



**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  
EN MODALIDAD DE TESIS: APROBADO**

Esta tesis fue considerada **MERITORIA**

**“UNA MIRADA AL ABASTO Y COMERCIO DE HARINA EN LA  
CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS, 1713 - 1780”**

**AUTOR: JULIÁN ANDRÉS SÁNCHEZ GUTIÉRREZ**

**TITULO: HISTORIADOR**

**Asesor: SERGIO SOLANO DE LAS AGUAS. PhD \_\_\_\_\_**

**Jurado 1 ROICER FLOREZ BOLIVAR. Mg. \_\_\_\_\_**

**Jurado 2 LILIA MARTINEZ MELENDEZ. Mg. \_\_\_\_\_**

**Cartagena. D. T y C.  
Febrero 1 - 2022**

**UNA MIRADA AL ABASTO Y COMERCIO DE HARINA EN LA CIUDAD  
DE CARTAGENA DE INDIAS, 1713-1780**

**JULIAN ANDRES SANCHEZ GUTIERREZ**



**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**

**PROGRAMA DE HISTORIA**

**CARTAGENA DE INDIAS, 15 DE NOVIEMBRE DE 2021**

**UNA MIRADA AL ABASTO Y COMERCIO DE HARINA EN LA CIUDAD  
DE CARTAGENA DE INDIAS, 1713-1780**

**JULIAN ANDRES SANCHEZ GUTIERREZ**

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar por el título de  
historiador**

**Asesor:**

**Dr. SERGIO PAOLO SOLANO DE LAS AGUAS**



**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE HISTORIA  
CARTAGENA, 15 DE DICIEMBRE DE 2021**

## **Una mirada al abasto y comercio de harina en la ciudad de Cartagena de Indias, 1713-1780**

**Resumen:** Este trabajo analiza algunos elementos del abastecimiento y comercio de harina de trigo en la ciudad de Cartagena de Indias durante un largo periodo del siglo XVIII. Examina las condiciones económicas del puerto colonial en relación con la provisión del producto agrícola, desde las cadenas abastecedoras, vías y rutas comerciales, hasta los actores encargados como comerciantes, mercaderes y asentistas. La situación del abastecimiento de harina de trigo estuvo determinada por la complejidad del comercio interprovincial, la participación de distintos sectores sociales involucrados en esta actividad y una política económica virreinal confusa, que hizo del abastecimiento de la ciudad, una problemática latente durante toda esa centuria.

**Palabras clave:** Abastecimiento, comercio de harina, contrabando, reformas borbónicas, Cartagena de Indias.

### **A look at the flour's supply and trade in the city of Cartagena de Indias, 1713-1780**

**Abstract:** This paper analyzes some elements of the supply and trade of wheat flour in the city of Cartagena de Indias during a long period of the 18th century. It examines the economic conditions of the colonial port in relation to the provision of the agricultural product, from the supply chains, roads and trade routes, to the actors in charge such as large traders, merchants and assembly workers. The wheat flour supply situation was determined by the complexity of interprovincial trade, the participation of different social sectors involved in this activity and a confused viceregal economic policy, which made the supply of the city a latent problem throughout that century.

**Keywords:** Supply, flour trade, smuggling, Bourbon reforms, Cartagena de Indias.

## Contenido

Introducción	5
El abasto de harinas a Cartagena de Indias a finales del siglo XVII hasta mediados del siglo XVIII.	10
Rutas comerciales, vías fluviales y caminos reales en el abasto de harinas hacia Cartagena de Indias durante el siglo XVIII.	20
Sociedad y economía en Cartagena de Indias 1760-1790: un mercado en expansión	32
Comerciantes, asentistas y mercaderes de la harina en Cartagena de Indias, segunda mitad del siglo XVIII.	42
Conclusiones.	55
Bibliografía:	56

## Introducción

Durante buena parte del siglo XVIII, Cartagena de Indias era uno de los puertos comerciales más importantes del Imperio Español en el Caribe, junto con La Habana y Portobelo por su función en el tráfico mundial de mercancías y metales preciosos. En el puerto se llevaban a cabo desde las acciones más ínfimas del comercio neogranadino, hasta grandes operaciones económicas vinculadas a la salida y entrada de bienes, alimentos, metales preciosos, etc. Esa situación lo exponía a las dinámicas y transformaciones que a nivel local, regional e internacional se daban en materia económica y que influían notoriamente en el desarrollo del puerto.

Algunos aspectos como la carestía, el contrabando, el desabastecimiento y la improductividad de las tierras son temas ligados a la vida de la ciudad y que han sido estudiados parcialmente por la historiografía local y nacional. Otros aspectos estudiados se refieren escasamente a los temas de las mercancías, los productos agrícolas y la circulación de bienes dentro del espacio económico del Caribe, y son tomados como elementos de la realidad económica de la región. Junto con estos temas, el estudio de la economía alrededor del abastecimiento en el Caribe neogranadino se hace notoriamente escaso, si se le compara con la producción historiográfica que gozan los estudios en los virreinos de la Nueva España y el Río de la Plata.<sup>1</sup>

En lo que algún día se llamó -las colonias españolas de América- los historiadores han hecho notables esfuerzos para el estudio de las formas económicas vinculadas a la actividad abastecedora, los productos, comerciantes y el estudio de la evolución de los precios de los alimentos. Johanna Von Grafenstein, ha indicado que el estudio de la provisión de harinas y víveres en las plazas militares del Caribe "...constituye un tema relevante de las relaciones intercoloniales que se desarrollaron entre las posesiones americanas a lo largo de varios

---

<sup>1</sup> La historiografía colonial mexicana y argentina sobre el abastecimiento y comercio de víveres es densa y voluminosa, algunos estudios clásicos que han servido como horizonte para esta investigación son los siguientes: Enriqueta Quiroz, *Entre el lujo y la subsistencia: mercado, abastecimiento y precios de la carne en la ciudad de México, 1750-1812*. Colegio de México/ Instituto Mora, 2005, pags.382. Enrique Florescano, "El abasto y la legislación de granos en el siglo XVI". *Historia Mexicana*, 14 (4), 1965, pp.567-630

siglos, con o sin la anuencia de las autoridades metropolitanas o locales.”<sup>2</sup> El abordaje de estos temas, requiere de las herramientas de la historia económica y social para entender el contexto de las economías del atlántico español, cuestión que permite entender el funcionamiento de las relaciones suprarregionales, intercoloniales e intercontinentales que se tejieron en las ciudades puerto del Caribe español en la época colonial y que incidían en regiones distantes y economías diversas.<sup>3</sup> Del mismo modo, tal y como lo ha señalado la historiadora Milena Cardona para el caso de la provincia de Santa fe, el estudio del abastecimiento urbano y alimentario permite conocer aspectos de la economía de la ciudad, los controles fiscales de las autoridades, el papel del cabildo municipal, las actividades de los comerciantes, mercaderes y tratantes y las dinámicas sociales de la población.<sup>4</sup>

En la Nueva Granada, tratando el factor abasto-comercio, insistentemente los historiadores han hecho notar lo conflictivo que el contrabando se volvía para el orden colonial de las ciudades portuarias y la forma cómo esta práctica permeó todos los escenarios de la vida administrativa y comercial.<sup>5</sup> Por otro lado, los historiadores preocupados por estudiar el impacto del reformismo borbónico en el Caribe Neogranadino, han dado cuenta de las medidas económicas encaminadas a controlar los fenómenos de contrabando, desabastecimiento y las actividades comerciales del puerto, y han notado la existencia prolongada a lo largo del siglo XVIII de dinámicas asociadas a actividades ilícitas (acaparamiento, especulación, contrabando) en las cuales tanto el comercio como el abasto de productos agrícolas de la ciudad se veía inmerso.

De todas estas investigaciones alrededor del tema, la propuesta del historiador cartagenero Alfonso Múnera, es la que ha dado mayor debate. Escrito hace más de dos décadas, *El Fracaso de la nación*, corresponde a una obra de primer orden en la comprensión de la

---

<sup>2</sup> Johanna Von Grafenstein, “La Habana, Veracruz y Puebla en el negocio de harinas y víveres, 1750-1810: El tema, su historiografía y fuentes para su estudio”, en *Revista América Latina en la Historia Económica*, Vol.9, N°17-18, 2002, p.127

<sup>3</sup> J. Grafenstein, “La Habana, Veracruz, y Puebla”, pp.128-129

<sup>4</sup> Milena Cardona, *Abastecimiento alimentario en Santa fe colonial*, Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2009, pp.14-15

<sup>5</sup> Lance Grahn, “Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII”, en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (Eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Cartagena, Banco de la República, 2005, pp.19-53

historia del Caribe colombiano, no por ello algunas de sus tesis e ideas pasan por ser polémicas o en algunos casos no tan ciertos. Veamos el caso que aquí nos ocupa.

Al referirse a la cuestión del comercio de harinas de Cartagena en el siglo XVIII, Múnera ha señalado de cierta forma que existió un conflicto regional entre los comerciantes del interior abanderados por Santa Fe y los comerciantes cartageneros vinculados a finales del siglo al Consulado de comercio. De lo que se trataba fundamentalmente según el autor, era de un interés de los comerciantes de Santa Fe por comerciar sus mercancías y constituir a Cartagena como su principal mercado, ante una negativa respuesta de los cartageneros que preferían dejar sus actividades económicas a las dinámicas del libre comercio y el intercambio con los extranjeros. Según Alfonso Múnera, el fracaso de hacer a Cartagena el principal mercado para las harinas del reino, radicaba entre otras cosas, en las limitaciones que imponía la geografía del virreinato que hizo difícil y costosa la realización de caminos y rutas para comerciar las harinas con destino a Cartagena y añadía la existencia de conflictos regionales entre el gobierno central y las elites en Santa Fe contra los comerciantes de Cartagena.<sup>6</sup>

En la actualidad, recientes investigaciones han intentado ir más allá de la dicotomía costa-Andes, mostrando por ejemplo que el tema del comercio de harinas en Cartagena incluía una diversidad de actores y estrategias y situándose desde una perspectiva más atlántica, en el que las relaciones económicas del Caribe con la metrópoli, incidió notoriamente en el asunto de las harinas.<sup>7</sup>

La propuesta de esta investigación, afirma que una lectura más detallada del tema del abastecimiento y comercio de harinas en Cartagena durante el siglo XVIII, permite entender este aspecto como un conglomerado de relaciones caracterizado por dos elementos: a) las complejidades del comercio interprovincial que pese a todo permitieron las conexiones entre los centros de producción y los mercados de consumo, a través de circuitos comerciales específicos, y dentro de los cuales circularon variadas mercancías, incluida la harina de trigo, y b) la participación de variados sectores sociales y económicos de distintos lugares del

---

<sup>6</sup> Alfonso Munera, *El Fracaso de la nación: Región clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1810)*, Bogotá, Banco de la Republica/El Ancora Editores, 1998, pp.118-136

<sup>7</sup> Clara Carreño Tarrazola, *Economía política del mercado de harina trigo: la escala Atlántica de la producción y consumo de un bien de primera necesidad (1750-1800)*. Informe proyecto de Investigación, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2016, pp.24-31

virreinato que vieron en el abasto y comercio de harinas una oportunidad importante de sus operaciones mercantiles, motivados por las condiciones económicas que se experimentaron desde la segunda mitad del siglo XVIII.

Lo anterior supone, que hay que ver estos procesos desde sus múltiples variables, superando las lecturas políticas que ven este asunto como la emergencia de conflictos regionales caracterizados por una lucha ideológica entre el liberalismo económico y un sistema proteccionista. Aunque sin desconocer la influencia de este último elemento, nuestra consideración pone de relieve el estudio de las relaciones económicas que se tejían alrededor de estas actividades, sin desconocer el universo de las ideas inmersas en ellas.<sup>8</sup>

En el marco de esta historiografía y ateniéndose a los vacíos que existen en los estudios, esta investigación estudia algunos elementos del abasto y comercio de harina de trigo en la ciudad de Cartagena de Indias en el siglo XVIII, a partir del análisis de la documentación primaria del Archivo General de la Nación, los datos registrados en la base de datos del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales de la Universidad de Cartagena y las investigaciones realizadas sobre el tema.

El trabajo de investigación está dividido en 4 apartados; el primero de ellos analiza el sistema de abastecimiento y comercio de harina de trigo en Cartagena a finales del siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII. Este periodo estuvo caracterizado por la competencia inglesa que suponía los asientos de esclavos y los primeros intentos reformistas de los virreyes por orientar las políticas a favor del comercio interprovincial. En ello se combinaron diferentes estrategias y actores en este ramo de la economía. La segunda parte es una aproximación al estudio de las vías y circuitos comerciales de la harina que se tejieron entre los centros de producción, distribución y consumo, y que crearon imbricadas relaciones de intercambio mercantil. En este punto se describen las relaciones con el Caribe, la metrópoli y el interior del virreinato.

El tercer apartado muestra las condiciones sociales y económicas de Cartagena a finales del periodo colonial, sosteniendo, al igual que lo ha señalado la historiografía, que la ciudad vivió

---

<sup>8</sup> Sobre esta interpretación, debo agradecer los valiosos comentarios del profesor Sergio Paolo Solano, quien con sus aportes intelectuales ayudó a idear la propuesta de este trabajo.

un crecimiento sostenido, que se combinó con excelentes oportunidades al comercio y abasto de distintos géneros y mercancías, no obstante, padeciendo algunas situaciones de relativa escasez y carestía en algunos alimentos. Finalmente, el último apartado analiza a algunos sectores sociales vinculados a las actividades del abasto y comercio de harinas en Cartagena de Indias. En este punto se estudia a algunos comerciantes, asentistas y mercaderes que estuvieron estrechamente vinculados en estas actividades, así como el rango de sus operaciones mercantiles y las querellas entre los involucrados.

## **El abasto de harinas a Cartagena de Indias a finales del siglo XVII hasta mediados del siglo XVIII.**

El 16 de diciembre de 1761, Pedro de Castro Navarro ministro de Marina de Cartagena de Indias, ciudad y plaza fuerte costera ubicada en el norte del Virreinato de la Nueva Granada, expresaba en una solicitud al virrey Don Pedro Messia de la Zerda, sobre la escasez de harinas que se encontraban en los reales almacenes de la ciudad, y que se usaban en la elaboración de las raciones de pan abizcochado para las tripulaciones de los buques, y pedía que se le aprobara el contrato de provisión de harinas a cargo de la comerciante Francisca Miranda, Marquesa de Valdehoyos. Pedro de Castro señalaba sobre el contrato con la comerciante, lo siguiente:

“...para que me asista con quinientos barriles, si llegare el caso de [necesitarla] y esta ofrece dármelos al precio de diez y seis pesos a razón de ocho arrobas cada uno; o en menos, al respecto de lo que importasen los Reales derechos de entrada si Vuestra Excelencia la releva de la paga de ellos.”<sup>9</sup>

En ese año, a la marquesa de Valdehoyos, quien a mitad del siglo XVIII, pertenecía a una de las casas nobiliarias más prestantes de la ciudad y era una de las comerciantes más adineradas, por sus negocios en torno al comercio de esclavos con las colonias inglesas, se le había permitido introducir 2 barriles de harina extranjeras por cada esclavo durante 24 meses.<sup>10</sup> Junto a ella, participaban en el abasto de harinas de trigo de la ciudad, el asentista de pan, Agustín Rivera y el encargado del abasto de harinas de la plaza, Blas de Terga en compañía de Bernardo Echegoyen. En el año de 1758 el virrey José Solís otorgó -a estos últimos- el contrato para el asiento harinero, por el cual se buscó adaptar un nuevo camino o ruta diferente al de Honda. Según Eugenia Martínez las razones para adoptar el camino de

---

<sup>9</sup> Archivo General de la Nación (AGN). Sección Colonia, Milicias y Marina, Tomo 50, f.809

<sup>10</sup> Clara Carreño Tarrazola, *Economía política del mercado de harina de trigo: la escala atlántica de la producción y consumo de un bien de primera necesidad. 1750-1800*, Informe proyecto de Investigación. Bogotá. Instituto colombiano de Antropología e Historia, 2016, p.26

Carare y no el de Honda fue, “dar una más rápida salida a las harinas de la Villa de Leiva para abastecer a Cartagena, muy especialmente en tiempo de guerra...”<sup>11</sup>

Históricamente la provincia de Tunja, ubicada en el altiplano cundiboyacense fue la zona predilecta para el cultivo de distintos productos agrícolas, entre los que se incluía algunos géneros de la tierra, tubérculos, y otros víveres. La idoneidad del clima, la calidad del trigo y la abundancia de cultivos, fueron factores que permitieron la siembra, cosecha y el establecimiento de molindas de trigo en los distintos puntos claves de la provincia de Tunja. Así lo expresa Eugenia Martínez en su estudio sobre la injerencia de comerciantes ingleses en la economía neogranadina:

“Los principales centros de producción agrícola neogranadina se concretaban en esta época a las provincia de Tunja y Vélez, donde efectivamente se producía la mayor parte de los productos comerciables como lienzos, mantas, tabaco, cacao, anises, ajos y víveres (conservas de dulces, garbanzos, frijoles, habas, arvejas, etc.), especialmente harinas con los que hasta primeros del siglo XVIII se mantuvo abastecida la plaza de Cartagena, el principal mercado de colocación y venta de mercancías neogranadinas sin tener que recurrir a los extranjeros como posteriormente ocurrió.”<sup>12</sup>

Establecidos los cultivos de trigo y los molinos, la harina poco a poco fue convirtiéndose en un producto central en el comercio y consumo neogranadino. Desde mitad del siglo XVI, hasta la mitad del siglo XVII, la producción y comercialización de este cereal, tuvo un ciclo favorable, y distintos mercaderes y comerciantes se dedicaron al tráfico con este producto utilizando las distintas vías de comunicación del Nuevo Reino. También, durante buena parte del siglo XVIII, es posible constatar, gracias a los registros de alcabala del Reino, la incursión de una gran cantidad de mercaderes y tratantes involucrados en la compraventa y al comercio de harinas desde el interior. Por los mismos registros sabemos que gran parte de las operaciones mercantiles de harina de trigo entre 1745 y 1751 reportadas en la Villa de Honda, se comercializaron desde la provincia de Tunja y Santa Fe hasta distintos puntos del virreinato. Las villas y pueblos más importantes fueron: Bituma, Guaduas, Sopo, Guatavita, La Villeta, Guasca, Chocontá, Cucunubá, Tabio, Sogamoso, Tocaima, y Facatativá. En los

---

<sup>11</sup> María Eugenio Martínez, “Los asientos de abastos de harina a Cartagena. La compañía Terga-Echegoyen”, en *Temas Americanistas*, 8, Universidad de Sevilla, 1990, p.32

<sup>12</sup> María Eugenia Martínez, “La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena”, en *Temas americanistas*, 2, Universidad de Sevilla, 1983, p.29

años registrados, participaron más de 300 individuos, entre mercaderes y tratantes, reportando un total aproximado de 3860 cargas de harina de trigo.<sup>13</sup> Los involucrados en el tráfico mercantil de harinas, no constituyeron un grupo social único, su condición podía variar si comerciaba al por mayor o al detal, si poseía extensas redes comerciales o su pertenencia a compañías y casas de comercio. Al respecto, siguiendo las apreciaciones de Robert Ojeda Pérez sobre los mercaderes y abastecedores en Santa fe a finales del periodo colonial, se tiene lo siguiente:

“Los mercaderes eran empresarios en importaciones desde Europa y abastecedores del comercio interregional, eran los que ocupaban la posición privilegiada en la actividad. Los tratantes por su parte eran los abastecedores locales, quienes actuaban como intermediarios y a veces como regateadores. Para el caso del abastecimiento interno los tratantes eran los comerciantes locales por excelencia.”<sup>14</sup>

Aparejado con el incremento de la producción, comercialización y consumo de harina de trigo, las autoridades coloniales, introdujeron controles fiscales y penas judiciales para evitar el acaparamiento, la especulación y el contrabando.<sup>15</sup> Durante el siglo XVII, la producción triguera del interior del Nuevo Reino se comercializaba y distribuía desde Honda, llegando hasta Cartagena y centros económicos mineros como Popayán y la gobernación de Antioquia.

El comercio de harinas solo podía realizarse bajo un sistema de licencia, y en el caso del abasto hacia Cartagena, se contrataba un asiento que estaba obligado a abastecer la ciudad durante un tiempo, fijando un número de cargas introducidas y los respectivos precios. Pese a estos intentos de control, la persistencia del contrabando y otras actividades del comercio ilícito era muy recurrente, sobre todo con un producto como las harinas. Según Andrés Villegas, las regulaciones impuestas a lo largo del siglo XVII dieron origen a varios conflictos entre los involucrados en el comercio de harinas, quienes, a su vez, que se valieron

---

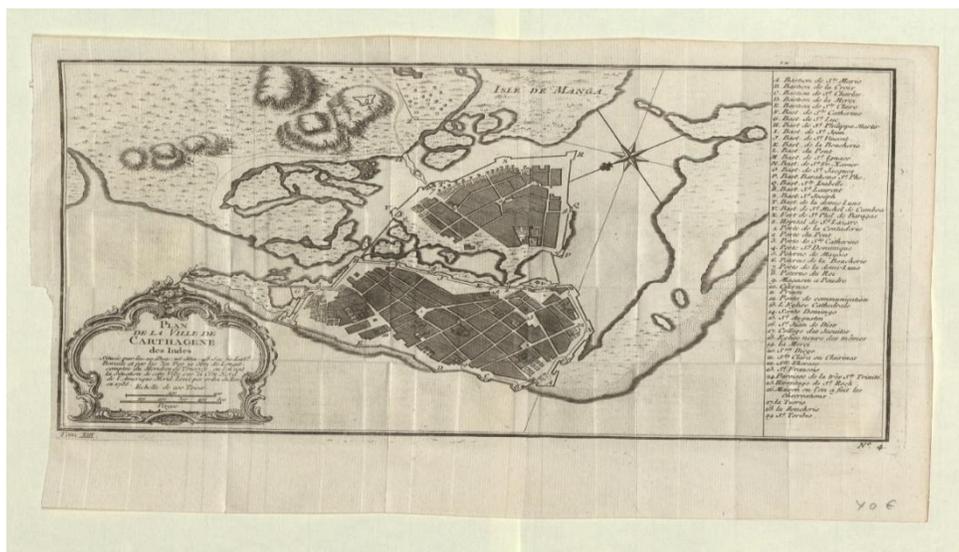
<sup>13</sup> Información obtenida de la base de datos del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales del programa Historia, Universidad de Cartagena: AGN, Sección Archivo Anexo III (SAA-III), leg.8, Honda, Libro común borrador del derecho de puerto, 1745, fs.1-160, AGN, SAA-III, leg.4, Honda, Libro de derecho de puerto y alcabalas y carnicería, 1750, fs.1-194, AGN, SAA-III, leg.5, Honda, Libro real del derecho de salida de puerto, 1751, fs.1- 201

<sup>14</sup> Robert Ojeda Pérez, “Abastecimiento de Santa Fe antes de la Independencia. A propósito de la tienda de Llorente”, *Revista Tabula Rasa*, N°8, 2008, p.151

<sup>15</sup> Andrés Eduardo Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada: siglos XVII-XVIII: arquitectura industrial, patrimonio cultural inmueble*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2004, pp.45-46

de mecanismo para evadir las cargas tributarias como “...sobornos a funcionarios; rivalidades entre las provincias de Tunja y Santa Fe por la provisión de harinas; utilización de caminos que no eran controlados; camuflaje de los productos...”<sup>16</sup>

*Mapa n.º1. Plano de la ciudad y plaza fuerte de Cartagena de Indias en 1735*



Fuente: *Plano de la Ciudad de Cartagena de Indias en 10 grados 25 minutos 48 segundos de Latitud Boreal y en 301 grados 19 minutos de Tenerife: donde se ve la situación de esta Ciudad sobre la Costa Norte de la América meridional.* Levantado por orden del Rey en 1735 / Tomo XIII, No 4. Autor; Bellin Jacques Nicolás. Díaz Ángel, Sebastián (2011). Geografía y cartografía: el control del territorio y la formación de una nación. Exposiciones virtuales, Biblioteca Nacional de Colombia

Además, a lo largo del siglo XVII y buena parte del XVIII, muchos mercaderes y comerciantes de Cartagena, intensificaron las operaciones comerciales con la provincia de Pamplona para obtener cantidades de trigo, que se remitían desde Ocaña para ser enviadas al abasto de la ciudad o como garantía de mercancías importadas como usualmente sucedía con algunos productos agrícolas como el cacao, azúcar y otros géneros.<sup>17</sup>

La situación del abasto y comercio de harinas a Cartagena durante el siglo XVII estuvo determinada por la producción y comercialización que de las provincias del interior del Nuevo Reino se conducían allí, a través de los puertos fluviales de Honda, pasando por

<sup>16</sup> A. Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada*, p.48

<sup>17</sup> Amado Guerrero Rincón, *Territorio, economía y sociedad. Desarrollo regional en la provincia de Pamplona, siglo XVIII*, Tesis doctoral, Universidad Internacional de Andalucía – Universidad de Huelva, 2013, p.364

Mompox y finalmente la plaza fuerte de Cartagena; en el que participaban comerciantes bajo licencia, mercaderes y contrabandistas. A principios del siglo XVIII, con el establecimiento del asiento de negros en 1713 con el imperio británico, se va a sumar un actor más en el juego comercial de las harinas.

Efectivamente, al igual que en el caso expuesto de la marquesa de Valdehoyos, el comercio inglés de esclavos se vio favorecido por la concesión para introducir un barril de harinas por cada esclavo, que dio pie a un creciente contrabando en la ciudad de Cartagena, donde además de harinas traídas desde Jamaica, se introducían otros frutos y géneros como, ropas, textiles, y comestibles que se vendían a mejores precios que los del interior del Nuevo Reino.<sup>18</sup> Tal situación no solo involucraba a los comerciantes y tratantes, sino que además en tiempos de guerra, se vio impulsada y aprobada por los funcionarios reales de la ciudad, quienes ante la inminente escasez del producto, aprobaron la concesión del asiento de harinas en 1737, aunque posteriormente fue anulado por el Consejo de Indias.<sup>19</sup>

Aunque los tratantes negreros seguían introduciendo harinas y otros productos a la plaza, con las hostilidades abiertas entre los dos imperios en 1739, se restableció el comercio y suministro de harinas de las antiguas provincias del interior del Nuevo Reino para abastecer a Cartagena. Así se evidencia en un auto de Don Diego Arias de 1742:

“...sobre las providencias dadas para el [pronto] socorro a la plaza de Cartagena y en que se han dado comisiones a Don Ignacio de Arce para que [haga] al paso de Flandes y a Don Ignacio de Mesa para que pase a Tunja y Villa de Leiva a remitir mulas y harinas y otras providencias”<sup>20</sup>

En dicho expediente, se exigían ayudas inmediatas solicitando harinas del interior para abastecer a la plaza de Cartagena, que un año antes, en el marco de la “guerra del asiento” que se libraba entre el imperio británico y España, había dejado sitiada la ciudad por aproximadamente 3 meses de mano del Almirante Ingles Edward Vernon en 1741.

---

<sup>18</sup> M. Martínez, “La competencia inglesa en el comercio” p.34

<sup>19</sup> M. Martínez, “La competencia inglesa en el comercio” pp.35-36

<sup>20</sup> AGN, Sección Colonia, Abastos, t. 6, fs.282, 284, 285

Por otra parte, la ciudad y plaza fuerte de Cartagena también se abastecía de harinas gracias a las “remesas metropolitanas” traídas desde España en las flotas de galeones pertenecientes a la carrera de Indias. En esencia traían algunos productos manufacturados como textiles y herramientas, además de algunos “géneros de castilla” y frutos como vinagre, aguardiente, aceitunas, almendras y harina.<sup>21</sup>

Las preocupaciones de las autoridades españolas sobre el abasto continuo y el contrabando de algunos productos, incluida la harina, que debía tener Cartagena por ser la ciudad plaza fuerte de entrada al virreinato, eran una realidad y reiteradamente intentaban dar solución a este problema. En 1749, bajo la regencia del virrey Don José Alfonso Pizarro, se expidieron numerosas órdenes para evitar la introducción ilícita de harinas y proteger la producción de las zonas dedicadas al cultivo y comercio de trigo.<sup>22</sup>

*Cuadro N°1. Envíos de harina para Mompox y Cartagena en 1745.*

<b>Mes y día</b>	<b>Comerciante</b>	<b>Arrobas</b>
Enero, 2	Don Carlos Frigol	95
Julio, 30	Don Manuel de Fonegras	380
Octubre, 7	Don Manuel Lopez de la Peña	520
Noviembre, 24	Don Manuel Lopez de la Peña	160

Fuente: Elaboración propia a partir de: AGN, SAA-III, leg. 8, Honda, Libro común borrador del derecho de puerto, 1745, varios folios.

En el anterior cuadro, se muestran los despachos de cargas harineras realizados desde el puerto de Honda hasta Mompox y Cartagena. Los envíos registrados el penúltimo mes de 1745 por el comerciante Don Manuel López de la Peña, fueron remitidos de cuenta del asiento para abastecer la plaza de Cartagena. Tal y como se ha insistido, la producción de harina de trigo se realizaba en la provincia de Tunja, Pamplona y sus alrededores, donde se habían establecidos las molindas de trigo y zonas de cultivo. Esos centros de producción agrícola se posicionaron con miras a comerciar sus excedentes en los principales mercados

<sup>21</sup> Marina Alfonso Mola, “El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII” en, *Frentes avanzados de la historia: Revista de difusión histórica inter-atlántica y de géneros-Investigación, genealogía profesional*, España, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1993, pp. 108-109

<sup>22</sup> A. Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada*, p.49

de consumo en la Nueva Granada, a saber, la capital Santa Fe, la gobernación de Antioquia, Cartagena de Indias y Popayán.

En 1750, las autoridades celebraron el contrato de asiento de harinas en el cual se le otorgó el monopolio del abastecimiento a Cartagena al comerciante Don Bartolomé Ruiz de Noriega, que quedó encargado de comerciar las harinas desde el puerto de Jamaica, a precio de 13 pesos cada barril de 8 arrobas.<sup>23</sup> Con el privilegio del comercio de harinas en sus manos, Ruiz Noriega, cometía cantidad de abusos con los precios que incluso pasaban a costar casi el doble del valor fijado y que constantemente era motivo de quejas y pleitos. La situación ocasionó malestar tanto en los cabildantes de la ciudad de Cartagena, como en el recién llegado Virrey José Alfonso Pizarro, que sancionaron al asentista y de igual manera se inclinaron a favor de comerciar las harinas con las provincias del interior del Virreinato.<sup>24</sup>

La posición de favorecer el comercio interprovincial de las harinas para el abasto no sólo era motivada por algunos funcionarios ilustrados de la corona, sino que además era apoyada por otros sectores, como los mismos productores de la provincia de Tunja. En documento escrito el 29 de enero de 1751, por el ingeniero militar y gobernador de la provincia de Cartagena Don Ignacio de Sala y dirigido para el virrey Pizarro, Marqués de Villar, se menciona lo siguiente:

“No se puede negar, que si en esta Provincia se gastasen solamente las [harinas] del [reino] (como dicen sucedía en tiempos pasados) o [harinas] de nueva España, o de otra parte de nuestros dominios, se quedaría entre los vasallos de el Rey el Dinero que se llevan los [Ingleses] por este género, y que los frutos de este País se expenderían mejor con aumento del comercio; pero hallo que las [harinas] que en esta ocasión han venido de Mompox en sacos de media carga, que llaman Mochilas, vienen con todo su salvar y no se por que razón; y discurro que si se estableciera el comercio de las [harinas] de el [reino] para esta plaza; con el fin de negar la entrada a las extranjeras, sería conveniente traer grano y molerlo acá con atahonas, respecto que si se molase en el camino sería fácil secarlo para molerlo después; y molándose la harina se pudre brevemente con lo que pierde su estimación en tanto exceso, que muchos no quieren comprarla, sin embargo, que el pan que se hace de ella es mucho más gustoso que el de la [harina] de Jamaica

---

<sup>23</sup> M. Martínez, “La competencia inglesa en el comercio”, p.39

<sup>24</sup> M. Martínez, “La competencia inglesa en el comercio”, pp.40-42

como lo he experimentado en la pasada falta que es [cuanto] se me ofrece hacer presenta a V.E sobre este asunto.”<sup>25</sup>

Evidentemente, Don Ignacio de Sala, quien había llegado a la ciudad en el proyecto de fortificación de las murallas después del ataque inglés 10 años antes en 1741, era un audaz conocedor de los problemas de la ciudad y provincia, y dentro de sus ideas y propuestas expresadas en el documento se contemplaba evitar comerciar con los ingleses, a cambio de introducir harinas provenientes del interior, además de que él mismo había realizado un experimento sembrando trigo en el Pie de la Popa, afirmando los beneficios dados por “que la Tierra es muy fértil, y que el riego no contemplaría los ardores del sol, sino que exterminaría las hormigas”, pero encontrando dificultades porque según él “sus habitantes los más perezosos del mundo, y que para hacerlos aplicar a una cosa nueva como esta, sería preciso gastar con ellos mucho caudal.”<sup>26</sup>

Otro intento parecido para fomentar el cultivo de trigo en el Caribe neogranadino, aunque sin ningún efecto, se intentó realizar en las faldas de la Sierra Nevada en la provincia de Santa Marta, como mencionó en su visita el padre Antonio Julián a mediados del siglo XVIII. El padre Julián mencionaba, que en los tiempos del virrey Pizarro, se intentó establecer sementeras de trigo y habilitar un camino para conducir las harinas del interior a las costas. Agregaba que, con ese proyecto, se podía abastecer toda la costa de tierra firme y reemplazar las harinas extranjeras que tan frecuentemente afectaban el comercio con el interior del reino.<sup>27</sup>

Las razones e iniciativas expuestas por el gobernador Ignacio de Sala y el padre Antonio Julián, no son aisladas a su contexto, pues la iniciativa de fomentar el desarrollo de la agricultura y el comercio del Nuevo Reino de Granada, hacían parte de un proyecto iniciado por la dinastía Borbónica en las colonias americanas, que buscaba frenar el gigantesco contrabando que prosperaba en estos territorios y en que los imperios enemigos solo se

---

<sup>25</sup> AGN, Sección Colonia, Correos – Bolívar, t. 2, fs. 665-666

<sup>26</sup> AGN, Sección Colonia, Correos – Bolívar, t. 2, f. 665

<sup>27</sup> Antonino Vidal Ortega, “Los frutos de la tierra: las riquezas naturales de la provincia de Santa Marta en la segunda mitad del siglo XVIII a través de la obra del padre Antonio Julián”, en Jorge Elías-Caro, Joaquín Viloria (comp) *Historia de Santa Marta y el Magdalena Grande: del período Nahuange al siglo XXI*. Tomo I, Santa Marta, Editorial Unimagdalena, 2018, p.234, Antonio Julián, *La perla de América*. Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1980, pp.72-75

beneficiaban. Reavivar el comercio de las indias, la agricultura y mejorar las finanzas reales era pues uno de los tantos propósitos de las reformas borbónicas a lo largo del siglo XVIII.<sup>28</sup>

A pesar de las posiciones de algunas autoridades reales, el comercio extranjero para la introducción de harinas a la ciudad se constituyó en un lucrativo negocio para los involucrados y para lograrlo, se valieron de diferentes mecanismos como el contrabando, aprobación de licencias comerciales y otras prebendas. El 31 de marzo de 1751, el mismo Don Ignacio de Sala, aprobó una licencia comercial a Don Francisco Javier Machado para introducir aproximadamente 1000 barriles de harina de a ocho arrobas a la plaza de Cartagena de Indias, desde la isla de Jamaica o cualquier colonia extranjera en un plazo de 30 a 25 días.<sup>29</sup> Aunque no son claras las motivaciones por las que aprobó la licencia al comerciante, la acción del gobernador resultaba ser incoherente con las políticas borbónicas. No obstante, se trataba de una medida práctica para evitar posiblemente la escasez de harinas en la ciudad, dado que resultaba más complejo traer los mismos volúmenes de carga harinera desde el interior del virreinato de la Nueva Granada.

El asunto del abasto de las harinas para las costas neogranadinas siguió siendo durante el siglo XVIII, un tema problemático y esencial en la política económica de la corona. Así lo afirma la historiadora Margarita González:

“El problema del cultivo del trigo y del comercio de las harinas, ocupó gran parte de la atención de los Virreyes. Esto se debía, en primer lugar, a que las amenazadas costas de la colonia requerían para su defensa eficaz, la garantía de la conducción de abastecimientos alimenticios suficientes y en forma permanente. Por otra parte, se pretendía morigerar, a través de los abastecimientos internos, los efectos del contrabando, el cual había encontrado en la importación de harinas desde las colonias extranjeras de las Antillas, un importante escudamiento, lo mismo que en las importaciones de esclavos.”<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Allan Kuethe, Kenneth Andrien, *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: Guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, Banco de la República, 2018, pp.52-55

<sup>29</sup> AGN, Sección Colonia, Abastos, t. 14, doc. 23, f. 835r

<sup>30</sup> Margarita González, “La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada: 1750-1810”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 11, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1983, p.145

Años antes de 1760, las autoridades coloniales del virreinato habían logrado la concesión de un nuevo asiento de harinas en 1754, esta vez en favor de un comerciante y vecino de Santa Fe, en cuyo cargo, además de un contrato que fijaba introducción de cargas a la plaza de Cartagena, con sus respectivos precios, se le había asignado la adecuación de una vieja ruta para el abasto de la ciudad y plaza fuerte. En el comercio de harinas a mediados del siglo XVIII, también se involucraron negociantes de cierto renombre y trayectoria; el caso de Don Julián de Trespalacios, segundo marqués de Santa Coa ilustra muy bien esta situación. El marqués se había posicionado como uno de los comerciantes más influyentes de la provincia de Cartagena, manteniendo en Mompox, el centro de sus negocios y tratos comerciales. Según Vladimir Daza<sup>31</sup>, el Marqués de Santa Coa había sostenido un intenso intercambio comercial con el Valle de Cúcuta, Pamplona, Girón y San Gil, regiones en donde obtenía productos agrícolas y frutos comerciales como el cacao, harina y demás mercancías como el azúcar y la panela.

*Cuadro N°2. Involucrados en el comercio y abasto de harinas hacia Cartagena a finales del siglo XVII y primera mitad del XVIII.*<sup>32</sup>

<b>Año</b>	<b>Personas</b>	<b>Procedencia de introducciones</b>	<b>Contrato</b>
1640	Comerciantes del interior	Villa de Leyva, Tunja y Vélez	Licencias
1713	Compañía Inglesa de esclavos	Caribe Antillano e insular	Asiento negrero
1739-1742	Comerciantes del interior	Villa de Leyva, Tunja y Vélez	Comisiones
1744-1747	Francisco Mayort-Barbottau	Caribe Antillano e insular	Asiento

<sup>31</sup> Vladimir Daza Villar, *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe Colombiano, 1750-1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009, pp.108-122

<sup>32</sup> Fuente: elaboración propia a partir de: M. Martínez, “La competencia inglesa” pp.34-42, Ildefonso Gutiérrez, “El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)” en *Quinto Centenario*, N.º 12, Universidad Complutense, p.190, A. Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada*, pp.43-50. A. Guerrero, *Territorio, economía y sociedad*, p.369

1750-1754	Don Bartolomé Ruiz de Noriega	Jamaica	Asiento
-----------	----------------------------------	---------	---------

Como se aprecia en el cuadro 2, el sistema de abastecimiento de harina de trigo hacia Cartagena varió a lo largo del siglo XVII y el siglo XVIII. La consolidación del asiento negro en 1713 introdujo desde otros espacios harinas y efectos que afectaron la producción de los campesinos trigueros y comerciantes del interior del Nuevo Reino. El comercio ilícito de productos que persistió a lo largo de esta época recibió un impulso con la participación de los ingleses, franceses y holandeses que, desde sus bases en las islas del Caribe, conducían todo tipo de mercancías y frutos; por consiguiente, las cargas harineras que se encontraban e ingresaban por distintas vías a las costas y el interior del virreinato, también eran motivo del contrabando<sup>33</sup>.

La llegada en la segunda mitad del siglo XVIII de los primeros virreyes ilustrados condujo nuevamente a las viejas preocupaciones sobre la plaza de Cartagena y la manera de abastecerse de forma continua y permanente fue durante esta centuria un asunto de especial importancia en todo el Nuevo Reino de Granada.

### **Rutas comerciales, vías fluviales y caminos reales en el abasto de harinas hacia Cartagena de Indias durante el siglo XVIII.**

De especial interés para la historiografía colombiana colonial, ha sido el estudio de las vías de comunicaciones tanto terrestres como fluviales y marítimas en la comprensión de las dinámicas económicas de los territorios de la Nueva Granada. La propuesta que más ha alimentado esta discusión fue planteada hace aproximadamente 20 años por los historiadores Marco Palacios y Frank Safford:

“En el retrato del aislamiento del pueblo de Macondo en Cien años de soledad, Gabriel García Márquez señala un aspecto fundamental de la geografía histórica de Colombia. Durante la mayor parte de su historia después de la conquista, la población ha sido escasa y ha vivido esparcida en comunidades pequeñas y desligadas. Los pocos relatos de viajeros del siglo XVIII y los muchos del siglo XIX describen grandes extensiones del

---

<sup>33</sup> Lance Grahn, “Political Corruption and reform in Cartagena Province, 1700-1740”, *Discussion paper series of the Center for Latin America*, University of Wisconsin-Milwaukee, 1993, pp.3-4

territorio casi sin habitantes. Esta escasez y dispersión de la población ha dificultado el desarrollo de las vías de comunicación y la integración económica de Colombia.”<sup>34</sup>

Aunque no es la intención de este estudio discutir el alcance de dicha tesis, si conviene destacar que, en el siglo XVIII, “Uno de los principales factores que determinaron el atraso económico del virreinato de la Nueva Granada fueron los obstáculos a la movilidad y transporte de mercancías a larga distancia, impuestos por la difícil geografía del territorio”<sup>35</sup>, este factor influía notablemente en el ramo del comercio y abasto de diferentes productos y víveres, pues la fragmentación de las provincias de la Nueva Granada hacia subir los precios y fletes de las mercancías que se comerciaban, sobre todo en provincias geográficamente distantes como eran la de Cartagena en relación a las provincias del interior.

Esta cuestión trasladada a la problemática del abastecimiento alimentario de la plaza fuerte de Cartagena de Indias, se hizo más notoria, pues la obtención de algunos productos para el consumo de la población y el aprovisionamiento de víveres, se dio a través de la comercialización con áreas cercanas, como el partido de Tierradentro, la provincia de Santa Marta, y la región del Bajo Sinú.<sup>36</sup> Por su parte, la obtención de harina de trigo se realizó con las provincias agrícolas del interior y en no pocos casos con agentes comerciales extranjeros y sus rutas comerciales y de contrabando en el Caribe. No obstante, una aproximación al estudio del abastecimiento de las ciudades coloniales y las dinámicas del comercio interprovincial permite comprender que existía ciertos grados de integración e interdependencia económica entre las provincias que conformaron el virreinato de la Nueva Granada. Gracias a esto, y como bien lo ha señalado la investigadora Maribel de la Cruz, se crearon verdaderos circuitos comerciales, como el de Cartagena-Mompox-Honda, por donde además circularon todo tipo de mercancías, frutos, bienes y personas.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Marco Palacios y Frank Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida*, Bogotá, Norma, 2002. p.15

<sup>35</sup> Edwin López Rivera, *Circuitos mercantiles de la ciudad de Santa Fe a finales de la época colonial*. Tesis de Maestría, Bogotá, Facultad de ciencias económicas, Universidad Nacional de Colombia, 2010, p.2

<sup>36</sup> Sergio Paolo Solano, “Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810”, *HISTORIA*, N°.51, vol. III, 2018, pp.568-569

<sup>37</sup> Maribel de la Cruz Vergara, *Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena-Honda-Mompox*. Tesis de Máster en Historia del Pensamiento Económico. España, Universidad Complutense de Madrid, 2020, p.11

Inevitablemente las dificultades geográficas del territorio granadino impactaban el comercio interprovincial, pero esto no suponía un obstáculo por completo, dado que históricamente las estrategias y acciones de los dirigentes, funcionarios y pobladores del Nuevo Reino por atravesar estas barreras, conllevaron la realización de diferentes alternativas para la comunicación, con la construcción de caminos, trochas y pasos, además de adaptarse a las herramientas que el medio natural y geográfico les otorgaba.

Uno de estos medios que favoreció e impulsó la conexión y el comercio de las provincias del Caribe con el interior, fue el empleo del río Magdalena como eje articulador de las provincias agrícolas, de los centros de redistribución de mercancías y de las ciudades y villas del virreinato. Por decirlo de otro modo, “El río Magdalena y sus afluentes permitieron el movimiento río abajo de productos voluminosos desde las vertientes andinas hacia los mercados a lo largo de las tierras bajas y el Atlántico.”<sup>38</sup> A través de este, y su extensa red de caños, ciénagas y riachuelos que atravesaban extensas zonas de la geografía neogranadina se comunicaban los principales puertos fluviales de la época. El primero de ellos era Honda, enclave económico al interior del virreinato que funcionaba como puerto fluvial de recepción de mercancías importadas que venían desde Cartagena, además que también posibilitó el comercio de víveres de las zonas agrícolas para el abastecimiento de las ciudades costeras y las regiones mineras del occidente del virreinato. De tal modo que,

“Lo anterior habría de determinar la utilidad del río Magdalena como medio esencial para la navegación y el transporte de mercancías en la época colonial, convirtiendo a Honda en uno de los mayores puertos destinados a la organización y distribución de los productos de entrada y salida en la jurisdicción del Nuevo Reino de Granada.”<sup>39</sup>

El circuito comercial que unía Cartagena, Honda y la capital Santa Fe, se extendía por aproximadamente 200 leguas, con un recorrido que podía tardar hasta más de un mes dependiendo de las condiciones navegables del río, el que en algunas temporadas del año presentaba serios problemas debido a las crecientes que afectaban el tránsito, así como

---

<sup>38</sup> James Torres y Jose Henao, “Connecting the northern Andes and the Atlantic. The role of inland ports in New Granada interregional trade (1770-1809)”, en *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 39, (3), 2021, p.471

<sup>39</sup> Jhon Ardila Sastre, *La circulación comercial de la villa de Honda entre 1797-1799. Una aproximación desde las guías de mercaderías*, Tesis de Maestría, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 2019, p.22

periodos de sequías que generaban sedimentación en sus orillas. Estas condiciones encarecían los precios de los productos comerciables como las harinas y demás. Así quedó expresado en un recorrido que realizó el ilustre Don José Celestino Mutis en 1761 sobre un tramo de la arteria del Magdalena, al respecto dijo:

“...Llaman la angostura porque en la realidad es la mayor de todo el río que se une en aquel sitio precipitándose con una violencia suma...es uno de los pasos más peligrosos y de mayor trabajo para los bogas....la pérdida de tantas vidas y caudales recae sobre el descuido de los que podían hacer el río navegable...Fuimos testigos de los peligros a que están expuestas las embarcaciones, que al menor descuido de los bogas pueden sumergirse, o volteándose, o rompiéndolas las corrientes contra alguno de los peñones.”<sup>40</sup>

Desde la esfera de la circulación comercial, el río ofrecía un dinamismo económico particular, pues su trayecto conectaba los puntos más importantes del Virreinato, siendo los más representativos, Mompox, Nare, Tenerife y otros puertos fluviales.<sup>41</sup> Mompox cobra especial importancia dentro del intercambio de mercancías y víveres que iban desde el interior hasta la plaza fuerte de Cartagena de Indias, porque este era el puerto fluvial más importante del Caribe neogranadino, que fungía las funciones de ser un centro de acopio y distribución de las mercancías, mercaderías y víveres que llegaban de las provincias del interior.

Según el estudio de James Torres y José Henao, para el siglo XVIII, “Mompox prosperó no solo por el auge del comercio interregional sino también porque fue el centro de distribución de las importaciones hacia el interior desde Cartagena y, en particular, desde Santa Marta y Riohacha.”<sup>42</sup> Además de ser el centro de un notorio desarrollo de empresarios y comerciantes cuyos negocios involucraban actividades del abasto de harinas, carnes, hatos ganaderos, haciendas de trapiche y demás frutos, como sucedió en los casos de la marquesa de Valdehoyos, los marqueses de Torre-Hoyos y el marqués de Santa Coa.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> José Celestino Mutis, *Viaje a Santa Fe*, Madrid, Dastin Historia, 2002, p.19

<sup>41</sup> J. Ardila, *La circulación comercial en la villa de Honda*, pp.37-38

<sup>42</sup> J. Torres, “Connecting the northern”, pp.471-472

<sup>43</sup> Ver: Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa I: Mompox y Loba*, Bogotá, El Áncora Editores, 2002, pp. 75-81B

Después de arribar a la Villa de Mompo, los mercaderes y tratantes que conducían las cargas harineras a Cartagena seguían con recuas de mulas a través de los caminos terrestres que tenía la provincia, cuyo trayecto implicaba un gran sobre costo y demora por las dificultades del territorio. En las orillas del canal del Dique se encontraba la población de Mahates, cuyo camino real conectaba por tierra a Cartagena y Mahates cruzando el canal del Dique por el Paso de San Antonio. Antes de llegar a esa población, los mercaderes y tratantes hacían paraje en el sitio de Barranca, donde las bodegas de depósito les permitían guardar las mercancías y géneros pagando los respectivos derechos de bodegaje y después seguir el trayecto de navegación por una arteria fluvial menor como era el canal de Dique que presentaba serios problemas para el transporte de mercancías durante varios meses del año.<sup>44</sup> Sabemos por el informe escrito en 1789 por el Arzobispo- virrey, Caballero y Góngora a su sucesor Don Francisco Gil y Lemus que el canal del Dique se empleaba para introducir harinas del reino a Cartagena. El informe mencionaba lo siguiente:

“Por Pasacaballos en la bahía salé el caño o dique de Mahates, que descende del río de la Magdalena desde el sitio de Barrancas, y es por donde se hacen todas las conducciones de harinas y frutos del reino, pero con tantos embarazos y trabas, que después de conseguirse por el Cabildo de Cartagena crear los derechos de peaje y bodega, no puede transitarse el dique sino pocos meses del año, permaneciendo los más la mitad de él sin agua y siempre sucio y lleno de malezas y troncos, conducidos por el río en tiempo de las corrientes, fuera de un espeso yerbazal que cría por su naturaleza.”<sup>45</sup>

Así pues, el eje comercial por el que pasaban algunos productos manufacturados y frutos comestibles se estableció entre Honda-Mompox-Cartagena, con el río Magdalena como la arteria fluvial que conectaba estas tres ciudades coloniales, lo que supone además el medio por el cual los barriles de harina provenientes de las regiones agrícolas de la provincia de Tunja y Pamplona llegaban para abastecer a la ciudad de Cartagena de Indias. En ese sentido, los excedentes de géneros y comestibles producidos en las provincias del interior se

---

<sup>44</sup> José Agustín Blanco, “Noticia Historial de la provincia de Cartagena de las indias, año 1772. Por Diego de Peredo”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, N°6-7, 1972, pp.141-142

<sup>45</sup> *Relación del Estado del Nuevo Reino de Granada que hace el arzobispo Obispo de Córdoba a su sucesor el Excelentísimo señor Don Francisco Gil y Lemus, año de 1789*, en José A. García y García (comp) *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*. Imprenta Hallet. New York, 1869, p.246

comercializaban a través de esa arteria fluvial; al respecto, Edwin Muñoz y James Torres en su estudio sobre la capital de Santa Fe y sus funciones en los sistemas de intercambio a fines del periodo colonial, afirman que:

“...la producción de algunos conjuntos espaciales sobrepasó su nivel de reproducción, lo que generó un excedente que entró en la esfera del intercambio interregional. En esta, eso se tradujo en el fortalecimiento de puntos de intercambio, ciudades y villas que hicieron las veces de lugares de acopio y distribución de los bienes de consumo hacia las regiones de demanda.”<sup>46</sup>

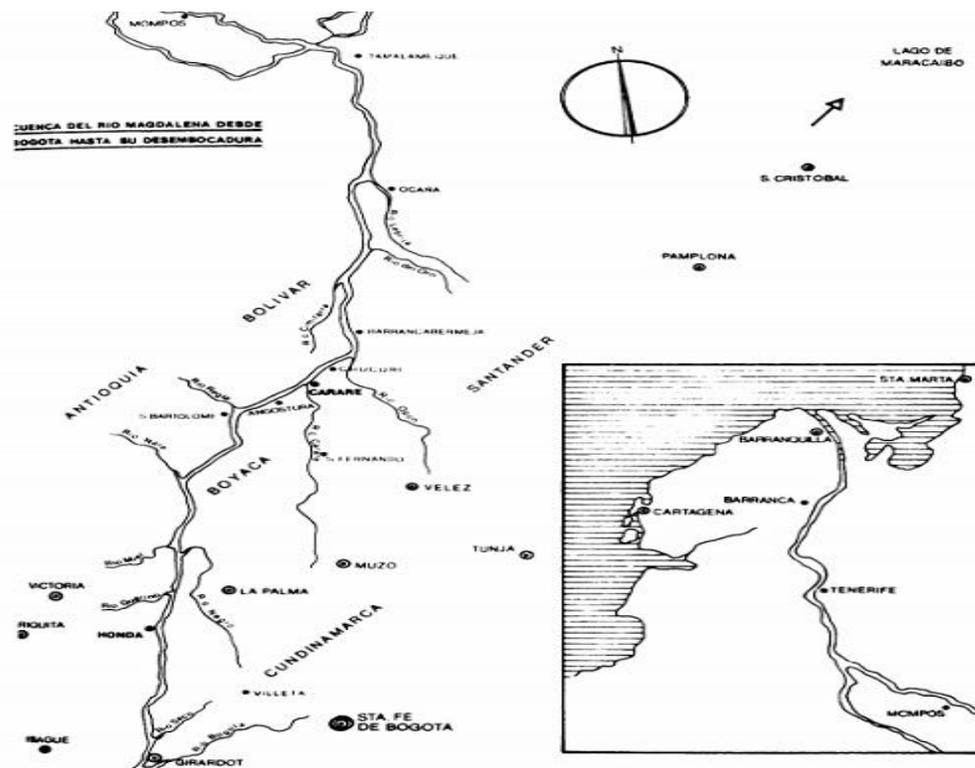
Es decir, los diferentes espacios provinciales que conformaban el virreinato se articulaban a partir del comercio de productos y frutos, y en el caso de las provincias de Caribe se relacionaba entre otras cosas con la obtención de la harina de trigo proveniente de las provincias del interior. El flujo comercial de harina de trigo para abastecer a la plaza militar era, en efecto, una necesidad expuesta de manera recurrente en la segunda mitad del siglo XVIII, como consecuencia de las continuas guerras internacionales que libraba el imperio español, por lo que tener bien aprovisionada de víveres y alimentos a la plaza era una obligación. Desde 1717 hasta 1783, España experimentó 14 conflictos bélicos, en su mayoría con los imperios británico y portugués. Como ya se mencionó, el río Magdalena se constituyó como el eje articulador del comercio interprovincial de bienes, mercaderías y frutos agrícolas, que conectaba el centro andino con las provincias del norte de la Nueva Granada, pero este fue tan solo un renglón de todo el sistema de comunicaciones y vías mercantiles. Algunos de los productos esenciales como el maíz, ajo, trigo y textiles ordinarios circularon por este medio gracias a los distintos afluentes, caños y riachuelos.<sup>47</sup> El Magdalena agilizaba las operaciones económicas de varias provincias, pero esto era posible sólo a través de las conexiones que a través de caminos, pasos, trochas y vías terrestres se daban entre los núcleos urbanos productores de las tierras altas andinas y los puertos fluviales a orillas del Magdalena y sus afluentes menores. (ver mapa 2)

---

<sup>46</sup> Edwin Alexander Muñoz, James Vladimir Torres, “La función de Santa Fe en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII”, en *Fronteras de la Historia*, vol. 18, N.º1, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2013, p.175.

<sup>47</sup> J. Torres, “Connecting the northern”, p.478

Mapa n.º2. Puertos fluviales del Río Magdalena en la segunda mitad del siglo XVIII.



Tomado de: María Eugenio Martínez, "El puerto y camino de Carare en Nueva Granada", en *Anuario de Estudios Americanos*, 30, Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla, 1973, p.271.

Los caminos reales, llamados así por ser las vías por donde circulaba el situado fiscal por orden expresa de la corona, eran el medio terrestre por excelencia para el flujo local de personas, mercancías y frutos durante el siglo XVIII. Este, "...se estructuró alrededor de la necesidad de comunicación prioritaria de las ciudades interiores con los puertos del atlántico, y que por lo tanto tuvo como su eje el río Magdalena, espinazo al cual confluían varios de los caminos del interior."<sup>48</sup> Algunos de estos caminos comunicaban tramos pequeños de las provincias, otros comunicaban villas y sitios de población reducida, sin embargo, algunos estimulados por el comercio y el tráfico de mercancías facilitaron la movilización de minúsculas operaciones de intercambio económico.

Basta aclarar que a diferencia del empleo del río Magdalena, para el comercio de largas distancias de los cuales los comerciantes, mercaderes y negociantes hacían un uso para el

<sup>48</sup> Mariano Useche Losada *et al*, *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN, 1995, pp.13-14.

transporte de las mercancías en balsas, canoas y champanes, los caminos no constituyeron la vía comercial por excelencia, pues tal como lo señala Robert West en su estudio sobre la minería en la colonia, “El costo del transporte en tales rutas era excesivo, y en muchos casos los altos precios que alcanzaban las importaciones en los campamentos condujeron a la quiebra de muchos mineros.” Además de esas condiciones, lo era también que estos se encontraban generalmente empedrados y fangosos, lo que aumentaba el tiempo de entrega de mercancías y aumentaba los fletes.<sup>49</sup>

No obstante, los caminos por complejos que fueran pasaron a convertirse en un medio importante para conectar las regiones agrícolas con los puertos fluviales del Río Magdalena y dieron pie a un floreciente comercio. Uno de los caminos adoptados para el comercio de las cargas harineras, comprendió entre el puerto de Carare y la ciudad de Vélez y fue impulsado por la negociación del asiento en 1754 a favor del vecino y comerciante Blas de Terga, en cuyo:

“...cargo habían corrido las tareas de trazado, acondicionamiento y construcciones realizadas para la seguridad de los traficantes, mercancías y animales de carga (rancherías, bodegas, ramadas, potreros). Entre 70.000 y 75.000 pesos fuertes valoro el asentista el gasto de las obras emprendidas a lo largo de 93.700 varas de extensión vial.”<sup>50</sup>

Blas de Terga había solicitado al virrey en la concesión del asiento de harinas, el monopolio comercial del camino y el puerto de Carare, así como el permiso en la construcción de la infraestructura que permitiera guardar y almacenar los barriles, y la prohibición del comercio entre la villa de Mompox y el puerto de Honda. El propósito de estas solicitudes era el de establecer el completo control de las operaciones mercantiles entre el Caribe y el interior.<sup>51</sup> El puerto y camino de Carare fue construido en el siglo XVI motivado por el tráfico que se efectuaba por el río Magdalena y la ciudad de Vélez, durante buena parte después de su

---

<sup>49</sup> Robert Cooper West, “Comercio y Transporte en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII”, en *Revista de la Universidad Nacional de Colombia* (1944-1992), N.º8, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1971, pp.151-153

<sup>50</sup> M. Martínez, “Los asientos de abastos de harina a Cartagena”, p.30

<sup>51</sup> Fabián Lancharos Herrera, *Caminos Coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino Granada en el siglo XVIII*. Tesis de Maestría, Departamento de Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2018, pp.36-37. M. Martínez, “Los asientos de abastos de harinas para Cartagena”, pp.35-36

ejecución rivalizó con el puerto de Honda aunque sin poder reemplazarlo, no obstante, representó una vía útil para la movilización de las mercancías producidas en las provincias cercanas.<sup>52</sup> En el siglo XVIII, la puesta en funcionamiento del camino se logró tres años después de la concesión del asiento harinero en 1757, cuestión que supuso el reemplazo parcial del puerto de Honda por el de Carare según lo estipulaban las exigencias del comerciante Blas de Terga. Si bien esto no implicó el abandono total del comercio a través del puerto de Honda, quizás disminuyó sus operaciones mercantiles de compra y venta de textiles, frutos, mercerías y demás productos con otras provincias.

El camino del Carare representaba para los comerciantes y viajeros, la reducción del tiempo de transporte y precios de las cargas y barriles de harina que tenían como destino a Cartagena. Además, implicaba un beneficio a los productores y cultivadores de las tierras fértiles que podían sacar sus productos más fácilmente hacia los centros mineros del occidente del país y las regiones costeras del norte del Virreinato.

El sostenimiento del camino desde su ejecución en 1757, hasta su abandono en 1763, supuso serios desafíos, pues el asentista tuvo que enfrentarse a diversos problemas y pleitos con los hacendados de la región, ya sea por la falta de mano obra, escasez de arrieros y animales de carga, y contratiempos en la entrega y despacho de las harinas hacia Cartagena.<sup>53</sup> El camino de Carare finalmente entró en abandono y hacia 1765, tras dos intentos nuevos de obtención del asiento por parte de Blas de Terga en compañía de Bernardo Echegoyen, se dio la anulación de este y el progresivo uso nuevamente del puerto de Honda.

El Camino del Opón, proyectado a orillas del río homónimo, pareció según la documentación consultada, otra de las vías terrestres que conectaba las regiones productoras con el río Magdalena a mediados del siglo XVIII. Este era una vía necesaria para las cargas harineras que se producían en la Villa de Leiva y que se conducían en recuas de mulas al puerto de Opón con destino hacia Cartagena. Según Alexander O'byrne<sup>54</sup>, fue abierto en 1750 por el virrey José Pizarro y al poco tiempo de su ejecución se evidenciaron muchas dificultades

---

<sup>52</sup> M. Martínez, “El puerto y camino de Carare”, pp.270-274

<sup>53</sup> F. Lancheros, *Caminos coloniales*, pp.37-38; M. Martínez, “Los asientos de abastos de harina a Cartagena”, pp.37-47

<sup>54</sup> Alexander O'Byrne, “El desabastecimiento de géneros agrícolas en la Provincia de Cartagena de Indias a fines del periodo colonial”, *Historia crítica*, N.º50, Bogotá, Universidad de los Andes, 2013, p.67

relacionadas con los tiempos de transporte de harinas y el estado de la infraestructura del camino.

Años después, en el informe que Don José de Solís, virrey de la Nueva Granada entre 1753-1761, elaboró para su sucesor el Señor Don Pedro Messia de la Zerda en el año de 1760, se indicaba que el camino del Opón seguía empleándose en la comercialización de harinas para el abasto de la plaza de Cartagena, aunque con algunas desavenencias. Al respecto dijo que:

Por más de dos años hasta hoy, y con especial contrata con los mismos del camino, y con las mismas conveniencias que en él, se han conducido las harinas del Reino para abastecer la plaza de Cartajena, en que no obstante que no se ha omitido providencia ni auxilio que hayan pedido, ha habido sus quiebras, que pretestan con la falta de arrieros, y aun últimamente han pretendido hacer dejación de esta obligacion.

La referida provision de aquella plaza, sobre estar mandada por S. M., se hace muy recomendable por los buenos efectos que resultan al erario, al público de los comerciantes y al pais todo de que no vengan harinas de las colonias estranjeras, y, a su abrigo, géneros de contrabando, y por esto y el envejecido vicio que se tiene en ella, hay muchos que por varios modos y pretestos de celo, ser vicio, ocultamente intentan obstar este proyecto del consumo de las harinas del Reino, y con la mas leve falta levantan el grito, abultando necesidades, sobre que me parece se debe estar muy sobre advertencia, y que aun á desprecio de cualquier embarazo se deben evitar aquellas introducciones y procurar se continúen las remisiones del Reino, hasta que el tiempo lo haga connatural.<sup>55</sup>

Al igual que el trayecto del Carare, el camino del Opón pareció ser un eje vial importante en el transporte y conducción de las harinas para la plaza de Cartagena; no obstante, en tiempos de funcionamiento de la primera, esta pudo haber sido una ruta secundaria empleada en el comercio de algunas mercaderías y mercerías en el interior de la provincia. Después del casi total abandono del Carare en 1763, el camino de Opón se convirtió en una ruta para bajar las cargas de harinas que se producían en Vélez y la provincia de Tunja, aunque 10 años después en un informe dirigido al virrey Messia de la Zerda en 1772 se afirmó que se retomaba el

---

<sup>55</sup> “*Relación del Estado del Virreinato de Santa Fe, presentada por el Excelentísimo señor Don José Solís a su sucesor el Excelentísimo Señor Don Pedro Megia de la Zerda en 1760.*” en: José A. García y García (comp) *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador.* Imprenta Hallet. New York, 1869, pp. 10-11

comercio por la vía de Honda que antepuso al de Opón, quedando este último casi sin uso comercial, por lo que se insistía nuevamente que “...se promueva el tráfico, así porque se evitan los conocidos riesgos y peligros de la navegación del río Magdalena, como porque contribuirán al fomento de las provincias de Tunja y Vélez, y su fácil estraccion a la de Cartajena, y principalmente para la de harinas...”<sup>56</sup>

Sin duda alguna, se observa que los caminos y vías terrestres constituyeron renglones importantes del sistema de comunicaciones que articulaba el circuito comercial harinero desde el interior del Reino hasta las provincias del norte. Sin embargo, los anteriores casos expuestos, solo muestran la esfera del comercio legal, es decir de las operaciones mercantiles que se realizaban en las rutas y vías aprobadas para tal fin por la corona.

Si se prefiere habría que agregar que, durante el siglo XVIII, la práctica del contrabando o comercio ilícito penetró todas las esferas de la vida comercial de Cartagena y este se efectuaba por vías no legales o trochas incontrolables para las autoridades coloniales. El comercio ilícito como lo muestra Rene de la Pedraja evitaba el desabastecimiento de algunos productos, así como establecía una compleja red mercantil dentro de todo el espacio económico del Caribe y otorgaba a los comerciantes importantes ganancias.<sup>57</sup>

El camino de Jerusalén era en la segunda mitad del siglo XVIII una de las vías terrestres predilectas para las actividades ilícitas del contrabando, este “...entraba por Riohacha y subía por el río Ranchería al César, o pasaba por el antiguo paso de la Ramada y seguía por Tomarrazon, San Juan, Valledupar, Valencia, y de allí a El Paso del Adelantado, El Doce (Ascrea), hasta desembocar en el puerto de Jaime, Frente a Mompox.”<sup>58</sup>

A través de ese camino, que servía como conector vial de las provincias costeras con el comercio que se efectuaba en el caribe antillano, entraban distintas cantidades de caudales, géneros y efectos de contrabando entre los que la harina extranjera quizás figuraba. En un relato en los tiempos en el que el virrey Solís gobernaba el Nuevo Reino, se manifiesta que

---

<sup>56</sup> “*Relación del Estado actual del Nuevo Reino de Granada, comprensiva de lo Militar, político y civil; escrita en 1772 en tiempo del virrey Megia de la Zerda*”, en José A. García y García (comp) *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*. Imprenta Hallet. New York, 1869, p.73

<sup>57</sup> Rene de la Pedraja Toman, “Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII”, en *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, 8, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1971, pp.108-120

<sup>58</sup> M. Useche *et al*, *Caminos reales de Colombia*, p.108

el cacique Don Cecilio de los Guajiros propone a las cortes entregar a su pueblo guajiro aun sin pacificar, a cambio de que "...su majestad se dignara concederles el permiso de poner asiento de negros esclavos en Santa Marta, o en el rio de la Hacha, y de traer de las colonias harinas para el consumo de toda la costa, y todo esto, supongo, sin registro, ni pagar derechos."<sup>59</sup>

Aunque el caso no demuestra el empleo del Camino de Jerusalén en la introducción de harinas extranjeras, si demuestra lo extendida que estaba esta práctica del contrabando en los territorios de las provincias costeras y la forma como un producto como las harinas se involucraba. En la comprensión del sistema de comunicaciones para el abasto de harinas de la ciudad de Cartagena a mediados del siglo XVIII, es importante destacar que el aprovisionamiento de este producto se dio también gracias a las relaciones comerciales que esta ciudad mantenía con el Caribe antillano e insular. Según el historiador Alfonso Múnera:

“La historia entera de la Nueva Granada en el siglo XVIII, puede ser resumida en el fracaso doble de las empresas de construcción de un adecuado sistema de caminos y de los intentos por hacer de la harina de trigo la base del desarrollo agrícola del virreinato ... Mientras Santafé y otras provincias del interior vieron a Cartagena como el más importante mercado para la expansión de sus productos agrícolas, particularmente para su harina, Cartagena, situada en el mar Caribe y largamente acostumbrada a abastecerse ella misma a través de su comercio de ultramar, intentaba establecer un comercio más abierto y libre con las colonias vecinas y los Estados Unidos.”<sup>60</sup>

A pesar de los intentos por utilizar las harinas producidas en el reino, es bien sabido que el contrabando y el permanente intercambio comercial con otros espacios económicos facilitaban la introducción de este género agrícola. Las relaciones comerciales y la tradición mercantil de la ciudad de Cartagena con el Caribe se pueden constatar a través del comercio ilícito que realizaba esta con las colonias antillanas de los ingleses, holandeses y franceses.<sup>61</sup> Para el caso del comercio con harinas extranjeras, es posible constatar que durante 1740 y

---

<sup>59</sup> Julián Antonio, *La perla de América*. Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1980, pp.148-150

<sup>60</sup> Alfonso Múnera, “Comerciantes de Cartagena y el conflicto regional con Santa Fe a principios del siglo XIX” en *Historia y Cultura*, N.º1. Cartagena de Indias, Universidad de Cartagena, 1993, pp.22-23

<sup>61</sup> Muriel Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial” en *Historia crítica*, N.º25, Bogotá, Universidad de los Andes, 2003, pp.143-145.

1760 tres comerciantes prestantes, José Ruiz de Noriega, Juan de Arrechederreta, apoderado de la compañía de negros y la Marquesa de Valdehoyos Francisca de Miranda, se vieron involucrados en la comercialización de harinas gracias a la obtención de licencias y permisos estatales que les facilitaba la introducción de negros esclavos junto con unas cantidades de barriles de harina que podían comerciar en la ciudad.<sup>62</sup> La procedencia de las harinas extranjeras provino generalmente de la isla de Jamaica bajo dominio británico, Puerto Rico, el puerto de La Habana y en no pocos casos de otras Antillas.

Como se vio a lo largo de esta sección, el abasto y comercio de harinas hacia Cartagena, involucró una compleja red de vías de comunicación en equidistantes puntos del Nuevo Reino de Granada, que pasaba por la adecuación de caminos y vías terrestres en los territorios del interior, sobre todo en las provincias agrícolas andinas.

Esas conexiones viales propiciaron la conexión de las áreas productoras con los puertos fluviales del interior que fungía como distribuidores de las mercancías y frutos con destino a los centros de consumo de las provincias costeras. Es así como durante un tiempo el puerto de Honda despachaba las cargas a través de la principal arteria fluvial de la época, el río Magdalena. Después, las cercanías de puertos fluviales menores como el de Carare con las regiones productoras de trigo del altiplano andino, favoreció la consolidación de un asiento harinero hacia Cartagena y a mediados de 1760, vías terrestres alternativas como la del Opón complementaron el eje vial del abasto y comercio de harinas de trigo. En Mompox, fijado como puerto de acopio y redistribución de las mercancías y frutos del Caribe, se continuaba el circuito comercial que tenía como destino la plaza de Cartagena.

### **Sociedad y economía en Cartagena de Indias 1760-1790: un mercado en expansión**

Todo parece indicar, tal y como la historiografía reciente ha señalado, que las últimas tres décadas del siglo XVIII, significaron para la ciudad y plaza de Cartagena un periodo de auge y reactivación en la economía. Son variadas y simultáneas las causas que explican este hecho;

---

<sup>62</sup> Claudia Mogotocoro, Mahmoud Ezzamel, Salvador Carmona, “Accounting, Forms of capital and social space: The case of the Marquesa de Valdehoyos (Cartagena de Indias, 1750-1775)” en *12th World Congress of Accounting Historians*, Istanbul. 2008, pp.11-13

la primera de ellas está relacionada a la expansión demográfica experimentada a finales del periodo colonial. Según los datos presentados por Adolfo Meisel a partir de los censos de población de 1777, la ciudad de Cartagena de Indias pasó de tener 4556 habitantes a principios del siglo XVIII a poseer aproximadamente 14000 en el año de 1778 y 25000 a principios del siglo XIX.<sup>63</sup>

El incremento poblacional se debió en buena parte, gracias al dinamismo económico que imprimieron los trabajos en los sistemas defensivos y que constituyeron un renglón importante en el desarrollo de la ciudad. Alrededor de las fortificaciones, el apostadero de la marina y distintos talleres vinculados a la construcción y elaboración de material para las embarcaciones y flotas de guardacostas, se posicionaron una amplia cifra de trabajadores en distintas condiciones que convirtieron a Cartagena de Indias en un complejo mundo laboral.<sup>64</sup>

Con la condición de plaza fuerte militar y la intensificación de los conflictos y guerras que el imperio español libró, la ciudad recibió unas considerables sumas de inversión fiscal, destinadas a sufragar los enormes gastos que implicaban el mantenimiento de los sistemas defensivos, los trabajadores, guarniciones y regimientos militares. El situado era uno de ellos, este era enviado desde Santa Fe y Quito como un mecanismo para mantener las defensas y guarniciones en la ciudad de Cartagena a lo largo del siglo XVII y XVIII. Según Adolfo Meisel, entre 1751 y 1810 la ciudad recibió un estimado de más de 20.000.000 de pesos de plata por concepto de situado, lo que implicó un rubro importante para la economía cartagenera.<sup>65</sup>

Este mecanismo monetario favoreció el crecimiento sostenido y acelerado porque sostuvo gran parte de los gastos relacionados con los sistemas de defensa de la ciudad. Los salarios de los militares y los jornales de trabajadores calificados se vieron favorecidos gracias a esas inversiones. Su permanencia en la ciudad creaba una alta demanda que debía ser satisfecha,

---

<sup>63</sup> Adolfo Meisel, María Aguilera Díaz, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009, pp.12-16

<sup>64</sup> S. Solano, “Trabajadores, jornales, carestía”, pp.552-553

<sup>65</sup> Adolfo Meisel, “¿Situado o contrabando? Las bases económicas de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces”, en Adolfo Meisel, *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009, pp.21-22

creando excelentes condiciones para el comercio y otras actividades. Al respecto Adolfo Meisel, señala lo siguiente:

Los encadenamientos hacia atrás de los gastos militares debieron recaer en buena medida sobre la economía local, pues los salarios se gastaban, en una buena proporción, en bienes y servicios producidos localmente: vivienda, alimentación, diversión, productos artesanales y servicios personales.<sup>66</sup>

El impacto de los situados, como lo subraya Meisel, debió influir notoriamente en los otros procesos productivos de la ciudad vinculados a las actividades del comercio y tráfico mercantil. Aunque matizando un poco esas ideas, sabemos que el situado se complementaba con otras esferas de la economía, que aportaban rentas sustanciales a la ciudad.

*Cuadro N° 3. Aportes del comercio a las rentas de Cartagena de Indias, 1761-1790*

<b>AÑO</b>	<b>ALCABALA</b>	<b>ALMOJARIFAZGO</b>
<b>1761-1765</b>	27.533	5.480
<b>1766-1770</b>	82.412	440
<b>1771-1775</b>	98.460	1.521
<b>1776-1780</b>	117.863	2.098
<b>1781-1785</b>	141.442	645.694
<b>1786-1790</b>	293.848	662.217

Fuente: José Manuel Serrano, "Economía, rentas y situados en Cartagena de Indias, 1761-1800", en *Anuario de Estudios Americanos*, 63, 2, Sevilla, 2006, p.91. Nota: los valores numéricos corresponden a pesos de plata.

El cuadro N° 3, muestra la incidencia del ramo del comercio en la economía de la ciudad, que se gravaba a través del impuesto de alcabala y almojarifazgo. El primero de ellos gravaba por un valor del 2% a los productos traídos desde España y el segundo se destinaba a los productos locales y extranjeros y era en torno al 2,5%. Los frutos y géneros, destinados al abasto y comercio de la ciudad, eran registrados en los libros de recaudo de la Real Hacienda, donde se les imponía el correspondiente impuesto dependiendo de las cantidades de productos que ingresaban a la plaza. El comercio de harina de trigo desde el interior y el

<sup>66</sup> A. Meisel, "¿Situado o contrabando?", p.28

exterior para el abasto de la ciudad, al igual que otros géneros y mercancías, eran en ese sentido sometidas a los impuestos legales, por lo que debieron aportar a las rentas de la ciudad. Ello también incluye el comercio de esclavos, con los correspondientes barriles de harina que entraron a la ciudad a lo largo del siglo XVIII y que significaron una parte importante de sus finanzas.

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

Para ilustrar un poco esta situación, sabemos que, durante las tres últimas décadas del siglo XVIII, se empezaron a expandir el número de comerciantes peninsulares y españoles vinculados en cierto grado a las compañías y casas de comercio que se habían visto favorecidos gracias al Reglamento de Libre Comercio en 1778. Estos se involucraron en el comercio transatlántico en las operaciones de exportación e importación de todo tipo mercancías, géneros y efectos.<sup>67</sup> Junto con ello, se tejieron extensas redes comerciales con mercaderes, tratantes y pequeños comerciantes quienes conducían las mercancías a los distintos lugares del virreinato.

Por otro lado, en la economía local de Cartagena, también es posible constatar -en función de las bondades que las actividades comerciales supusieron para la ciudad- el incremento de distintas tiendas de pulperías y la participación de sectores sociales medios que vieron en esos establecimientos un importante renglón de sus negocios.<sup>68</sup> Las pulperías, tiendas de mercaderías y tiendas de bebida constituyeron el medio por excelencia para la venta de productos cotidianos y el abasto diario de la ciudad, es de suponer que algunos productos derivados de la harina de trigo, pudieran haber sido comerciados en esos establecimientos

---

<sup>67</sup> E. Rivera, *Circuitos mercantiles*, pp.7-8 Y, Anthony Mc Farlane, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El consulado de Cartagena de Indias”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 11, 1983, pp.44-45

<sup>68</sup> Muriel Vanegas, Sergio Solano, Maribel de la Cruz, “El pequeño comercio en Cartagena de Indias: las tiendas de pulpería, 1770-1810”, en *Amauta*, vol.19, N°37, Universidad del Atlántico, 2021, p.8

para el consumo de algunas franjas de la población. Todos estos escenarios del pequeño comercio se diferenciaron, además, por el tipo de mercancías que vendía, el volumen y el tipo de impuesto que pagaba.<sup>69</sup>

El abastecimiento de la ciudad a lo largo de los siglos del periodo colonial fue caracterizado por demás, como un aspecto central. Durante el periodo de intensificación de las guerras imperiales en la segunda mitad del siglo XVIII, la seguridad alimentaria de los principales puertos del Caribe hispano como Veracruz, Portobelo, La Habana y Cartagena, recayó en buena medida en la comercialización con áreas cercanas de producción para abastecer las ciudades portuarias.

En el caso puntual de Cartagena de indias, en los siglos XVI y XVII, algunos autores sostienen que fue la ciudad mejor abastecida del Nuevo Reino de Granada por sus permanente flujos comerciales que permitían el constante ingreso de alimentos esenciales para la subsistencia, sin desconocer algunas situaciones coyunturales como los sitios y ataques experimentados en algunos años.<sup>70</sup> Hoy sabemos que el asunto del abasto no era tan sencillo, pues habían meses y años que se experimentaba una gran carestía en algunos productos como carnes y maíz. Con eso y todo, en el siglo XVI el abastecimiento de la ciudad experimentó, como lo afirma María del Carmen Borrego, una notable mejoría gracias a “...la llegada de algunas pequeñas exportaciones de otros territorios indianos, jamones, quesos y harinas de Nueva Granada; cacao, tabaco y bizcocho de Maracaibo”<sup>71</sup>

Durante el siglo XVIII, las problemáticas del abastecimiento alimentario de algunos productos continuaron, y se acrecentaron en las postrimerías del siglo XIX. El caso de la carne, algunos granos y legumbres como maíz, arroz, frijoles que constituyeron parte de la dieta básica de la población de Cartagena captaron durante bastante tiempo la atención de las autoridades.<sup>72</sup> Bajo esta lógica, otro de los productos que se relacionan en los múltiples documentos de la época que sufrió de escasez, era la harina.

---

<sup>69</sup> Muriel Vanegas, “El pequeño comercio en Cartagena”, pp.4-6

<sup>70</sup> Gregorio Saldarriaga, *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglo XVI-XVII*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2011, pp.66-75

<sup>71</sup> María del Carmen Borrego, “El abastecimiento de Cartagena de Indias en el siglo XVI”, en *Temas Americanistas*, N°1, Sevilla, 1982, pp.4-5

<sup>72</sup> S. Solano, “Trabajadores, jornales, carestía”, pp.571-574

Eran muchos los factores que intervenían y derivaban en los problemas de abastecimiento de la ciudad. En ellos se combinaban causas exógenas y endógenas. En pocos términos, la ciudad de Cartagena no contaba con un hinterland inmediato productivo que pudiera satisfacer la creciente demanda, por lo que se abastecía de las áreas cercanas a la provincia, razón por la que se exponía a los intereses de los especuladores, acaparadores y comerciantes. Por otro lado, la producción de los alimentos y los tiempos de las cosechas podría verse afectada por periodos de intensas lluvias, sequías, plagas o problemas en las cadenas de abastecimiento.<sup>73</sup>

Algunas situaciones relacionadas con factores climatológicos podían influir en la escasez de harina de trigo. Durante algunos años de la década de 1780 y 1790, se presentaron problemas en la producción agropecuaria que afectaron algunas partes de la provincia de Tunja y Santa Fe. Estas se relacionaron con una epidemia de viruela en 1782 y una fuerte sequía impactando las cosechas de trigo en las regiones productoras de los andes y ocasionando escasez de harina en Cartagena.<sup>74</sup>

Históricamente, la ciudad contaba con dos canales logísticos para abastecerse de ese producto. El primero de ellos se debía al intenso comercio que esta ciudad sostuvo con el Caribe antillano e insular, a través de agentes y comerciantes que suscribían licencias o permisos para introducir barriles de harina desde Jamaica, Puerto Rico y otras islas. Este tipo de comercio requería disponer de un capital cuantioso para cubrir los gastos del viaje, por lo que usualmente introducían variadas mercancías, como textiles, comestibles, herramientas o materias primas como alquitrán, hierro y demás. Además, el dicho comercio de harinas con el Caribe también contaba con la participación del asiento de esclavos de la Compañía del Mar del Sur y por supuesto algunos contrabandistas. La afectación a ese canal de suministro podría verse afectada por los ciclos de guerras imperiales que tuvieron como escenario el Caribe, afectando en ese sentido el abasto de la plaza.

---

<sup>73</sup> S, Solano, “Trabajadores, jornales, carestía”, p.568, Sergio Solano, “Trabajadores, salarios y precios en Cartagena de Indias, 1750-1810. Una aproximación al estudio del mundo laboral de la plaza fuerte”, en *Boletín de historia y antigüedades*, Vol. CVI, N°.869, 2019, pp.115-116

<sup>74</sup> Katherine Mora, “Y vi un caballo negro y el que lo montaba tenía una balanza en la mano. Hambrunas en la Nueva Granada, 1690-1820”, en *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*. N°45, Universidad del Norte, 2021, p.76

Desde el interior del virreinato neogranadino, se contaba con el río Magdalena para introducir harinas del reino a la plaza de Cartagena. El trayecto era por lo menos más largo y costoso para los mercaderes y comerciantes en comparación con traerlas desde el extranjero. Estos debían comprarla a los cosecheros y productores de las tierras altas de la provincia de Tunja y Pamplona, alquilar los arrieros y mulas para desplazarse a los puertos menores del río pagando los respectivos derechos para poder comerciarlos y continuar hasta las costas. En ocasiones debían guardarlas en bodegas o almacenes para evitar su deterioro, pagar los derechos al juez de los caminos y sortear los ataques de los indios. En conjunto, fueron muchos los factores que ocasionaron la relativa escasez o desabastecimiento de harina en Cartagena y que, en efecto, obedecían a factores internos o externos.

La ciudad de Cartagena, por ejemplo, no contaba con un depósito para el almacenamiento de víveres, granos y demás alimentos, como sí poseían algunas ciudades de Nueva España como Veracruz, ciudad de México y Cádiz en España. Durante todo el siglo XVIII, hubo un sinnúmero de intentos por construir una Real Alhóndiga que sirviera como depósito de acopio para suplir las necesidades en caso de sitio, carestía y desabastecimiento.<sup>75</sup> La renuencia de las autoridades por construir estos almacenes radicaba en los conflictos por una política de control de precios entre los regidores del cabildo, comerciantes y cosecheros y por las condiciones adversas del clima de la ciudad que podrían afectar el almacenamiento.

Según la legislación indiana, alrededor de la alhóndiga se fijaban los mecanismos de compraventa de harina de trigo, cebada y otros granos, se ordenaban las actividades de cosecheros y panaderos, así como las cantidades que estos últimos podían amasar para evitar fraudes. Los arrieros e involucrados en el comercio como trajineros también debían responder de sus actividades al encargado de la administración de la alhóndiga llamado fiel, y a su vez a los regidores diputados nombrados por la ciudad para el control de las actividades alrededor de esta.<sup>76</sup> Sobre la función de los panaderos y las panaderías, sabemos por algunos estudios relacionados con la Nueva España, que estos eran los espacios para la fabricación de distintos

---

<sup>75</sup> Sergio Solano, “Condiciones de vida de los trabajadores libres de Cartagena de Indias, 1750-1801 (jornales, abastos, precios y nivel de vida)”, en Haroldo Calvo, Adolfo Meisel y Diana Riciulli (eds.) *Ensayos de historia de Cartagena de Indias*, Cartagena, Universidad tecnológica de Bolívar, 2021, pp.271-273; K. Mora, “Y vi un caballo negro”, pp.84-85

<sup>76</sup> Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias por Antonio de León Pinelo y Juan Solorzano. Libro IV, Título XIV, “De las Alhóndigas”.

tipos de pan, así como la venta para el público.<sup>77</sup> Las panaderías eran reguladas por las administraciones locales para velar y asegurar las cantidades de pan que se debían amasar para el abasto de las ciudades. Para el caso de Cartagena de Indias, se sabe que, durante la segunda mitad del siglo XVIII, la ciudad conto con un reducido número de panaderos que se diferenciaron entre los que elaboraban pan para el público y otros para encargo.<sup>78</sup> Buena parte de los encargados de las panaderías adquirirían los barriles de harina de trigo de los abastecedores y comerciantes de la ciudad. En la década de 1760, Juan de Archederreta y Joseph de la Bárcena figuran como los principales vendedores de las panaderías en ese año. Básicamente estos eran los encargados de poner en el mercado local de la ciudad, las cantidades necesarias que habían adquirido gracias a sus actividades comerciales. Para el año de 1777, la ciudad contaba con 16 panaderos según datos del censo del mismo año, de los cuales 5 eran blancos y los restantes libres de todos los colores.<sup>79</sup>

Cuadro N°4. Relación de panaderos de Cartagena de Indias en 1768.

<b>Panaderos</b>	<b>Barriles</b>	<b>Mochilas</b>
Don Lorenzo Mendoza	14	
Blarina Hernandez	16	
Andres Gelebet	2	4
Joseph de los Santos	2,5	
Maria Antonia de Flores	3	
Maria Petrona Villalobos		
Antonio Perifian	1,5	2
Jacome Bolaños		
Juan Lopez		
Pablo Ginete		
Luis Hernandez		
Bartolome Biscayno	6	
Juana Sidonia	2	
Jacinta Cotel		7
Phelipa de Ayau		3
Antonio Prieto	1	1
Don Phelipe Santarrio	21	

Fuente: elaboración propia a partir de AGN, Sección Colonia, Abastos, t.6, doc.3, fs.384r-391r.

<sup>77</sup> Virginia García, “La alimentación en la ciudad de México, El consumo de pan en el siglo XVIII”, *Revista de la dirección de estudios Históricos*, N°19, INAH, México, 1988, pp.73-79,

<sup>78</sup> S. Solano, “Condiciones de vida”, p.241

<sup>79</sup> A. Meisel, *Tres siglos de historia*, p.40

Aunque las situaciones de relativa escasez o desabastecimiento de harina se debían a variados factores, también los panaderos de la ciudad influían en esta, pues era recurrente que estos no reportaran las cantidades exactas de barriles que tenían a disposición para el abasto, por lo que la especulación y la obtención de cantidades ilícitas eran prácticas muy usuales.

La ciudad demandaba un consumo anual de 3650 cargas de harina, es decir un aproximado de 100 cargas mensuales para poder satisfacer la demanda de consumo.<sup>80</sup> Para abastecerla correctamente se requería entonces de asegurar la provisión desde los canales de comercio y adecuar una infraestructura para el almacenamiento de los víveres y géneros agrícolas, cuestión que nunca logro ejecutarse.

La falta de una real alhóndiga en la ciudad favoreció la falta de control y la especulación de los precios en la ciudad. Así como la falta de previsión para evitar situaciones relacionadas con la escasez y carestía de los granos que a veces corría por iniciativa de individuos y no propiamente de la administración local. En otras ciudades puertos del dominio español, como Cádiz y Veracruz, la alhóndiga favoreció el control de las actividades del abasto de trigo y granos, monopolizando buena parte del mercado y favoreciendo a los comerciantes y mercaderes involucrados en esta.<sup>81</sup> En el cabildo, recayó parte de las responsabilidades del abasto de la ciudad, esto incluía por supuesto solucionar los problemas de desabastecimiento de algunos géneros y frutos que durante algunos años de la segunda mitad del siglo XVIII comenzaron a escasear. El cabildo de la ciudad de Cartagena estaba compuesto por doce regidores, alcaldes ordinarios, alguaciles, procurador, secretario y “...cada dos meses se rotaban dos diputados de abastos por la ausencia del cargo de fiel contraste de abastos.”<sup>82</sup>

Por las situaciones derivadas de las crisis de abastecimiento, los asedios militares, la intensificación de los conflictos bélicos imperiales en el Caribe y la condición de plaza fuerte militar, los asuntos del abasto también pasaron a ser competencia de la gobernación militar

---

<sup>80</sup> S. Solano, “Condiciones de vida”, p.241, A. Guerrero, *Territorio, economía y sociedad*, p.378

<sup>81</sup> José Ignacio Martínez, “El mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo XVIII: Cádiz, entre la regulación y el mercado”, *Revista de Investigaciones de Historia Económica*, N°1, Universidad de Sevilla, 2005, pp.49-54

<sup>82</sup> Muriel Vanegas, Sergio Solano y Roicer Flórez, “Elites y poder colonial: comerciantes y cabildo en Cartagena de Indias, 1750-1810”, en *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, N°42, Universidad del Norte, 2020, p.51

y los altos mandos de la marinería.<sup>83</sup> Las competencias jurisdiccionales de ambos entes, el cabildo y la gobernación se difuminaron dependiendo de algunos acontecimientos coyunturales, como podrían ser las guerras y el desabastecimiento prolongado. En 1766, por mandato de la real cédula de 2 de diciembre, el virrey dirimió un conflicto por las atribuciones del cabildo de la ciudad a petición del asentista de pan y harina, por el nombramiento de juez privativo del abasto de la ciudad a un teniente de gobernación y haber separado de ese asunto al gobernador de la plaza por ese entonces, José Antonio Bravo de Sobremonte, marqués de Sobremonte.<sup>84</sup> En su calidad de autoridad el virrey resolvió lo siguiente:

“...os prevengo que no hiciste bien, ni de los citados testimonios que embias resultan suficientes motivos para aver separado al Gobernador de Cartagena de la inspeccion y conocimiento del abasto de arinas, tocando nativamente el de todos en aquella ciudad a este primer Magistrado politico y militar y he resuelto restituyais como os lo mando su ejercicio al que oy le sirva, sin perjuicio del asiento que huviere deviendo continuar siempre a cargo de los gobernadores...”<sup>85</sup>

El asunto del abasto, especialmente de harina con que se fabricaba pan y bizcochos era necesario porque este hacía parte esencial en la dieta alimenticia de la marinería de las embarcaciones de guardacostas y los barcos mercantes.<sup>86</sup> Durante las últimas décadas del siglo XVIII, a consecuencia de las guerras imperiales en el Caribe, en la ciudad se asentaron numerosas cantidades de tropas, trabajadores y matriculados de la mar provenientes de diferentes partes de la provincia y del virreinato, esto ocasionó en efecto, una sobredemanda alimentaria de productos esenciales.<sup>87</sup> Existía además, un porcentaje de población, entre blancos prestantes y funcionarios que por tradición estaban acostumbrados al consumo de pan trigo<sup>88</sup>, a ellos es posible agregar a la jerarquía eclesiástica de Cartagena de Indias,

---

<sup>83</sup> M. Vanegas, “Elites y poder colonial”, p.52

<sup>84</sup> Este había asumido sus funciones en mayo de 1761 hasta el 13 de marzo de 1766, después fue nombrado gobernador interino Fernando Morillo Velarde quien estuvo hasta 1770.

<sup>85</sup> AGN, Sección República, Reales Cédulas, tomo 17, carpeta 1, folios 1-201

<sup>86</sup> S. Solano, “Condiciones de vida”, p.240

<sup>87</sup> S. Solano, “Trabajadores, jornales, carestía”, p.571

<sup>88</sup> A. O’byrne, “El desabastecimiento de géneros”, p.62

quienes veían en el pan de trigo una alta carga simbólica como representación del cristianismo y la civilización europea.

### **Comerciantes, asentistas y mercaderes de la harina en Cartagena de Indias, segunda mitad del siglo XVIII.**

Una aproximación al estudio e identificación de los involucrados en el abasto y comercio de harinas permite comprender lo relacionado a las dinámicas del abastecimiento de la ciudad, las cantidades que estos introducían a la plaza, los mecanismos e intereses alrededor de sus operaciones comerciales, las rutas que empleaban para el transporte y las redes comerciales que establecieron. Tal situación conduce a precisar el rol como agentes de intercambio, que facilitaron las conexiones entre los centros de producción, distribución y consumo.

En el territorio de la Nueva Granada, el papel del sector social vinculado al comercio fue un elemento central en el desarrollo de las actividades económicas de las provincias del virreinato, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los efectos del reformismo borbónico se hicieron más palpables y los erigieron como un grupo social y económico destacado. Los efectos del incremento poblacional y la dinamización de la economía de Cartagena de Indias, estímulo en cierta medida las actividades del comercio y los comerciantes se hicieron partícipes aún más en el tráfico mercantil con España, el comercio de esclavos y por supuesto el abasto de la ciudad.

Gracias a las recientes investigaciones, sabemos que distintas familias de notables, hacendados, propietarios de tierra y comerciantes participaron de las actividades en el abasto de la ciudad y a finales del siglo XVIII en los asuntos de la administración local, a través del cabildo civil. Algunos de los casos más destacados fueron Melchor Navarrete, Fernando de Mier y Guerra y Andrés de Madariaga Conde de Pestagua quienes se relacionaron con el abasto de carnes para la Real Carnicería de la ciudad.<sup>89</sup>

En el caso del comercio y abasto de harinas, también encontramos algunas similitudes. Durante la década de 1760-1770, una connotada comerciante con prestancia social se

---

<sup>89</sup> M. Vanegas, "Elites y poder colonial", pp. 57-68

involucró indirectamente en este ramo, se trata del caso de la marquesa de Valdehoyos, María Francisca de Miranda Gómez. La marquesa fue uno de los cinco hijos del reconocido marqués del Premio Real, Domingo de Miranda y su esposa Inés de la Cruz Gómez. A mediados del siglo XVIII, su padre había adquirido el título nobiliario gracias a sus posesiones en tierra, la trata de esclavos y el comercio, logrando acumular una considerable fortuna. Poseía además una extensa red de negocios que lo involucró con otros notables como lo demuestra las relaciones que sostuvo con Juan Toribio Trespalacios, tercer marqués de Santa Coa.<sup>90</sup>

Años antes de que falleciera la madre de la marquesa, ésta había asumido los negocios de la familia en Cartagena en el año de 1759. Su esposo, el marqués de Valdehoyos, Fernando de Hoyos también estaba relacionado con el comercio de esclavos. Gracias a ella se mantenían vigentes las operaciones comerciales de la trata con esclavos y el comercio de algunas mercancías y comestibles. La continuación del negocio de la trata que había iniciado su padre siguió con la marquesa que aprovechando las licencias para introducir esclavos también ingresaba otras mercaderías, y principalmente barriles de harina a la plaza.<sup>91</sup>

A lo largo del decenio de 1760, la marquesa de Valdehoyos se involucró en el comercio y abasto de harina para la plaza de Cartagena. Por ejemplo, algunas de las cantidades que introducía iban destinadas para la marinería y otras al público, valiéndose de las licencias que poseía gracias al comercio negrero y también a través del contrabando. Desde su posición, la marquesa tenía una red de negocios amplia, gracias a los contactos y familiares, algunos de estos también involucrados en las mismas esferas de la economía, como era su cuñado, Juan de Archederreta, apoderado en Cartagena de la compañía gaditana de negros Aguirre, Aristegui y Cía.<sup>92</sup>

Durante el último quinquenio de la década de 1760, gracias a las condiciones que le permitía el asiento de negros, Juan de Archederreta también introducía cantidades considerables de harina al puerto, y en 1770 en medio de quejas de las autoridades locales por su actuar

---

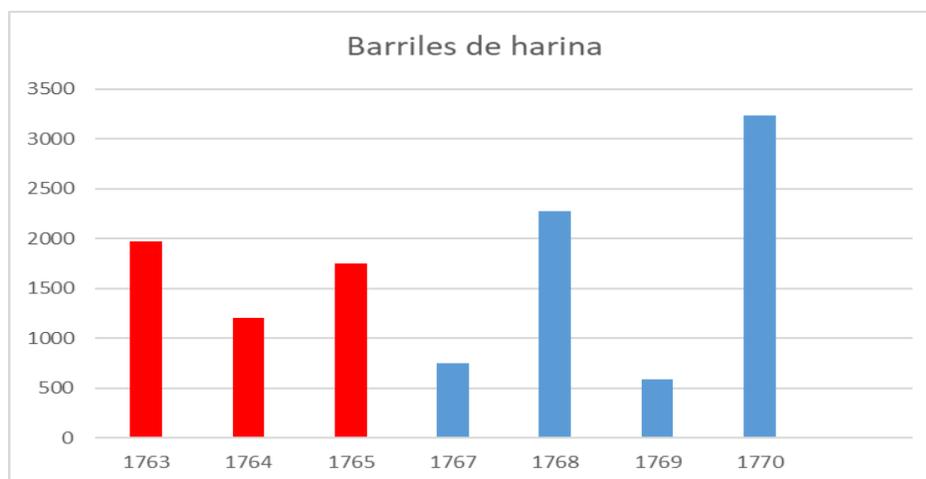
<sup>90</sup> María Teresa Ripoll, *La elite en Cartagena y su tránsito a la república. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Ediciones Uniandes, 2006, p.31

<sup>91</sup> M. Ripoll, *La elite en Cartagena*, p.32

<sup>92</sup> M. Ripoll, *La elite en Cartagena*, p.33

excesivo con el comercio de harinas, se supo que ingreso desde la fragata Venganza, proveniente del puerto de Cádiz, más cantidades de harina que esclavos.<sup>93</sup> Tanto la marquesa, como su cuñado se valieron de los mecanismos que el comercio de esclavos tenía y que les favorecieron para incrementar sus operaciones comerciales.

*Gráfico N°1. Barriles de harina introducidos por la marquesa y Juan de Arrechederreta a Cartagena, 1763-1770*



Fuente: elaboración propia a partir de: C. Carreño, *Economía política del mercado*, p.28, C. Mogotocoro, “Accounting, forms of capital”, p.38

Los datos parciales expresados en el gráfico N°1, muestran una significativa participación de ambos comerciantes en los asuntos del abasto y comercio de harinas a Cartagena, ingresando cuantiosas cantidades. La marquesa introdujo gran parte de los barriles desde Jamaica, donde a través de agentes comerciales y mecanismos crediticios obtenía los géneros, para después ponerlos a la venta en la plaza de Cartagena. Como es sabido, este tipo de comercio partía desde los puertos principales de la isla caribeña, donde salían los barcos cargados de mercancías hasta distintos lugares del continente, en cada paraje, se intercambiaban, compraban y vendían continuando por las rutas fijadas, hasta el último destino. Por otro lado,

<sup>93</sup> C. Carreño, *Economía política del mercado*, pp.27-28

Juan de Arrechederreta, obtuvo buena parte de los géneros gracias al comercio atlántico y a sus contactos en Puerto Rico y Cádiz.<sup>94</sup>

En esa misma dirección, otro grupo vinculado a las actividades del abastecimiento de harina hacia Cartagena, fueron los asentistas. A diferencia de la marquesa de Valdehoyos y Juan de Arrechederreta, estos poseían el monopolio del abasto de harinas, gracias a la firma de un contrato que les concedía el privilegio de comerciar este producto desde el interior del reino hasta Cartagena. Buena parte de las obligaciones del contrato incluían aspectos como el uso de ciertas rutas, la fijación de precios de las cargas de harina y las cantidades a introducir. Los asientos de harina fueron el mecanismo por excelencia durante algunos años del siglo XVIII para cubrir las necesidades y el suministro de trigo a Cartagena. Todo ello tenía que ver con una política mercantilista de la corona que buscaba proteger y asegurar el comercio de víveres y productos de sus ciudades, y contrarrestar el incuantificable contrabando que se vivía en las costas neogranadinas.

Durante algunos años de la década de 1750-1760, el sistema de asiento tuvo su apogeo gracias a la concesión en 1757 a Don Blas de Terga para después, por iniciativa del virrey Messia sustituirlo por un sistema de licencias a particulares.<sup>95</sup> Después del intento fracasado del asiento de José Ruiz de Noriega, quien había estado encargado del abasto de harinas desde Jamaica a Cartagena durante algunos años entre 1740 y 1750, el comerciante de la Carrera de Indias Blas de Terga asumió el reto a través de 12 puntos obligatorios o capitulaciones, entre las que se incluía la reapertura del camino entre la ciudad de Vélez y el puerto de Carare, la adecuación de bodegas, almacenes y cobro de derechos en esos parajes, así como ser nombrado juez de puertos y administrador de la Real Hacienda, a cambio por supuesto de abastecer a Cartagena de harinas del reino.<sup>96</sup>

En medio de lo que representaba el monopolio y privilegio de comerciar con las harinas del reino y percibir los derechos por el empleo de una vía alterna a Honda, era evidente que las propuestas de Terga iban a tener competencia. Tiempo después de que las autoridades

---

<sup>94</sup> A. Guerrero, *Territorio, economía y sociedad*, p.369, C. Carreño, *Economía política del mercado*, pp.28-29

<sup>95</sup> M. Martínez, “Los asientos de abasto”, pp.33-34

<sup>96</sup> María Eugenia Martínez, “Reapertura de la vía Carare-Vélez. El asiento de Blas de la Terga (1754)”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol.41, 1984, pp.515-519

recibieron la propuesta de Terga, Manuel García de Olano vecino de Mompoix interpuso algunas reclamaciones que, según él, mejoraron la propuesta del asiento de harina. Posteriormente, la respuesta de las autoridades fue a favor de Blas de Terga por considerarla más beneficiosa a los intereses del reino, mediada por la aprobación de los diputados de la ciudad de Vélez y Santa Fe.<sup>97</sup> La ratificación del asiento se logró en 1754 y en 1757 comenzó su ejecución y puesta en marcha.

La participación de Blas de Terga en los asuntos del abasto de harina, también contó con la compañía de su socio Bernardo Echegoyen, quien para 1760 figuraba como el nuevo asentista de harinas, pues debido al fracaso de las capitulaciones iniciales y los problemas que se suscitaron por este, ambos comerciantes se vieron en la necesidad de concesionar un segundo asiento con las autoridades reales, para evitar las desavenencias del primer contrato. En este asiento se introdujeron nuevos puntos de un total de 15, algunos de los ajustes tenían que ver con los precios de la harina, los años de la concesión, multas a los contrabandistas y lugares de acopio y distribución de las mercancías.<sup>98</sup>

El monopolio que representaba el comercio de harinas tenía diferentes impactos en la esfera del abastecimiento de harina hacia Cartagena, pues esencialmente prohibía poder comerciar con otros que no fuera el asentista. Si el encargado del contrato tenía problemas logísticos para enviar las harinas, -como ocurrió tiempo después- esto ocasionaría crisis en el abasto de la ciudad y por consiguiente situaciones de relativa escasez, pues rápidamente se solucionaba comerciando con las harinas extranjeras. Algunos de los problemas del primer asiento de Terga estuvieron relacionados con la negativa de los hacendados de la provincia de Tunja y Pamplona para otorgarle mulas y arrieros para conducir las cargas de harina a su destino, y con los dueños de molinos y productores de harinas pues el asiento de harinas impedía vender por encima de los precios establecidos.<sup>99</sup> Uno de los aspectos más problemáticos para las operaciones de la compañía del asiento de harina, era precisamente los beneficios que establecía el comercio de esclavos a algunos particulares. Estos ocasionaron pérdidas considerables a los primeros pues muchas veces introducían cantidades de barriles de harina

---

<sup>97</sup> M. Martínez, "Reapertura de la vía", pp.535-536

<sup>98</sup> M. Martínez, "Los asientos de harina", pp.50-52

<sup>99</sup> M. Martínez, "Los asientos de harina", pp.37-41, C. Carreño, "Economía política del mercado", pp.25-26

que no correspondían con el número de esclavos. En 1761 los asentistas interpusieron sus quejas y reclamos en el consejo de Indias para evitar que la marquesa de Valdehoyos siguiera introduciendo 2 barriles por cada esclavo a la plaza de Cartagena.<sup>100</sup> A modo de ejemplo, se tiene que en un informe de la Real Audiencia de Santa Fe y dirigido al virrey Messia, se notificaba que:

“...la Marquesa de Valdehoyos ha introducido en dicha plaza [Cartagena] cresido numero de barriles de harina a demas de los permitidos en su contrata de negros y muchos de ellos sin pagar a Vuestra Real Hacienda derechos algunos con el pretexto de que eran para el abasto de la escuadra que se hallaba en aquel puerto.”<sup>101</sup>

La anterior situación había derivado en afectaciones al contrato del asentista de harinas de la ciudad, por ese entonces Bernarndo Echegoyen y al erario, ocasionado una extensa querella entre los involucrados. Los perjuicios causados por las operaciones comerciales de la Marquesa probablemente incidieron en la ruina de la compañía y la posterior anulación del asiento en 1764. En un extenso informe de 1767, con motivo de la quiebra del asiento y el embargo de los bienes y mercancías, Don Bernardo Echegoyen interpuso un recurso con las autoridades del reino para conocer con claridad las cantidades de barriles que introdujo la marquesa y otros individuos que arribaban al puerto en los años de operación de su contrato, con ello, se puso en evidencia lo conflictivo y paradójico del sistema de abastecimiento a Cartagena y las decisiones de las autoridades, que al parecer nunca impidieron el comercio con mercancías y géneros provenientes del extranjero. (ver cuadro N°4)

Las cuentas de los oficiales de la Real Hacienda y cajas de Cartagena concluyeron en su informe que, en total, la marquesa había introducido en un lapso de 3 años, un total de 3556 barriles de harina para el público en general y las escuadras de guardacostas, además de una considerable cantidad de negros en condición de esclavos. Algunos datos extras también evidencian cantidades similares introducidas por la marquesa en algunos meses de 1763 y

---

<sup>100</sup> C. Carreño, “Economía política del mercado”, p.26

<sup>101</sup> AGN, Sección Colonia, Abastos, t. 8, doc.6, f. 239

1764.<sup>102</sup> Por otra parte, también habían contabilizado 1559 barriles de harina de particulares que ocasionalmente habían llegado al puerto y se les había permitido la venta en la plaza.

*Cuadro N°4, Informe de la Real Hacienda sobre introducción de harinas a Cartagena, 1761-1764*

<b>Año</b>	<b>Barriles para la escuadra</b>	<b>Barriles vendidos al publico</b>	<b>Precios promedio que se vendieron (pesos)</b>
1761	225	158	14
1763	1525	1219	8
1764	734	804	7
<b>Totales</b>	2554	2181	

Fuente: AGN, Sección Colonia, Abastos, t. 9, doc. 10, f. 568r y cálculos propios

Los problemas de la compañía Terga-Echegoyen persistieron a lo largo del mantenimiento del asiento y muchos de ellos tuvieron que ver con la competencia que implicaba el comercio de esclavos, las importaciones de algunos particulares y el contrabando. Del mismo modo, estos sufrían la competencia que suponía el establecimiento de la compañía gaditana de negros con Juan de Archederreta como su apoderado en la ciudad. La compañía Terga-Echegoyen, por lo demás se constituyó en un importante actor en el abastecimiento de harinas de la ciudad, hasta que tras la llegada del virrey Messia en 1761 se instauraron una serie de modificaciones que iban en dirección a bloquear los intereses monopolistas de la compañía.<sup>103</sup> Finalmente y tras algunos fracasos la compañía dejó de poseer el privilegio de comercio de harinas, por sus:

“...resultados tan negativos y gravosos por causas muy diversas, que provocaron su anulación por el virrey Messia de la Zerda, la quiebra de la compañía, la ruina de los empresarios, el desabastecimiento de las ciudades costeras de Nueva Granada, con la vuelta a la formula anterior de concesiones y licencias para la

<sup>102</sup> En una inspección se le contabilizaron 3189 barriles comerciados por la marquesa, ver, C. Mogotocoro, “Accounting, forms of capital”, p.39

<sup>103</sup> M. Martínez, “Los asientos de harina”, p.53

compra y venta de harinas de las colonias extranjeras, y, en definitiva, el perjuicio del comercio neogranadino.”<sup>104</sup>

La anulación del asiento de harinas supuso por lo demás, el regreso de viejas prácticas comerciales de los interesados en el abasto de la ciudad, como era la introducción de estos géneros desde colonias extranjeras. Sumado a los comerciantes y asentistas, otros actores se involucraron en las operaciones comerciales de la harina, constituyendo verdaderas relaciones económicas. En el análisis de algunas esferas del comercio de Cartagena de Indias en las últimas décadas del siglo XVIII, Sergio Solano ha señalado la existencia de un complejo entramado social y económico entre comerciantes, negociantes, tratantes y mercaderes quienes mediaban las actividades del abasto, comercio y consumo de los géneros y frutos.<sup>105</sup> Así mismo, la circulación de los productos agrícolas que se distribuían desde los centros de producción se dio gracias a intermediarios y agentes de intercambio que a través de las rutas comerciales, colocaban las mercancías en el destino final.

A diferencia de los comerciantes, cuyos vínculos mercantiles se trazaron en torno al comercio con el Caribe y la metrópoli, como es el caso de la marquesa y su cuñado de la compañía de negros, los mercaderes aquí estudiados que comerciaron con harinas introducían menores cantidades a la plaza y se caracterizaron por el intercambio interprovincial, de igual forma, estos no gozaron de beneficios jurídicos como el caso de los asentistas. Vistas, así las cosas, la información de algunos registros de salida de los puertos fluviales más importante de la época, permite observar que hubo una considerable participación de mercaderes que, desde el interior, principalmente el puerto de Honda, despacharon sus mercancías con destino a Cartagena. Así mismo estos se diferenciaron por el rango y la magnitud de sus operaciones comerciales.

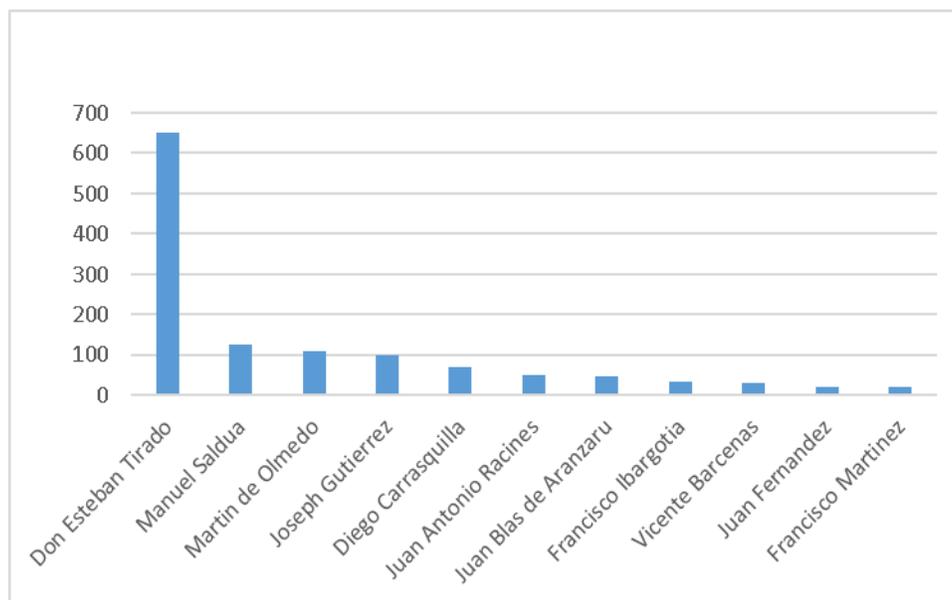
Después del fracaso de la ruta del Carare por parte del asiento, el puerto Honda, que nunca perdió su protagonismo comercial, continuó durante algunos años de la década de 1770, como el principal centro de distribución de las cargas de harinas que se producían en las provincias de Santa Fe, Tunja y Pamplona.

---

<sup>104</sup> M. Martínez, “Reapertura de la vía”, p.552

<sup>105</sup> S. Solano, “Trabajadores, salarios y precios”, pp.33-34,

Gráfico N°2. Relación de mercaderes y envíos de harina en cargas hacia Cartagena, 1773.



Fuente: AGN, SAA-III, leg. 8, Honda, Libro del real proyecto de salida, 1773, fs.1-110

La información contenida en el gráfico N°2, muestra por ejemplo la variedad de mercaderes dedicados entre otras cosas al comercio de harinas hacia Cartagena. Como es sabido en este tipo de operaciones comerciales, se tejían relaciones sociales entre los involucrados en el intercambio mercantil. Así por ejemplo en la misma información, se tiene que Don Maximiliano Jurado era el encargado de poner las mercancías en dirección a Cartagena, desde Honda, estas iban en nombre de Don Esteban Tirado quien realmente era el dueño. Misma situación se evidenciaba en los demás mercaderes que figuran en los registros y que evidencia, además que estas relaciones traspasaban los espacios locales, creando verdaderas redes comerciales entre las provincias.

Por lo demás, sabemos gracias a algunas investigaciones, que estos mercaderes no comerciaban simplemente con una mercancía, sino que, para maximizar las oportunidades de ganancia y retorno del capital invertido, comerciaban algunos productos exportables como tabaco, algodón, panela y algunos lienzos. Algunos funcionarios como Don Juan Antonio Racines, quien era encargado de la administración de la renta de tabaco de la villa de Honda y el mercader Don Esteban Tirado figuran en un listado de 1760 comerciando tabaco en

volúmenes considerables.<sup>106</sup> 10 años atrás, en 1750 este último figura comerciando 20 cargas de harina desde el puerto de Honda.<sup>107</sup>

Comparados con los demás mercaderes, Don Esteban Tirado contaba con mayores capitales para poner en circulación variadas mercancías y géneros. Todo esto, podría deberse a una experiencia acumulada en los negocios, la disposición de recursos económicos y los nexos con comerciantes, tratantes y productores.<sup>108</sup> Con eso y todo, se tiene que estos mercaderes participaron activamente en el comercio de harinas a Cartagena a través del circuito comercial que unía a Cartagena, Mompox y Honda. La amplia participación de estos, no se explica por sí sola, sino que obedecen a una política virreinal que buscaba evitar las desavenencias en el abasto de harinas a Cartagena que caracterizó la década de 1760 y la administración del virrey Messia de la Zerda. Por el contrario, motivado por mejorar algunos ramos del comercio y combatir el contrabando de harinas extranjeras, el virrey Manuel Guirior elaboró un reglamento el 15 de octubre de 1773, dirigida a:

“...beneficiar y fomentar la agricultura favoreciendo al mismo la navegación, con el fin de que resultando menor el valor del buque, puedan los cosecheros de los frutos, y los que los compraren comerciarlos con ventajas, impidiendo las introducciones de harinas extranjeras de trato ilícito, con considerables beneficios del Rey, y de sus vasallos y con detrimento de las extranjeras en la falta de consumo.”<sup>109</sup>

El reglamento incluía un total de 16 puntos entre los que se favorecía el libre comercio de las embarcaciones en las provincias del reino con frutos y otras especies, concediéndole especial atención a la harina, introduciendo además algunas obligaciones de las autoridades en el registros de las cantidades de este género y también en los panaderos de las ciudades, quienes quedarían encargados de informar a los regidores en los primeros días del mes, sobre las cantidades de harinas en su posesión. Es posible establecer una relación directa, entre la promulgación del reglamento de libre comercio de harinas y el número de interesados en el comercio de harinas, quienes, gracias a esas condiciones, pudieron intensificar sus operaciones mercantiles. En 1774, un año después de entrar en vigor el reglamento, figuran

---

<sup>106</sup> M. de la Cruz, *Redes y circuitos comerciales*, pp.35-42

<sup>107</sup> AGN, SAA-III, t. 8, leg.4, Honda, Libro de derecho de puerto y alcabalas y carnicería, 1750, f.70r

<sup>108</sup> M. Vanegas, “El pequeño comercio”, p.2

<sup>109</sup> AGN, Sección Colonia, Abastos, leg.10, doc.5, f.10

algunos nuevos y viejos mercaderes remitiendo cargas de harina desde Honda con destino a la plaza de Cartagena.

*Cuadro N°5. Remisiones de harina a Cartagena, 1774.*

<b>Mercader</b>	<b>Cargas de harina</b>
Don Juan Blas de Aranzaru	37
Don Antonio Guido	10
Don Francisco Orzes	9
Bernardo Lobo	6,5

Fuente: AGN, SAA-III, leg.23, Honda. Libro de cargo de derechos de bodegaje, 1774, fs.2v,3r,5r,23r,24v,24r

Por lo demás, el virrey Manuel Guirior fue una de las autoridades del virreinato, que más atención y empeño empleo en los asuntos de las harinas del reino. Según el informe que dispuso a su sucesor, las medidas que aplico en lo relativo al comercio de harinas fueron tan positivas que lograron evitar situaciones de escasez en Cartagena, por el contrario, como señalaba en su escrito:

“...antes bien ha llegado la abundancia al extremo de conducirse las harinas a Portobelo, Panamá, Isla de Cuba y otros puertos, sin desmedro de los dueños, siempre que son de buena calidad, y se trafican bien acondicionadas, quedando todavía sobrantes en estas provincias interiores, donde son muy adecuadas y extensas las tierras para cosechas de trigo, que pueden aumentarse a voluntad de los dueños casi sin termino.”<sup>110</sup>

A consideración del virrey Guirior, el libre de comercio libre de harinas, permitiría entre otras cosas, abastecer las costas neogranadinas, desterrar las harinas extranjeras y potenciar la agricultura del reino. Inevitablemente, estas medidas tendrían otros efectos, sobre todo en la Real Hacienda y las finanzas del virreinato. Por su parte, la ciudad de Cartagena de Indias, cuyo abastecimiento de ese preciado género era tan complejo y difícil, vería una notable mejoría, pues las oportunidades del comercio beneficiarían a los interesados en ese ramo. Los mandatos del virrey Guirior y su sucesor, el ilustre Manuel Antonio Flórez Maldonado quien dirigió el virreinato desde 1776 hasta 1781 insistieron profundamente en combatir el

---

<sup>110</sup> *Relación del Estado del Nuevo Reino de Granada, presentada por el Excelentísimo Señor Don Manuel de Guirior, a su sucesor el Excelentísimo Señor Don Manuel Antonio Flores, año de 1776*, en José A. García y García (comp) *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*. Imprenta Hallet. New York, 1869, p.131

comercio de harinas extranjeras, así como las traídas desde España que, a consideración de ellos, favorecía la introducción de las primeras.<sup>111</sup>

Por lo demás, es posible sostener que las medidas aplicadas por los virreyes en la década de 1770 beneficiaron de alguna forma el comercio interno y sobre todo la provisión de víveres y harina de trigo a Cartagena. Andrés Satizabal sostiene además que: “Las nuevas condiciones permitieron la expansión del comercio del trigo en el Nuevo Reino de Granada, que ya abastecía del producto a varias partes de la capitanía de Venezuela, como la Guayana, Trinidad, Cumaná y Caracas.”<sup>112</sup> Información adicional permite señalar que, en su mejor momento, Cartagena reenviaba algunas cargas de harinas para suplir las necesidades de abasto de algunos puertos y ciudades como Portobelo y Panamá.<sup>113</sup>

En la década de 1780, en la administración del arzobispo- virrey Caballero y Góngora, según lo deja saber la relación de mando que escribió para su sucesor, se continuo con la política de negar las introducciones de harinas extranjeras a Cartagena, no obstante, como reconoció el mismo, esto fue imposible de sostener ante las constantes condiciones de escasez que se vivía en el puerto y al parecer las malas cosechas que se vivieron durante algunos años, que obligaron, al igual que había sucedido en el pasado, a recurrir a las harinas extranjeras y el comercio con otras colonias.<sup>114</sup>

Basta señalar, que la regencia de Caballero y Góngora había expedido normativas para intensificar el comercio con neutrales en 1781, logrando que dos años después en 1783, llegaran una considerable cantidad de barcos mercantiles procedentes de puertos extranjeros, principalmente del Caribe a Cartagena, cargados como es de suponer de variadas mercancías, frutos y demás. En 1787, tiempo en que se habían quitado aun mas las trabas al comercio con el extranjero, había arribado una embarcación desde filadelfia con un cargamento de harinas

---

<sup>111</sup> C. Carreño, *Economía política del mercado*, p.30

<sup>112</sup> A. Villegas, *Molinos de trigo en la Nueva Granada*, p.51

<sup>113</sup> A. Guerrero, *Territorio, economía y sociedad*, p.378

<sup>114</sup> *Relación del de Estado del Nuevo Reino de Granada que hace el arzobispo de Córdoba a su sucesor el Excelentísimo señor Don Francisco Gil y Lemus, año de 1789*, en José A. García y García (comp) *Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*. Imprenta Hallet. New York, 1869, pp.243-245

e inmigrantes para las expediciones en la provincia del Darién.<sup>115</sup> En cada una de estas situaciones de la política económica del virreinato, los comerciantes y mercaderes intentaron sacarle provecho para poner en circulación sus mercancías e incrementar sus negocios. Misma situación se evidenciaba en el norte de la Nueva España, donde algunos comerciantes y compañías de comercio vinculados al intercambio mercantil con harinas, se vieron beneficiadas gracias a las propuestas de libre comercio que empezaron a aplicarse a finales del siglo XVIII.<sup>116</sup> En definitiva, las operaciones comerciales alrededor de la harina de trigo constituyeron un aspecto importante de la vida económica de la ciudad, en ella distintos sectores sociales de diferentes latitudes del imperio se vieron involucrados e hicieron de ese asunto un aspecto bastante complejo.

---

<sup>115</sup> 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*, Universidad Nacional de Colombia, 1972, pp.76-77

<sup>116</sup> Emma Vidal Prades, "El abasto de harinas: propuesta comercial desde Nueva Orleans hasta el Golfo de México, 1788-1799, en *Boletín Americanista*, año LXVII, 2, N°75, Barcelona, 2017, pp.173-192

## **Conclusiones.**

Como se vio a lo largo de este artículo, durante el siglo XVIII una de las características del sistema de abastecimiento de harina de trigo en la ciudad, fue la participación e intereses de distintos actores sociales, que vieron en el comercio de harina de trigo un importante escalón de sus negocios y tratos comerciales. Estos, motivados por una mayor demanda del producto, se interesaron e intensificaron el intercambio mercantil desde diferentes espacios del territorio neogranadino y el Caribe. Por otra parte, la vigencia del contrabando y la competencia de los ingleses definieron en buena parte el abastecimiento de harina de la ciudad. Por lo demás, el abasto y comercio de harinas hacia Cartagena, involucró una compleja red de vías de comunicación en equidistantes puntos del Nuevo Reino de Granada, que pasaba por la adecuación de caminos y vías terrestres en los territorios del interior, sobre todo en las provincias agrícolas andinas. Además, conto con las estrechas relaciones que sostuvo con el Caribe Antillano, centro de las operaciones de la economía mundial en el siglo XVIII.

La aparición de circuitos comerciales específicos, propiciaron la conexión de las áreas productoras con los puertos fluviales del interior que fungían como distribuidores de las mercancías y frutos con destino a los centros de consumo de las provincias costeras. Es así como durante un tiempo el puerto de Honda despachaba las cargas a través de la principal arteria fluvial de la época, el Rio Magdalena. Después, las cercanías de puertos fluviales menores como el de Carare con las regiones productoras de trigo del altiplano andino, favoreció la consolidación de un asiento harinero hacia Cartagena y a mediados de 1760, vías terrestres alternativas como la del Opón complementaron el eje vial del abasto y comercio de harinas de trigo. En Mompox, fijado como puerto de acopio y redistribución de las mercancías y frutos del Caribe, se continuaba el circuito comercial que tenía como destino la plaza de Cartagena.

## **Bibliografía:**

### **Fuentes primarias**

Archivo General de la Nación (AGN). Sección Colonia, Fondo: Milicias y Marina, Abastos, Correos - Bolívar

AGN, Sección Archivo Anexo III, Real Hacienda.

AGN, Sección Republica, Reales cédulas.

### **Fuente primaria impresa**

José A. García y García (comp) Relaciones de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador. Imprenta Hallet. New York, 1869.

Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias por Antonio de León Pinelo y Juan Solorzano. Libro IV, Título XIV, “De las Alhóndigas”.

### **Fuentes secundarias**

Adolfo Meisel, María Aguilera Díaz, *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009.

Adolfo Meisel, “¿Situado o contrabando? Las bases económicas de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces”, en Adolfo Meisel, *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?*, Cartagena de Indias, Banco de la República, 2009.

Alexander O’Byrne, “El desabastecimiento de géneros agrícolas en la Provincia de Cartagena de Indias a fines del periodo colonial”, *Historia crítica*, N.º50, Bogotá, Universidad de los Andes, 2013.

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

Alfonso Múnera, “Comerciantes de Cartagena y el conflicto regional con Santa Fe a principios del siglo XIX” en *Historia y Cultura*, Nº1. Cartagena de Indias, Universidad de Cartagena, 1993.

Allan Kuethe, Kenneth Andrien, *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: Guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, Banco de la República, 2018.

Amado Guerrero Rincón, *Territorio, economía y sociedad. Desarrollo regional en la provincia de Pamplona, siglo XVIII*, Tesis doctoral, Universidad Internacional de Andalucía – Universidad de Huelva, 2013.

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

Anthony McFarlane, “Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada: El consulado de Cartagena de Indias”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 11, Universidad Nacional de Colombia, 1983.

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*, Universidad Nacional de Colombia, 6-7, 1972.

Antonino Vidal Ortega, “Los frutos de la tierra: las riquezas naturales de la provincia de Santa Marta en la segunda mitad del siglo XVIII a través de la obra del padre Antonio Julián”, en Jorge Elías-Caro, Joaquín Vilorio (comp) *Historia de Santa Marta y el Magdalena Grande: del período Nahuange al siglo XXI*. Tomo I, Santa Marta, Editorial Unimagdalena, 2018

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

Claudia Mogotocoro, Mahmoud Ezzamel, Salvador Carmona, “Accounting, Forms of capital and social space: The case of the Marquesa de Valdehoyos (Cartagena de Indias, 1750-1775)” en 12th World Congress of Accounting Historians, Istanbul. 2008.

Edwin Alexander Muñoz y James Vladimir Torres, “La función de Santa Fe en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII”, en *Fronteras de la Historia*, vol. 18, n.º1, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2013.

Edwin López Rivera, *Circuitos mercantiles de la ciudad de Santa Fe a finales de la época colonial*. Tesis de Maestría, Bogotá, Facultad de ciencias económicas, Universidad Nacional de Colombia, 2010.

Emma Vidal Prades, "El abasto de harinas: propuesta comercial desde Nueva Orleans hasta el Golfo de México, 1788-1799, en *Boletín Americanista*, año LXVII, 2, N°75, Barcelona, 2017.

Enrique Florescano, “El abasto y la legislación de granos en el siglo XVI”. *Historia Mexicana*, 14 (4), 1965.

Enriqueta Quiroz, *Entre el lujo y la subsistencia: mercado, abastecimiento y precios de la carne en la ciudad de México, 1750-1812*. Colegio de México/ Instituto Mora, 2005.

Fabián Lancho Herrera, *Caminos Coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino Granada en el siglo XVIII*. Tesis de Maestría, Departamento de Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2018

Gregorio Saldarriaga, *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglo XVI-XVII*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2011.

Ildefonso Gutiérrez, “El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)” en *Quinto Centenario*, N.º12, Universidad Complutense, 1987.

James Torres y Jose Henao, “Connecting the northern Andes and the Atlantic. The role of inland ports in New Granada interregional trade (1770-1809)”, en *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 39, (3), 2021.

Jhon Ardila Sastre, *La circulación comercial de la villa de Honda entre 1797-1799. Una aproximación desde las guías de mercaderías*, Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 2019

Johanna Von Grafenstein, “La Habana, Veracruz y Puebla en el negocio de harinas y víveres, 1750-1810: El tema, su historiografía y fuentes para su estudio”, en *Revista América Latina en la Historia Económica*, Vol.9, Nº17-18, 2002

José Agustín Blanco, “Noticia Historial de la provincia de Cartagena de las indias, año 1772. Por Diego de Peredo”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nº6-7, 1972

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

José Ignacio Martínez, “El mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo XVIII: Cádiz, entre la regulación y el mercado”, *Revista de Investigaciones de Historia Económica*, Nº1, Universidad de Sevilla, 2005

José Manuel Serrano, “Economía, rentas y situados en Cartagena de Indias, 1761-1800”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 63, 2, Sevilla, 2006.

Julián Antonio, *La perla de América*. Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 1980.

Katherine Mora, “Y vi un caballo negro y el que lo montaba tenía una balanza en la mano. Hambrunas en la Nueva Granada, 1690-1820”, en *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*. Nº45, Universidad del Norte, 2021.

Lance Grahn, “Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII”, en Adolfo Meisel y Haroldo Calvo (Eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Bogotá, Banco de la República, 2005.

Lance Grahn, “Political Corruption and reform in Cartagena Province, 1700-1740”, *Discussion paper series of the Center for Latin America*, University of Wisconsin-Milwaukee, 1993

Marco Palacios y Frank Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida*, Bogotá, Norma, 2002.

Margarita González, “La política económica virreinal en el Nuevo Reino de Granada: 1750-1810”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 11, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1983.

María del Carmen Borrego, “El abastecimiento de Cartagena de Indias en el siglo XVI”, en *Temas Americanistas*, Nº1, Sevilla, 1982

- María Eugenia Martínez, "El puerto y camino de Carare en Nueva Granada", en *Anuario de Estudios Americanos*, 30, Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla, 1973
- María Eugenia Martínez, "La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena", en *Temas americanistas*, 2, Universidad de Sevilla, 1983
- María Eugenia Martínez, "Los asientos de abastos de harina a Cartagena. La compañía Terga-Echegoyen", en *Temas Americanistas*, 8, Universidad de Sevilla, 1990
- María Eugenia Martínez, "Reapertura de la vía Carare-Vélez. El asiento de Blas de la Terga (1754)", *Anuario de Estudios Americanos*, vol.41, 1984
- María Teresa Ripoll, *La elite en Cartagena y su tránsito a la república. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Ediciones Uniandes, 2006
- Maribel de la Cruz Vergara, *Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada en el siglo XVIII. El circuito comercial Cartagena-Honda-Mompox*. Tesis de Máster en Historia del Pensamiento económico. España, Universidad Complutense de Madrid, 2020
- Mariano Useche Losada *et al*, *Caminos reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN, 1995
- Marina Alfonso Mola, "El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII" en, *Frentes avanzados de la historia: Revista de difusión histórica inter-atlántica y de géneros-Investigación, genealogía profesional*, España, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1993.
- Milena Cardona, *Abastecimiento alimentario en Santa fe colonial*, Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2009.
- Muriel Laurent, "Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial" en *Historia crítica*, N.º25, Bogotá, Universidad de los Andes, 2003
- Muriel Vanegas, Sergio Solano y Roicer Flórez, "Elites y poder colonial: comerciantes y cabildo en Cartagena de Indias, 1750-1810", en *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, Nº42, Universidad del Norte, 2020.
- Muriel Vanegas, Sergio Solano, Maribel de la Cruz, "El pequeño comercio en Cartagena de Indias: las tiendas de pulpería, 1770-1810", en *Amauta*, vol.19, Nº37, Universidad del Atlántico, 2021
- Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa I: Mompox y Loba*, Bogotá, El Ancora Editores, 2002
- Rene de la Pedraja Toman, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", en *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, 8, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1971
- Robert Cooper West, "Comercio y Transporte en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII", en *Revista de la Universidad Nacional de Colombia (1944-1992)*, N.º8, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1971.

Robert Ojeda Pérez, “Abastecimiento de Santa Fe antes de la Independencia. A propósito de la tienda de Llorente”, *Revista Tabula Rasa*, N°8, 2008.

Sergio Paolo Solano, “Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810”, *HISTORIA*, N°51, vol. III, 2018.

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

Sergio Paolo Solano, “Trabajadores, salarios y precios en Cartagena de Indias, 1750-1810. Una aproximación al estudio del mundo laboral de la plaza fuerte”, en *Boletín de historia y antigüedades*, Vol. CVI, N°869, 2019.

Vladimir Daza Villar, *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe Colombiano, 1750-1810*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009.

Virginia García, “La alimentación en la ciudad de México, El consumo de pan en el siglo XVIII”, *Revista de la dirección de estudios Históricos*, N°19, INAH, México, 1988