UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

EL RÍO MAGDALENA Y EL COMPLEJO PORTUARIO DE HONDA 1745-1808

José Leonardo Henao Giraldo

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Historia
Bogotá, Colombia
2022

EL RÍO MAGDALENA Y EL COMPLEJO PORTUARIO DE HONDA 1745-1808

José Leonardo Henao Giraldo

Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Historia

Director:
Doctor Heraclio Bonilla Mayta

Línea de Investigación:
Historia Económica y Social
Grupo de Investigación:
Historia económica y social

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de ciencias humanas, Departamento de Historia
Bogotá D. C., Colombia
2022

A mi padre, el arriero del río Gualí, quien me dio como regalo la historia oral del norte del Tolima, la cordillera del Herve. Este es mi homenaje póstumo.

Declaración de obra original

Yo declaro lo siguiente:
He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional. «Reglamento sobre propiedad intelectual» y la Normatividad Nacional relacionada al respeto de los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras, o materiales de otros autores.

Cuando se han presentado ideas o palabras de otros autores en esta disertación, he realizado su respectivo reconocimiento aplicando correctamente los esquemas de citas y referencias bibliográficas en el estilo requerido.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material con derechos de autor (por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o grandes porciones de texto).

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica, definida por la universidad.

Leonardo Henao G.
cc. 1110508834

_____ _____

Nombre: José Leonardo Henao Giraldo

Fecha: 01/03/2022

Agradecimientos

Agradezco al profesor Heraclio Bonilla. A su edad, es una persona que conserva una lucidez que envidiaré en unos años y de la cuál espero haber aprendido lo suficiente para seguir mi camino académico. La historiografía latinoamericana, y varias generaciones de historiadores, tenemos una deuda con el profesor, que bien sabemos, solo se puede saldar, escribiendo y avanzando en el conocimiento riguroso de las sociedades del pasado.

A continuación, y como consecuencia de la escuela que el profesor Bonilla construyó a lo largo de su permanencia en Colombia, agradezco a James Torres, quien fue la persona que, desde tiempos en que estudiaba mi pregrado en Historia en la Universidad del Tolima, me orientó en el programa académico, y epistemológico, de conciliar la Economía, mi primer pregrado, con la Historia. En efecto, dicha tarea la inicié, y aquí presento una parte de ese esfuerzo que tomó fuerza en el año 2018 gracias a su apoyo permanente.

Finalmente, quiero agradecer a mi familia. A mi madre, quien me enseñó, con su ejemplo, la dedicación que la academia requiere y amerita. Siendo una mujer del campo, emigró junto a mi padre a la ciudad: trabajó, tuvo dos hijos y fue una profesional exitosa, las noches de fatiga la recompensaron. Mi padre, un arriero, heredero directo de la colonización antioqueña, fue el soporte que hizo sacrificios para capotear la crisis que arruinó a muchas familias en los 90’s. Con solo tercero de primaria, entendió claramente el papel de la educación y, hasta su último día en este mundo, me brindó, sin restricción, todo lo que necesité para mi proceso académico en general.

Resumen

El río Magdalena y el complejo portuario de Honda 1745-1808

El documento analiza el papel del complejo portuario de Honda, y del Río Magdalena, en el desempeño de la economía colonial entre 1745 y 1808. La investigación sostiene que el río Magdalena fue la bisagra que comunicó a las regiones mineras de la provincia de Antioquia y los puertos del Caribe con las zonas agro-pecuarias del alto magdalena y las zonas textileras de la cordillera oriental. Para probar esto se construyó una base de datos utilizando los libros manuales de alcabala, cerca de 50.000 registros de bienes de la tierra fueron sistematizados y analizados, logrando estimar la cantidad de los bienes de la tierra comerciados, sus lugares de origen y sus mercados finales de consumo. La tesis sustenta que la villa de Honda se consolidó como el núcleo de un complejo de puertos, el cual facilitó el transporte a lo largo del río Magdalena para comunicar las zonas productoras de bienes de la tierra que circulaban, principalmente, en dirección a las minas de aluvión de la provincia de Antioquia, puertos del bajo Magdalena y el Caribe neogranadino, así como para mantener parte de las necesidades de abastecimiento del mismo complejo portuario de Honda.

Palabras clave: Comercio, Complejo Portuario, Especialización regional.

Abstract

Magdalena River and Honda's Port Complex. 1770-1808

This paper analyzes the role of Honda´s port complex, and Magdalena River, in the efficiency of the colonial economy between 1745 and 1808. The research holds that there was a relation between mining regions in Antioquia, the agropecuarials zones and textiles zones. For this, done it a database using the handbooks of *alcabala*, roughly 50.000 records, and of this way it estimated it the magnitude of the trade of goods, its origin places and its final places of consumption. At the end, It concluded that the *Villa de Honda* consolidated as the core of a complex's ports that facilitated the transport a long of Magdalena River to communicate the producer zones of goods that circulate, mainly, in direction to the alluvium mines in the Antioquia province, Bajo Magdalena's ports and the Caribe, and to maintain the needs of supplying its own functioning.

Keywords: Trade, Complex Port, Regional Specialization

Contenido

Pág.

Resumen ..... **IX**

Lista de Gráficas. ..... **XIII**

Lista de mapas ..... **XIV**

Lista de ilustraciones ..... **XV**

Lista de Símbolos y abreviaturas ..... **XVI**

Introducción **1**

1. El complejo portuario de Honda, aspectos generales. **11**

1.1 Geografía del complejo portuario de Honda. 12

1.2 Aspectos fiscales de la alcabala en el complejo portuario. 14

2. Desempeño económico del complejo portuario de Honda. **23**

2.1 Entradas de bienes de la Tierra: Puerto El Retiro. 23

2.2 Salida de bienes de la Tierra: Puerto Caracolí. 28

3. Principales bienes comerciados: orígenes y destinos. **33**

3.1 Principales bienes. 33

3.1.1 . Harina. 34

3.1.2 Tabaco. 37

3.1.3 Textiles. 40

3.1.4 Azúcar. 43

3.1.5 Cerdo y Carne 47

3.1.6 Cacao. 52

3.1.7 Sal 54

3.1.8 Otros, ajos, anís y mulas. 56
3.2 Honda desde Mompox. 60
3.3 . El flujo comercial 62

4. Conclusiones. 68

A. Anexo: Documentos de la base de Base de datos de entrada (Alcabalas). Archivo General de la Nación (AGN) 72

B. Anexo: Documentos de la base de Base de datos de salida de mercancías (derecho de proyecto). Archivo General de la Nación (AGN) 73

5. Bibliografía 74

Lista de Gráficas.

Gráfica 1: Entrada de bienes de la Tierra al puerto de El Retiro, 1745-1807 24
Gráfica 2: Circulación de Harina de la Villa de Honda, 1745-1782. 36
Gráfica 3: Comercio de Tabaco desde el puerto de la villa de Honda 1745-1762..... 39
Gráfica 4: Comercio de textiles desde la villa de Honda, 1745-1772 41
Gráfica 5: Circulación de azúcar desde la villa de Honda 1745-1801. 44
Gráfica 6: Principales destinos del azúcar, Puerto Caracolí, la villa de Honda, 1745-1790 45
Gráfica 7: Comercio de cerdos en la villa de Honda, 1745-1790 48
Gráfica 8: Comercio de carne en la Villa de Honda, 1745-1792 50
Gráfica 9: Comercio de Cacao en el puerto de la Villa de Honda, 1745-1792 53
Gráfica 10: Comercio de sal en la Villa de Honda. 1745-1792..... 56
Gráfica 11: Comercio de mulas desde la Villa de Honda. 1745-1801 59
Gráfica 12: Comercio bienes de la tierra desde Mompox al complejo portuario de Honda. 1770-1809 61

Lista de mapas

Mapa 1: Red comercial del alto Magdalena. Honda 1745-1808 27
Mapa 2: Red comercial en el bajo Magdalena, nordeste antioqueño y el Caribe. Honda 1745-1808..... 31
Mapa 3: Red comercial de Honda 1745-1808. 66

Lista de ilustraciones

Ilustración 1: Esquema simplificado de funcionamiento portuario en la Villa de Honda .. 12
Ilustración 2: Portada Libro Común borrador año de 1745. Salida de Puertos..... 16
Ilustración 3: Registro de Salida Libro Manual de 1745..... 17
Ilustración 4: Registro de Entrada Libro Manual de 1745 18

Lista de Símbolos y abreviaturas

Abreviaturas

Abreviatura	Término
AGN	Archivo General de la Nación
AGI	Archivo General de Indias
SAI	Sección Anexo I
SAII	Sección Anexo II
SAIII	Seción Anexo III
C	Colonia

Introducción

En la literatura sobre el norte de los Andes, sobran adjetivos para resaltar la importancia que ha tenido y tiene el río Magdalena para una cantidad considerable de habitantes. No es casualidad que, en la república de Colombia, y desde tiempos precolombinos, la mayor cantidad de habitantes se hayan ubicado en los Andes y sus valles interandinos. Sin duda, es posible afirmar, tal como escribe Wave Davis (2020, pág. XXII) que: “The Río Magdalena is not just the country’s main artery; it’s reason Colombia exists as a nation. It is the lifeline that allowed Colombians to settle a mountainous land that geographically may well be the most challenging place on the planet”.

En la actualidad, la cantidad de publicaciones sobre el río Magdalena que resaltan su importancia social y económica es de consideración, pero ofrecen escasa evidencia, pues esta, no va más allá de testimonios de contemporáneos de los siglos XVI al XIX que no lograron informar sobre aspectos fundamentales, en términos de dinámica económica y social, como las magnitudes, tipos y dirección geográfica de los flujos mercantiles que pasaron por Honda. El balance historiográfico sobre el Río Magdalena, a pesar de ser un tema sobre el cual se supone un amplio conocimiento, arroja como resultado grandes lagunas, en especial, en aspectos específicos como: el esquema de funcionamiento del puerto, la magnitud, las características, dinámicas regionales del comercio y la estructura de servicios fluviales disponibles. No se sabe, en suma, cuáles eran las consecuencias económicas y sociales de mantener este complejo portuario que conectaba el alto con el bajo magdalena, y así, el interior de los Andes con el Caribe neogranadino.

La historiografía se divide en dos grandes grupos: el primero, concentró su atención en la consolidación de un discurso que indagó la génesis del centro poblado y posterior puerto, sin explorar o profundizar en las relaciones sociales y económicas de larga distancia que promovía el puerto andino. Es decir, esta historiografía, no coloca esta zona del virreinato en relación con el resto de regiones, limitándose solo a enunciar la importancia del puerto como receptor de las importaciones europeas. El segundo grupo de trabajos, profundiza

en las relaciones más amplias del puerto con el resto del Virreinato, y concentra su atención en la descripción de las estructuras económicas y sociales que se presentaban en la villa. Así mismo, este segundo grupo, encuentra relaciones entre el comercio portuario y los procesos económicos más amplios que afectaban al virreinato de la Nueva Granada, como la producción minera en Antioquia. Pese a estos avances que representa el segundo grupo de trabajos en términos cualitativos, no existe una historia económica del puerto, que muestre sus principales sectores económicos y, finalmente, cuantifique la dinámica comercial de la que tanto se ha hecho mención como la actividad económica representativa de la villa de Honda.

Entre el primer grupo de esta historiografía, se encuentra el trabajo de Antonio Ybot León (1952), quien profundizó en el sistema de transporte en el río Magdalena para los siglos XVI y XVII, pero, en especial, concentra su atención en los trabajadores que se desempeñaban en las tareas de navegación, logrando precisar la evolución de esta actividad que transitó, desde la encomienda, a una forma de trabajo libre en el siglo XVII, practicado por mulatos que lograron un alto nivel de especialización en la actividad de transporte fluvial por el río Magdalena (1952, págs. 107-113).

Por otro lado, Velandia (1989) presenta una historia de la villa de Honda, realizando una descripción de las características de este espacio a lo largo de un periodo de tiempo que incluye, desde la época precolombina, hasta el siglo XX, al estilo de una historia general. El documento evalúa los orígenes irregulares de la ocupación urbana del espacio del puerto de Honda como embarcadero de Mariquita (Velandia, 1989, pág. 56) logrando su autonomía solo hasta el siglo XVIII, cuando se consolida como una villa. Sobre el tratamiento del comercio del puerto, el autor presenta un listado de los productos comerciados en el puerto, luego de revisar dos libros manuales, uno de entrada y otro de salida, sin llegar a hacer distinción alguna entre ambos ramos fiscales y las respectivas consecuencias de utilizarlos como indicadores del comercio portuario (Velandia, 1989, págs. 373-374). Este tratamiento de las fuentes nubla la presentación del funcionamiento del puerto, las características de los flujos mercantiles y sus dimensiones. Por último, sobre las causas de la crisis del puerto, el autor la atribuye al terremoto de 1805 una parte, pero también plantea otras causas, como la debilidad de la monarquía española desde 1795 y el cambio de rutas de comercio hacia Popayán y Santa Fe de Bogotá que hacían

innecesario el paso por Honda. Todos estos factores juntos, llevaron al declive del puerto (Velandia, 1989, pág. 399).

El congreso *Pasado y presente del río grande la Magdalena,* realizado por la Fundación del Río Magdalena en el año de 1991, presenta una visión variada y panorámica de la historia del puerto, nutrida por una cantidad considerable de investigadores, que también conserva el estilo de una historia general de la villa, ya que incluye un orden de presentación cronológica de sus capítulos, desde el periodo precolombino hasta el siglo XX. Específicamente, dentro de este documento, los aportes de Duque (1992) y Santa (1992), muestran una villa con función de embarcadero y desembarcadero que conectaba en ambas direcciones, río arriba y abajo, las diferentes regiones del virreinato. Este es el primer antecedente de reconocer una variedad de puertos, estructurados por la villa para permitir el tránsito de mercancías.

El segundo grupo de trabajos se inicia con Clavijo (1993), quien centra sus esfuerzos en el estudio de las élites del Alto Magdalena, un concepto que le permite mostrar con claridad las características de la región, y junto a ello, el papel del puerto de Honda como centralizador de la producción agropecuaria del alto Magdalena. Para el autor, la región presentaba la siguiente diferenciación socioeconómica: por un lado, tenía trapiches y ganadería al norte del río Recio y, hacia el sur, una especialización en la ganadería y todas sus actividades derivadas (1993, pág. 200). Sobre las causas de la crisis del puerto, es enfático en afirmar que se inició en 1795 con la situación internacional y el cambio de las rutas comerciales, igual a lo señalado por Velandia (1989), pero excluye como causa al terremoto de 1805 (Clavijo, 1993, pág. 291).

La investigación de Guzmán (2002), logra establecer una secuencia de formación de la ciudad y su relación con la estructura comercial en la que se insertaba la villa de Honda. Deja en evidencia la relación geográfica que limita la consolidación y expansión del puerto, al establecer el problema de la articulación urbana, que se veía reflejado en la necesidad de cruzar el río Gualí, por lo que describe la preocupación de las élites locales y virreinales por mejorar el puente sobre dicho río para asegurar condiciones óptimas de funcionamiento del puerto (Guzman, 2002, pág. 70). Para la autora, las causas de la crisis se hallan en el uso de nuevos caminos para el comercio, pero profundizada por el terremoto de 1805. No obstante, asegura que para 1809 ya se encontraban reconstruidas

las bodegas (2002, págs. 104-125) permitiendo relajar la relevancia causal de esta variable en el estancamiento del puerto.

Entre la historiografía regional del Alto Magdalena, cobra especial relevancia el trabajo de (Soulodre-La France, 2004), allí se explica la configuración socio económica del alto Magdalena como región frente al Estado Borbón, donde jugó un papel especial la villa de Honda, límite de la región, la cual logró centralizar el comercio de las producciones regionales, especialmente ganado, caña y tabaco (2004, págs. 41-60). El problema del trabajo radica en el exclusivo interés por analizar la producción y comercio de unos bienes muy precisos: tabaco, cacao y ganado, describiendo los flujos comerciales con destino a la capital del virreinato y en el consumo interno de la región. La investigación no otorga importancia al sector minero de la provincia de Antioquia como estimulante de la producción agropecuaria de la región, y establece una relación de autoconsumo de la mayoría de su producción, durante la cual, los excedentes comerciables se dedicaban a la exportación a los centros urbanos de Popayán y Santa Fe (2004, pág. 42)

Por otra parte, el documento de Ospina, Peñaloza, & Velandia (2019), a pesar de renovar el estado del arte con el uso de herramientas de análisis geográfico de la urbanidad de la Villa, no logran desarrollar nuevas ideas o avanzar en las ya construidas desde (Velandia, 1989, pág. 185) y (Guzman, 2002, págs. 50-51) en cuanto a la condición atípica en la consolidación urbana de la villa de Honda, que no conserva la tradición de damero, con una plaza central, que es el modelo que seguían la mayoría de fundaciones españolas en América. Por último, la tesis de Sastre (2019), cuyo trabajo presenta problemas de interpretación del funcionamiento de la economía colonial y, en particular, la del complejo portuario de Honda, pues maneja de manera errada las fuentes, las tornaguías, con las cuales llega a conclusiones que no reflejan el resto de la evidencia empírica que ha reunido el debate historiográfico hasta el momento[1].

[1] El autor utiliza las tornaguías, no guías, procedentes de la provincia de Antioquia, cuyos precios se encuentran medidos en oro. En el complejo portuario solo se registran las cantidades de los bienes para determinar el arancel que se debía pagar, según la lista del arancel, y todas la estimaciones se realizaban en pesos plata (AGN, C, Aduana, t10 fs. 256r-256v). Esta tornaguía, correspondía a un documento que creaba el oficial de la administración receptora, en la Provincia de Antioquia, dependiente de la Aduana de Honda, y debía ser devuelta a la administración principal, es decir, a la Aduana de Honda. Todo este procedimiento, según se describió en la “Instrucción de Reglamentación del cobro de Alcabalas” del año 1777 (AGN, Alcabalas, T5, 38-179).

El sistema de puertos coloniales del río Magdalena ha sido trabajado recientemente por Torres y Henao (2021), quienes establecieron la magnitud y sentido, aproximados, de los flujos comerciales de bienes de la tierra que transitaban, a través del puerto de Mompox, desde las zonas productoras, en el Bajo Magdalena y la Cordillera Oriental, hasta la Provincia de Antioquia; donde se extraía el oro en polvo que dinamizaba esta economía, así como un flujo de bienes de la tierra con dirección a los puertos del Caribe neogranadino. La investigación de Henao (2020), analiza esta relación comercial de los puertos del bajo Magdalena, Mompox, Magangué y Majagual, con el nordeste antioqueño, cuya comunicación fue a través de la cuenca del río Cauca, remontando el río Nechí, hasta llegar a Zaragoza. Este tipo de trabajos, en los que se cuantifican los flujos mercantiles portuarios y las dinámicas económicas virreinales y regionales que representan estos, no se ha llevado a cabo hasta el momento para el caso de la villa de Honda y los puertos del Alto Magdalena.

De todo lo anterior se puede concluir que existen, al menos, los siguientes problemas por resolver: el primero, no hay una historia económica del río Magdalena que dé cuenta de las dinámicas de las diferentes sociedades que se establecieron a lo largo del río y sobre su proceso de consolidación como puertos. Tampoco se ha analizado la dependencia virreinal por el comercio a través de esta arteria fluvial, como la forma más eficiente de conectar el norte de los Andes con el Caribe. Para el caso de Honda, a pesar que desde Colmenares se estableció la preocupación por el flujo de bienes de la tierra río abajo (1997, pág. 413), no se ha cuantificado este comercio. El primer problema, lleva a la investigación a cuestionarse por la magnitud del comercio y sus características, así como los lugares de origen y de destino de estas mercancías que encontraban en el puerto, y en el río Magdalena, el canal de comercialización más eficiente hasta las principales zonas de consumo.

En este sentido, la tornaguía no puede ser utilizada como un indicador del comercio del complejo portuario en general, y tampoco de la villa en particular, porque estas cifras solo corresponden al comercio de Honda con una receptoría específica de la Provincia de Antioquia, donde se generaba la tornaguía y avaluaban las mercancías. En consecuencia, los precios en las “tierras de oro”, medidos en pesos oro, no se pueden confundir con la unidad de medida, pesos plata, de un espacio económico comercial, como son los puertos ubicados en la villa de Honda.

El segundo problema, se halla en la indefinición de lo que es el puerto de Honda, pues no existe una descripción de sus características operacionales, más allá de las coordenadas que Guzmán ofrece (2002, pág. 70), donde se muestra una dinámica urbana dividida por el río Gualí, afluente del Magdalena, que debía sortearse para comunicar ambos puertos, uno al sur y otro al norte, pero no se aclara la relación económica entre ellos, si es complementaria o sustituta. El tercer problema, es la ausencia de un análisis de la estructura de transporte, este surge como consecuencia de los dos primeros, y es que, dada la importancia del transporte fluvial, es clave identificar si este se encontraba bajo un monopolio y si el acceso al mismo puede considerarse como una ventaja que tenían todos aquellos que pudiesen tener acceso a las riberas del río.

La presente investigación busca aportar evidencia empírica para llenar este vacío historiográfico. Para esto, es importante construir el esquema de funcionamiento comercial del complejo portuario, para explicar con suficiencia el papel de este en la economía colonial del Virreinato de la Nueva Granada. El estudio se centra entre los años de 1745 y 1808. La razón de la fecha inicial es que, desde este año, se hallaron libros manuales[2] para la construcción de la base de datos. El estudio abarca hasta 1808 con el fin de analizar las consecuencias de las reformas borbónicas sobre el comercio que circulaba por el complejo portuario de Honda, así como comprender las causas que llevaron al declive del comercio que atravesaba a la villa Honda, y que ha identificado la historiografía, en la etapa previa al inicio del proceso de la coyuntura política de la independencia.

Para lograr esto, se construyó una base datos con más de 50.000 registros de transacciones comerciales de bienes de la tierra, utilizando 37 libros manuales de alcabala y de proyecto de la villa de Honda, entre los años de 1745 y 1801. El manejo de los libros manuales, está basado en el tratamiento y crítica que realizan Torres y Henao al uso de este tipo de fuentes (2021, págs. 474-480). Con esta premisa, se utilizan estos registros como indicador del mínimo de transacciones que pudieron pasar por la villa de Honda.

[2] El año de 1745 es el primero para el que se halló un libro manual, este cuenta con ramos separados de alcabala de entrada y de salida de bienes de la tierra, quizás sea la referencia de organización de una aduana, aunque dependiente de la Caja Real, o simplemente como casualidad que este sea el primer libro que se logró hallar y que perduró hasta estos días. Pero lo que sí es concluyente, es que este libro presenta un registro sistemático y homogéneo de las transacciones de bienes de la tierra que circularon por los puertos de la villa.

Igualmente, la base de datos sirvió para estimar las magnitudes del flujo comercial y realizar un análisis geográfico de la red mercantil, de la cual la villa de Honda era bisagra, presentando todo el material en tres planos que ilustran mejor el alcance geográfico de la misma. Esta sección, de la geografía económica, se complementó con observaciones de campo que realizó el autor en el municipio de Honda, para constatar aspectos relacionados con la ubicación de los puertos que, como se verá, fueron determinantes de la dinámica económica que se desarrollaba a través de la villa de Honda.

En términos conceptuales se ha hablado del puerto o la villa de Honda, pero en adelante se hace referencia al complejo portuario, concepto tomado de los estudios de Jumar (2012, págs. 126-128) para el Río de la Plata, y también es utilizado por Henao (2020, pág. 59) para estudiar el caso de los puertos de Magangué, Majagual y Mompox en el bajo Magdalena, cuya función fue abastecer de bienes de la tierra al nordeste antioqueño, a través del río Nechí. Por tanto, es importante reconocer en el complejo portuario de Honda la presencia de puertos principales, provisionales y desembarcaderos (Jumar 2012, pág. 127), cuya ubicación se determinó por facilidades geográficas para la circulación de las mercancías por la arteria fluvial[3], es decir, como lugares donde confluyen las vías terrestres en busca de la eficiencia que implicaba el desplazamiento río abajo. Esta versión del complejo portuario en el Alto Magdalena ha tenido poca atención por parte de los investigadores, quienes solo han concentrado su atención en el centro urbano, la villa, como si hubiese una equivalencia exacta entre el centro urbano y los puertos fluviales.

Ahora, es necesario poner al complejo portuario en el contexto del debate historiografía económica de la América española. A pesar del interés de esta por la salida de oro y plata hacia la metrópoli vía comercio de bienes europeos, la importancia de los intercambios

[3] Además de los puertos comúnmente estudiados por la historiografía, hay que indagar por los siguientes sitios que son nombrados a lo largo de los registros de los libros manuales de entrada y salida de mercancías de la Villa de Honda. Entre ellos Puerto Barrozo, desde donde se introducen 15 botijas de miel el 16 de abril 1782 por parte de José Olaya (Anexo A). En 1786, desde este puerto, se introdujeron 91 botijas de miel y 25 arrobas de azúcar; así mismo Guarumo y Gallote que cita (Velandia, 372). Otro puerto marginal es el de “Fierro”, nombrado el 19 de abril, el 22 de mayo y el 16 de diciembre de 1755, a donde se dirigen cerdos y alfandoques. También el Puerto de la Carmanera a donde salieron una carga de carne y dos arrobas de azúcar el 29 de julio de 1755; o el puerto de Sambo, a donde se enviaron carne, alfandoques, sal, azúcar, tabaco lienzos en el año de 1755, en registros del 23 de mayo, 12 de julio, 9 de septiembre y 2 de diciembre, esta última fecha es el reconocido Diego Viana quien envió 16 arrobas de carne y una arroba de arroz.

interregionales fue resaltado desde Assadourian (1982), a partir del cual se ha desarrollado una corriente historiográfica que analiza estas interacciones al interior de los espacios coloniales. El espacio económico tuvo unas características especiales, según Assadourian (1982, pág. 111), contó con un sector que se proyectó hacia afuera, es decir, hacia la metrópoli y los mercados europeos; además, se construyó una especialización regional del trabajo, generando un sistema de intercambio entre diferentes zonas del espacio económico.

El sector minero es entonces el estímulo en la formación de un mercado interno y determina la extensión y especialización de este, dada la variedad de bienes necesarios para mantener el proceso de extracción minera (Assadourian, Bonilla, Mitre, & Platt, 1980, págs. 24-25) (Assadourian C. S., 1982, pág. 19). Es decir, asociado al sector minero se desarrolla una demanda medios de producción y medios de vida para la reproducción de la mano de obra, necesarios para continuar con la práctica de la extracción de minerales. Ahora bien, para el establecimiento de las redes comerciales es importante el tema de la distancia entre el espacio económico productor y consumidor de los sectores agrícolas y ganaderos (Assadourian, 1982, pág. 38). Sobre esta última variable se debe analizar la configuración del mercado interno colonial asociado a la minería neogranadina, que contaba con la vía fluvial como la forma más eficiente de desplazar excedentes económicos hacia las zonas de extracción de oro. El presente estudio complementa los postulados del modelo del autor, pues muestra otro tipo de presiones sobre la demanda de bienes de consumo, esta vez procedentes de las necesidades de abastecimiento creadas en el complejo portuario de Honda en sí mismo, y de las coyunturas externas que promueven a la producción del Alto Magdalena, a salir de la región para satisfacer la demanda de azúcar y cacao al otro lado del Atlántico, en Europa.

Para el caso del Virreinato de la Nueva Granada, en el siglo XVIII, Twinam (1984, págs. 48-61) y McFarlane (1997, págs. 127-134) describen el crecimiento de la frontera minera antioqueña que se basó en el trabajo independiente. La producción llegó a ser la más alta en el Virreinato, desde 1785 hasta finales del siglo XVIII. Entre 1765 y 1799 tuvo el 30% de la producción de oro. Esto sugiere, según el modelo de Assadourian (1982), que se tuvo que crear un mercado interno encargado de satisfacer la demanda de bienes de consumo del sector minero, sobre el cual, Honda y los puertos sobre el Magdalena, cobraron especial importancia, al lograr conectar regiones productoras con las

consumidoras en las zonas mineras de la Provincia de Antioquia (Twinam, 1984, págs. 127-131).

Las consecuencias de la explotación minera en el Virreinato de la Nueva Granada es estudiada por Torres (2013), quien concluye que el carácter intensivo en mano de obra de este sector en el espacio económico neogranadino, en comparación con otros espacios coloniales americanos, generó mayores eslabonamientos con otros sectores de la economía, lo que significó una mayor demanda de bienes de consumo (Torres, 2013, pág. 214). Otros casos indicativos de la circulación interna de bienes de la tierra en el imperio español americano, se pueden ver en los trabajos de Palomeque (1983) para Loja; Tandeter, Milletich, & Schmit (1994) para el Potosí tardo colonial; Martínez (2021), aborda la circulación para el caso chileno, Sovarzo (2016), estudia el fenómeno en el Río de la Plata y de Mendoza con el pacífico sur y, finalmente, Nueva España se analiza en el estudio de Ibarra (1994). Como se observa, esta preocupación historiográfica no es exclusiva del caso neogranadino y presenta una serie de avances que apenas están siendo explorados para el contexto virreinal de la Nueva Granada y sus regiones.

El contexto anterior ubica el aporte historiográfico del presente trabajo en el modelo de funcionamiento de la economía colonial basada en la exportación de oro. No obstante, se avanza en el modelo, al evidenciar cómo al sector exportador se sumaron otra serie de bienes como el azúcar y el cacao. Las cifras aquí presentadas, buscan explicar el papel del río Magdalena, y su complejo portuario, en la circulación de bienes al final del periodo colonial, articulando así zonas del espacio económico que se especializaron en la producción de bienes de consumo que demandaban, especialmente, las zonas mineras de Antioquia. Como se concluyó en la presente investigación, el papel mismo de los puertos en el río Magdalena en la demanda de bienes de consumo para el mantenimiento de las operaciones fluviales fue bastante importante, y merece una atención más detallada de la que ha prestado la historiografía hasta el momento.

1. El complejo portuario de Honda, aspectos generales.

El presente trabajo entiende el complejo portuario como la estructura fluvial que unió diferentes tipos de puertos, atracaderos y caminos terrestres con el río Magdalena, los cuales funcionaban como articuladores de diferentes economías regionales dentro del espacio económico neogranadino[4]. El complejo Portuario de Honda constaba de un núcleo, con una función bisagra, representado por la villa de Honda. Dentro de este centro existían al menos dos puertos, uno de entrada, El Retiro, y otro de salida, Caracolí,[5] tal como se aprecia en la ilustración 1. Como puertos secundarios, río arriba, al menos se han logrado ubicar a: Beltrán, Chaguaní, Guataquí, Ambalema, Piedras, La Vega de los Padres, Purificación, Villa Vieja y Neiva. Río abajo, estaban: Nare, San Bartolomé y Carare. Adicional a esta serie, en la documentación de la base de datos (Anexos A y B) se hallaron los puertos de menor tamaño cuyo mantenimiento era privado[6] y tenían la intención de conectar zonas de producción agropecuaria específicas con la arteria fluvial, y así lograr beneficiarse de las ventajas del transporte de mercancías río abajo hasta los centros de comercialización y consumo.

---

[4] Sobre la categoría de complejo portuario, el trabajo de Fernando Jumar (Jumar, 2012, págs. 126-129) aborda el caso de la integración regional que consolidó el Río de la Plata y que es analizada desde esta perspectiva del concepto de complejo portuario.

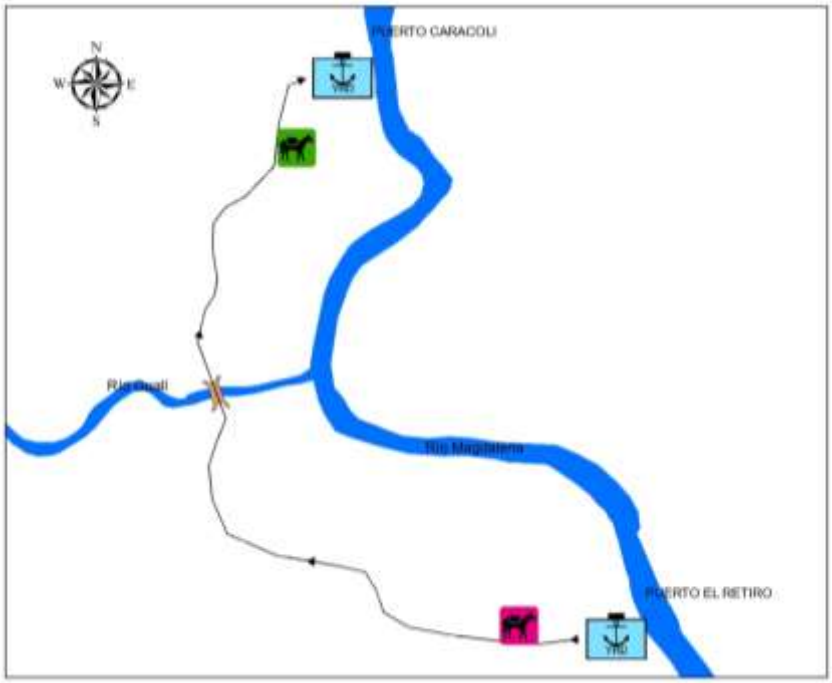
[5] Para la ubicación de estos dos puertos, el autor realizó visitas de campo a la actual ciudad de Honda y constató que su ubicación coincide con la de los actuales barrios El Retiro y Caracolí, este último fue referenciado por un octogenario como “el barrio de la pesca”.

[6] Aquí es importante nombrar que existe al menos una evidencia en 1774 de la venta de un puerto, posiblemente alguno de carácter terciario. En el registro, fechado el 15 de septiembre de 1774 el señor José Montero, vecino de Beltrán, compró a Pedro Mazuque “el puerto de Chaguaní con sus aperos de barqueta y ramada” por un precio de 325 pesos. (AGN, C, Anexo III, Real Hacienda, 1386c). Adicionalmente, en 1779, Manuel Zaldua vendió a Manuel Osorio “las bodegas de palma de Santa Fe” por un valor de 400 pesos (AGN, C, Anexo III, 1204c). Estos dos casos dejan ver el interés privado por el manejo de infraestructura que derivara en el acceso al río Magdalena.

1.1 Geografía del complejo portuario de Honda.

El valle del río Magdalena es una zona del espacio económico en el cual se desarrollaron las relaciones sociales de producción, distribución y consumo a lo largo de la arteria fluvial. El espacio geográfico se delimita por las vertientes de la cordillera central y oriental que conforman el valle interandino por el que corre el cuerpo de agua (Restrepo, 2005, págs. 87-88). Es decir, la geografía física asociada al río Magdalena comprende a la vertiente occidental de la cordillera oriental, al valle interandino y a la vertiente oriental de la cordillera central. La diversidad de pisos térmicos es una de las características principales de este espacio norandino, reflejando prácticas culturales de producción y de intercambio vertical entre las zonas altas y las bajas de este espacio económico.

Ilustración 1: Esquema simplificado de funcionamiento portuario en la Villa de Honda



Fuente: Elaboración propia

Definir esta economía regional del espacio económico neogranadino requiere que inevitablemente se aborde las restricciones que impone esta geografía física. En este sentido, la ubicación del núcleo del complejo portuario de Honda, en ese punto en específico, es una consecuencia de las condiciones orográficas e hidrográficas que

tuvieron lugar desde la era cenozoica (Guhl, 2016, pág. 60). Estas condiciones de larga duración (Braudel, 2019)[7] son las que llevan a que, de 1550 kilómetros de longitud del río, se dividan, para efectos de navegabilidad, en dos secciones: el Alto Magdalena, que comprende aproximadamente entre Neiva y Honda, unos 340 km; y el Bajo Magdalena, desde Honda hasta el Mar Caribe, unos 920 km aproximadamente (Guhl, 2016, págs. 153-154). De aquí surge entonces un factor de suma relevancia, es la bisagra para la navegación que constituye el lugar donde se estableció la villa de Honda, ya que en este punto los raudales hacían, y hacen, que fuera demasiado riesgosa la navegación para las embarcaciones. Por esta razón, el espacio del complejo portuario, se consolidó con el paso del tiempo por el fuerte determinismo de esta particularidad en el Río Magdalena, siguiendo pautas de asentamiento precolombinas que habían identificado esta frontera geográfica (Velandia, 1989, pág. 27) (Correal, 1992, pág. 83). Este elemento fue resaltado en la historiografía por Duque (1992, pág. 165), pero no articula la variable geográfica con el funcionamiento de dos puertos complementarios dentro de la villa. En igual sentido, Santa (1992, pág. 177) identifica la relación entre los raudales y la ubicación de la villa de Honda, pero no profundiza en las consecuencias económicas de estas características geográficas, no solo para la villa, sino para el Virreinato en general.

Este componente geográfico puede ser corroborado en la actualidad, desde el barrio El Retiro, antiguo puerto, al observar al norte la gran ola que forman los raudales, justo frente a la desembocadura del río Gualí, afluente que nace en la cara nororiental del Volcán Nevado del Ruíz. Desde este punto, se puede observar y escuchar que la tranquilidad que trae el río desde el sur, es transformada por unos ruidosos rápidos que funcionaron como barrera geográfica a la navegación. La solución para superar estos peligrosos raudales, era desembarcar y reembarcar aguas abajo, en el puerto Caracolí, actual barrio Caracolí, como lo describe Guzmán (2002). En este último, más al norte, unos dos kilómetro abajo del centro histórico de Honda, se puede apreciar como el río regresa a la calma y, entonces, era posible continuar con la navegación en dirección al Caribe neogranadino.

---

[7] El ejemplo de la obra clásica de Fernand Braudel *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Fernando II,* permite comprender el papel de la geografía física de una cuenta hidrográfica en los procesos sociales y económicos. Es en este sentido braudeliano, cuando las observaciones de campo hechas por el autor del presente trabajo, y comentadas en algunos apartados, tienen validez, en cuanto estas características geomorfológicas han tenido una mínima variación durante los últimos trescientos años.

Por lo anterior, los ciclos económicos del complejo portuario, así como su organización y consolidación, se construyeron y fluyeron a partir de la obligatoriedad de desembarcar en este tramo del río para sobrepasar el obstáculo del raudal y, para ello, se concibieron los dos puertos, El Retiro y Caracolí, como se aprecia en la ilustración 1, para superar los raudales. Esta característica geográfica explica la ubicación del complejo portuario, y, en especial, la villa colonial de Honda, en este lugar y no en otro. Es en este contexto geográfico en el cual se inserta la circulación de mercancías, que tuvo como objetivo comunicar las regiones económicas especializadas en la producción de bienes de consumo, necesarios para reproducción de la mano de obra de las regiones especializadas en la extracción de oro. Adicionalmente, gracias a las ventajas de la navegación río abajo, el sistema logístico desarrollado en Honda, permitió la circulación de otros bienes, como el azúcar y el cacao, intercambiables en el mercado internacional y que estaban en coyunturas de precios favorables. Niveles óptimos para motivar que concurriera la producción del norte de los Andes a la oferta internacional.

1.2 Aspectos fiscales de la alcabala en el complejo portuario.

La villa de Honda se consolidó, como consecuencia del determinismo geográfico, en el núcleo del complejo portuario en el Alto Magdalena. En esta ciudad colonial se ubicaban los dos puertos principales encargados de recibir y redistribuir los productos de otras regiones del espacio económico del Virreinato. El primero, El Retiro (Guzman, 2002, pág. 100), ubicado en la parte alta del río, por donde ingresaban los productos del alto Magdalena y la cordillera oriental, y el puerto Caracolí (Guzman, 2002, pág. 165), unos 2 kilómetros aguas abajo, donde salían los bienes de la tierra con dirección a las minas de Antioquia o los puertos del bajo Magdalena, Mompox y Cartagena, (ver la ilustración 1). Además de esta infraestructura, el núcleo del complejo portuario, la Villa de Honda, contaba con infraestructura adicional como cárcel, bodegas, hostales, y el hospital, uno de los 14 en toda América española (Guzman, 2002, pág. 76). Se debe agregar también que existió una fuerte presencia de comunidades religiosas que se vio complementada con una

arquitectura portuaria que podía ser envidiable por otras sociedades coloniales, pues las casas de la villa contaban con techos de teja, lo que era a todas luces símbolo de opulencia de las sociedades preindustriales (Oviedo, 1930, pág. 265). En general, estos elementos evidenciaban una sociedad comercial establecida con capacidad de utilizar materiales de considerable calidad para la época, consolidando a la villa de Honda, y su vecindario, como uno de los curatos más apetecidos del Virreinato.

El complejo portuario de Honda contó con una organización que permitió administrar, vigilar y realizar el recaudo de impuesto, cuya atención se centraba en los bienes de castilla que ingresaban vía Cartagena y Mompox[8]. Pese a esta aparente organización, la efectividad del recaudo fue precaria. Desde los tempranos inicios del dominio Borbón, se trató de modernizar el sistema de aduanas. Esto lo demostraron las quejas que en 1716 interponía el "asentista de los reales derechos de puertos, sisas y almojarifazgos del río grande de la Magdalena"[9], quien manifestaba su disgusto por la situación en que las embarcaciones no estaban registrando sus mercancías en las bodegas donde se ubicaba la "aduana". Para solventar esta situación, se orientó la atención sobre los transportadores fluviales y los terrestres, los arrieros, para que desistieran de transportar mercancías que no hayan sido registradas en la aduana ubicada en las bodegas[10].

Antes de la segunda creación del Virreinato, se ubican huellas del comercio en el río Magdalena, entre Mompox y Honda, en un libro de guías que concentró su atención en los bienes de castilla pero no consigna registros del comercio de bienes de la tierra.[11]

---

[8]AGN, Colonia: Aduanas, T 1. Fs. 376-396: T1. Fs. 441-442 T6. Fs. 667v; T14 f. 5r-9r

[9] AGN, Colonia, Aduanas T.1. Fs. 418r. En este año de 1716 el señor Agustín Morales escribe que: "para evitar los muchos fraudes que se experimentaban cometían contra la cobranza y paga de dichos reales derechos se mandó en este gobierno superior en auto proferido en veintinueve de diciembre del año pasado de mil setecientos y trece, que es el que presento con la solemnidad necesaria que todas cuantas barquetas y embarcaciones navegan dicho Río en cualquier pretexto cuales sea hayan precisamente de pasar por la playa de las Bodegas sitio donde está la aduana, y registro, y se dejen registrar, y visitar y recontar por los administradores y guardas destinados por el asentista y así mismo que se notificara a las personas que hacen balsas y cargan cargas no las puedan hacer ni cargar, sin dar cuenta y noticias a los dichos administradores…" Igualmente "al administrador de las Bodegas, no permitir cargar cargas, ni mercancías algunas hasta que por guía del administrador de los reales derechos de puertos no contara estar pagados" f.418r
También en el año de 1710 ya eran evidentes las disputas generadas por el contrabando con el auspicio de los pilotos de las embarcaciones, véase AGN, Colonia, Alcabalas, T13 fs. 786-789

[10] AGN, Colonia, Aduanas. T1. Fs. 420r

[11] AGN,C, Aduanas, T1 fs. 57-219

Igualmente, la evidencia de aprehensiones del contrabando también dejan ver el interés que tenían los oficiales reales por perseguir los bienes castilla, pues en 1707 “el comisario diputado del comercio” de Honda realizó la inspección de mercancías que fueron descargadas en las bodegas “las cuales llegaron tarde”[12] y en cuyo contenido, al ser revisado, se le hallaron 31 botijas de vino adicionales a las registradas en las guías de introducción. Este tipo de hechos muestran la compleja relación que existía, entre comerciantes y funcionarios, por el registro del comercio que circulaba río arriba con bienes europeos que iban a satisfacer la demanda de la capital de la Audiencia.

Ilustración 2: Portada Libro Común borrador año de 1745. Salida de Puertos

Fuente: SAIII, Real Hacienda, 1510c.

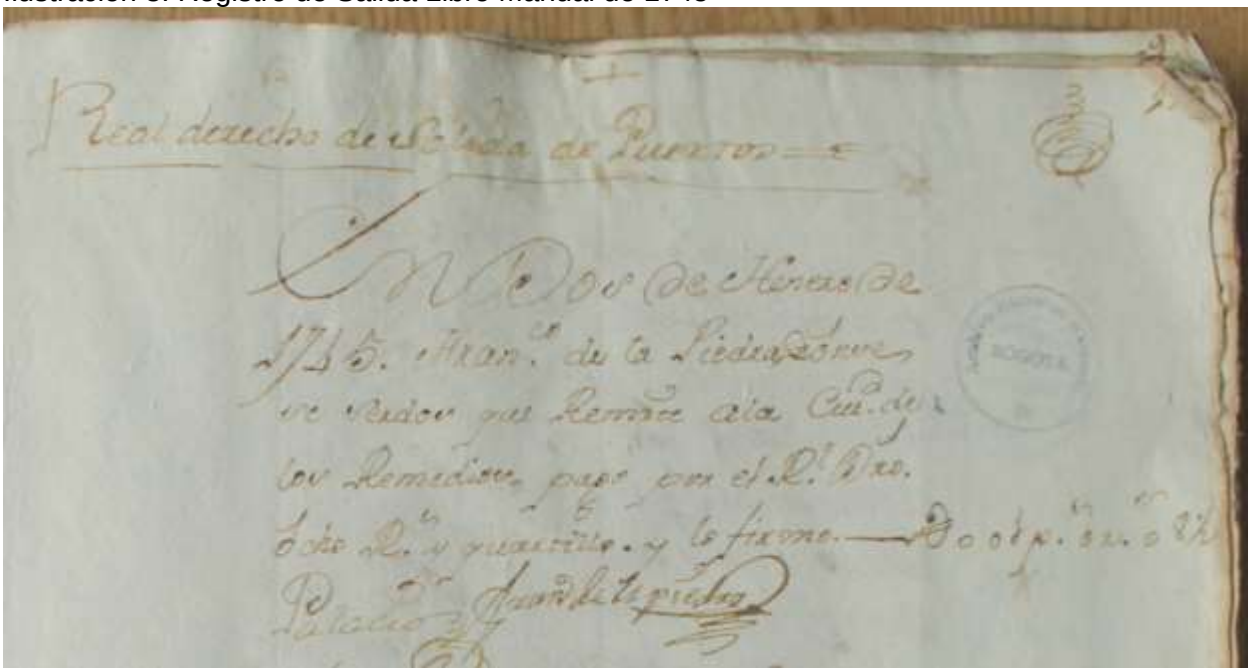
En el año de 1745, se ubicó en el archivo el primer registro sistemático y ordenado de la aduana y registro del puerto de Honda[13]. Un libro manual, o borrador, con 157 folios, cuya portada se aprecia en la ilustración 2, donde el administrador registró tres ramos, Alcabala de entrada (2%), derecho de Salida (puertos) y alcabala de carnes. Desde este momento se formalizó y homogenizó el registro fiscal de la entrada y salidas de bienes de la tierra, así como la alcabala de carnicería. Esta tarea se hacía por una Aduana, dependiente de

[12] AGN, C, Aduanas, T23 f. 604r-v
[13] AGN, C, SA III, Real Hacienda Cuentas. Ref. (1510c)

la Caja Real y previa a las reformas de Gutiérrez de Piñeres, la cual tenía la tarea de registrar en las bodegas el embarque y desembarque de mercancías. El otro elemento es que, a partir de este momento, al menos en las fuentes fiscales, se puede apreciar el interés creciente por registrar la circulación de los bienes de la tierra y no solo concentrarse en los bienes de Castilla, como sucedió durante la primera parte del siglo XVIII.

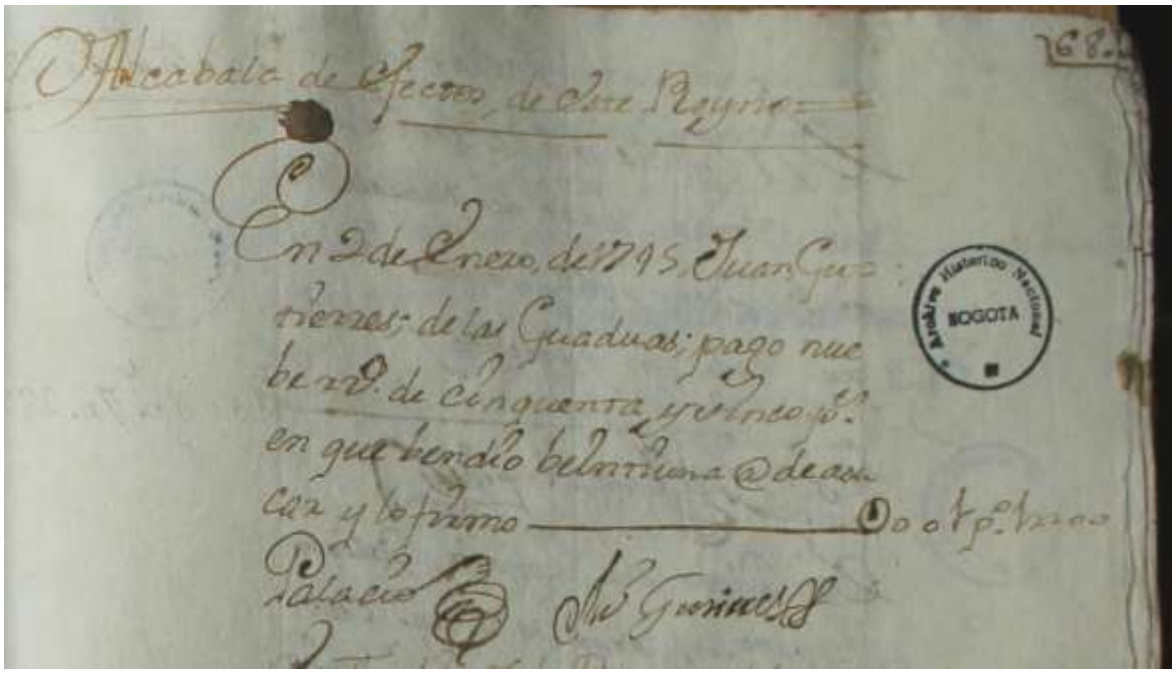
La ilustración 3 corresponde a un registro de salida, allí se aprecia las partes que lo componen: la fecha, el nombre del comerciante, el bien y la cantidad, el destino, y la cantidad pagada, en pesos plata, por la salida de las mercancías. Por otra parte, la ilustración 4, muestra los elementos que se incluían en un registro de entrada: la fecha, el comerciante, el origen, el valor del impuesto que era del 2%, el valor total de la transacción, la cantidad y tipo de bien. Como se aprecia, desde una fecha muy temprana se organizó el registro de bienes de la tierra en la villa de Honda, que recibió atención como un puerto interno que debía contar con una organización como la de cualquier puerto del Caribe, contando con funcionarios especializados, dentro de la caja real, en el control del comercio y su registro para el pago de las obligaciones, todo esto previo a la conformación de una Aduana borbónica, independiente de la Caja Real.

Ilustración 3: Registro de Salida Libro Manual de 1745



Fuente: AGN, SAIII, Real Hacienda, 1510c.

Ilustración 4: Registro de Entrada Libro Manual de 1745



Fuente: AGN, SAIII, Real Hacienda, 1510c.

La utilidad de esta exposición, es que a partir de este orden fiscal que se manifestó desde esta fecha, fue posible lograr sistematizar y construir la base de datos para analizar el comercio de bienes de la tierra. Sin embargo, es necesario describir cómo pueden servir estas fuentes fiscales para medir el comercio de bienes producidos en regiones próximas al complejo portuario. Para esto, es necesario explicar cómo una cifra fiscal puede servir de indicador del fenómeno de circulación de mercancías en un espacio económico, y así comprender, qué es exactamente lo que mide cada uno de los impuestos y a qué parte del complejo portuario hace referencia cada uno de los registros fiscales.

La alcabala gravaba el 2% de la entrada de bienes de la tierra, que, en el caso de Honda, se hacía por el puerto de El Retiro, en la parte alta del río. Aquí se transportaban en mulas y cargueros al puerto ubicado en la parte baja del río, cruzando el río Gualí, donde se cobraba un impuesto de salida, llamado proyecto o puertos, cuya cuantía en Honda estaba

determinada por un arancel fijo por cantidades que salían[14]. Así las cosas, la alcabala correspondía a la entrada de las mercancías por la parte alta de la Villa, y el derecho de proyecto, a la salida de estas mercancías por el puerto de la parte baja de la Villa, río abajo, por Caracolí. La anterior descripción, el esquema de funcionamiento portuario, se puede seguir mejor observando la ilustración 1, que muestra la distribución aproximada de los dos puertos dentro de la Villa de Honda y el sentido de las operaciones cotidianas de desembarco, registro y reembarque de bienes de la tierra en ambas infraestructuras portuarias.

Con la entrada del reformismo Borbón, se generó en enero de 1777 el borrador de las instrucciones generales para el cobro de la alcabala en el Virreinato[15], que precedieron a las ejecutadas por Gutiérrez de Piñeres, quien llegó apenas en agosto de dicho año a la Nueva Granada a iniciar la reorganización, y tomó como base estas instrucciones que, en su gran mayoría, ya eran seguidas por los encargados del recaudo en el puerto de Honda, que adquiría ahora un papel independiente de la Caja Real y un poder de influencia más amplio sobre sus territorios, con las posibilidad de crear Receptorías o entregar en arrendamiento la administración de lugares de interés específicos por sus actividades productivas. A partir de estas reformas, se creó una Aduana que divide, como se hacía, al menos desde 1745, los ramos de entrada y de salida de la Villa de Honda; pero adicionalmente, esta Aduana se hizo cargo de los registros de los puertos río abajo que resultaban estratégicos para la salida de bienes de la tierra, como san Bartolomé, Nare y Carare.

Sobre la administración, se ordenaban los registros en los libros manuales tal como se venía haciendo desde 1745, en ellos se establecían, para el ramo de entrada, la siguiente información: la fecha, el nombre del comerciante, el origen, la mercancía, la cantidad y el

[14] A diferencia de este caso, en Mompox, este impuesto se cobraba por el 3% sobre el precio de las mercancías que recibían esta imposición. Para ampliar este caso, véase (Torres & Henao, 2021, págs. 474-480)

[15] AGN, Colonia, Alcabala, Tomo 5. Fs. 38-179. Este documento contrasta con el planteamiento de (McFarlane, 1997, pág. 323) pues no fue con la llegada en agosto de 1777 de Gutiérrez de Piñeres que se organizaron las alcabalas, si no que desde enero de dicho años, ya existía una redacción de instrucciones que eran comentadas por el Tribunal de Cuentas, que fueron notificadas para final de ese año. Adicionalmente, el uso de guías y tornaguías, al menos para el caso de Honda, no es una práctica nueva que dependa del reformismo Borbón de los 70’s, (Anexo A y B)

precio total de las mercancías sobre el cual se deduce el 2% del impuesto. En el caso de la salida, se incluye la misma información exceptuando el valor total, pues este impuesto se tramita de acuerdo a un arancel por cantidades[16], por lo que en el caso de las salidas no fue posible analizar los precios a los que se avaluaban las mercancías con destino a los mercados de consumo. Aquí es necesario hacer la observación que, pese a que las reformas se han presentado como la causante de la introducción de normas expresas para el cobro de la conformación de Aduanas y el cobro de alcabalas, la evidencia para Honda muestra una organización previa a estas reformas, muy posiblemente como consecuencia de un proceso organizativo que no se basó en el reformismo Borbón tardío, si no que provenía de una iniciativa específica, regional, por organizar y fiscalizar el tránsito de mercancías a través de la villa, y el complejo portuario del Alto Magdalena, y que, al menos desde 1745, ya contaba con su sistema básico de funcionamiento. La diferencia era que con el reformismo Borbón la Aduana funcionaba ahora de manera independiente de la Caja Real.

Es importante resaltar que este control fiscal excluía a cierto tipo de bienes de sus registros, por lo que no es posible deducir que la usencia de un bien en los libros manuales, implicara una ausencia del comercio de este a lo largo del complejo portuario. Ejemplo de estos bienes, son la harina y el tabaco, cuyo registro desaparece en la década de los 80s; y los cueros, cuyas esporádicas apariciones, pese al alto comercio de carne de res, hace pensar que se encontraba al margen de los registros fiscales, pues era uno de los principales derivados de las zonas productoras de ganado (Castaño, 2019, pág. 134).

En 1790, el complejo portuario contaba con una estructura fiscal que se reflejó en el inventario de libros que relacionó el administrador de la aduana y que reunió todas las cuentas de sus receptorías, entre ellas, las ubicadas aguas abajo: Nare, San Bartolomé y Carare.[17] Por lo tanto, si se quisiera medir efectivamente todo el comercio de salida de bienes de la tierra del complejo portuario, sería indispensable poder sumar los registros de los puertos secundarios, y no solo incluir al núcleo del complejo, la villa de Honda. En 1794

[16] Copia completa del arancel se halla en: AGN, Colonia, Alcabala, t10 fs. 256r-256v.
[17] AGN, AA II, , Caja 51 carpeta 1

se consolidó toda una estructura de administración de la renta de alcabalas con administraciones subalternas ubicadas en: Mariquita, Ibagué, Ambalema, Guaduas, La Palma, Remedios, San Bartolomé, Yolombó y Bodegas de Honda (Durán, 2012, pág. 99), donde, al parecer, esta última correspondía al Puerto El Retiro. Pese a este formalismo, la evidencia muestra que existieron más administraciones dependientes de Honda, como Pesquería, del cual existe un libro manual de alcabalas[18]. Como ha mostrado el caso de Santa Fe, la creación y supresión de las administraciones subalternas y en arriendo, fue una práctica que varió durante el final del periodo colonial (Muñoz, 2012, pág. 22). Por esta razón, se puede suponer que la administración de Aduanas de Honda, tuvo una dinámica similar, en cuanto a la creación y supresión de administraciones subalternas en el territorio de su influencia.

A pesar del despliegue del sistema fiscal, las quejas sobre evasión y problemas contables perduraron, pues la abolición de la tornaguía dificultó el seguimiento del cobro de alcabalas. Aun en 1809, por ejemplo, se siguieron presentando conflictos por la práctica de descargue de mercancías sin la presencia de funcionarios de la Aduana. En dicho año, Pedro Merino, alcalde ordinario y comerciante, omitió las instrucciones de 1777, que se ponían en práctica desde el inicio del siglo XVIII, al realizar la actividad de descargue de mercancías sin la respectiva supervisión de los oficiales de la Aduana, lo que constituía un acto irregular que inquietaba a los funcionarios, pues exponía al sistema de cobro de alcabalas a la actividad del contrabando.[19] En 1810, se presentó un hecho similar en las bodegas, pero esta vez con un excedente de mercancías respecto a lo manifestado en las guías[20]. Esta situación muestra que, aún para el siglo XIX, las relaciones entre comerciantes y funcionarios de la Aduana no eran armónicas y que siempre estuvieron abiertas al comercio al margen del seguimiento de la administración de Aduanas.

En conclusión, de la anterior presentación se puede asumir que el registro de mercancías para el pago de impuestos en la villa de Honda fue una actividad que se organizó previo al

[18] AGN, AA II, Alcabalas, caja 139 carpeta 1.
[19] AGN, Colonia, Aduana, T 4, fs. 254r-256v. Sobre el particular escribe el administrador que el comerciante Diego Merino llegó a la oficina de la contaduría. ".. con intrepidez, con gritos, y alborotos, dirigiéndose a la mesa de mi despacho, dándose fuertes golpes en el pecho…" f. 256r
[20] AGN, C, Aduana, t 3 fs. 204-217

reformismo Borbón. El orden evidenciado en los libros manuales no fueron consecuencia de esta ola de reformas de la década de los 70's, sino producto de un sistema de organización consolidado en la propia villa, siguiendo las necesidades específicas que se generaban por el flujo de mercancías desde la parte alta hacia la baja del río Magdalena. Entonces, sobre el tema de las cifras que se presentan adelante, estas hacen referencia a los mínimos[21] que fueron comerciados a través de los dos puertos principales del núcleo del complejo portuario, es decir, los ubicados en la villa de Honda, como lo muestra la ilustración 1. En este sentido, se parte del supuesto que los registros fiscales son una muestra que excluyen el contrabando, que en últimas también es flujo mercantil, y por tanto dichas cifras, resultado de la sistematización de los más de cincuenta mil registros fiscales, son una referencia del mínimo anual de lo que fue en realidad el flujo de mercancías del complejo portuario en su conjunto.

[21] Se habla de mínimos porque para conocer la circulación total de mercancías sería necesario establecer el valor total del contrabando para sumarlo a las cifras fiscales. Entonces, ante la imposibilidad de realizar estas estimaciones del contrabando en el río Magdalena, se considera que los solos registros fiscales son, en sí mismos, unos meros indicadores de ese total del comercio que, finalmente, solo se puede considerar como el mínimo de mercancías que circuló por la arteria fluvial. Se trata de tomar una actitud conservadora frente a las cifras fiscales y no realizar afirmaciones especulativas sobre las cantidades de mercancías que circulaban bajo la modalidad de contrabando.

2. Desempeño económico del complejo portuario de Honda.

En esta sección se analizan las cifras agregadas de entrada y salida de mercancías de bienes de la tierra que pagaban registro en los principales puertos del núcleo del complejo portuario, ubicado en la villa de Honda. El objetivo es analizar las tendencias generales del comercio que se pueden desprender de la serie, resultante del estudio de los derechos de Alcabala, y así analizar las posibles causas que subyacen detrás de los movimientos de esta tendencia del comercio.

2.1 Entradas de bienes de la Tierra: Puerto El Retiro.

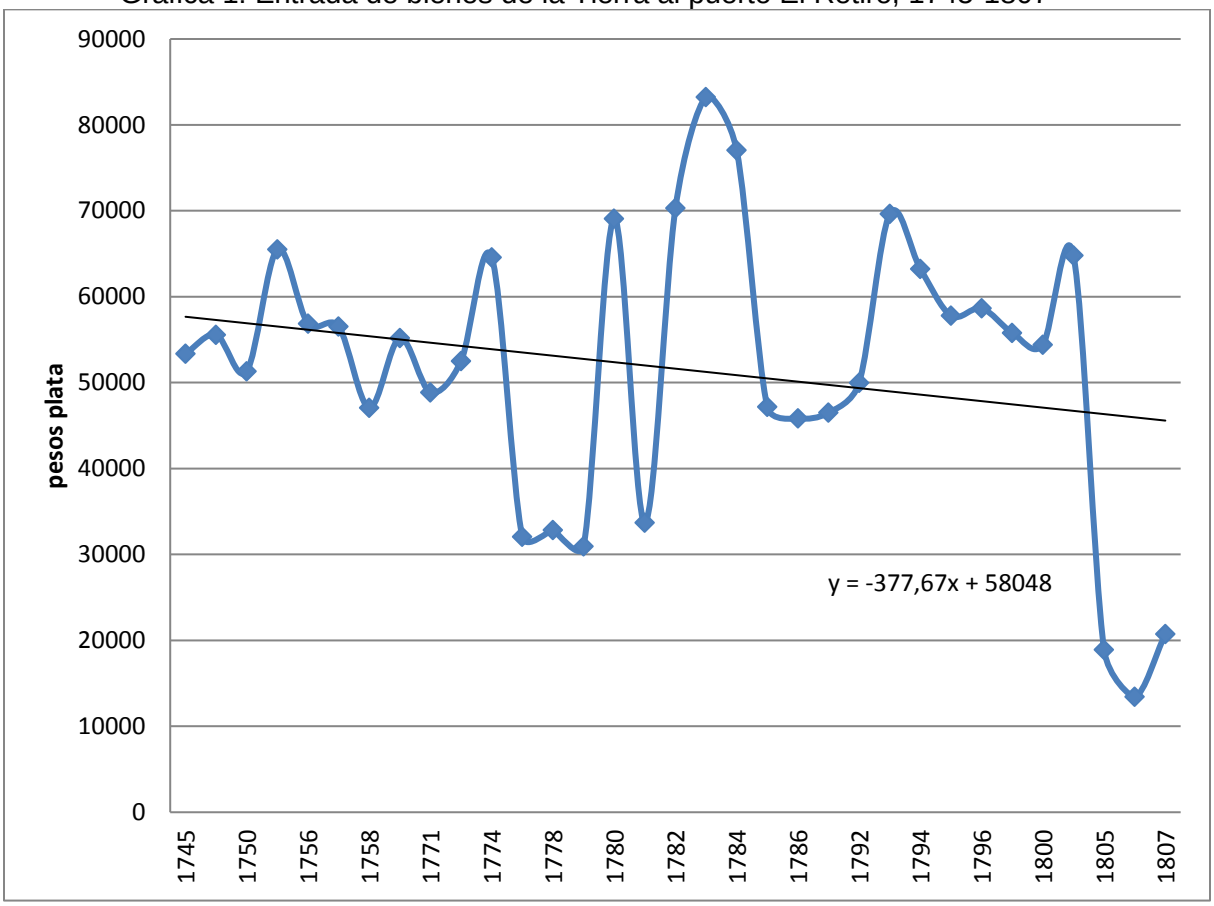
Las cifras agregadas de entrada de mercancías de la tierra corresponden al puerto El Retiro, ubicado en la parte alta del río, hacia el sur, como se muestra en la ilustración 1, y mide la cantidad de bienes de la tierra que bajaba por el río, desde toda la zona del alto Magdalena y de la banda oriental del río, que son mercancías provenientes de la cordillera oriental, su piedemonte y su altiplano. La muestra que se logró reunir fue de 18 libros manuales que medían la entrada de bienes de la tierra desde 1745 a 1792.

La gráfica 1 muestra la entrada de bienes de la tierra. Esta se construyó utilizando los libros manuales referenciados en el Anexo A, y se complementó con información agregada de la administración de la Aduana ubicada en el Archivo General de Indias[22]. Es importante aclarar que el uso de los sumarios del ramo de alcabala, es solo con fines ilustrativos, para

[22] AGI, Santa Fe, 868 y 869.

tratar de determinar la tendencia general del recaudo del impuesto y con ello construir una referencia de lo que fue el comercio de entrada de bienes de la tierra, pues estos sumarios no muestran ninguna evidencia concreta del comercio de los bienes de la tierra, al no identificar con claridad las transacciones de manera independiente con fecha, nombre del comerciante, bien, cantidad y origen del mismo, tal como lo hacen los libros manuales. Pese a estas deficiencias, comprender el volumen total de lo que pudo comerciarse, ayuda a determinar la complejidad de las operaciones portuarias que garantizaban el tránsito de mercancías.

Gráfica 1: Entrada de bienes de la Tierra al puerto El Retiro, 1745-1807



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A, B y AGI, Santa Fe, 868 y 869.

La gráfica 1 permite evidenciar que existió una tendencia general decreciente en las entradas de bienes de la tierra en la villa de Honda, el núcleo del complejo portuario. En términos específicos, se puede observar un ciclo estable hasta 1781 y luego de este unas fluctuaciones al alza pero que declinan con la entrada del siglo XIX. Pese a lo anterior, se

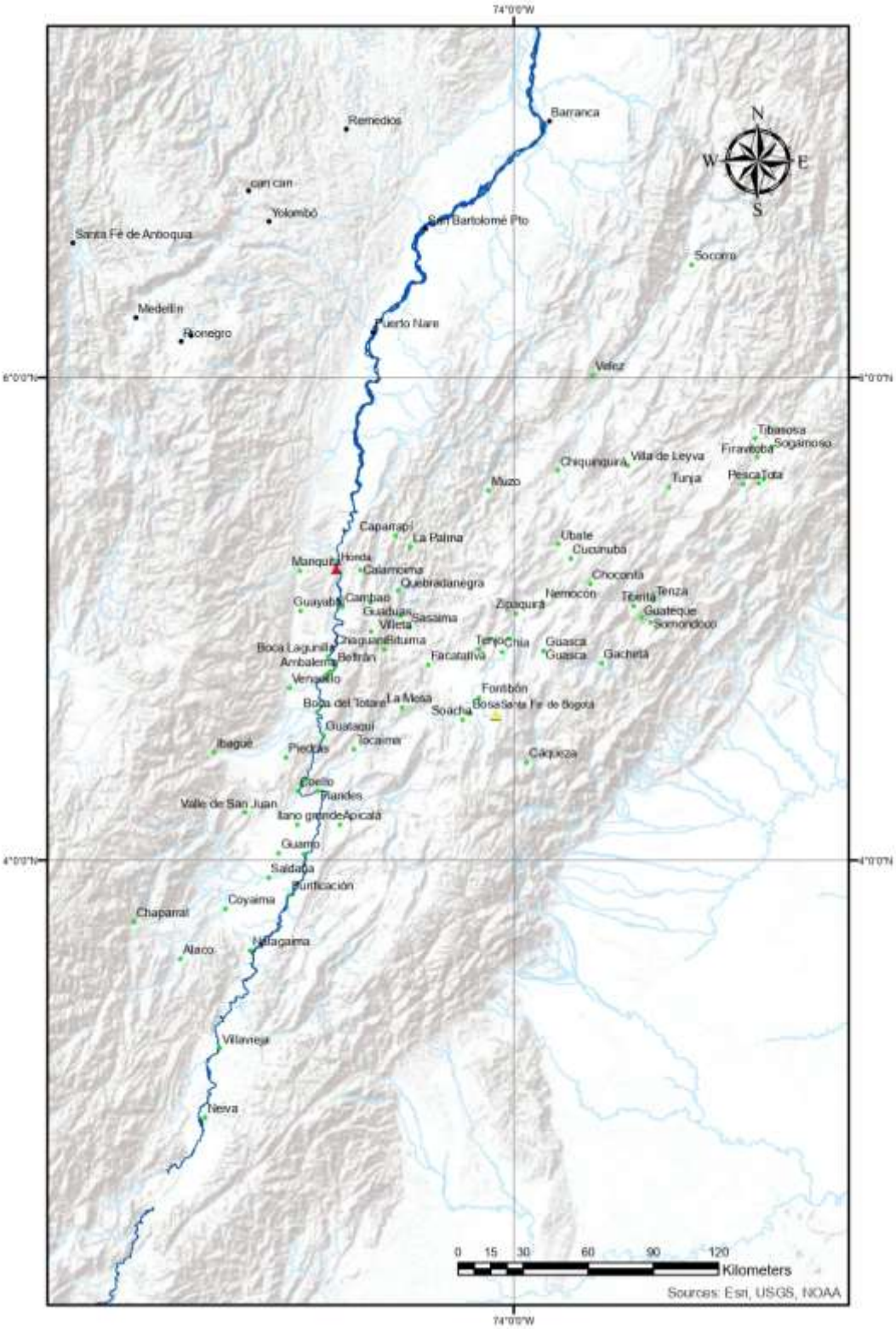
deben hacer observaciones sobre los datos. La primera de ellas es que la disminución en la década de los 70s correspondió a la creación de la Aduana borbónica, la Administración de Tabaco y de Aguardientes, lo que provocó la exclusión de estos bienes y sus materias primas de la contabilidad fiscal, esto llevó entonces a la disminución que se aprecia en la gráfica; como complemento de esto, la harina dejó de ser registrada y los volúmenes que representaba antes de la década de los 70s desaparecen también de los registros fiscales. Este fenómeno no fue exclusivo de Honda, ya que se tiene evidencia para Mompox de una situación similar con la creación de la Aduana (Torres & Henao, 2021, pág. 475) por lo que se sospecha que pudo ser una situación de alcance virreinal. La segunda, es que, en este mismo periodo, el libro manual de 1781, presentó discontinuidad, debido a la convulsión social conocida como "la rebelión de los comuneros", que llevó a que no se registraron las transacciones durante todo el periodo, pues solo se hallaron registros desde junio[23] y, por ello, se aprecian esas bajas en las cifras en la gráfica 1. La tercera, es que, pese a esto, se presentan dos repuntes en el comercio que, posiblemente, fueron el reflejo del auge de la producción minera en la provincia de Antioquia (McFarlane, 1997, pág. 140), esto sin querer ser categórico en afirmar que esta sea la única causa del aumento de comercio en el complejo portuario. Es decir, aun cuando la tendencia fue decreciente en las cifras agregadas, es importante analizar la composición de estos ingresos para los años en los que se disponen cifras desagregadas, gracias a los libros manuales, y así, corroborar si en efecto se dio lugar una disminución del comercio en el complejo portuario de Honda a costa del comercio momposino, como sostenía Pedro Fermín Vargas (Torres & Henao, 2021, págs. 471-472), y si tuvo consecuencias en el comercio a lo largo del espacio económico neogranadino. Por lo tanto, es importante hacer énfasis en que la tendencia de la gráfica, no señala necesariamente una crisis del comercio que circulaba por el complejo portuario, porque dicha tendencia evidenciaría un cambio en los registros fiscales y no en la actividad comercial.

Finalmente, al observar el mapa 1, se puede apreciar todas las zonas donde se producían los bienes de la tierra que ingresaban al complejo portuario de Honda por medio del puerto

[23] Pese a que la historiografía sostiene que el cobro de alcabala se suspendió en abril con la revuelta, la evidencia hallada para el caso de Honda, verifica que no se registraron alcabalas en el primer trimestre de 1781 y solo se encuentran registros fiscales desde junio de dicho año. AGN, Anexo II, Administración Alcabalas, Alcabalas, Caja 97 carpeta 2.

El Retiro, aproximándose desde el sur, desde el alto Magdalena y su valle interandino en Neiva, incluyendo hasta parte del altiplano, al nororiente, en las zonas textileras de las Provincias de Tunja y el Socorro. El complejo portuario, a través del puerto El Retiro, mediante la dinámica descrita en la primera sección, logró centralizar los excedentes de producción de estas regiones del espacio económico neogranadino y redistribuirlas río abajo, aprovechando la ventaja de transporte que implicó el acceso al río, pues su navegación solo era interrumpida por los raudales de Honda, que obligó a descargar todas estas mercancías en dicho lugar. Desde puerto Caracolí hasta Cartagena, la navegación era toda a favor de la corriente, sin barreras comparables a la envergadura de los raudales de Honda. De las salidas se ocupa la siguiente parte. El mapa 1 es la primera aproximación a esa gran red comercial que era posibilitada por el complejo portuario y que permitió a estas zonas reaccionar a la demanda de bienes de consumo de las zonas mineras e, incluso, a la demanda europea de azúcar, como se verá en el siguiente capítulo con mayor detalle.

Mapa 1: Red comercial del alto Magdalena. Honda 1745-1808



2.2 Salida de bienes de la Tierra: Puerto Caracolí.

Para estudiar la salida de bienes de la tierra se utiliza como referencia el impuesto denominado Proyecto, Puertos o Salida, y que para efectos de simplicidad será solo llamado de Salida, pues su naturaleza era gravar los bienes de la tierra que transitaban por puerto Caracolí, río abajo, al complejo portuario fluvial del bajo Magdalena, cuyo principal puerto era Mompox (Torres & Henao, 2021). Además, remontaban la cordillera central, hacia las minas de oro de la Provincia de Antioquia, una vez que lograban aproximar las mercancías a la boca del Río Nare (Twinam, 1984, pág. 131) o se dirigían al Caribe como se concluyó con la evidencia empírica del presente trabajo.

El impuesto, como ya se describió en el capítulo anterior, era cobrado como un arancel y no como un porcentaje sobre el precio del bien, tal como sucedía con la Alcabala del 2%, o con este mismo impuesto en el complejo portuario del bajo Magdalena, en Mompox[24], que se cobraba por el 3% sobre el precio unitario. Básicamente, las reformas de Gutiérrez de Piñeres, no modificaron el arancel en el complejo portuario del Alto Magdalena, en Honda, bajo el cual se cobraba el derecho de salida, pues siguió siendo un arancel[25]. Por lo anterior, las siguientes cifras solo nos permiten observar las cantidades de cada bien comerciadas río abajo y los destinos, aun cuando, en este caso, las fuentes fiscales no posibilitan abordar el precio total de lo transado. Sin embargo, estas cifras posibilitan el acceso a evidencia de los destinos de consumo de esos bienes producidos en otros espacios económicos del virreinato de la Nueva Granada y, con ello, reconstruir los flujos comerciales de bienes de la tierra que transitaron por la villa de Honda.

El principal cambio presentado con la creación de la administración de la Aduana, se puede apreciar comparando los diferentes libros manuales de salida, en especial los posteriores a la década de 1770 en adelante. En ellos es claro que se excluía a la harina de este pago, el anís, el tabaco y la carne. Además, se debe resaltar que, con la Aduana borbónica, en estos años se hace más exhaustivo el registro de los textiles, los cuales ya no se encontraban agrupados en un solo tipo de bien, y ahora eran registrados por separado,

[24] El caso de Mompox puede ser estudiado en el trabajo de (Torres & Henao, 2021, págs. 474-480)
[25] El Arancel está en AGN, C, Aduanas, T10 fs 256r-256v.

diferenciando entre mantas, lienzos, fresadas, camisetas, paños de mano, ruanas, badanas, etc. Muchas de ellas con presentaciones en varios colores como representación de la diversidad del sector textil y su importancia dentro del sistema comercial del complejo portuario.

Otro elemento que cambió son las receptorías y arrendamientos, que para este caso se crearon las de San Bartolomé[26], las bodegas de Nare[27] y en Carare, puerta de entrada a las minas de la provincia de Antioquia y zonas de producción de cacao como se describe más adelante. Estos puertos lograron descentralizarse fiscalmente del núcleo del complejo y establecer en ellos receptorías dependientes de la administración principal ubicada en la villa de Honda. Precisamente el auge del comercio de bienes básicos a la provincia de Antioquia, los hacía atractivos para el cobro de la alcabala. El estudio integral del complejo portuario debe profundizarse indagando por los libros manuales de alcabala de estos puertos integrantes del complejo fluvial.

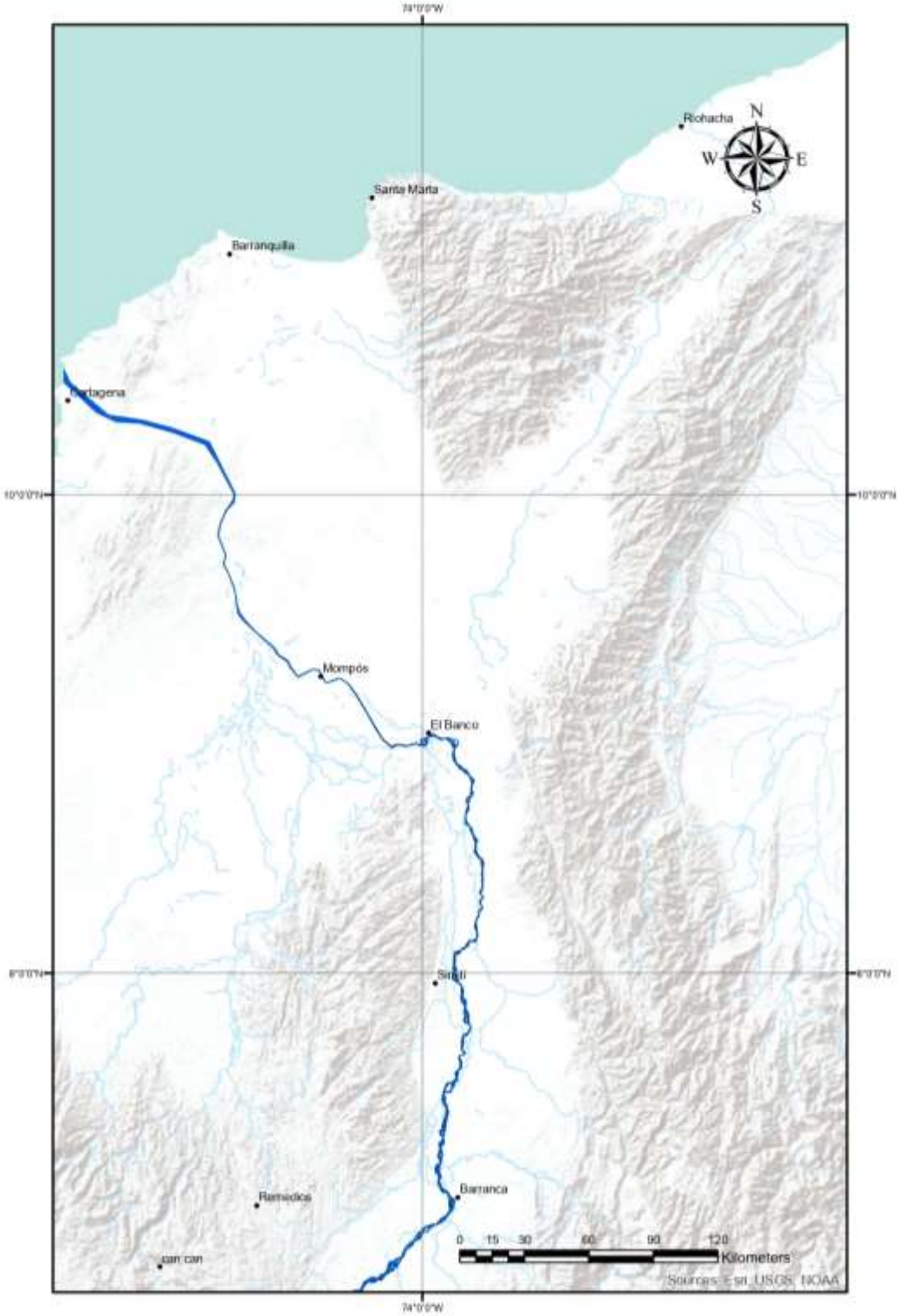
Por lo anterior se puede concluir: primero, utilizando las fuentes fiscales que registran la salida de bienes de la tierra no es posible establecer el valor total comerciado en pesos plata, ya que el avalúo se hacía en las tornaguías en los lugares de destino, especialmente la Provincia de Antioquia, el puerto de Mompox y Cartagena. Segundo: La descentralización fiscal del complejo portuario, promovida por las reformas de 1777, llevó a que se abrieran receptorías en Nare, San Bartolomé y Carare, lo que significó una disminución en el registro fiscal que se hacía en la villa de Honda, pues, ya no se tenía que ir allí para expedir las guías de los bienes que se comerciaban río abajo. Por lo tanto, los libros de la villa de Honda, a partir de esta década, tenían una disminución en sus registros, no necesariamente atribuible a la disminución del comercio, si no una respuesta a esta descentralización fiscal del complejo portuario río abajo y los cambios en los criterios de recaudo para ciertos bienes, como ya se ha descrito. Tercero: como consecuencia de lo anterior, para estudiar el comercio del complejo portuario, y no solo de la villa de Honda, sería necesario sumar las receptorías y arrendamientos río abajo y, también, río arriba.

[26] AGN, C, SA II, Alcabalas, caja 145; carpeta 3
[27] AGN, C, SA II, Alcabalas, caja 24 carpeta. Este es un libro Manual de las bodegas de Nare donde se evidencia que el recaudo había sido otorgado a un receptor.

Cuarto: La crisis que la historiografía hasta ahora atribuye al puerto, es solo el reflejo de la villa de Honda como núcleo fiscal, y no refleja la importancia comercial de todo el complejo, el cual comunicaba los espacios económicos que producían bienes para mantener la extracción de oro en las zonas mineras, así como los bienes para el mantenimiento de su estructura y operación portuaria a lo largo del río hasta el Caribe.

Pese a las limitaciones de la información, el hecho de no tener una referencia en pesos plata de las salidas, imposibilitó la tarea de establecer cifras agregadas. Hay que reservar el análisis del comercio de salida para el siguiente capítulo, donde, de manera desagregada, se establece los bienes comerciados y los lugares de destino de estos. No obstante, y como un adelanto para el lector, se puede apreciar el mapa 2, donde se muestran los principales destinos en el bajo Magdalena y algunos del nordeste antioqueño. Especial atención se debe prestar a los puertos del Caribe, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Riohacha, porque como se verá, su rol aumentó en la década de los 90's a consecuencia de los cambios comerciales que operaron en el Caribe, por ejemplo, el aumento de la demanda de azúcar, producto de la caída de la producción por la independencia haitiana. Estas ideas son desarrolladas con mayor detalle en el siguiente capítulo.

Mapa 2: Red comercial en el bajo Magdalena, nordeste antioqueño y el Caribe. Honda 1745-1808



3. Principales bienes comerciados: orígenes y destinos.

3.1 Principales bienes.

En esta sección se estudian las cifras de manera desagregada, para esto se presentan las magnitudes de los principales bienes comerciados en los puertos El Retiro y Caracolí de la villa de Honda: harina, tabaco, textiles, azúcar, carne, cerdo, cacao, sal, ajo, anís y mulas. Por cada bien se estudian las entradas, las salidas y un balance entre ellas, para los años en que se contó con cifras, y así se determinó las mercancías disponibles para consumo en la villa de Honda, como parte de las necesidades del funcionamiento de las operaciones del núcleo del complejo portuario.

La exposición de cada bien incluye las economías regionales de origen y de destino de estas mercancías, estas últimas no necesariamente se deben asumir como zonas de consumo, ya que pudo existir redistribución de estos a una tercera zona. Para simplificar, las economías regionales de destino de las mercancías son divididas en dos grupos, esto de acuerdo a sus características dentro del espacio económico: el primero, las zonas mineras, correspondientes a la provincia de Antioquia, sus puertos de acceso, Nare y San Bartolomé, desde donde se accedía a la cordillera central usando mulas y cargueros, con dirección a las minas antioqueñas, en este grupo de zonas mineras se incluyen también a Simití y a Guamocó. El segundo grupo, eran las zonas portuarias del bajo Magdalena y el Caribe, aquí se agrupan los puertos de Mompox, Cartagena y otras menciones a lugares del *hinterland* del Caribe.

3.1.1. Harina.

La harina fue un bien escaso en el puerto de Cartagena a finales del siglo XVIII e inicios del XIX (O'Byrne, 2013, pág. 62). La necesidad de esta materia prima para la fabricación de pan con fines de abastecimiento militar era, aproximadamente, 18 onzas de pan diarias por soldado (Solano, 2018, pág. 562), lo que generó una demanda permanente en el principal puerto neogranadino en el Caribe. Por su parte, la provincia de Antioquia también demandó este bien, aunque las cifras registradas entre 1740 a 1805 no superaron las 30 cargas por año (Twinam, 1984, pág. 124), se genera un mercado de destino adicional para este bien producido en el altiplano de la cordillera oriental.

El caso de la harina es bastante particular, puesto que en otras administraciones de Aduana no era registrado su paso al estar exenta de impuesto de alcabala (Muñoz & Torres, 2013, pág. 180). Para Honda, su registro permite apreciar el origen de este bien y su destino. Pese a la ventaja inicial, con las reformas de la década de los 70's, desapareció de los registros fiscales y por esta razón se hace imposible seguir su comercio a través de los puertos de la villa de Honda a partir de esta década.[28] Teniendo en cuenta esta situación, el seguimiento que se pudo hacer al comercio de este bien de consumo, entre el lapso de 1745 a 1782, permite rastrear las zonas de producción de harina en el altiplano de la cordillera oriental y la proyección de excedentes hacia el valle del río Magdalena, minas de la provincia de Antioquia y el puerto de Cartagena. El tipo de harina que se pudo identificar basado en los registros de los libros manuales fueron: flor, afrecho y desgajada, que fueron más bien una excepción, pues la más común simplemente se registró como "harina" y correspondió a un 98% de los registros.

Las entradas de harina en el puerto El Retiro, de la villa de Honda, promediaron las 150 toneladas anuales, unas 1200 cargas al año, en la etapa entre 1745 a 1782. El origen de

[28] El último libro de entrada que tiene en cuenta el registro de la harina es el de 1782, ver anexo A; y el último libro que registra las salidas de harina corresponde a 1772, ver anexo B, y en 1790 no se registran salidas. El problema surge en que no se cuentan con suficientes libros manuales para determinar con mayor exactitud el año en que se dejó de hacer el registro fiscal de este bien. Pese a esto, evidencia como la reunida por (Gutiérrez & Torres, 2021, págs. 330-331), quienes muestran a la compañía Barrio y Sordo comerciando harina a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, otorga fuerza a la idea que el comercio de los excedentes de harina del altiplano de la cordillera oriental fue más amplio que el tradicionalmente asumido por la historiografía.

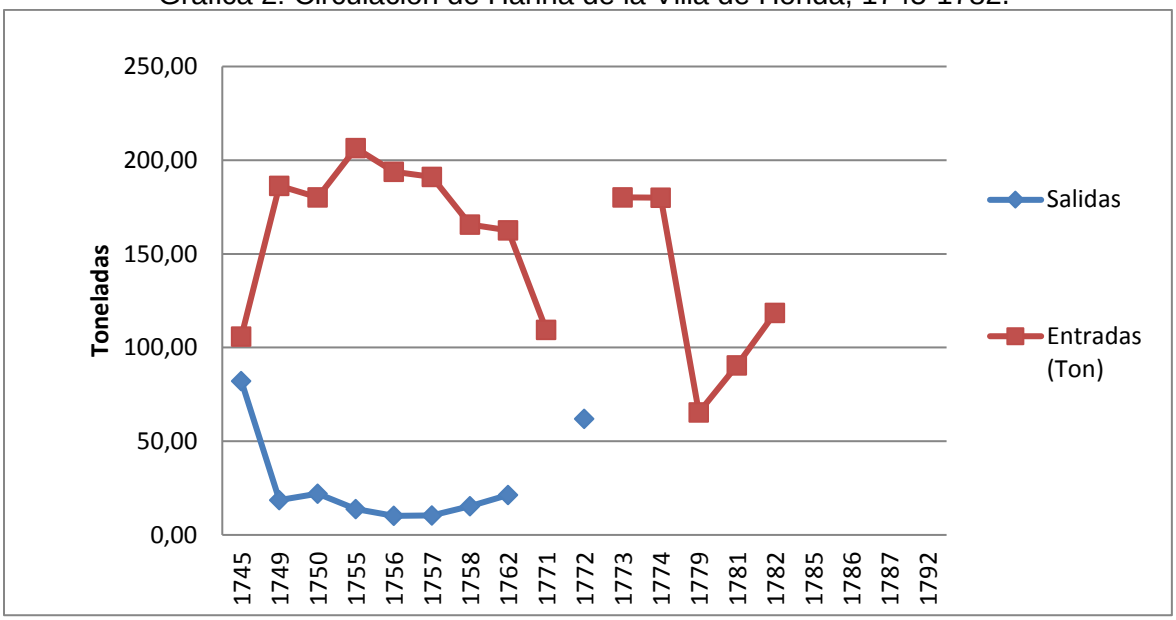
este comercio, se ubicó todo en la cordillera oriental, en el altiplano, donde se producía en: Santa fe, Tunja y Sogamoso, concentrando cerca del 40% de la oferta disponible. Entre tanto, Zipaquirá, Guasca, Cucunubá, Chocontá, Villa de Leyva, Ubaté, Facatativá, Tabio, Soacha y Tota, aportaban cantidades menores de esta producción comercializada. Adicionalmente, por intermediación de los comerciantes de poblaciones ubicadas en la media montaña, también se distribuyó la harina hacia El Retiro: Guaduas, Bituyma, Villeta y La Palma, concentraron un 20% de la oferta, y en menor medida, Caparrapí. Los mapas 1 y 3 dejan ver en la cordillera oriental la distribución de estas regiones productoras de harina.

Las salidas de harina tuvieron en 1745 un total de 80 toneladas anuales, 640 cargas, que pasaron entre 1749 a 1764 a un promedio de 16 toneladas anuales, 128 cargas. Finalizando en 1772, último año para el que hay registros, con un total de 60 toneladas en este año, unas 480 cargas. Los mercados de destino de esta harina en la zona minera, entre 1745 a 1762, absorbieron un promedio del 68 % de las salidas del puerto Caracolí en la villa de Honda. La zona minera incluyó destinos como: Nare, Rio Negro, Medellín, San Bartolomé, Remedios y Cancan. La zona portuaria del bajo Magdalena y el Caribe absorbió en este periodo un 31% de estas salidas. En el año de 1772, el último para el que se tienen registros de harina, se presentó un aumento inusitado en las salidas con dirección a esta zona, llegando solo Cartagena a recibir un 49% de las salidas de harina que se registraron este año en puerto Caracolí, un total de 30 toneladas, que en este año de paz se dirigieron al puerto del Caribe en específico. De igual manera, aunque en unas magnitudes marginales, se ubicaron 3 y 1 cargas de harina para Santa Marta y Barranquilla respectivamente.

En este punto, es necesario generar algunas preguntas sobre la evolución del comercio de este bien en la Nueva Granada: ¿La harina se dejó de comerciar a partir del año de 1772? ¿Este aumento en el año de 1772 muestra una tendencia en el comercio de harina? ¿Es posible que un mercado, sobre el que se tiene registro durante cuatro décadas, haya desaparecido simplemente por una iniciativa de tipo fiscal? ¿Cuál fue el papel de la harina producida al interior del Virreinato en el abastecimiento interno del mismo? ¿Fue la harina importada la principal fuente de abastecimiento del puerto de Cartagena tal como lo ha sostenido la historiografía? Sobre estas cuestiones, es conveniente asumir que el comercio de este bien siguió siendo significativo, pese a las nuevas condiciones fiscales que lo

excluían de cobros en la Aduana de Honda, por lo tanto, estas cantidades de harina, nada despreciables, circularon por el puerto como parte de su sistema de abastecimiento y redistribución, aún después de este año. El ejemplo de la compañía Barrio y Sordo, a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, comerciando harina del altiplano (Gutiérrez & Torres, 2021, págs. 329-333), refuerza esta idea de la importancia de la circulación de excedentes de la producción de harina del interior del Virreinato.

Gráfica 2: Circulación de Harina de la Villa de Honda, 1745-1782.



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

La evidencia presentada debe contrastarse con la historiografía del tema. El aporte de McFarlane alrededor de los efectos de las importaciones sobre la producción interna de harina deben ser matizados (McFarlane, 1997, pág. 247), pues las cifras mostraron una circulación de la producción interna hacia los puertos del Caribe, y del bajo Magdalena, bastante importante para el periodo en cuestión. Adicionalmente, el trabajo realizado por O'Byrne (2013, pág. 67) ha identificado un precario papel de la harina del interior y solo reconoce la ruta de abastecimiento que se desarrollaba por el camino del Opón, sin mencionar la ruta a través de Honda y las ventajas de esta para el transporte. Por su parte Muñoz y Torres (2013, pág. 192) establecen la importancia de la producción interna en el año de 1780, cuando salieron desde Santafé 1.127 cargas, unas 140 toneladas, con ocasión del bloqueo al puerto de Cartagena que impidió el ingreso de la harina importada. La información presentada en este trabajo permite aportar al debate tres puntos: primero,

el papel de la harina producida en el interior del Virreinato no fue marginal; segundo, la ruta de Honda permitió tener un medio de transporte eficiente hasta el Caribe; y tercero, el comercio no se motivó exclusivamente por las coyunturas bélicas como lo muestra el año 1772, cuando mayores cantidades de harina se dirigieron a Cartagena desde el puerto Caracolí de la villa de Honda, siendo este un año de paz. No obstante, al dejarse de registrar este bien, no fue posible establecer el comportamiento del comercio de harina para las últimas dos décadas del siglo XVIII y así poder tener evidencias más contundentes sobre el comercio de harina a Cartagena.

Al momento de realizar un balance entre las entradas y las salidas de harina para los años en que fue posible compararlas, se obtuvo que de las 183 toneladas anuales que en promedio entraron al puerto de El Retiro, entre 1749 y 1762, el 90% se quedó disponible en la villa, no salieron por el puerto Caracolí. Sobre esta disponibilidad se puede establecer, como conjetura, que su consumo se realizaba en la misma villa por las élites establecidas en el complejo portuario. Otra explicación puede hallarse en la población flotante en el puerto, que emprendían desplazamientos a través de la arteria fluvial, que pudo consumir otra parte de esta harina disponible en el puerto. Sin embargo, serán futuras investigaciones que permitan comprender mejor la producción y el comercio de la harina dentro del Virreinato, ya que hasta ahora el foco lo han ocupado las importaciones que ingresaban por Cartagena.

3.1.2 Tabaco.

Tal como sucedió con el caso anterior, el tabaco es excluido de los bienes que se registraban para el cobro del impuesto de alcabala, la conformación de la Administración General de la Real Renta de tabacos el 1 de marzo de 1774 así lo verifica (Velandia, 1989, pág. 339), pues ahora la responsabilidad recaía sobre esta nueva institución colonial y por ello los libros manuales presentan una especie de transición, donde al tiempo que ya existía la Administración de Tabaco, se seguía pagando el impuesto de alcabala, tal como se aprecia en los libros. Sin embargo, las nuevas condiciones de cultivo, procesamiento y venta (McFarlane, 1997, pág. 323) hicieron que los registros de este bien desaparecieran con fines de cobro de alcabala.

Dentro de los registros se pudo identificar cuatro tipos de tabaco: cafuche, en polvo, de humo y, simplemente, “tabaco”. Sobre las entradas se registraron en promedio 54

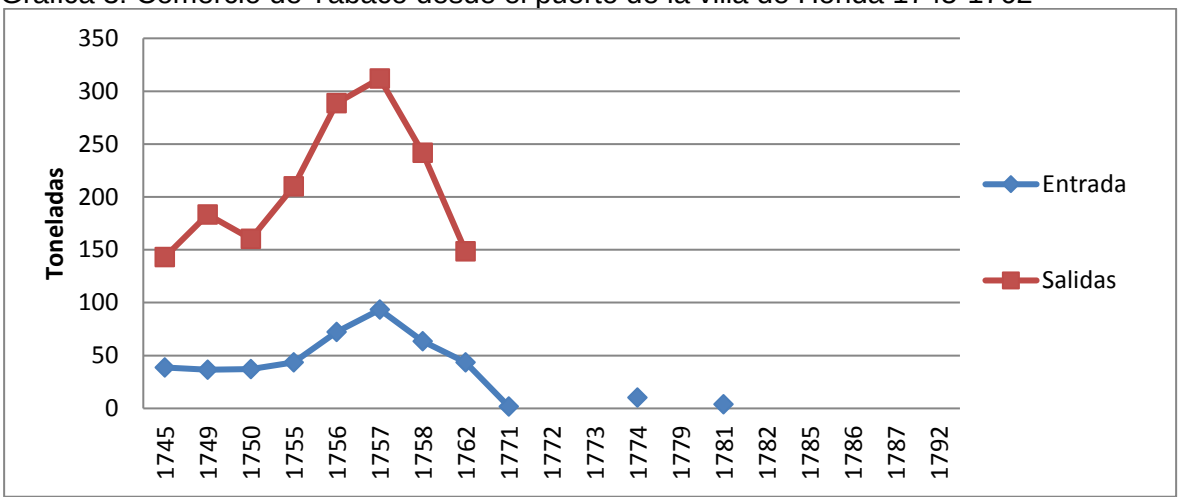
toneladas anuales entre 1745 y 1762, con un promedio de 5 toneladas anuales entre 1771 y 1781, cuando el estanco entró en operación. Respecto al origen de este tabaco, hay que anotar que muchos de los registros no lo especificaban, no obstante, la información disponible permitió detallar que ingresaba desde todo el valle interandino del río Magdalena, y su pie de montaña, especialmente desde Quebrada Negra, que produjo en promedio el 13 % entre 1745 a 1762. El año de 1771 fue un excepcional por el hecho que todo el tabaco que ingresó provenía de Quebrada Negra, introduciendo 1,8 toneladas al puerto El Retiro de Honda y, en 1774, cuando se introdujeron 10,3 toneladas, de las cuales el 97% provino de este lugar.

En importancia sigue Honda, que en promedio aportó un 6 % anual del tabaco registrado en los libros de alcabala entre 1745 a 1762. En adelante hay registros excepcionales en el libro de 1781, donde la jurisdicción fue la responsable del 55% de las 3,9 toneladas que en total se registraron en los libros de alcabala. El desempeño de Ambalema apenas es percibido en las introducciones de tabaco al puerto de El Retiro, pues solo es el responsable del 2,6% entre 1745 a 1762. Papel mucho más importante tuvo Tocaima con el 4,5% en promedio, y dos años de repunte con el 17,3% y el 12% para 1749 y 1750 respectivamente. El resto de la producción se recibe desde río arriba hasta la desembocadura del río Coello: Piedras, la Vega de los padres, Guataquí, Beltran, Venadillo, Totare, Río recio, y en el pie de montaña: Guaduas, Villeta, La Palma. Esta evidencia empírica sirve para reevaluar las zonas de producción tabacaleras previas a la entrada en operación del estanco que reorganizó la producción. Se comprobó que antes del estanco, Ambalema no tuvo un papel preponderante, además, se observa el papel del alto Magdalena en este cultivo, entre Honda hasta el río Coello en el sur, donde las condiciones ambientales fueron las apropiadas para el cultivo del tabaco.

Las salidas muestran que en promedio se registraron 210 toneladas anuales entre 1745 a 1762, de las cuales, en promedio, el 66% salió para el puerto de Mompox. Para las zonas mineras de la provincia de Antioquia, donde la cultura de consumo era extendida (Twinam, 1984, pág. 120), el promedio de salida fue del 27% y comprendía destinos como: Medellín, Remedios, Cancan, Yolombó, Rionegro y la ciudad de Antioquia. Para otros destinos del Caribe y el bajo Magdalena se registraron en promedio el 5% anual durante este periodo, donde se encuentran lugares como: Cartagena, Santa Marta, Barranquilla, Riohacha y El Banco. Es importante resaltar que, dada la importancia del comercio entre Mompox y el

nordeste antiqueño (Henao G., 2020, págs. 59-61), se puede suponer que una parte del tabaco dirigido a este puerto, era reexportado a la provincia de Antioquia, a Zaragoza.

Gráfica 3: Comercio de Tabaco desde el puerto de la villa de Honda 1745-1762



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

La diferencia entre salidas y entradas se puede ver en la gráfica 3. De dicha diferencia, se puede plantear la siguiente hipótesis, para explicar el comportamiento de las cifras, es que no todo el tabaco pagaba impuesto de alcabala de entrada, pero si a la salida. Igualmente se puede barajar la posibilidad que la producción circundante al puerto no pagaba la entrada y, por ello, el subregistro. Sin embargo, esta idea se desvanece cuando en los libros manuales se registran expresamente tabaco de la misma jurisdicción de Honda. Por último, una parte del tabaco pudo ingresar como materia prima para ser procesado en el puerto y luego redistribuido con valor agregado a los mercados de consumo, pero sobre el particular, próximas investigaciones deben profundizar en este aspecto de la circulación del tabaco y las unidades productivas asociadas a la transformación de la materia prima.

Es importante anotar que, pese al tema de agitación social producido en 1781, el cobro de alcabala se realizó en dicho año, a partir de junio, aunque su registro desaparece definitivamente y es ínfimo para ese semestre. A partir de esta década, la alcabala por el ingreso de la producción tabacalera del alto Magdalena ya no era responsabilidad de la Aduana y las atribuciones fiscales recayeron sobre la Administración General de la Real Renta de tabacos.

De este bosquejo cuantitativo surge la pregunta sobre el papel que usualmente se le ha atribuido a Ambalema en la producción de tabaco, ya que, al contrastar las cifras, las zonas de producción se sitúan en una variedad de lugares que regionalmente se extienden por todo el margen del Río Magdalena, desde Honda hasta el Río Coello, como las tierras especializadas en la producción tabacalera previa a la conformación de la administración. Pese a la reorganización que se provocó a partir de 1780, donde se deja de registrar el tabaco en la Aduana, las cifras de cargas calculadas en 1790 que pasaron a través del puente del río Gualí en el quinquenio 1785 a 1789 fueron en promedio 2339 cargas, es decir 292 toneladas (Velandia, 1989, pág. 314), lo que seguían siendo cifras significativas de circulación de tabaco por el complejo portuario de Honda. Lo anterior permite aseverar, al igual que en el caso de la harina, que la exclusión de este bien del registro aduanero, no implicó que el comercio necesariamente despareciera o perdiera importancia frente al resto de bienes de la tierra, y que, por el contrario, las cantidades comerciadas, para el caso del tabaco, se deben indagar en la institución borbona creada para administrar el estanco del mismo.

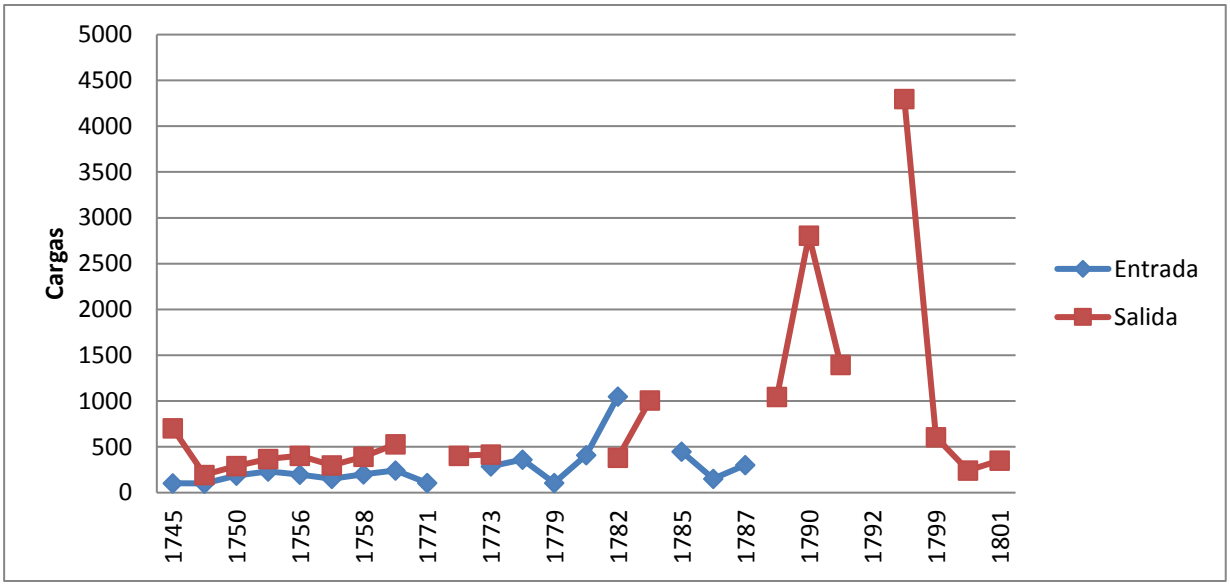
3.1.3 Textiles.

El sector textil fue un sector de la economía colonial que presentó una variedad amplia de bienes, según fuera el origen de su producción: extranjera, quiteña o de la cordillera oriental (Twinam, 1984, pág. 114). La historiografía ubica un aumento de la producción textil en la cordillera oriental como producto de un crecimiento del sector minero, y el sector de abasto asociado a este, y un aumento de la población en el Virreinato (Muñoz, 2011, pág. 4). Pese a esto, estas investigaciones concentran su análisis en la producción de la Provincia del Socorro, por lo que en esta sección se aborda la geografía de la producción de textiles de la cordillera oriental, tomando como referencia los ingresos de estos bienes al puerto El Retiro de la villa de Honda.

Para realizar el análisis de los flujos de textiles, fue necesario uniformizar las cifras respecto a la amplia gama de bienes del sector. Siguiendo a Muñoz (2011, pág. 25) las equivalencias de los textiles en este trabajo fueron las siguientes: 64 varas era igual 1 pieza y 7 piezas era igual a una carga. De esta manera se solventa la situación de la unidad de medida que se utiliza para el ingreso de textiles al puerto de Honda. Las cifras de entradas muestran que entre 1745 y 1762 ingresaron en promedio 177 cargas anuales de

textiles al puerto El Retiro, y 360 cargas anuales en promedio entre 1771 a 1786. Determinar los lugares no fue posible para todas las transacciones, pues algunas no contenían referencia de la zona donde se expidió la guía. Pese a esto, se pudo rastrear los principales orígenes y entre ellos se debe resaltar a Santa Fe, Tunja, Tota, Zipaquirá, Sogamoso y Socorro, Muzo, Vélez y La Palma.

Gráfica 4: Comercio de textiles desde la villa de Honda, 1745-1772



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

Las salidas de textiles superaron a las entradas como se aprecia en la gráfica 4. Entre 1745 a 1801, el promedio fue de 850 cargas anuales, encontrando dos tendencias a lo largo de este periodo. Entre 1745 a 1773 la mayoría de las salidas tenían dirección a la provincia de Antioquia, alrededor del 90%, se dirige a esta zona minera del espacio económico neogranadino. Eso concuerda con las referencias que ubican a esta zona minera como un mercado de consumo de textiles, con gran predilección por los fabricados en la cordillera oriental y con este tipo de lienzo, el ordinario, es que se vestía la mayor parte de la población antioqueña y por esto su alta demanda, que llegó a 4296 cargas registradas en 1795 como salidas del puerto Caracolí, de las cuales 3400 cargas tomaron rumbo a esta provincia minera.

La tendencia de las salidas de textiles desde el puerto Caracolí tuvo cambios cuantitativos y cualitativos. Desde los 80's la composición de los destinos presentó cambios que son de suma importancia resaltarlos. El primero fue que Cartagena adquirió mayor representación

como destino de los textiles neogranadinos, pasando de un promedio de 2,5 cargas anuales entre 1745 y 1773, a 154 cargas en promedio anuales entre 1782 y 1801, encontrando dos años con alto flujo, 1789 y 1799, donde se registraron 513 y 465 cargas, el 49 y el 76% del total de salidas, respectivamente. El segundo cambio, cualitativo, fue la presencia de nuevos destinos en las dos últimas décadas del siglo XVIII, entre ellos Barranquilla, Santa Marta, Valledupar y, muy particular, la zona minera de Cítara. Estos cambios permiten constatar tres elementos para alentar el debate: el primero, la ciudad de Cartagena contó con la posibilidad de consumir textiles neogranadinos, así lo deja ver esta evidencia, posiblemente como consecuencia de una estrategia de abastecimiento del puerto desde el interior del Virreinato como el que describe O'Byrne (2013, págs. 66-67) y cuya implementación se aprecia, en este caso, con el abastecimiento de textiles. Sin embargo, se deberá investigar más a fondo si existían salidas de estos textiles desde el Caribe a otros puertos[29]. El segundo, entre la diversificación de destinos, la presencia de dos puertos en el Caribe, Barranquilla y Santa Marta, considerados por la historiografía como focos del contrabando textil (McFarlane, 1997, pág. 244). Según esta evidencia, la demanda de textiles era variada y, ni siquiera en estos puertos, era exclusiva la oferta de piezas importadas, encontrando los textiles neogranadinos un espacio para concurrir a estos mercados portuarios. El tercer elemento fue la aparición de Cítara para los años de 1789, 1795 y 1801 con 87,2; 187 y 5,5 cargas respectivamente. Esto muestra una nueva zona minera que demandaba textiles neogranadinos que eran redistribuidos desde puerto Caracolí en la villa de Honda. Esto sucede como parte de la apertura de comunicaciones más activas con el occidente del Virreinato a través de la Provincia de Antioquia.

El siguiente destino en importancia lo constituyó Mompox, donde se presume eran redistribuidos los textiles al nororiente de la Provincia antioqueña, dada la relación de esta última con los puertos del bajo Magdalena (Henao G., 2020, pág. 41). Finalmente, apareció el déficit de textiles que muestran los libros manuales de alcabalas y que se aprecia en la gráfica 4. Sobre este balance se puede sugerir que existió producción interna en la villa y/o que no todos los textiles que ingresaban a la villa pagaban alcabala de entrada, pero esto

[29] AGN, SA I, Aduana, Tomo 5, fs. 13-44. Aquí se expresan salidas desde Cartagena hacia la Habana, Portobelo y Trinidad, de bienes de la tierra para el año de 1780. Especialmente salían, azúcar y cacao proveniente del Magdalena y de Guayaquil. Pero no se halló evidencia de salidas de textiles neogranadinos hacia el Caribe, es por esto que se sostiene que, el destino de los textiles que salía desde Honda a Cartagena, tenía como objetivo el consumo interno.

son apenas dos conjeturas sobre las cuales se debe profundizar en futuras investigaciones, ya que, pese a este déficit, el comercio de la villa debía satisfacer la demanda interna del puerto que también presionó por el consumo de estos bienes.

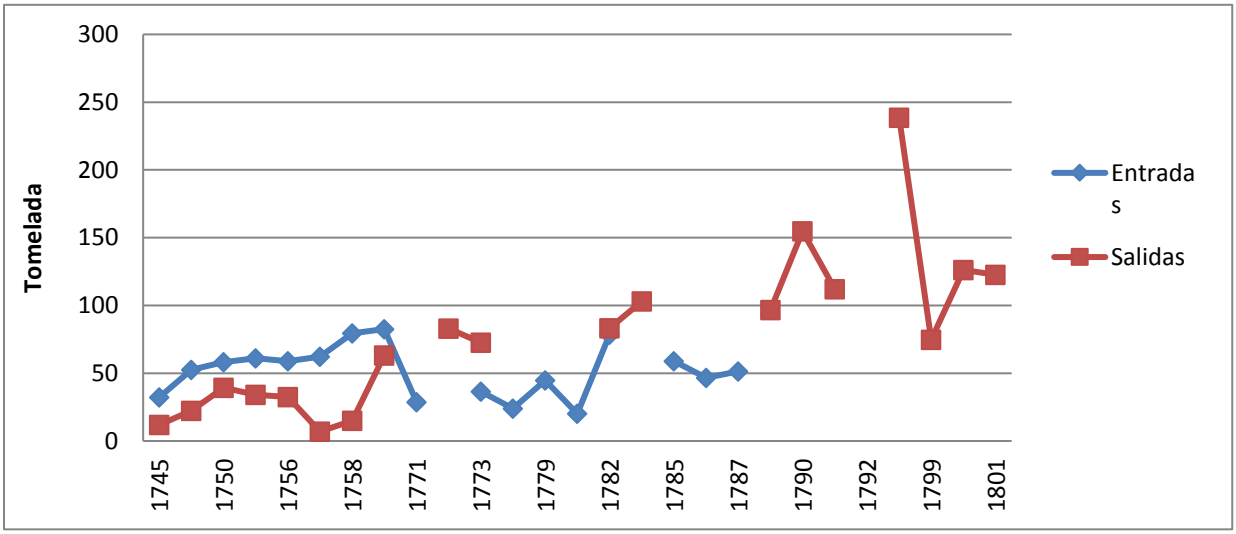
3.1.4 Azúcar.

La importancia de este bien radica en que fue uno de los ramos de la economía colonial, diferente a la minería, que permitió producir una mercancía con una demanda en el mercado internacional. Sus amplios usos culinarios por parte de la nobleza y élites europeas mantuvieron el crecimiento de esta industria a lo largo del siglo XVII, para consolidarse en el siglo XVIII como uno de los sectores de las colonias que reportaban mayores beneficios (Opatrný, 1995, págs. 217-218) (Norton, 2006, pág. 665). Las cifras mostraron un aumento de la circulación de la producción norandina de azúcar, estimulada por la demanda europea, hacia los puertos del Caribe, como consecuencia en la Nueva Granada del proceso de la revolución de Haití. Bajo este contexto se analizan las cifras, de circulación de azúcar en los puertos de El Retiro y Caracolí de la villa de Honda, que a continuación se presentan.

Dentro de los registros de los libros manuales se hallaron azúcar blanca, parda y prieta, donde las dos últimas concentraron mayor circulación, siendo la azúcar blanca menos del 0,05% del total de los registros. La producción de este bien, que ingresó por el puerto El Retiro entre 1745 a 1762, fue en promedio de 60 toneladas anuales, con un máximo de 82 toneladas en 1762. Para el periodo comprendido entre 1771 a 1792 en promedio entraron 56 toneladas, con un máximo de 83 toneladas en 1782. Para el primer periodo, el principal sitio de origen fue Guaduas, que registraba en promedio el 54% de la producción, en el segundo periodo, se profundizó esta especialización de Guaduas ubicándose con el 89% del total de ingresos al puerto de El Retiro, unas 40 toneladas en promedio anuales entre 1773-1786. Estas cifras ni se aproximan a las que calcula Humboldt durante su paso por el río (2021), este establece para Guaduas una producción de 1000 toneladas en unos 156 trapiches. Observaciones similares tuvo Francisco Silvestre en 1789, este manifestó la importancia de la población para la producción de azúcar expresando problemas en términos de transporte para el efectivo comercio en Cartagena y Santa Marta (Colmenares G. , 1989, págs. 57-58)

Los otros sitios desde los que se presentaron introducciones, incluyen una variedad que se ubicó a lo largo del pie de montaña de la cordillera oriental: Chaguaní, Aceros, Tocaima, Bituyma, Villeta, Sargento, Caparrapí; y en el valle interandino del río Magdalena y en el pie de montaña de la cordillera central, entre ellos: Mariquita, Guayabal, Lajas, Lagunilla e Ibagué. Esta geografía concuerda con la descripción hecha por Clavijo (1993, pág. 200) sobre la producción en la región de la cordillera oriental, pero habría que adicionarle la región de la banda occidental del río Magdalena. Adicional a esto, la evidencia muestra que existió una amplia variedad de zonas productoras azúcar, que se asociaron más allá de los límites regionales tradicionalmente establecidos para la producción en el alto Magdalena, pero se refuerza la idea que dada la sensibilidad de la producción por responder a la demanda en el Caribe, el cultivo se extendía a la gran y pequeña propiedad colonial (Soulodre-La France, 2004, pág. 43). Ahora la cuestión por resolver es ¿Cuál era el destino de esta azúcar?

Gráfica 5: Circulación de azúcar desde la villa de Honda 1745-1801.



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

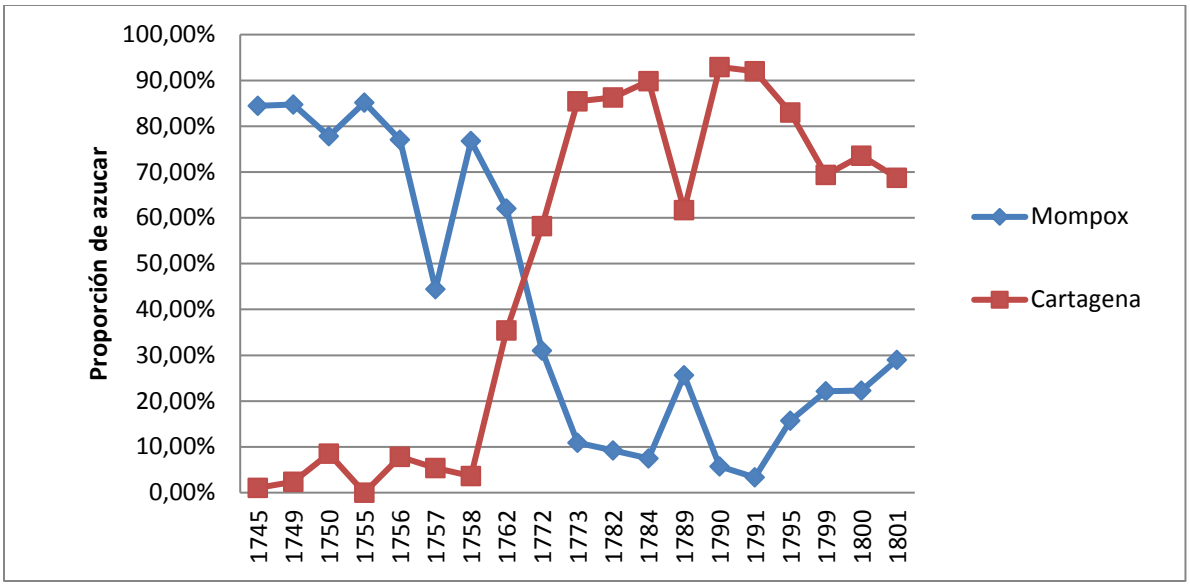
La historiografía disponible sobre el mercado colonial del azúcar es categórica en afirmar que existió una demanda europea en permanente crecimiento por este edulcorante, acompañada de la demanda de una serie de bebidas que requerían la adición del azúcar,

entre ellos el café, el chocolate[30] y el té (Opatrný, 1995, pág. 219), los cuales generaron esta presión permanente desde el otro lado del atlántico por la producción americana. La producción de azúcar de las Antillas francesas se vio fuertemente afectada a partir de la revolución haitiana en 1791, hecho que favoreció a la producción de las colonias españolas, que lograron, a partir de ese momento, aumentar su producción hasta sobrepasar, con Cuba, la producción del resto de las Antillas en el siglo XIX (Santamaría, 2011, pág. 151). Este contexto adquiere alta relevancia, porque la evidencia empírica hallada durante esta investigación probaría que la presión de la demanda europea llegó hasta el norte de los Andes, en las estribaciones de la cordillera oriental, donde impulsó la producción que a continuación se analiza a través del comercio por el complejo portuario de Honda.

Las salidas de azúcar se concentraron en dos destinos río abajo, Mompox y Cartagena; mientras el primero logró concentrar, entre 1745 a 1801, en promedio anual, el 40% de las salidas de azúcar, el segundo llegó a un promedio de 52% con un máximo en el bienio de 1790-1791 que alcanzó el 90% del total de Azúcar que salió de Honda, es decir, un promedio de 120 toneladas. Esta situación, del aumento de las salidas de azúcar con destino específico a Cartagena, tuvo como año máximo en 1795 con un total de 238.5 toneladas que salieron de Honda de las cuales 197,7 toneladas se dirigieron al Caribe, coincidiendo esto con el fin de la guerra.

Gráfica 6: Principales destinos del azúcar, Puerto Caracolí, la villa de Honda, 1745-1790

[30] En el caso del chocolate, el trabajo de (Norton, 2006, págs. 683-684) describe que la adición de azúcar constituyó en una práctica de origen europeo.



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

Dadas estas cifras, y el contexto internacional de este mercado, el aumento de las salidas hacia Cartagena, que se observa en la gráfica 6, se puede atribuir a los cambios políticos del principal productor de azúcar en el Caribe, Haití. Este estímulo también lo tuvo el puerto de Mompox, para 1792 (Torres & Henao, 2021, pág. 493). En términos comparativos, las 197 toneladas registradas en Honda corresponden a una pequeña proporción de las 16.000 toneladas que produjo Cuba en 1791, pese a esto, es importante resaltar como el cambio abrupto de la producción Caribeña generó posibilidades de comercialización para otros productores (Opatrný, 1995, pág. 225), llegando en este caso a demostrarse como este impulso llegó hasta el alto Magdalena neogranadino. Sin duda alguna, el aprovechamiento de esta coyuntura, fue el resultado de un sistema de navegación que permitió conectar las zonas productoras, a mil kilómetros del Caribe, con los mercados europeos, pero igualmente abastecer el mercado santafereño con cantidades similares de azúcar, entre 120 a 275 toneladas anuales entre 1783 y 1789; mientras una ciudad de la magnitud como Popayán se registraron 114 toneladas anuales entre 1788 y 1790 (Torres, 2021, págs. 277-278) lo que permite percibir la importancia de las cantidades de azúcar que circularon por el complejo portuario de Honda que es comparable con las principales ciudades neogranadinas.

Las zonas mineras también demandaron azúcar como bien de consumo, complementario de su marcada cultura de consumo de cacao (Twinam, 1984, pág. 120). En estas

condiciones las salidas fueron apenas un 10% en promedio anual, principalmente con destino a los puertos del Nare y San Bartolomé. Si bien el porcentaje del comercio de azúcar que se dirige a la provincia de Antioquia no reviste similar importancia a la que se dirigía a Cartagena, se debe tener en cuenta que Mompox era otra ruta de penetración del azúcar a las minas antioqueñas, a través del río Nechí hasta Zaragoza (Henao G., 2020, pág. 50). La provincia Antioqueña conserva su capacidad de atraer la disputada oferta de azúcar a la cordillera central y que esta no siguiera con rumbo a los puertos del Caribe con destino final al inmenso mercado europeo.

Aunque se ha expuesto el valor de cambio en el mercado internacional del azúcar, el balance de este bien entre 1745 a 1762 fue la existencia de un excedente que quedaba disponible en la villa de Honda, que en promedio es del 55%, con dos años pico, 1757 y 1758, donde quedaron disponibles en la Villa 85% del azúcar que ingresó por el puerto El Retiro, es decir, un promedio de 59 toneladas anuales para este bienio. Es importante esta cifra pues deja un superávit disponible en la Villa que pudo significar un consumo interno o de redistribución a otras regiones del espacio económico. Al final del balance, en los años de 1773 y 1782, para los que se encuentran cifras de entrada y salida, se percibe un déficit que puede representar un sub registro fiscal de los ingresos de azúcar a la villa, pues las referencias de Humboldt (2021) apuntan a que en este periodo inició el proceso de auge en la producción en esta zona del espacio económico neogranadino que este presenció en los primeros años del siglo XIX. En estas condiciones, es posible plantearse que el estímulo proveniente de la coyuntura con el mercado del azúcar, así como estimuló un mercado legal que dejó huella en los registros aduaneros de Honda, este mismo estímulo económico, motivó que la producción del Alto Magdalena se dedicara a los puertos del Caribe con destino a los mercados europeos.

3.1.5 Cerdo y Carne

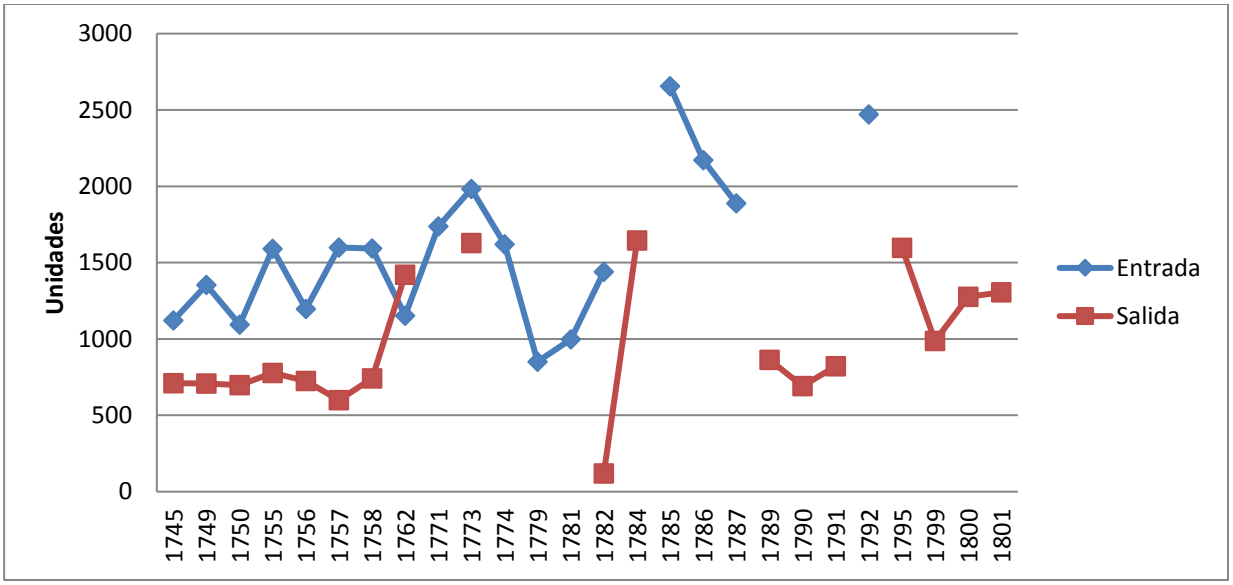
El cerdo presentó facilidades como fuente de proteína: era fácil de alimentarse, no era necesario cuidarlo con métodos especializados, su cría no era intensiva en mano de obra, se adaptaban fácil a los diferentes ambientes y su reproducción era fecunda (Río, 1996, pág. 15). La importancia del cerdo se extendió a sus derivados, en especial el sebo, que fue utilizado con fines navales, en procesos de impermeabilización, así como para curar el cuero curtido (Río, 1996, pág. 35). Pero las ventajas de la cría de cerdo para el consumo

colonial no terminaban aquí, pues finalmente la cultura de cría de cerdos estaba habituada desde tiempos de la conquista al uso del transporte marítimo de los animales vivos (Río, 1996, pág. 17). Este fue el contexto en que se desarrolló la dinámica del comercio de cerdo en el complejo portuario de Honda a finales del siglo XVIII y las cifras que a continuación se presentan la evidencia del mismo.

La entrada de cerdos era principalmente producción con origen en Purificación y Llanogrande, actual Espinal, desde donde se fletaron para registro en el puerto El Retiro de la villa de Honda el 47% de los 1382 cerdos que en promedio anualmente entraron entre los años de 1745 a 1762. Una década después, la importancia de estos dos sitios para la introducción de cerdos aumenta en promedio a un 61% entre 1771 a 1787, de las 1786 unidades que en promedio anual entraron durante este periodo. El resto de producción provenía de lugares tan variados y lejanos del valle interandino del alto Magdalena, tales como: Neiva, Villa Vieja, Saldaña, Coyaima, Guamo, Chaparral, Ataco, La Vega de los Padres, Coello, Ibagué, Tocaima, Beltrán, Ambalema, Cambao, Guayabal, Picalá, Piedras, Flandes, entre otros. Los mapas 1 y 3 dejan apreciar mejor la geografía de estas zonas productoras.

Las salidas de cerdos desde la villa de Honda son principalmente absorbidas por el puerto de San Bartolomé, último contacto con el río Magdalena antes de remontar la cordillera central en dirección a Remedios, donde se concentran las salidas de cerdos. Ambos sitios suman, entre 1745 a 1762, en promedio el 86% de los 797 cerdos que anualmente en promedio salieron del Puerto de la Villa de Honda. Para los años de 1772 y 1790 la situación no cambia y este destino sigue acaparando la salida de porcinos desde la villa. El resto de destinos se encuentran en Nare, Simití y Mompox; este último puerto a donde llegan algunos animales pero que llegan luego de ser transportados río abajo en champanes junto a más bienes de la tierra.

Gráfica 7: Comercio de cerdos en la villa de Honda, 1745-1790



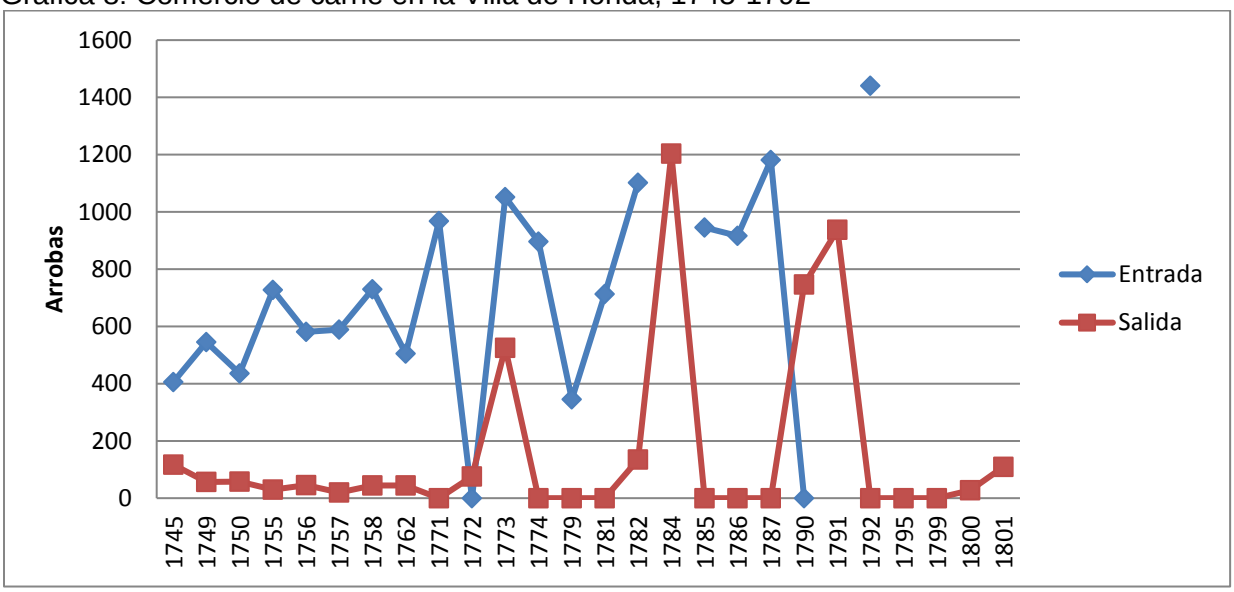
Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

Después de evaluar las entradas y las salidas, con sus respectivos lugares de producción y consumo, es importante realizar un cruce entre ambas cifras para los años en que es posible, es decir, para el periodo entre 1745 y 1762. Lo que muestra este balance es que en promedio el 45% de los cerdos que ingresan no salen de la villa, con excepción del año de 1762, donde existió un déficit que se debe precisamente a que en ese año fue excepcional la salida de cerdos, doblando a las cifras de salida desde 1745. Más adelante se retoma el análisis de los superávits que quedan disponibles en la villa de Honda.

Pasando a la carne de res, su comercio representó similares ventajas que el cerdo en cuanto transporte terrestre, pues se movilizaba por sí mismo. Además, su reproducción, en términos económicos, era una renovación del capital (Castaño, 2019, pág. 56). Del mismo modo, el sebo de este animal también era demandado y su precio llegó a estar regulado por los Cabildos, ya que del abastecimiento de esta materia prima dependía la producción de velas y jabón (2019, pág. 101). Para el caso de Honda, las entradas en el puerto El Retiro para el periodo de 1745 a 1762, fueron en promedio 56 toneladas anuales, de las cuales en promedio el 27% provino de Purificación, el 18% de Llano Grande y el 11.6% de Neiva. Para el periodo de 1771 a 1787 fue 42%, 16% y 7%, respectivamente; estas cifras son evidencia del auge de esta región descrito en el trabajo de Clavijo (1993, págs. 236-280). En este sentido, el resto de entradas se dividieron en una serie de sitios con acceso al río Magdalena, desde la desembocadura del Río Coello hasta Neiva. Entre los diferentes orígenes se encontraron: Guamo, Ibagué, Tocaima, Flandes, Saldaña,

Natagaima, Ataco, Villa vieja, La Chamba, Coello, Valle de San Juan y Chaparral. El mapa 1 muestra la geografía de estas zonas ganaderas.

Gráfica 8: Comercio de carne en la Villa de Honda, 1745-1792



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

Sobre las salidas de la carne, es importante establecer que existió una circulación permanente hacia la provincia de Antioquia, de las 5,5 toneladas que en promedio salieron de puerto Caracolí, en la Villa de Honda, se dirigían a los puertos de Nare y San Bartolomé, con dirección a Remedios, Cancan, Rionegro y Medellín. En 1772 y en 1790 las salidas tienen un repunte y suman 7,5 y 9,3 toneladas respectivamente. Hacia el bajo Magdalena se transportan porcentajes muy pequeños en dirección a Mompox, pues en dicho puerto el tema del abastecimiento de la carne fue aceptable teniendo en cuenta su cercanía a las zonas de cría de la región del Bajo Magdalena (Torres & Henao, 2021, pág. 491).

Esta visión de circulación de carne por la villa Honda y sus destinos de consumo, concuerda con el análisis de Castaño (2019, págs. 304-305), quien explica las consecuencias para la villa de Honda del conflicto entre el monopolio santafereño y Quito por la producción ganadera del alto Magdalena. En el cruce de las entradas al puerto El Retiro y las salidas de puerto Caracolí, las cifras muestran entre 1745 y 1762 que del total de carne que ingresaba al puerto El Retiro, en promedio un 90% permanecía en la Villa Honda, mostrando la demanda particular de este puerto que incluía población flotante (Castaño, 2019, pág. 305). Si bien la producción ganadera tenía un mercado extra regional

dominante ubicado en Santafe y Quito (Soulodre-La France, 2004, pág. 50), aquí las cifras muestran que la villa de Honda también demandó para su consumo proteína producida en el Alto Magdalena para sostener las operaciones portuarias, su población residente y la flotante. El aspecto relevante aquí fue el poder económico y social que tenía la villa de Honda, su complejo portuario y las flotillas que concurrían este, para atraer a esta plaza parte de la disputada producción de carne del alto Magdalena (Castaño, 2019, págs. 230-241).

La disponibilidad de proteína se convirtió entonces en un aspecto fundamental, sobre esta, la evidencia muestra que existió una disponibilidad suficiente en la villa y en el complejo portuario. Suponiendo una población permanente máxima de 3000 habitantes, la cantidad de carne disponible percápita en la villa fue de 73 kilogramos entre 1745 y 1762. Comparando esta cifra con la ofrecida por Henao (2020, pág. 49) para el puerto de Zaragoza en 1791, se obtiene valores promedios casi equivalentes. Para el caso del cerdo, se toma el cálculo de Henao (2020, pág. 48) para establecer la cantidad de cerdo en kilogramos por cada unidad, esto arrojó como resultado una cantidad en promedio de 19 kilogramos disponibles por habitante al año. Estas estimaciones muestran que las operaciones portuarias estuvieron respaldadas por una oferta de carne de cerdo y de res importante, que era posible en gran medida por su ventaja para recibir la producción del Alto Magdalena por vía fluvial y de esta forma poder abastecer a la villa y todos los servicios allí disponibles.

Por último, sobre la disponibilidad de proteína animal en la villa de Honda es necesario tener en consideración los registros de corderos, ovejos y cabras[31], que, si bien no son de magnitud considerable, si constituyen en señal del uso social de estos animales en la dieta de los habitantes del puerto. A esto hay que adicionar unos breves registros de pollos, así como un par de registros de jaulas de pollo de 1792, lo que puede significar que existió la práctica de la cría de estos animales en Honda. Como corolario de esto, el acceso directo a la riqueza ictiológica del río Magdalena permitió un acceso a la proteína que en momentos específicos del año era en extremo abundante, cercanas a las 250 toneladas

[31] Registros de corderos, cabras y ovejas, se presentan desde 1749, donde ingresan 22 animales desde purificación, y que prosigue durante varios años.

de pescado (Velandia, 1989, pág. 121). Los anteriores cálculos muestran que existía una variada disponibilidad de proteína en la villa de Honda, que se pudo complementar con el de otras especies de origen animal como las cabras, corderos, ovejas y gallinas, de los que hay algunos registros[32]. Así mismo la cercanía al río permitió el acceso a otro tipo de animales propios de la arteria fluvial como caimanes y manatíes que servían para complementar la dieta (Saldarriaga, 2006, págs. 36-40).

3.1.6. Cacao.

Como producto de la tierra americana, la bebida del cacao fue uno de los aportes culturales más significativos a los paladares europeos (Norton, 2006, pág. 665). La adición del azúcar correspondió a una de las modificaciones europeas a esta bebida de origen americano (Norton, 2006, págs. 683-684). De aquí surgió un mercado complementario entre estos dos bienes y que en el caso de la Nueva Granada encontró gran resonancia en las prácticas culturales de la población de la Provincia minera de Antioquia (Twinam, 1984, pág. 20).

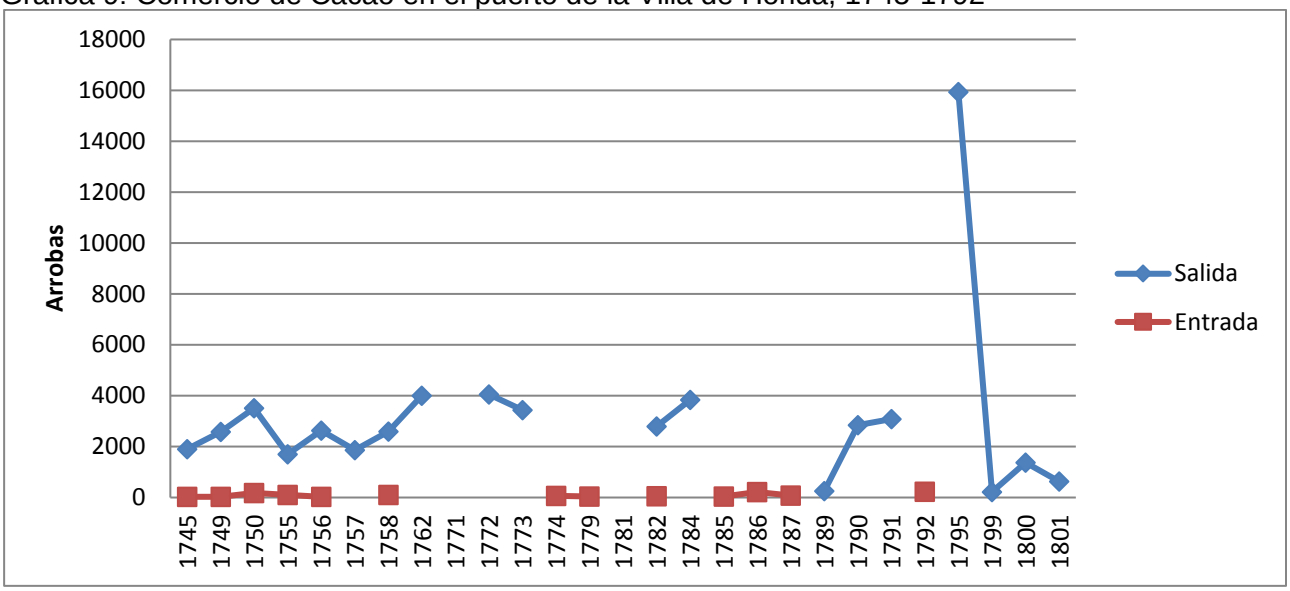
El caso de este bien era bastante particular, pues su importancia fue relativa como bien que circuló por la villa de Honda, pero cuyo sector no solo era apetecido por el comercio de los frutos del árbol, si no que era posible avaluar y vender los palos de cacao, el cultivo en sí mismo[33]. Era un bien que circulaba principalmente por puertos secundarios del complejo y cuyos ingresos representaban una porción ínfima en comparación con las salidas que se registran. El gráfico 9 muestra este hecho, las entradas sumaron en promedio apenas las 8 cargas entre 1745 a 1762, existiendo años donde incluso no se registraron entradas al puerto El Retiro, 1757 y 1762. Mientras, en puerto Caracolí, las

[32] Para el comercio de gallinas se registraron en 1779 donde entraron 8 pollos desde Purificación, y en 1792 un par de jaulas, pero no se especifica la procedencia.

[33] En el libro manual de 1774, en el ramo de ventas públicas, se encontró un registro en el cual el 22 de julio el albacea del heredero de Agustín Bonilla vende la libertad a un negro llamado Simón Noba por un valor total de 300 pesos, realizando este el pago con 52 pesos plata "… y el resto en palos de cacao avaluados por inteligentes en tierras propias de dicho Bonilla". Esta disponibilidad de palos de cacao por parte de un esclavo en esta región puede ser indicativo del sistema de cultivo que le daba acceso a la tierra a los esclavos como parceleros con la obligación de vender su producción a la compañía con determinado precio (Clavijo, 1993, pág. 287). En esta misma medida, se registra el primero de marzo de 1773 la venta de una estancia de cacagual por un valor de 160 pesos lo que muestra el valor de cambio que representó este cultivo en sí mismo.

salidas registradas fueron en promedio 260 cargas anuales, presentando 187 y 400 cargas salidas de cacao, pese a que en estos años no se registraron entradas al puerto El Retiro. Después de estudiar los orígenes y destinos se vuelve sobre esta cuestión del déficit de cacao en la villa.

Gráfica 9: Comercio de Cacao en el puerto de la Villa de Honda, 1745-1792



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

Como ya se comentó, las entradas registradas fueron pocas, muchas de ellas sin registro de su origen, pero en los casos donde se enunciaron se logró detallar las zonas de producción, en especial cercanas a Honda y con acceso al río: Beltrán, Coello, La vega de los padres, Quebrada Negra, Guácima y Purnio. Las salidas se concentraron de manera contundente hacia la provincia de Antioquia: Remedios, Medellín, Marinilla, Yolombó, Río Negro, Can can, y los dos puertos en el Magdalena que permitían el acceso más próximo a estas zonas de la cordillera central, Nare y San Bartolomé. Solo esta zona absorbió el 88% de las 32 toneladas que en promedio se registraron anualmente, entre 1745 y 1762, salieron de puerto Caracolí en la villa de Honda. Esta tendencia se mantiene con los registros que hay para los años de 1772 y 1790 corroborando la afirmación de Twinam (1984, pág. 120) sobre la cultura de consumo de la bebida de Cacao en la sociedad antioqueña. Sobre los otros destinos, Mompox y Cartagena, se debe resaltar que en tres años de la muestra: 1750, 1762 y 1772, se presentaron salidas del 36,7%, 31,1% y 23,8 % respectivamente. Por todo lo anterior, se puede concluir que el principal mercado de consumo del cacao producido en el valle interandino del río Magdalena era la provincia de

Antioquia, el mercado interno, y la producción del valle del río Magdalena que se perfiló hacia el Caribe tenía que competir con el cacao de Guayaquil[34] y tampoco logró los niveles del cacao de Pamplona que logró salir al comercio internacional buscando el lago de Maracaibo a finales del siglo XVIII (Granados & Pinto, 2019, pág. 543).

Confrontando entradas y salidas queda una cuestión por resolver ¿Bajo qué circunstancias eran más grandes las salidas registradas de cacao que las entradas? ¿No existía mercado de consumo en la villa de Honda para el cacao? ¿Dónde se producía este cacao que circulaba por los puertos de la villa? Por un lado se halló evidencia de registros de cacao que se encontraba almacenado en Nare, en san Bartolomé o listo en la ribera del río para ser embarcado rumbo para su mercado de consumo[35], es decir, estos registros en específico eran bienes que nunca circulaban por la villa de Honda, ya que su lugar de producción se encontraba en la parte baja del río, como las ubica Humboldt, entre Morales y San Bartolomé (Humboldt, 2021). Lo anterior lleva a la conclusión que la producción de cacao se dio principalmente río abajo, en la villa de Honda y en su propia jurisdicción, por lo que no se dieron registros de entrada, y quedaron principalmente las huellas de su salida en puerto Caracolí.

3.1.7 Sal

La sal era un bien bastante importante para la vida de las sociedades coloniales, y muy particularmente para las sociedades portuarias, ya que es el conservante por excelencia de las carnes de las sociedades preindustriales, así como la materia prima para curtir cueros y alimentar el ganado (Sanchez, 2014, pág. 3). Sobre el ingreso de este bien al puerto El Retiro, se hallaron en promedio anual registros por un valor de 218 cargas entre

[34] AGN, SA I, Aduanas, fs 13-44. Este documento corresponde a algunos folios de un libro de registro de pago de derecho de salida de bienes de la tierra desde el puerto de Cartagena en el año de 1780. Allí se aprecia claramente como se diferencia, en el puerto de Cartagena, el cacao “Guayaquil” con el “Magdalena” que se dirige principalmente a Portobelo, La Habana y Trinidad.

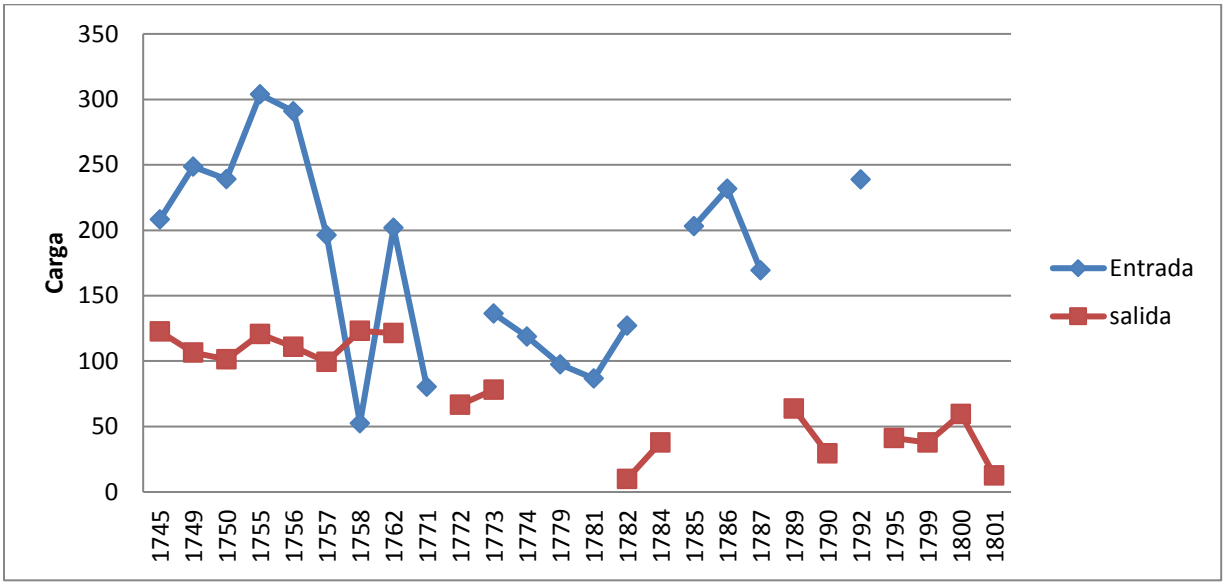
[35] El 11 de julio de 1755 se registraron en Puerto caracolí 25 cargas de cacao que se encontraban en las bodegas de Nare; situación similar se repite el 22 de septiembre con 10 cargas. Además, el 29 de agosto de 1757 José Álvarez envía para la provincia de Antioquia 74 cargas de cacao desde Nare; igualmente, el libro Manual de 1762 indica este fenómeno: el 9 de febrero de ese año Esteban Tirado registró 2 cargas de cacao para Medellín “que se embarcan en el río”; el 26 de febrero Juan Ignacio Osorno envió para la provincia de Antioquia “que ha de recoger en las haciendas de este río”; y estos no son casos aislados en los libros.

1745 a 1762, incluyendo un máximo de entradas de 303 cargas en 1755 y un mínimo de 52 cargas en 1758, que en su mayoría provenían de Gachetá, Zipaquirá, Facatativá, Bituyma, Tabio, La Palma y Guaduas, que concentraban más del 50% de los ingresos, los otros lugares de origen eran: Tunja, Tocaima, Chaguaní, Cáqueza, Sasaima, Guasca, Villeta, Cucunubá, Cajicá, Tenjo, entre otros. Para el periodo de 1771 a 1792 el número de cargas en promedio anual disminuyó a 150 cargas, cuyo origen eran los mismos sitios, pero con la especial relevancia que tomó Gacheta y Bituyma en el comercio durante estas dos décadas. La disminución pudo deberse a la presencia de la sal marina proveniente de Ciénaga, provincia de Santa Marta, que empezó a tener especial relevancia en el comercio del Bajo Magdalena, según muestran las cifras de Mompox (Torres & Henao, 2021, pág. 499)

Sobre las salidas, estas fueron en promedio anual de 113 cargas, entre 1745 y 1762, y casi exclusivamente se dirigieron a destinos de la Provincia de Antioquia o a los puertos del río Magdalena relacionados con el transporte terrestre a dichas zonas mineras. Los destinos fueron: Medellín, Rio Negro, Yolombó, Cancan, Remedios, San Bartolomé y Nare. Para el año de 1772 las salidas fueron de solo 66 cargas y en 1790 de 29,3 cargas, las cuales tuvieron igualmente como principal destino las zonas mineras. Apenas en unos registros muy marginales aparece el puerto de Mompox, pues dicho puerto se abastece principalmente de la sal de mar proveniente Ciénaga, en la Provincia de Santa Marta (Torres & Henao, 2021, pág. 499). En este mismo sentido, la disminución en las salidas que se aprecia en la gráfica 10, pudo ser una consecuencia de la penetración de esta sal proveniente de la provincia de Santa Marta y que, como ya se indicó, se encontraba en plena expansión en el mercado momposino de finales del siglo XVIII.

El balance de las entradas y salidas permite evidenciar que en la villa de Honda permaneció en promedio anual un 52% de la sal que entró por el puerto El Retiro, en el periodo de 1745 a 1762, con una excepción en el año de 1758, cuando se presentó un déficit, y solo entraron 52 cargas, pero en cambio salieron 123, posiblemente producto de un aprovisionamiento previo en las bodegas del puerto. Pese a esto, las cifras de los siguientes años, como se aprecia en la gráfica 10, muestran que hubo una tendencia a que permanecieran grandes cantidades de sal disponibles en la villa de Honda, pues, como ya se aludió, la presencia de este bien era imprescindible para la dieta de las sociedades coloniales y sus necesidades de conservación de la proteína animal.

Gráfica 10: Comercio de sal en la Villa de Honda. 1745-1792.



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

3.1.8 Otros: ajos, anís y mulas.

El ajo era un bien de consumo bastante utilizado en la dieta de la sociedad neogranadina para sazonar y conservar las carnes. Su cultivo necesita de tierras frías y su nivel de conservación era aceptable para el transporte a largas distancias. En el puerto de El Retiro de la Villa de Honda entraron en promedio 65 cargas anuales entre 1745 a 1762, entre 1771 a 1790 el promedio de ingresos aumentó a 85 cargas anuales. A pesar que muchos registros no contaban con la ubicación del origen de las guías, es posible identificar las principales zonas desde donde se produjo el ajo con los registros que disponen del lugar de origen de la guía. La principal zona productora fue Tota, desde allí provino el 32% del ajo que ingresó entre 1745 a 1762, y el 29 % para el periodo de 1762 a 1787. El resto de la producción vino registrada desde Sogamoso, Facatativá, Zipaquirá, Ubaté, Tunja Guateque, Pesca, Chocontá, Gacheta, Chiquinquirá, Guaduas, La Palma y Villeta. Esta geografía de producción de ajo en la cordillera oriental, se puede corroborar en los mapas 1 y 3.

Las salidas que se registraron en puerto Caracolí, en el periodo entre 1745 a 1762, fueron de 75 cargas en promedio anual, de las cuales el 70% iban dirigidas al puerto de Mompox. Para Cartagena se registraron en promedio el 26% anual, contando con registros máximos en 1758 y 1762, con 33% y 45%, respectivamente. En el periodo de 1782 a 1801 las salidas

registradas fueron en promedio anual 83 cargas, de las cuales se dirigieron en promedio anual el 50% a Cartagena y el puerto de Mompox con el 41% en promedio anual. Como destinos adicionales, pero con cantidades muy marginales se registraron algunas salidas con destino a Santa Marta, Barranquilla, Valledupar, Riohacha, Magangué, Barranca, Nare y San Bartolomé. Se puede concluir que el principal mercado de consumo del ajo producido en la cordillera oriental fueron los puertos de Mompox y Cartagena, muy posiblemente como parte esencial del avituallamiento de las operaciones portuarias. En oposición a esto, las zonas mineras demandaron muy poco ajo, en cantidades marginales, tal vez como consecuencia de una producción interna en la provincia que hacía innecesaria el comercio de este bien en grandes cantidades.

La ubicación de las fábricas de aguardiente dependió de la disponibilidad de las principales materias primas para su elaboración: cultivos de caña, agua y leña (Mora, 1983, pág. 97). El anís fue un bien de importancia estratégica para la producción de aguardiente y era transportado entonces hasta las fábricas desde las tierras altas donde se producía. Los ingresos por el puerto El Retiro fueron en promedio de 65 cargas anuales entre 1745 a 1762, y tuvo como principales orígenes a Tensa y Guateque con más del 60% de estas cargas de anís. Entre 1771 y 1787 en promedio ingresaron 37 cargas y el registro fiscal de este bien desaparece a partir de la década de los 90's. Los nuevos lugares de origen de este anís eran: Facatativá, Zipaquirá, Sogamoso, Chía, Chocontá, Guaduas, La Palma, Vélez y Ubaté.

Las salidas fueron en promedio anual de 143 cargas, de las cuales el 73% tuvo como destino a Mompox. El siguiente destino en importancia es Cartagena, con el 17% de las salidas, presentando un máximo de 41 % para este puerto del Caribe en el año de 1762. Los otros destinos, con cantidades marginales y variables son los puertos de Nare y San Bartolomé, además destinos en la provincia de Antioquia tales como Rionegro, Yolombó, Cancan, Remedios y Medellín. En el periodo entre 1782 a 1801, el promedio de salidas anual bajó a sus mínimos, apenas 14 cargas, muy probablemente como consecuencia de la administración directa del estanco de aguardiente donde se dejó de registrar el anís en los libros de la Aduana. No obstante, estas cifras del último periodo, se puede corroborar con esta evidencia que existió un comercio de anís con un alcance virreinal, cuya proyección dependió de los puertos sobre el río Magdalena.

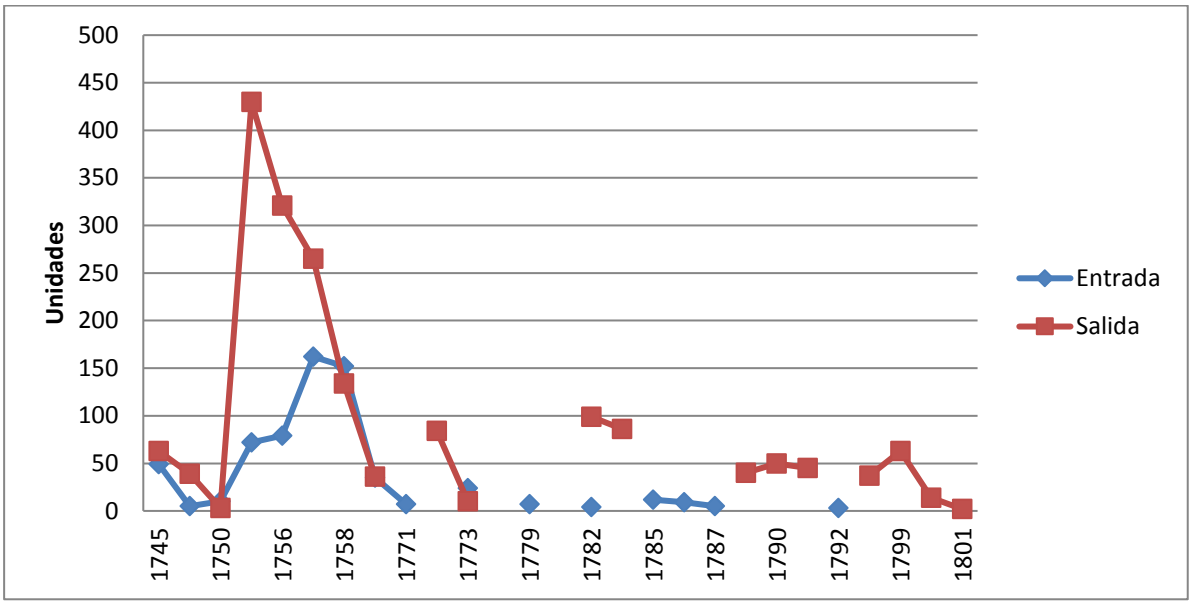
Hasta ahora se han tocado bienes de consumo, pero en este momento del análisis, se aborda las mulas, un bien que es un medio de producción asociado a la extracción minera y, en general, a todo el proceso logístico del transporte comercial de las sociedades preindustriales. Es clave resaltar que el funcionamiento del sistema portuario estuvo marcado por una red de infraestructura fluvial, portuaria y de caminos que permitía centralizar la circulación de mercancías (Guzman, 2002, pág. 66). En este sentido, no solo el acceso al río, si no el manejo del transporte terrestre fue importante para el desarrollo de las operaciones comerciales, en este contexto, la mula, el híbrido entre la yegua y el burro, fue el animal que mejor desempeño tuvo en el desplazamiento por los fuertes caminos andinos, en especial para lograr la comunicación entre el complejo portuario y la capital del Virreinato de la Nueva Granada (Lancheros, 2017, pág. 101).

El caso del complejo portuario de Honda ha sido poco analizado en este tema del comercio de mulas. En el Alto Magdalena, el comercio no tuvo los grandes volúmenes de la producción especializada cordobesa en el Virreinato del Perú durante la primera mitad del siglo XVII (Assadourian, 1982, pág. 43), tampoco la cantidad de animales registrada para Nueva España a inicios del siglo XVIII (Cruz, Martínez, & Damián, 2010, pág. 227). Sin embargo, el comercio de este bien no debe pasar desapercibido del análisis del complejo portuario, pues su importancia en el mantenimiento del circuito comercial en sí mismo era indispensable para el transporte de mercancías a la provincia de Antioquia, la comunicación de las zonas de la cordillera oriental con el puerto El Retiro y, aún más importante, para el funcionamiento interno del sistema logístico de la villa, pues era en mulas que se transportaban las mercancías desde el puerto El Retiro a puerto Caracolí donde se reembarcaban, según se mostró en la primera sección de este trabajo en donde se presentó el esquema de funcionamiento del núcleo del complejo portuario.

La primera consideración sobre las cifras de Honda es que la jurisdicción de la villa fue productora del híbrido. Precisamente la condición comercial del puerto y la necesidad de interconectar los caminos fluviales con los terrestres llevó a una especialización en la cría de estos animales. Mientras en promedio salieron 161 animales entre 1745 y 1762, con años máximos en 1755 y 1756 con 430 y 321 animales respectivamente, las entradas apenas fueron en promedio de 63 animales, lo cual es indicativo del carácter productor del puerto. Los registros de las introducciones no cuentan en su mayoría con el origen de los animales, aun así, los pocos registros indican como zonas de producción a Santa Fe,

Facatativá, Socorro, Fontibón, Tunja y La Palma en la cordillera oriental, y a Purificación y Llanogrande en el valle del río Magdalena.

Gráfica 11: Comercio de mulas desde la Villa de Honda. 1745-1801



Fuente: Elaboración propia usando Anexo A y B

Las salidas se encontraron principalmente registradas a la provincia de Antioquia, gran cantidad de estas transacciones de mulas iban acompañados de piaras de cerdos con destino a Remedios, Provincia de Antioquia, que salían desde el puerto de San Bartolomé. Así como algunas mulas y cerdos con diferentes destinos a la Provincia de Antioquia, entre ellos, Medellín, Rionegro, Yolombó y Cancan. Las salidas en el periodo entre 1782 a 1801 es apenas de 48 animales anuales, con la misma tendencia en los destinos, Por último, hay que hacer énfasis en destinos bastantes particulares sobre el río Magdalena: Barranca, Mompox y Cartagena. La cuestión práctica surgía de la necesidad de una especialización del trabajo para sostener este transporte, de medios de transporte, valga la redundancia, utilizando la arteria fluvial, lo cual complejizó aún más el nivel de especialización del trabajo de navegación sobre el río Magdalena. En conclusión, la evidencia del comercio de mulas permite identificar, por contraste, que el patrón neogranadino del transporte terrestre no se configuró en grandes recuas de mulas en manos de unos cuantos comerciantes especializados en este servicio, sino que se consolidó a partir de muchos pequeños propietarios. Pese a la anterior hipótesis, hace falta que investigaciones posteriores aborden la estructura y dinámica del transporte terrestre en la Nueva Granada.

Para cerrar esta parte es importante mencionar la variedad de bienes que se comerciaron por Honda y cuyo análisis detallado no puede ser tenido en cuenta por cuestiones de espacio y porque su participación en el comercio total representó pequeñas partes en comparación con los bienes ya descritos. Entre estos bienes estaban: Abas, alfandoques, sebo, panela, conserva de la palma, conserva de flores, cabuyas, garbanzos, lana, algodón, queso, cordobanes, papa, cuero, costales, plantillas, esteras, jamón, zapatos, miel, mochilas, arroz, cebolla, cobre labrado, jabón, baquetas, colchas, alpargates, ruanas, salchichón, peines, olletas, jaulas, etc. Esto muestra la variedad de la demanda de Honda y el interés de mantener disponible una variedad considerable de bienes de la tierra necesarias para el funcionamiento portuario, pues, es necesario aclarar, los bienes de esta variada lista permanecen disponibles en la villa y no eran registrados en los libros de salida del puerto Caracolí.

3.2 Honda desde Mompox.

En la elaboración de esta sección se utilizaron los libros manuales de Salida producidos por la Aduana de la villa de Mompox, entre los años de 1770 y 1809[36], el objetivo es observar el comercio de bienes de la tierra que llegó a Honda desde este importante puerto del Bajo Magdalena, cambiando el esquema simplificado de funcionamiento que se ha presentado, pues, ahora el puerto Caracolí no solo funcionaba como lugar para la salida de los bienes de la tierra, sino que también tuvo una función de recepción de estos. Entonces, la necesidad de analizar este tipo de comercio es porque este escapó al registro fiscal de la Aduana de Honda.

El primer elemento, es que el comercio al complejo portuario de Honda representa cifras marginales en comparación con los otros destinos del comercio de Mompox, el complejo portuario del Alto Magdalena, apenas logra representar en promedio el 1,4 % del comercio que sale del puerto del bajo Magdalena, San Bartolomé el 1.2% y Nare un 0,5%. Aún con esta advertencia, comparando el desempeño de los tres puertos en este comercio, es evidente que la villa de Honda tuvo mayores tratos con el bajo Magdalena, presentando

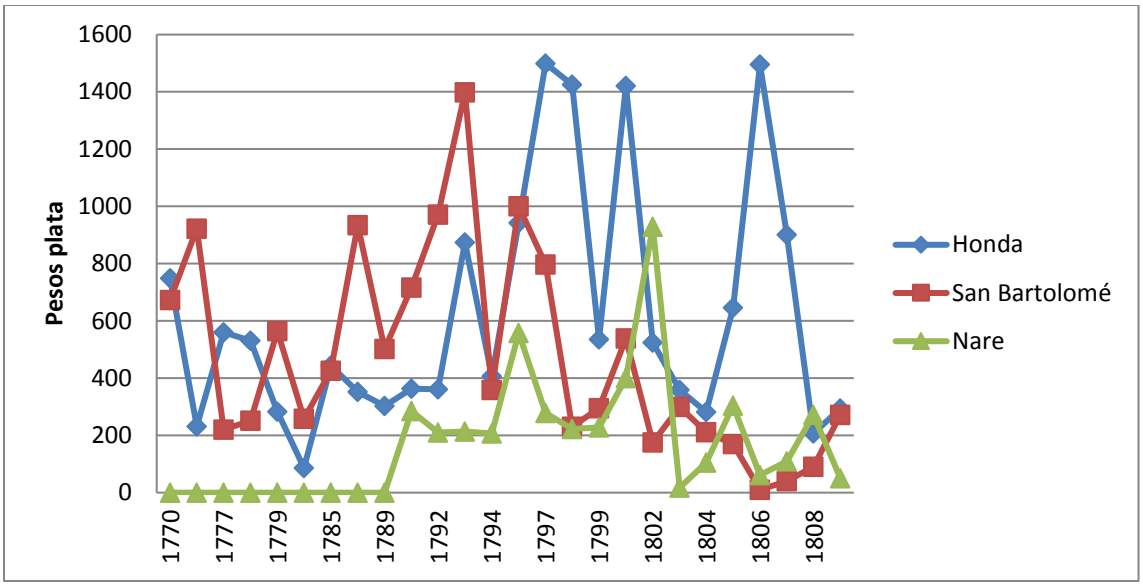
[36] AGN, C, SAA II: Caja 140, carpeta 3; caja 265 carpeta 3; caja 178 carpeta 2. SAA III: 1560c, 2147c, 1529c, 2356, 1561c, 1704c, 1465c, 1524c, 2143c, 2867c, 2098c, 2710c, 1604c, 2365c, 1937c, 1966c, 2748c, 2750c, 2836c, 2753c, 2790c, 2762c, 2669c.

un pico en la década de los 90’s y en 1806, como muestra la gráfica 12, justo al año siguiente del terremoto al que se le atribuyen consecuencias demoledoras sobre el puerto.

Pese a esta aparente marginalidad del comercio de bienes de la tierra desde Mompox hasta Honda, es conveniente comprender las características de este intercambio, por exiguo que pudiese haber sido. Para esto se consideran los siguientes interrogantes: ¿Cuáles bienes de la tierra, y en que proporciones, se enviaban desde Mompox hasta el complejo portuario de Honda? ¿Qué demandaba la villa de Honda del puerto de Mompox y hacía rentable su transporte río arriba? Este último aspecto cobra especial relevancia, si se tiene en cuenta que, buena parte del incentivo de comerciar bienes de la tierra dependió de la posibilidad de navegar el río Magdalena hasta Honda, y desde ahí hasta el Bajo Magdalena con la corriente a favor, como se describió en la primera sección. En cambio, el transporte río arriba tardaba, al menos, el doble de tiempo (Durán, 2012, págs. 115-116) en condiciones climáticas y logísticas favorables, ya que la complejidad del trabajo de desplazamiento, tal como lo describió Humboldt, dependía de muchos factores, entre ellos los patrones culturales de la mano de obra especializada en este transporte río arriba, los bogas.

El análisis de los bienes comerciados mostró un especial interés por introducir sombreros desde la villa de Mompox, pues estos contaban con un valor artesanal agregado y poco peso, propicio para su transporte y comercialización aguas arriba. Alrededor del 80% del comercio desde Mompox, hasta puerto Caracolí en la villa de Honda, es motivado por la demanda de sombreros de todo tipo: sombreros de la palma ordinarios y finos, sombreros de paja, guajiros, tacamocheros, cascajaleros, cubanos, sombreros de Yarey y sombreros de Trenza. La variedad de sombreros anteriormente mencionada, es muestra que en Mompox existió una especialización en la fabricación de este tipo de elementos indispensables para vida de las sociedades preindustriales. El resto de comercio se distribuyó entre esteras, sal de espuma, jabón, velas, queso, machetes, loza y pescado. La apreciación sobre este comercio muestra que la villa de Honda tenía una demanda especializada de productos estratégicos para la operación portuaria, que se obtenía de zonas ubicadas en la parte baja del río Magdalena.

Gráfica 12: Comercio bienes de la tierra desde Mompox al complejo portuario de Honda. 1770-1809



Fuente: AGN, C, SAA II: Caja 140, carpeta 3; caja 265 carpeta 3; caja 178 carpeta 2. SAA III: 1560c, 2147c, 1529c, 2356, 1561c, 1704c, 1465c, 1524c, 2143c, 2867c, 2098c, 2710c, 1604c, 2365c, 1937c, 1966c, 2748c, 2750c, 2836c, 2753c, 2790c, 2762c, 2669c.

Lo anterior puede llevar a profundizar la perspectiva que la villa de Honda fue un mercado de consumo importante en el Alto Magdalena, el cual demandaba una cantidad considerable de bienes especializados para el manteamiento de su población residente y la variable flotante propia de los puertos fluviales y marítimos. Por lo tanto, no se debe describir a la villa de Honda, y su complejo portuario, simplemente con una función comercial y de circulación de mercancías, puesto que había asociadas al puerto una serie de actividades que requerían de productos específicos para la conservación de alimentos, como la sal, o los sombreros para protegerse del inclemente sol del valle interandino del río Magdalena. Honda fue entonces un mercado de consumo en el cual se generaron incentivos para que concurrieran bienes de la tierra procedentes desde el Bajo Magdalena, y la costa Caribe como el caso de la sal Ciénaga, con el fin de ser intercambiados en esta influyente plaza del Alto Magdalena.

3.3 El circuito comercial del Complejo portuario de Honda.

Se confirma la hipótesis construida por Hernán Clavijo, respecto a la especialización geográfica de la producción agropecuaria en el Alto Magdalena. En especial, en lo referente a las zonas ganaderas que se ubicaban al sur del río Recio y las haciendas de labranza, trapiche y pequeños hatos al norte de este (Clavijo, 1993, pág. 200). Pero es

importante adicionar algunos elementos a esta especialización socioeconómica de la producción en esta zona del espacio económico neogranadino, y es que el papel de la jurisdicción de Honda no fue exclusivamente comercial.

La evidencia hasta aquí presentada permitió establecer que para el siglo XVIII existió una red comercial que conectó al espacio económico neogranadino, sus zonas productoras de bienes agropecuarios, con las consumidoras que contaban con disponibilidad de pago, producto de su economía basada en la extracción de oro. El alto Magdalena adquiere así un papel fundamental para el proceso de extracción minera en la provincia de Antioquia, ya que desde estos espacios se producían parte de los alimentos necesarios para la reproducción de la mano de obra que extraía el oro de aluvión.

La circulación de estos bienes se realizó desde las zonas productoras a través del Río Magdalena, por una serie de puertos secundarios dispuestos en todo el Alto Magdalena, entre ellos estaban: Guataquí, Beltrán, Ambalema, Purificación, Llanogrande, Guamo, Villavieja y Neiva. Desde la zona especializada en la ganadería se enviaba carne de res y cerdos vivos como se ha visto en las entradas al puerto del Retiro, en la villa de Honda. Desde este lugar, el núcleo del complejo portuario, se redistribuían los bienes de la tierra hacia la Provincia de Antioquia, utilizando para esto, nuevamente el Río el Magdalena, y otra serie de puertos secundarios, entre los que se encontraban: Nare, San Bartolomé y Carare; es donde se desembarcaban los bienes y desde allí se remontaba la cordillera central rumbo a las minas de la Provincia de Antioquia con destino a Río Negro, Yolombó, Medellín, Can Can, Remedios, Copacabana, Santafe de Antioquia, entre otros.

Por otro lado, desde el altiplano de la cordillera oriental se estructuró la producción de bienes agrícolas y textiles con algún tipo de demanda en los mercados mineros de la provincia de Antioquía y los puertos del bajo Magdalena y el Caribe. Fue interesante el papel que zonas intermedias de la cordillera como: Guaduas, Villeta, La Palma y Bituima, las cuales tuvieron un papel trascendental en la redistribución de los bienes producidos en el altiplano de la cordillera oriental. La evidencia empírica mostró que existió un rol importante de estas zonas, como bisagras de media montaña, que tenían como función articular la producción agrícola y manufacturera de las zonas altas del altiplano con el valle interandino del río Magdalena, más exactamente con el complejo portuario de Honda. Esta dinámica de los centros redistribuidores de media montaña deberá ser abordada por

futuras investigaciones que profundicen en las economías y sociedades de estos nodos intermedios del circuito comercial.

Ahora, es importante extraer otra de las conclusiones del análisis de entradas y salidas, y es que existió una condición de déficit y superávits de ciertos bienes en la villa de Honda. Esto lleva a considerar el hecho de que cuando existió un superávit este pudo ser utilizado para el consumo interno, es decir, para satisfacer la demanda de los habitantes de la villa. En el caso contrario, un déficit pudo significar la presencia de una producción en la jurisdicción de la villa y que por ello no se cuantificó fiscalmente la entrada de dichos bienes pero si su salida. La anterior afirmación lleva a cambiar el carácter exclusivamente comercial que la historiografía se ha empeñado en resaltar como la principal característica de la villa Honda y su complejo portuario. No es de olvidar que la composición de los suelos de este valle interandino es propicia para la orientación agropecuaria, dada la calidad de los suelos como consecuencia de la actividad volcánica de la cordillera central (Guhl, 2016, pág. 73)

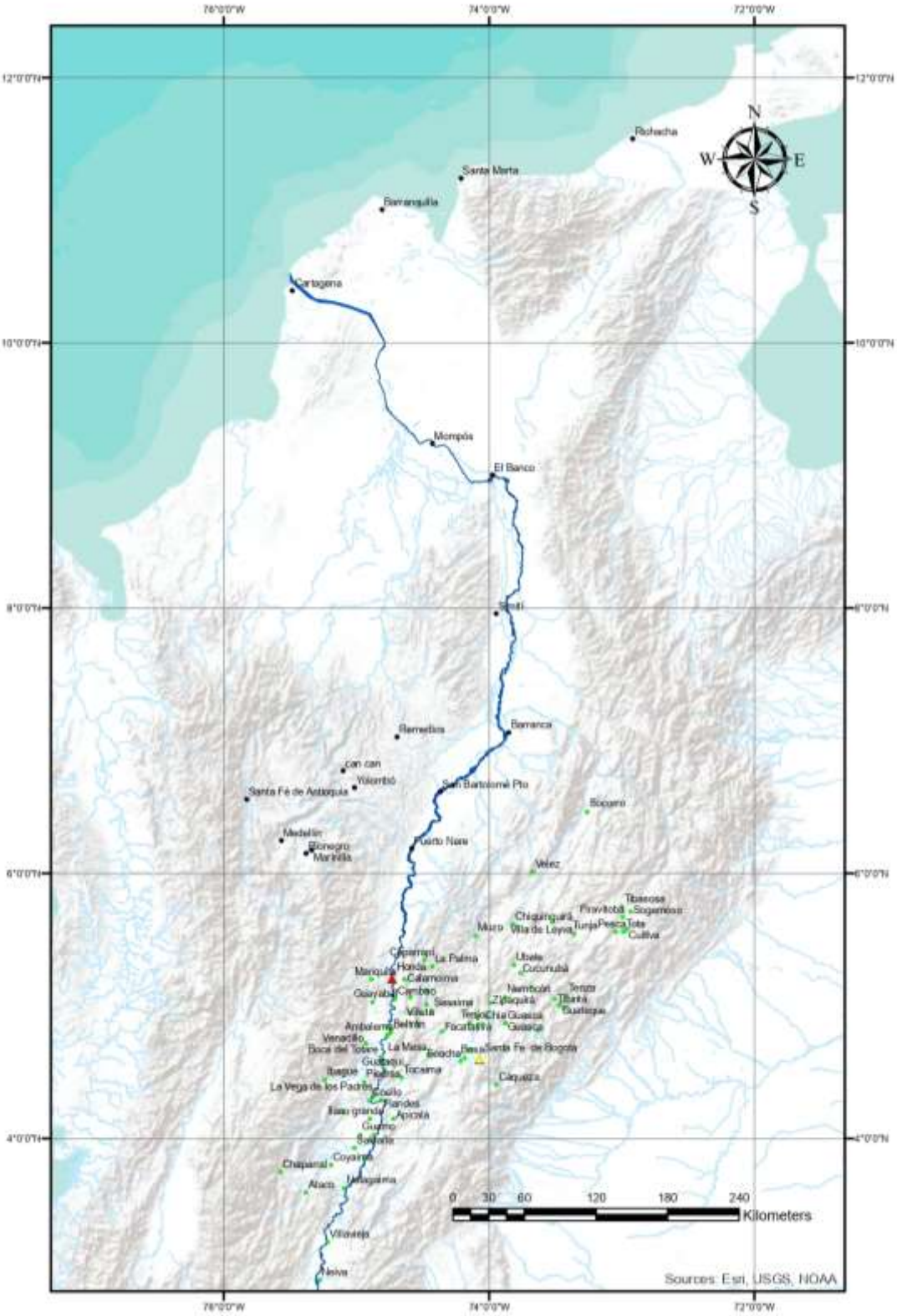
En el caso de los superávits se determinaron excedentes de harina, azúcar, cerdo, carne, sal, ajo y anís, todos eran elementos indispensables para la operación portuaria. Sobre estos es más sencillo establecer su destino final, pues la demanda de consumo de Honda tuvo que absorber los excedentes de estos bienes, o pudieron ser también comerciados río arriba, pero esto escapa del registro fiscal de mercancías. Respecto a los déficits, se encontraron en el tabaco, el cacao, los textiles y las mulas. Los dos primeros, se pueden explicar cómo estas producciones agrícolas que se pudieron presentar en la propia jurisdicción de la villa, lo que llevaría a revaluar el papel meramente comercial de Honda. Los textiles fueron un caso particular, pues sería indispensable establecer quiénes y bajo qué sistema se producían los textiles que circularon por el complejo portuario de Honda. Investigaciones futuras deben estudiar más a fondo estas manufacturas y establecer si su transformación se daba en la jurisdicción de la villa o cuales fueron las circunstancias bajo las cuales ingresaban al circuito comercial para salir a través del puerto Caracolí.

El comercio de las mulas fue bastante particular, pues la necesidad de estos animales era importante para conectar las vías terrestres con las fluviales (Guzman, 2002) (Lancheros, 2017), mantener en general todo el proceso de operación del complejo portuario y, finalmente, permitir al circuito comercial articular mercados de larga distancia. El déficit de

consideración que se presentó en las cifras de Honda, lleva a plantear el papel que jugó esta jurisdicción en la cría y adiestramiento de mulas, las cuales eran transportadas desde Honda a Nare, San Bartolomé, Barranca, Mompox y Cartagena, aprovechando las facilidades del desplazamiento fluvial. Es decir, estos animales eran transportados en champanes río abajo hasta los mencionados puertos. Este aspecto lleva al tema del transporte de cerdo, que igualmente eran embarcados río abajo desde los puertos en el alto Magdalena hasta los de Nare y san Bartolomé para, una vez desembarcados, remontar la cordillera central hacia las zonas mineras. A esto se suma el transporte de corderos, ovejos y cabras desde las mismas zonas de Purificación y Llanogrande en el alto Magdalena. Por lo tanto, es posible afirmar que el río Magdalena fue la vía por medio de la cual se transportó la producción ganadera del Alto Magdalena, incluyendo las codiciadas mulas, indispensables para cualquier proyecto productivo en las sociedades coloniales americanas.

La conclusión de este capítulo se puede percibir en los mapas 1, 2 y 3 que constituyen las referencias geográficas de los lugares donde procedían los bienes de la tierra que ingresaron por el puerto El Retiro y los destinos de consumo de estos bienes salieron por el puerto Caracolí de la villa de Honda, núcleo y bisagra del complejo portuario que conectaba el Alto Magdalena con el Caribe y las zonas mineras de la Provincia de Antioquia. La extensión geográfica que alcanzó la red habla por sí sola, en ella se aprecia con claridad el alcance de la red que se materializaba en el cuello de botella que constituía la villa de Honda. La evidencia es suficiente para comprender el grado de integración económica que promovió no solo el sector minero, sino también por el sector comercial asociado a los puertos del bajo Magdalena y el Caribe.

Mapa 3: Red comercial de Honda 1745-1808.



Todo lo anterior lleva a realizar observaciones sobre el declive del puerto, que ha sido asociado en la mayoría de los casos con el temblor de 1805. Después de mostrar la red comercial que tenía como principal bisagra en el Alto Magdalena al complejo portuario de Honda, se puede llegar a concluir erróneamente, como lo ha hecho parte de la historiografía hasta el momento, que los daños registrados en la villa como consecuencia del temblor afectaron de manera considerable e indefinida la operación portuaria. No obstante, no hay que olvidarse de dos aspectos importantes. Primero, que el estímulo inicial de todo este comercio provenía de la producción minera, de este sector provenía la demanda que se originaba la necesidad de transportar la producción desde la cordillera oriental y el alto Magdalena a la cordillera central, al bajo Magdalena y los puertos Caribe del neogranadino. Segundo, la red comercial llevaba gestándose y consolidándose, al menos, durante todo el siglo XVIII, esta no surgió de manera espontánea; entonces, las consecuencias destructivas del temblor debieron ser enfrentadas por los comerciantes y las élites que se beneficiaban de esta red comercial de más de un siglo para seguir operando en función del sector minero. Prueba de esto es que hay documentos de 1809 que verifican que las bodegas habían sido reconstruidas por particulares y estaban en funcionamiento para este momento preindependentista (Guzman, 2002, pág. 122).

De acuerdo con lo expuesto, el nivel de consolidación de la red comercial solo pudo entrar en crisis como consecuencia, principal pero no exclusivamente, por el cambio de rutas comerciales, que perfilaron cada vez más el acceso directo al río Magdalena para comunicar el mercado de la capital virreinal con el Caribe y así poder tener relaciones comerciales directas con la Provincia de Antioquia y con el Caribe, sin tener someterse a la intermediación de Honda y sus élites (Ramos, 1999, pág. 18). Para lograr este objetivo de nuevas rutas de acceso a la cordillera oriental, se hicieron grandes esfuerzos por abrir caminos que tuvieran entrada a la arteria fluvial (Ramos, 1999, pág. 73) como una forma de acceder por otras rutas a la demanda de las zonas productoras de oro en la cordillera oriental. Esta búsqueda de nuevas rutas, lleva a poner en seria consideración el hecho que el puerto entró en crisis, no tanto por las circunstancias asociadas al temblor de 1805, si no que fue una consecuencia de la reacción por parte de los comerciantes neogranadinos por especializar el circuito comercial entre la cordillera oriental y la central, buscando encontrar nuevas rutas de comercio que conectaran las provincias mineras y el Caribe sin la necesidad de pasar por la villa de Honda.

4. Conclusiones.

El anterior análisis arroja las siguientes conclusiones, que aunque no son definitivas, si nutren el debate historiográfico alrededor de la circulación de mercancías, el papel económico del río Magdalena y la función del complejo portuario asociado a esta arteria fluvial del Virreinato de la Nueva Granada. La primera conclusión, es que se hace necesario entender el funcionamiento del comercio en clave de complejo portuario, pues de esta manera se puede llevar a cabo el análisis integral de las diferentes infraestructuras fluviales que permitieron la conexión entre las diferentes zonas del espacio económico neogranadino. Por este motivo, metodológicamente es necesario diferenciar dentro de la villa de Honda, al menos, dos puertos, uno de entrada de mercancías de la tierra, llamado El Retiro, y otro de salida de las mismas, en la parte norte de la villa, llamado Caracolí como lo muestra la ilustración 1.

Adicional a estos dos puertos ubicados en la villa de Honda, lo que se ha denominado el núcleo del complejo portuario, existían una serie de puertos secundarios río arriba y río abajo que merecen mayor atención en futuros trabajos, pues de integrar las estimaciones del comercio que circuló por todas estas estructuras fluviales daría como resultado un estudio más completo del complejo portuario de Honda. Entre los puertos secundarios que se hallaban río arriba se pudo identificar: Neiva, Villavieja, Purificación, Guamo, La vega de los Padres, Beltran Guataquí, Chaguaní, Ambalema y Piedras. Mientras que los puertos secundarios que se ubicaron río abajo fueron: Nare, San Bartolomé, Carare, Fierro, Barrozo, Sambo, entre otros. En general, el complejo portuario debe ser analizado como un sistema logístico dinámico, cuyos atracaderos podían cambiar de acuerdo a las diferentes coyunturas y momentos del año, todo en aras de conectar las zonas productoras con la arteria fluvial.

La segunda gran conclusión es que la villa de Honda, núcleo del complejo portuario, fungió como redistribuidor de bienes de la tierra que se producían en el Alto Magdalena y en la cordillera oriental, esta es una característica ya difundida y aceptada por toda la historiografía. No obstante esta función, se debe resaltar que la operación portuaria requería de una serie de servicios disponibles, tales como: bodegas, hostales, hospital, iglesias, astilleros, carpinterías, etc. Juntos, generaban un valor agregado de los bienes

que pasaran por la villa, pues, el proceso de almacenamiento y redistribución a los mercados de consumo implicó algunas actividades de selección y transformación de materias primas; pero este aspecto debe abordarse en estudios posteriores que profundicen en la cultura económica portuaria. Por ahora se puede decir, que la villa de Honda, excedió el exclusivo carácter comercial que se le ha otorgado por parte de la historiografía. El balance de entradas y salidas permitió establecer un importante déficit en bienes como: tabaco, textiles, cacao y mulas, sobre los cuales las hipótesis apuntan a que eran producidos dentro de la jurisdicción y por ello solo se registraban las salidas y no los ingresos de estos bienes al complejo portuario. Pese a lo expuesto hasta ahora, la dinámica comercial de cada bien debe ser estudiado con detenimiento en investigaciones cuyo objetivo sea la mercancía en sí misma, y así, analizar evidencia empírica adicional a las cuentas fiscales para establecer los lugares de producción y transformación de estas materias primeras de origen agropecuario.

La tercera conclusión, directamente asociada a la anterior, es que el complejo portuario de Honda generó también una importante demanda de consumo que se satisfacía con los superávits de algunos bienes que quedaban disponibles en la villa. En el caso de la carne, el cerdo, la harina y la sal, fue manifiesta su disponibilidad en Honda dada su importancia en la fabricación de víveres y avituallamiento necesarios para la navegación a lo largo del río Magdalena. Esta idea conduce a un nuevo planteamiento: el modelo que presenta a la demanda de bienes de consumo por parte del sector minero como dinamizador de la producción de bienes de la tierra, debe incluir el hecho de que la producción de las zonas agropecuarias y manufactureras, no solo tenían como fin el abastecimiento del sector minero, sino que también debía prestar atención a mantener la demanda de las operaciones portuarias en el río Magdalena y el puerto de Cartagena.

Para ampliar mejor esta idea de la demanda portuaria, se debe hacer referencia a toda la estructura urbana asociada al comercio sobre la que se configuró la villa, la cual no siguió la forma de cuadrícula de fundación de villas en las colonias españolas, pese a esto el uso del espacio fue racional y orientado al comercio (Guzman, 2002, pág. 95). Lo que también llevó a una concepción de la infraestructura urbana orientada a este mismo sector, lo que incentivó la construcción de posadas, lugares de reposo y algún tipo de resguardo para población flotante propia de los puertos (2002, pág. 66). Asociado a todo esto se encontraba el carácter no solo de uso de comercial del complejo portuario, pues por lo

menos la villa de Honda, fue hasta finales del siglo XVIII el paso obligado de los servicios de mensajería y de conexión de la administración virreinal con la metrópoli. Este conjunto de elementos creó una demanda considerable de bienes de consumo que, como mostró la evidencia, quedaban disponibles en puerto. En el caso del puerto de Cartagena, existió una estrategia desde el alto Magdalena para enviar productos como: cacao, harina, tabaco, azúcar y textiles; logrando concurrir a este mercado no solo en las coyunturas bélicas del Caribe, sino también en momentos de relativa calma. La historiografía había desechado posibilidades que la producción agrícola de los Andes llegara a Cartagena (O'Byrne, 2013, pág. 73) (Solano, 2018, pág. 571), la evidencia aquí presentada muestra que la producción de bienes de la tierra encontró una red comercial que los llevó a concurrir hasta los puertos del Caribe neogranadino, incluyendo en menor medida a Santa Marta y Barranquilla.

La cuarta gran conclusión es que existió una función bisagra del puerto de Honda que articulaba zonas especializadas del espacio económico en producir bienes de la tierra para desplazarlos a las zonas especializadas en la extracción del oro en la Provincia de Antioquia. Ahora, el esquema no termina ahí, la evidencia mostró que también el puerto tenía una función de redistribuidor hacia los puertos del bajo Magdalena, especialmente Mompox, pero también Nare, san Bartolomé y Carare. Aquí es importante resaltar que pese a existir esta circulación hacia Mompox, esta tenía una alta probabilidad de terminar siendo reexportada desde allí a la provincia de Antioquia vía río Nechí a Zaragoza, como lo muestran los trabajos de Henao (2020, pág. 51) y Torres & Henao (2021, pág. 485). Aun así, esto refuerza el planteamiento de la gran demanda de bienes de consumo que en sí mismo se originaba en los puertos a lo largo del río Magdalena, pues el flujo no se cierra solo con el estímulo de las zonas mineras y la operación fluvial requería de mano de obra especializada.

La quinta conclusión aporta al debate sobre las causas de la crisis de la villa de Honda. El hecho de la consolidación de una estructura de comercio tan acentuada como la que se presentó en este trabajo, con más de un siglo de funcionamiento, con suficiente elasticidad para movilizar los excedentes agropecuarios a diferentes zonas del espacio económico, gracias a las posibilidades logísticas que ofrecía el transporte fluvial para movilizar bienes pesado y de gran volumen; no podía haber entrado en crisis por el hecho circunstancial del terremoto de 1805. Hay que tener en cuenta una variable geográfica de larga duración de este espacio económico, y es que la cordillera central es toda de origen volcánico, por

tanto, estaba, y aún está, expuesta permanentemente a los movimientos telúricos propios de la actividad volcánica. Los habitantes del territorio, desde tiempos precolombinos, han entendido esta realidad y las consecuencias asociadas a habitar cerca a los volcanes, era, y es, parte de la cultura de los habitantes de la región. En este sentido, la hipótesis, que define al terremoto como la principal causa de la crisis, queda descartada en la medida que, para 1809, las bodegas ya estaban en funcionamiento por cuenta de la iniciativa privada de la élite comercial.

La otra hipótesis que tomó fuerza en la historiografía, y que puede explicar la disminución de las cifras del comercio de Honda, es que existió una sustitución de caminos para el transporte de bienes de la tierra, así como de bienes de castilla, que hacían innecesario el tránsito por Honda. El camino del Opón fue una de estas rutas alternas que ya despertaba el interés del Virrey Solís desde 1760 (Colmenares G. , 1989, pág. 113) y que a finales del siglo XVIII y la primera mitad del XIX se materializó a partir de la necesidad de comunicar las zonas de producción de la cordillera oriental con las zonas mineras de la cordillera central (Ramos, 1999, pág. 146). Es decir, la misma evolución de la especialización de la red comercial, el sistema de caminos y de infraestructura portuaria, permitió descentralizar de la villa de Honda una parte cada vez más importante de la circulación de bienes de la tierra, haciendo prescindible el paso por este lugar. De esta manera, y paradójicamente, la crisis de la villa de Honda fue causada por la misma evolución de la especialización de la red comercial que le había dado sus mejores días durante el siglo XVIII.

En efecto, hubo una disminución del comercio en la villa de Honda, pero asociada a los cambios en las rutas del comercio con las zonas mineras. Solo basta observar detenidamente los Mapas 1, 2 y, en especial el 3, para evidenciar que buena parte del comercio entre la cordillera oriental y la central se podía efectuar absteniéndose de pasar por la villa de Honda. Pese a la magnitud que alcanzó a tener la red comercial, que tenía como bisagra a Honda, su dinámica y grado de especialización, llevó a la búsqueda de estas vías más eficientes para conectar zonas del espacio económico, dejando a Honda en una posición desfavorable frente a la que tuvo a lo largo del siglo XVIII.

A. Anexo: Documentos de la base de Base de datos de entrada (Alcabalas). Archivo General de la Nación (AGN)

Año	Sección	referencia
1745	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1510c
1749	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1622c
1750	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	412c
1755	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	817c
1756	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1659c
1757	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1605c
1758	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	514c
1762	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	385c
1771	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	317c
1773	Anexo II (Alcabalas)	Caja 219, carpeta 3
1774	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1386c
1779	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1204c
1781	Anexo II (Alcabalas)	Caja 97 carpeta 2
1782	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1492c
1785	Anexo II (Alcabalas)	Caja 30 carpeta 2
1786	Anexo II (Alcabalas)	Caja 11 carpeta 1
1787	Anexo II (Alcabalas)	Caja 104 carpeta 1
1792	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	2008c

B. Anexo: Documentos de la base de Base de datos de salida de mercancías (derecho de proyecto). Archivo General de la Nación (AGN)

Año	Sección	Referencia
1745	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1510c
1749	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1622c
1750	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	412c
1755	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	817c
1756	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1659c
1757	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1605c
1758	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	514c
1762	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	385c
1772	Anexo II (Alcabalas)	Caja 219, carpeta 3
1773	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	919c
1782	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1698c
1784	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	411c
1789	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	358c
1790	Anexo II (Alcabalas)	caja 186,carpeta 3
1791	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1860c
1795	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1244c
1799	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	451c
1800	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	1392c
1801	Anexo III (Real Hacienda Cuentas)	588c

5. Bibliografía

Assadourian, C. S. (1982). *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

Assadourian, C., Bonilla, H., Mitre, A., & Platt, T. (1980). *Minería y espacio económico en los Andes. Siglos XVI-XX.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

Braudel, F. (2019). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (Tercera en español ed., Vol. I). México D.F: Fondo de Cultura Económica.

Castaño, Y. (2019). *Eslabones del mundo andino.* Medellín: EAFIT.

Clavijo, H. (1993). *Formación histórica de la élites locales en el Tolima* (Vol. I). Bogotá: Fondo de promoción de la Cultura del Banco Popular.

Colmenares, G. (1989). *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada* (Vol. I). Bogotá D.C: Biblioteca Banco Popular.

Colmenares, G. (1997). *Historia económica y social de Colombia. 1537-1719.* (Quinta edición ed., Vol. I). Bogotá D.C.: Tercer Mundo Editores.

Correal, G. (1992). Primeros pobladores. Cazadores recolectores. En F. d. Magdalena, *Pasado y Presente del Río Grande la Magdalena.* Bogotá: Fundación del Río Magdalena.

Cruz, A., Martínez, T., & Damián, M. (2010). Las mulas olvidadas por la historia agrícola colonial: Una restitución. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo, 7*(3), 221-228.

Davis, W. (2020). *Magdalena River of Dreams.* New York: Alfred A. Knopf.

Duque, L. (1992). Orígenes y evolución del puerto de Honda. En F. d. Magdalena, *Pasado y presente del río Magdalena* (págs. 161-172). Bogotá: Fundación del Río Magdalena.

Durán, J. (2012). *Estado general de todo el Virreinato de Santa Fe de Bogotá en el presente año de 1794.* Bogotá: Banco de la República, Biblioteca Luis Angel Arango.

Granados, O., & Pinto, J. (2019). Más allá de Pamplona (Nueva Granada): Circuitos cacaoteros del suroccidente durante la transición, 1790-1821. *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History, 37*(3), 539–566.

Guhl, E. (2016). *Colombia bosquejo de su geografía tropical* (Segunda edición ed.). Bogotá: Universidad de los Andes.

Gutiérrez , D., & Torres, J. (2021). *La compañía Barrio y Sordo. Negocios y política en el Nuevo Reino de Granada y Venezuela, 1796-1820.* Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.

Guzman, Á. (2002). *La ciudad del río. Honda.* Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia.

Henao G., J. L. (2020). Comercio en las “tierras de oro”. Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811). *Tiempo&Economía, 7*(1), 38-68.

Humboldt, A. (25 de 10 de 2021). *Alejandro von Humboldt. Viajes por Colombia.* Obtenido de Banco de la República: https://www.banrepcultural.org/humboldt/diario/14.htm

Ibarra, A. (1994). Circulación de mercancías en el espacio regional de Guadalajara (1803). Visión cuantitativa a través del derecho de alcabala. *Cuadernos de Historia Regional* , 111-135.

Jumar, F. (2012). La Región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. En R. Fradkin, *Historia de la Provincia de Buenos Aires* (Vol. II: De la conquista a la crisis de 1820, págs. 123-157). Buenos Aires: Edhasa.

Lancheros, F. (2017). *Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII.* Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia.

Martínez, J. (2021). Comercio de mercancías locales en Santiago de Chile, 1773–1778. *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*(2), 297-327.

McFarlane, A. (1997). *Colombia antes de la Independencia: Economía, socieda y Política bajo el dominio Borbón.* Bogotá: Banco de la república; El Ancora editores.

Mora, G. (1983). La política fiscal del Estado colonial y el monopolio de la industria del aguardiente en la Nueva Granada durante el siglo XVIII. *Desarrollo y Sociedad*(10), 91-119.

Muñoz, E. (2011). *Circulación de textiles en el Virreinato de la Nueva Granada: El sector externo de la economía regional de las provincias del Socorro y Guanetá en la segunda mitad del siglo XVIII.* Bogotá D.C.: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Muñoz, E. (2012). Independencia y actividad económica. Tendencias cuantitativas en la renta de alcabalas de Santa Fe, Virreinato de la Nueva Granada, 1780-1821. En H. Bonilla, *Consecuencias Económicas de la Independencia* (págs. 17-44). Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia.

Muñoz, E., & Torres, J. (2013). La función de Santa Fe en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, 165-210.

Norton, M. (2006). Tasting Empire: Chocolate and the European Internalization of Mesoamerican Aesthetics. *The American Historical Review*, 660-691.

O'Byrne, A. (2013). El abastecimiento de géneros agrícolas en la Provincia de Cartagena de Indias a fines del período colonial. *Historia Crítica*, 59-78.

Opatrný, J. (1995). El azúcar americano en la Europa del siglo XVIII. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas = Anuario de Historia de América Latina (JbLA)*(32), 215-230.

Ospina, J., Peñaloza, E., & Velandia, S. (2019). El río Magdalena en el crecimiento histórico de Honda (Colombia). Un caso atípico de morfología urbana en América Latina. *Hábitat, paisaje y territorio del Tolima*, 93-115.

Oviedo, B. V. (1930). *Cualidades y Riquezas del Nuevo Reino de Granada* (Vol. XLV). Bogotá: Imprenta Nacional.

Palomeque, S. (1983). Loja en el mercado interno colonial. *Revista Latinoamericana de Historia Económica y Social*(2), 33-47.

Ramos, A. (1999). *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760-1860.* Bogotá D.C: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica.

Restrepo, J. (2005). *Los sedimentos del Río Magdalena.* Medellin: EAFIT.

Río, J. (1996). El cerdo. Historia de un elemento esencial de la cultura castellana en la conquista y colonización de América (siglo XVI). *Anuario de Estudios Americanos, 53*(1), 13-35.

Saldarriaga, G. (2006). Consumo de carnes en zonas cálidas del Nuevo Reino de Granada: cualidades cambiantes, siglos XVI y XVII. *Fronteras de la Historia, II*, 17-52.

Sanchez, R. (2014). *Las salinas del Virreinato y el Estanco de la sal. Una visión de conjunto a finales del siglo XVIII.* Bogotá: ICANH.

Santa, E. (1992). Honda, ciudad clave en la historia de Colombia. En F. d. Magdalena, *Pasado y presente del Río Grande de la Magdalena* (págs. 176-192). Bogotá: Fundación del Río Magdalena.

Santamaría, A. (2011). Las islas españolas del Azúcar (1760-1898). Grandes debates en perspectiva comparada caribeña. *América Latina en la Historia Económica*(35), 149-176.

Sastre, J. (2019). *La circulación comercial de la villa de Honda entre 1797-1799. Una aproximación desde las guías de mercadería.* Bogotá: Universidad Javeriana: Tesis maestría en Historia.

Solano, S. (2018). Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810. *HISTORIA*, 549-588.

Soulodre-La France, R. (2004). *Región e Imperio. El tolima Grande y las Reformas Borbónicas en el siglo XVIII.* Bogotá D.C:: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Sovarzo, J. (2016). La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico Sur Americano 1779-1783. *Dos puntas*, 217-256.

Tandeter, E., Milletich, V., & Schmit, R. (1994). Flujos mercantiles en el Potosí colonial tardío. *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*(9), 97-126.

Torres, J. (2013). *Minería y moneda en el Nuevo Reino de Granda: El desempeño económico en la segunda mitad del siglo XVIII.* Bogotá, COlombia: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

Torres, J. (2021). *Trade in a Changing World: Gold, Silve, and Commodity Flows in the Northern Andes 1780-1840.* Washington, D.C.: Georgetown University.

Torres, J., & Henao, J. L. (Diciembre de 2021). Connecting the Northen Andes and The Atlantic. The Role of Inland Ports in New Granada's Interregional Trade (1770-1809). *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History, 39*(3), 469-507.

Twinam, A. (1984). *Mineros, Comerciantes y Labradores: las raices del espíritu empresarial de antioquia 1763-1810.* Medellín: FAES.

Velandia, R. (1989). *La villa de San Bartolomé de Honda.* Bogotá: Editorial Kelly.

Ybot, A. (1952). *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada. Los trabajadores del Río Magdalena y el canal del Dique según documentos del Archivo General de Indias de Sevilla.* Bogotá : Editorial ABC.