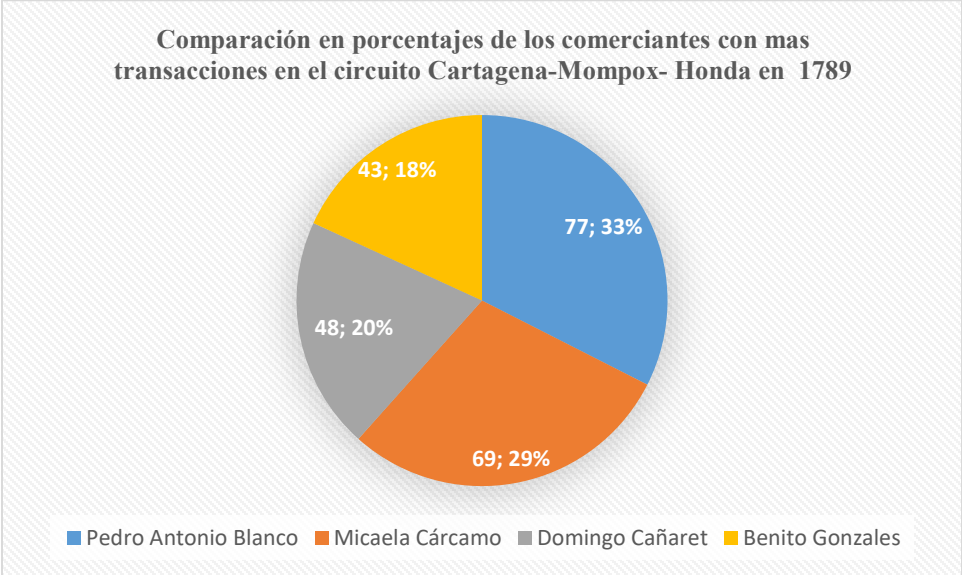
Comerciante	Transacciones	Productos	Año
Lucas Pérez	11	Esteras, jabón, panela, machete, casabe, velas.	1786
Juan Gavino	13	Casabe, jabón, panela, velas, queso.	1786
Agustin Zúñiga	19	Seda, tafetan, encajes, cintas, sombreros, resma de papel, listado.	1789
Blas Joset Jurado	29	Tijeras, agujas, clavos de comer, hilos, hebillas, jabón, listado, holandillas.	1789

Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. SAAIII. Alcabalas Mompos. Libros. 1524c (1785), 1428c (1788).

Lucas Pérez (11) transacciones en productos como las esteras, el jabón, la panela, machetes, casabe y velas. Luego está Juan Gavino con (13) transacciones, sus productos varían en diferentes categorías como el casabe, jabón, velas, panela y queso. Ambos comerciantes hicieron efectivas sus transacciones en el año 1786. En la misma línea, en el año 1789, los comerciantes Agustín Zúñiga y Blas Joset Jurado tuvieron mayor volumen transaccional; el primero con (19) con variedad de productos manufacturados como la seda, tafetán, encajes, sombreros, cintas, resma de papel y listados; el segundo hizo efectivo (29) transacciones con productos como las tijeras, agujas, clavos de comer, hilos, hebillas, jabón, listados y holandillas.

En la gráfica 9 se mostrará la comparación porcentual de los comerciantes con más transacciones en total en los años de estudio. Sin embargo, los registros ofrecen una gran cantidad de comerciantes que cambian a lo largo de los años. Por lo tanto, al revisar los registros nos encontramos con que la mayor abundancia de comerciantes y productos manufacturados, se hace efectiva en 1789, es por ello que se analizará ese año en específico.

Grafica 9.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. SAAIII. Alcabalas Mompos. Libros. 1524c (1785), 1428c (1788).

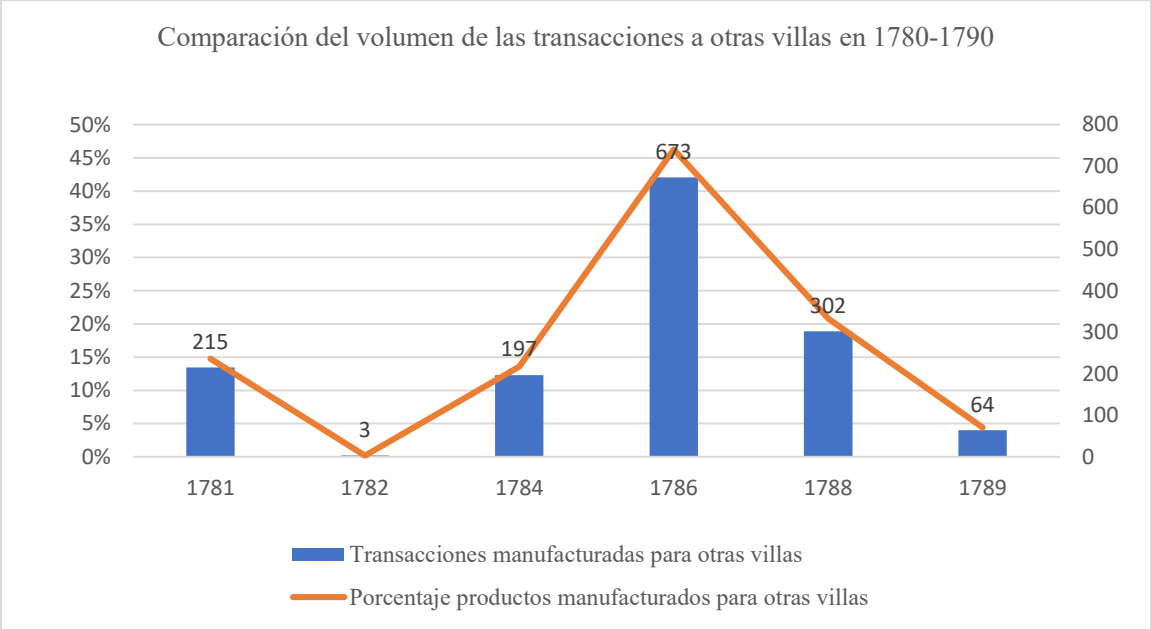
En primer lugar, el comerciante Pedro Antonio Blanco tuvo un porcentaje del 33%, con (77) transacciones efectivas, en segundo lugar, se encuentra a Micaela Cárcamo que tuvo un porcentaje del 29%, con (69) productos transados. Luego está Domingo Cañaret con un porcentaje del 20%, con (48) productos registrados. Por último, está Benito Gonzáles, con una comparación porcentual del 18%, el cual transó (43) productos manufacturados.

Por último, en la gráfica 10 mostrará una comparación porcentual de los productos manufacturados que fueron a otras villas y sitios tomando como punto de referencia los centros económicos del circuito en estudio.

Se observa en esta gráfica que el año 1781 hubo 215 transacciones que representan aproximadamente el 15% del total de las mercancías registradas, que para el año de 1782 hubo un descenso y solo hubo 3 transacciones que representó menos del 5%, luego, en 1784 hay un ascenso con 197 transacciones aproximadamente con el 14%, en el año 1786 hubo un mayor número de transacciones, 673, con el 40%, luego, tiene un descenso en 1788 con 302 transacciones con aproximadamente el 18%, y sigue en declive en 1789 con 94 transacciones representando un poco menos del 5%. No obstante, De la Pedraja concuerda que después de

1790, hubo un incremento en la circulación de los productos como los frutos, por el incremento de arribos de embarcaciones a Cartagena de Indias.[78]

Grafica 10.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

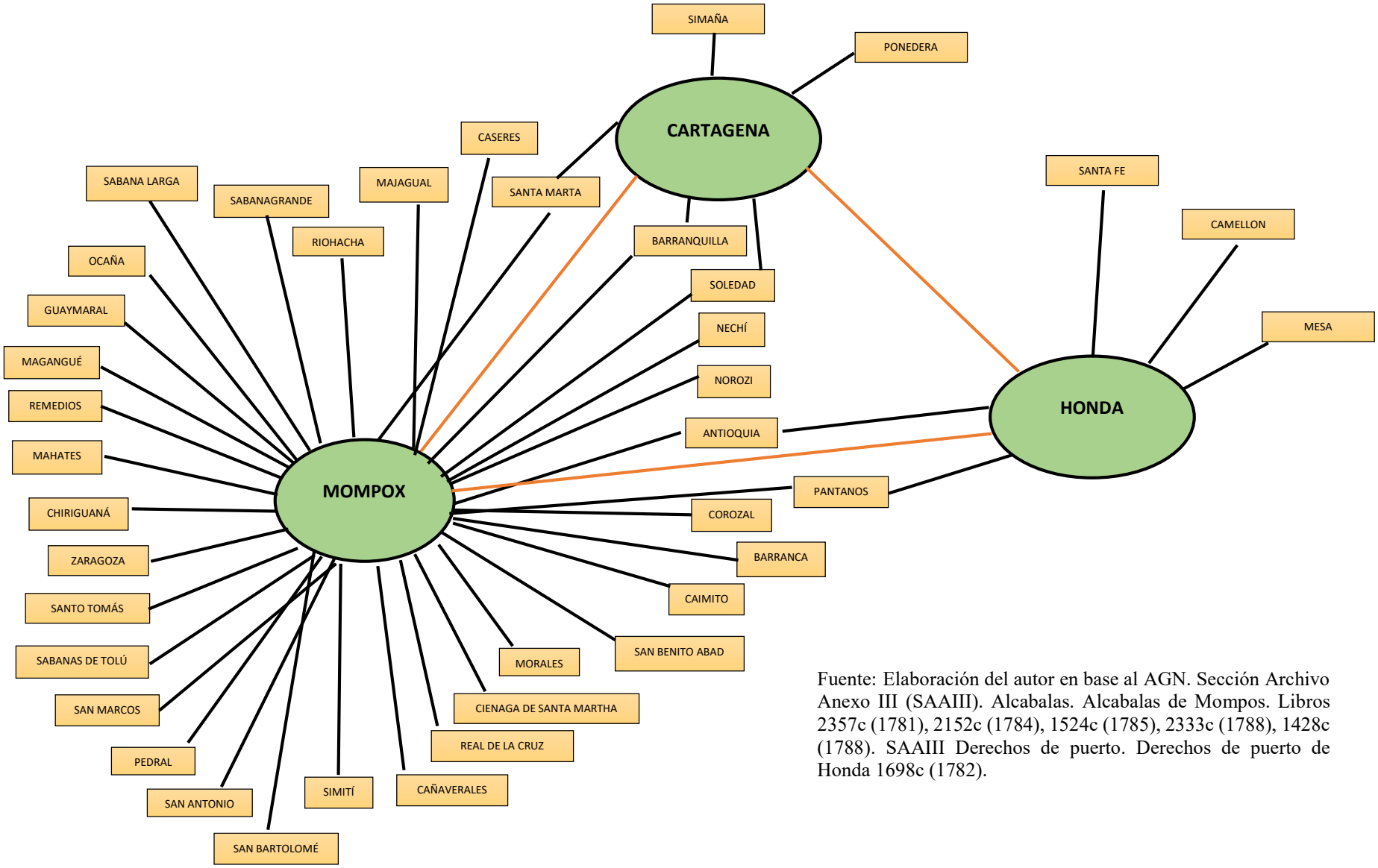
En la gráfica 10 se observa la red del comercio, que partiendo de los centros o nodos estudiados, se teje en relación con otras ciudades, villas, pueblos o sitios los cuales se conectaban directamente con este circuito deduciendo que la villa de Mompox tuvo más frecuencia transaccional con otras villas y sitios, además de la relación directa con Cartagena y Honda. Cartagena tuvo conexión con Barranquilla y Soledad, pero que al mismo tiempo la tuvo con Mompox. También sucede con la villa de Honda que tiene interrelación con Antioquia y Pantanos. Sin embargo, Cartagena – Mompox – Honda se conectan trazando el circuito principal de este estudio, sobre el asunto Maribel de la Cruz, señala que Mompox pareciera consumir la mayoría de las mercancías, o las reenviaba hacia otras localidades, la explicación se halla en el hecho de que la mercancía que pagaba impuestos en Honda no

[78] De la Pedraja Toman. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial", 214.

pagaba impuesto en Mompox sino en Cartagena[79]. En gran medida concuerda con los resultados que arrojó el grafico de nodos.

[79] De la Cruz. "Redes y circuitos comerciales", 44.

Gráfico 11. Red de comercio intrarregional de circulación de productos manufacturados.



Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

CONCLUSIONES

Como se pudo apreciar a lo largo de este artículo, la circulación de productos manufacturados en el circuito comercial Cartagena – Mompox – Honda, tuvo algunos contrastes con lo que se ha dicho en la historiografía nacional. Asimismo, vimos en el primer apartado la mayoría de las características de las reformas borbónicas y lo que se ha investigado a partir del libre comercio de 1776. Algunos autores como McFarlane y De la Pedraja han llegado a la conclusión de que el ascenso en el comercio de mercancías y las importaciones tuvieron un auge a finales del siglo XVIII. En el segundo apartado, se estudió las transacciones en pesos del circuito ya mencionado, dando un total de 18.602 pesos en pago de impuestos efectuados por transacciones comerciales dentro de este espacio. En el segundo subapartado, se analizaron las transacciones comerciales generales y manufacturadas, dando como resultado una mayor cantidad de productos generales transados, las manufacturas estuvieron por debajo de estas. Lo interesante de esta parte fue que en la hipótesis planteada en este trabajo compruebo las diferencias entre los años analizados con lo que ha planteado la historiografía. En mi investigación encontré que años como el de 1782 donde hay un bajo promedio de transacciones se debe a dinámicas propias del circuito; causas climáticas, de transporte o naturales que condujeron a la baja tasa de transacciones en dicho año. Sobre el tema la historiografía concuerda que en el año 1782 hubo causas externas negativas como la guerra anglo-Española que causó ciertos problemas a la economía de la Nueva Granada.

También se establecieron cinco categorías para el análisis de los productos manufacturados, dando como resultado que en la categoría de ropa y telas el mayor porcentaje por transacciones fue el lienzo con un 55%, luego la panela con 48% en la categoría de alimentos, el hierro con un 26% del total transado en la categoría de herramientas y utensilios y por último en uso diario y doméstico estuvo el jabón con un 37% de porcentaje total. Se comparó cuáles de estas categorías circuló más en el circuito dando como resultado que fue la de alimentos con un 39% de transacciones. El análisis sobre el circuito de productos manufacturados entre Cartagena – Mompox -Honda, dio como resultado que hubo más transacciones entre la villa de Honda y Cartagena con un 55% de productos circulados entre estos dos lugares.

Se estudió la participación de los comerciantes en el circuito comercial ya descrito, donde se encontró que los comerciantes con variedad de productos manufacturados fueron Lucas Pérez con (11) transacciones y Juan Gavino (13), ambos en el año 1786, los cuales tuvieron cierta variedad de mercancías como el casabe, jabón, panela y velas. En ese sentido, en el año 1789 los comerciantes Agustín Zúñiga (19) transacciones y Blas Joset Jurado (29) tuvieron más volumen transaccional en conjunto con las mercancías, como la seda, agujas, sombreros y listados. También se estudió la participación de los comerciantes con mayor registro transaccional, los cuales fueron Pedro Antonio Blanco, con 33%, Micaela Cárcamo 29%, Domingo Cañaret 20%, y Benito Gonzales 18%, hay que mencionar la presencia de Micaela Cárcamo, la cual fue una de las comerciantes más activas en el año 1789. Por otro lado, se estudiaron comparativamente los productos enviados para otras villas y sitios resultando que el año 1786 se transaron 673 productos que iban dirigidos para otros lugares. En la última parte se analizó a partir de una gráfica de nodos la relación entre el circuito comercial Cartagena – Mompox – Honda con otras villas y sitios, cabe resaltar que, según la historiografía, Mompox fue un centro de redistribución de mercancías, al ser un puerto fluvial de obligada parada[80].

Para finalizar, tenemos que esta investigación se suma a las investigaciones sobre la Economía Regional de la Costa Caribe colombiana en el período hispánico, que se vienen desarrollando en el Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales, por lo que deja muchas puertas abiertas para futuras investigaciones propias o de otros estudiantes.

[80] Moreno Rivera. "Circulación de efectos", 225.

BIBLIOGRAFÍA

Documentos de archivo:

- Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá:

    - Archivo Anexo I, Reales Cédulas, tomo 24
    - Archivo Anexo III, Alcabalas. Alcabalas Mompós. Libros 2357c, 2152c, 1524c, 2333c, 1428c.
    - Archivo Anexo III, Derechos de Puerto. Derechos de Puerto de Honda. Libro 1698c.

Ordenanzas, recopilaciones y colecciones legislativas:

Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778. Madrid: En la imprenta de Pedro Marín, 1778. Consultado en línea en la Biblioteca Digital de Bogotá (https://www.bibliotecadigitaldebogota.gov.co/resources/2803976/), el día 2021-09-28.

Referencias bibliográficas:

Assadourian Sempat, Carlos. *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima: Instituto Estudios Peruanos, 1982.

Braudel Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo*. Tomo II: Los Juegos del intercambio. Madrid: Alianza Editorial, 1984.

De la Cruz Vergara, Maribel. "Fluvial and Maritime Commerce through the Port of Cartagena de Indias as A Conciliatory Element in the Viceroyalty of Nueva Granada's Economy, 1780–1810 1." *The Latin Americanist*, 60, n.°2 (2016): 191-216.

De la Cruz Vergara, Maribel. "Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena – Mompox – Honda". Trabajo Final de Máster en Historia del pensamiento Económico, Universidad Complutense de Madrid, septiembre de 2020.

De la Pedraja Toman, René. "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII." *Anuario colombiano de historia social y de la cultura,* n°8 (1976): 107-128.

De La Pedraja Toman, René. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801." *Revista Desarrollo y Sociedad*, n.°2 (1979): 211-229.

Florescano Enrique, Gil Sánchez Isabel. "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico." en *Historia General de México*, editado por DC Villegas (corp.), 185-301. México: El Colegio de México, 1976.

García-Baquero Gonzales, Antonio. "Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial." *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada,* n° 22 (1995): 105-140.

Gonzales, Margarita. "La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada: 1750-1810." *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, n° 11 (1983): 129-186.

Henao Giraldo, Jose Leonardo. "Comercio en las "tierras de oro". Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811)." *Tiempo y economía,* 7, n.°.1 (2020): 38-68.

Jaramillo Uribe, Jaime. *Manual de Historia de Colombia. La administración colonial.* Tomo I, Bogotá: Procultura, 1984.

Jurado, Juan Carlos. "Terremotos, pestes y calamidades. Del castigo a la misericordia de Dios en la Nueva Granada. Siglos XVIII y XIX." *Procesos históricos,* 3 n.°5 (2004). (s.p.)

Kalmanovitz, Salomón. *La economía de la Nueva Granada*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2008.

Edwin López Rivera. "Circuitos mercantiles de la ciudad de Santa Fe a finales de la época colonial." (tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2010).

Marx, Karl. *El Capital*. Tomo I, vol. 1. México: Siglo XXI, 1975.

McFarlane, Anthony. "Comerciantes y Monopolio en la Nueva Granada: EI Consulado de Cartagena de Indias." *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, n° 11 (1983): 43-69.

McFarlane, Anthony. "El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)." *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura,* n.° 6-7 (1972): 69-115.

Meisel-Roca, Adolfo. "¿Situado o contrabando?: la base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las Luces." *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial,* n° 11 (2003): 3-63.

Meisel-Roca, Meisel. "¿Qué ganó y qué perdió la economía de la Nueva Granada con la independencia?" Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, n.° 27 (2010): 1-17.

Moreno Rivera, Nathalie. "Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII." *Fronteras de la historia: revista de historia colonial latinoamericana,* 18, n° 1 (2013): 211-249.

Muñoz Rodríguez Edwin Alexander, Torres Moreno, James Vladimir. "La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII." *Fronteras de la Historia*, vol.18, n° 1 (2013): 165-210.

Ortega Noriega, Sergio. "Breve historia de Sinaloa." México: Fondo de Cultura Económica*,* 1999. 332.

Restrepo, Juan Camilo. *"*Historia Fiscal de la renta del tabaco. Siglo XVIII Y XIX". *La República*, 22 de diciembre del 2015, https://www.larepublica.co/archivo/historia-fiscal-de-la-renta-del-tabaco-2336461

Rodríguez Labandeira Jose, Artola Miguel. *La Economía española al final del Antiguo Régimen*, vol. 4. Madrid: Alianza Editorial 1984.

Sierra, Luis. "Origen del monopolio del tabaco." *Revista de la Universidad Nacional (1944-1992),* n° 7 (1970): 76-92.

Silva, Asdrúbal Hernán. "El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810*)". Estudios de Historia Económica*, n.°26 (1993). 7-148

Soler, Luisa Consuelo. *El reformismo borbónico en América: el caso de la Nueva Granada, siglo XVIII*. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Facultad de Ciencias de la Educación, 2002.

Vanegas Beltrán, Muriel. Solano, Sergio Paolo. De la Cruz Vergara, Maribel. "El pequeño comercio en Cartagena de Indias: las tiendas de pulperías, 1770-1810." *Amauta*, 19, n.°37 (2021): 1-22.

Vidal Ortega, Antonino. "El Comercio del puerto de Cartagena y la Región del Caribe durante el periodo colonial. Fuentes E Historiografía sobre su Historia. *América Latina en la Historia Económica*, vol. 11, n.°1. (2004): 1-37.

Vidal Ortega, Antonino. "Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII." *América Latina en la historia económica,* n° 25 (2006): 155-166.

ANEXOS

Anexo 1.

1. **Lista de Productos manufacturados de la categoría Herramientas y utensilios.**

Herramientas y Utencilios							
	1781	1782	1784	1786	1788	1789	Total
Cabullas	7			2	13	3	25
Hierro	1		3			18	22
Machetes	1			3			4
Costales		2			1		3
Acero			4			19	23
Caserillos			7			9	16
Clavazon			1				1
Cuchillos			3			14	17
Lozas			5			10	15
Municion			1			2	3
Papel			4			1	5
Polvora			1			1	2
Resmas de papel			3			30	33
Vidrios			1			1	2
Pita				14	1		15
Platillos				3		1	4
Blasa de madera					1		1
Lazos					1		1
Hojas de suela					1		1
Suela					1		1
Agujas						10	10
Alambre						2	2
Alfileres						1	1
Ansuelos						3	3
Balanzas						2	2
Brocas						3	3
Candados						8	8
Cañones						2	2
Cepillos						4	4
Cintas						37	37
Clavos						3	3
Compases						3	3
Copitas						1	1
Cruces						2	2
Cuadritos de plomo						1	1
Cubiertos de metal						1	1
Dedales						2	2
Escopetas						2	2
Esmaltadas						1	1
Espejitos						16	16
Espejuelos						4	4
Espiguetas						1	1

Estuches de barbero						5	5
Hebillas						7	7
Galones						4	4
Libros						7	7
Marcos						1	1
Marfil						1	1
Masos						6	6
Navajas						20	20
Paraguas						2	2
Peines						11	11
Peltre						1	1
Pendientes						2	2
Pipas de yeso						1	1
Pistolas						1	1
Platos						7	7
Plomo						5	5
Tijeras						13	13
Tinteros						5	5
Tornillos						1	1
Trabucos						1	1
Vasos						6	6

Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).

Anexo 2.

Tabla de porcentajes del circuito comercial Cartagena – Mompox – Honda, y porcentajes de transacciones con otras villas.

Año	Transacciones generales	Periodo estudiado de transacciones totales	Transacciones manufacturas Cartagena-Mompox-Honda	Porcentaje de productos manufacturados Cartagena-Mompox-Honda	Periodo estudiado de transacciones Cartagena-Mompox- Honda	Transacciones manufacturadas para otras villas	Porcentaje productos manufacturados para otras villas	Periodo estudiado de transacciones otras villas
1781	417	14%	202	48%	13%	215	52%	15%
1782	24	1%	21	88%	1%	3	13%	0%
1784	292	10%	95	33%	6%	197	67%	14%
1786	924	30%	251	27%	16%	673	73%	46%
1788	306	10%	4	1%	0%	302	99%	21%
1789	1098	36%	1034	94%	64%	64	6%	4%
Totales	**3061**	**100%**	**1607**		**100%**	**1454**		**100%**

Fuente: Elaboración del autor en base al AGN. Sección Archivo Anexo III (SAAIII). Alcabalas. Alcabalas de Mompos. Libros 2357c (1781), 2152c (1784), 1524c (1785), 2333c (1788), 1428c (1788). SAAIII Derechos de puerto. Derechos de puerto de Honda 1698c (1782).