

La articulación del espacio económico Cartagena-Mompox-Honda. Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada

*The articulation of the Cartagena-Mompox-Honda economic space.
Commercial networks and circuits in the Viceroyalty of New Granada*

Maribel de la Cruz-Vergara

Universidad de Cartagena,

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-5814-757X>

mdelacruzv@unicartagena.edu.co

Juan A. Rubio-Mondéjar

Universidad de Granada,

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-3843-5029>

jarubio@ugr.es

Recibido: 11 de agosto de 2023. **Aceptado:** 8 de junio de 2024. **Publicado:** 25 de abril de 2025.

RESUMEN: El objetivo de este artículo es mostrar la articulación del mercado interno del virreinato de Nueva Granada en la segunda mitad del siglo XVIII, frente al discurso tradicional que identifica los territorios coloniales con la economía de extracción vinculada a los mercados globales. Para ello, se han utilizado diversas fuentes fiscales generadas por la Administración española de la época, incluyendo almojarifazgos, alcabalas y otros impuestos, y se ha aplicado la metodología del análisis de redes sociales, que ha permitido arrojar luz sobre una importante red comercial tejida en torno al río Magdalena.

PALABRAS CLAVE: comercio interregional; redes empresariales; Nueva Granada; Imperio español. Siglo XVIII; impuestos.

ABSTRACT: The aim of this article is to show the articulation of the internal market of the Viceroyalty of New Granada in the second half of the eighteenth century, and how this contrasts with the traditional discourse that identifies the colonial territories with the extraction economy linked to global markets. The article draws on tax sources generated by the Spanish administration of the time, and applies the Social Network Analysis methodology, enabling us to discover an important commercial network woven around the Magdalena River.

KEYWORDS: interregional trade; business networks; New Granada; Spanish Empire. eighteenth century; taxes.

Cómo citar este artículo / Citation: Cruz-Vergara, Maribel de la y Juan A. Rubio-Mondéjar. 2024. "La articulación del espacio económico Cartagena-Mompox-Honda. Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada", *Revista de Indias* 84 (292): 1618. doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2024.1618>.

INTRODUCCIÓN

La nueva economía institucional ha dado por sentado que los problemas económicos actuales de América Latina derivan directamente del periodo colonial¹. Sin embargo, investigaciones como las de Dobado y García Montero cuestionan que la América española, al menos durante el siglo XVIII, presentara una elevada desigualdad o unos niveles de bienestar material bajos, en comparación con el contexto internacional². Desde hace algunas décadas, la historiografía económica latinoamericana viene señalando la necesidad de estudiar los procesos económicos locales y regionales y su articulación con el mercado mundial desde una perspectiva diferente a la de la visión ortodoxa, que considera a los territorios americanos de España y Portugal como meras colonias extractivas de materias primas desde el siglo XVI hasta las independencias. Este enfoque dominante tiene una serie de implicaciones: la primera, aplicar de manera acrítica y ahistórica el concepto de colonias propio de la sociedad capitalista, desarrollado en los siglos XIX y XX y vinculado al imperialismo y al liberalismo; la segunda, negar a la región y a sus actores sociales el papel protagónico que realmente desempeñaron; y la tercera, entender las economías regionales como desconectadas internamente y entre sí, y volcadas estrictamente al comercio con la metrópoli y el mercado global.

Frente a la corriente ortodoxa, investigadores latinoamericanos han puesto de manifiesto que el desarrollo de la actividad comercial en el interior de los territorios del Imperio español permitió la conformación de circuitos económicos que actuaron en diferentes niveles, generando dinámicas propias de producción e intercambio. Assadourian es considerado el pionero en una nueva forma de repensar la organización económica espacial del sistema colonial y destacar las relaciones internas e interregionales³. Garavaglia (1983), Garavaglia y Grosso (1990) o Ibarra (2000), por citar algunos trabajos, han seguido esta línea para el estudio del mercado interno del virreinato de la Nueva España⁴, y recientemente se han incorporado estudios para el caso de Nueva Granada⁵.

Partiendo del análisis de los flujos de mercancías, este artículo pretende mostrar cómo se establecieron mercados locales y regionales interdependientes e integrados entre sí en el virreinato de la Nueva Granada, como el que se configuró en el eje Cartagena-Mompox-Honda. De ahí que no se entienda el virreinato como una colonia, sino como un espacio geográfico, social y económico con sus propias dinámicas de producción y vinculación con los mercados internacionales, aplicando el concepto de economía virreinal para denotar su propia existencia. La investigación se ha basado en fuentes fiscales generadas en la segunda mitad del siglo XVIII, como alcabalas, almojarifazgos y derechos de puerto, para identificar el circuito comercial y caracterizar funcionalmente sus principales nodos. Sin embargo, mientras que otros estudios han construido series de circulación de mercaderías para Cartagena de Indias o Mompox,⁶ la principal aportación de este trabajo consiste en la reconstrucción de los espacios comerciales, aplicando la metodología y las herramientas de visualización propias del análisis de redes sociales (ARS).

La estructura del artículo es la siguiente. Tras esta breve introducción, el apartado primero está dedicado a presentar un estado de la cuestión sobre el contexto económico de Nueva Granada

¹ Engerman y Solokoff 2005, 1-36. Acemoglu, Johnson y Robinson 2002, 1231-1294.

² Dobado González y García Montero 2010, 253-277. Dobado González 2015, 15-59.

³ Assadourian 1982.

⁴ Garavaglia 1983. Garavaglia y Grosso 1996. Ibarra 2000. Una revisión del impacto de la obra de Assadourian en la historiografía sobre el espacio colonial peruano, en Jumar 2014, 475-534.

⁵ Se citan y comentan en el apartado siguiente.

⁶ Moreno Rivera 2013, 211-249. Torres Moreno y Henao-Guiraldo 2020, 469-507.

en la segunda mitad del siglo XVIII, centrado en la discusión sobre la existencia o carencia de un mercado interior articulado; asimismo, se explican las fuentes y la metodología del ARS utilizado para entender los flujos de mercaderías. El segundo apartado presenta y discute los resultados de la investigación, delimitando el eje comercial Cartagena-Mompox-Honda configurado por la vía del río Magdalena, como un elemento vertebrador de la economía virreinal; en este punto, se caracteriza a cada uno de los nodos centrales del eje en relación con sus funciones comerciales. El tercer y último apartado presenta unas sucintas conclusiones y unas futuras líneas de investigación.

CONTEXTUALIZACIÓN, FUENTES Y METODOLOGÍA

El espacio económico de Nueva Granada a finales del siglo XVIII

En años recientes, investigaciones cuantitativas han corroborado el cuadro de expansión económica en la segunda mitad del siglo XVIII que habían transmitido testimonios de observadores de la época y estudios históricos cualitativos. Las reconstrucciones del producto interior bruto (PIB) realizadas por Kalmanovitz le han permitido afirmar que en este periodo la Nueva Granada experimentó un “buen crecimiento económico”, reflejado en la producción de oro, el incremento de la recaudación fiscal y el desempeño de las regiones interiores⁷. La misma opinión, crecimiento económico, datado entre 1761 y 1808, ha manifestado Meisel Roca, que relaciona este crecimiento con el aumento del PIB y de la recaudación⁸. Ambos autores coinciden en señalar que, en paralelo a la expansión finisecular, se dio un proceso de especialización y de intensificación del comercio interno, por el que distintas regiones surtían de productos textiles, alimentos o cerámica al mercado del virreinato.

También se ha discutido acerca de la influencia que tuvieron sobre la expansión económica las reformas borbónicas implementadas a partir de 1759 y que culminaron con *el Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias* de 1778. En esencia, estas medidas de carácter fiscal iniciaron la liberalización de la actividad comercial y trataron de modernizar el sistema tributario para aumentar la recaudación por parte de la Corona⁹. Sin entrar en el debate, parece que la reducción de los impuestos (quintos) sobre la extracción de oro y otras medidas aparejadas, hicieron que la minería generara efectos de arrastre sobre la economía del virreinato, estimulando tanto al sector agroalimentario como al manufacturero de otras provincias¹⁰. Esto obliga a retomar la cuestión del mercado interior del Nuevo Reino de Granada. Muñoz Rodríguez y Torres Moreno han realizado una revisión sistemática de la historiografía que rechaza la idea de una integración comercial del virreinato¹¹. En ella, señalan los argumentos contrarios a dicha integración, argumentos que consolidaron la imagen de regiones poco conectadas y el concepto de “archipiélago económico” acuñado a principios de la década de 1940 por Nieto Arteta¹²: com-

⁷ Kalmanovitz 2006, 161-183. Kalmanovitz y López 2010, 331-374.

⁸ Meisel Roca 2011, 1-91.

⁹ Una síntesis reciente sobre la historiografía de las reformas borbónicas en Nueva Granada, en Pinto Bernal 2016, 53-82. La manera en que se implementaron las medidas liberales y su impacto en las exportaciones desde Nueva Granada, en Bohórquez Barrera 2009, 17-53.

¹⁰ Kalmanovitz 2006, 161-183. Torres Moreno 2013.

¹¹ Muñoz Rodríguez y Torres Moreno 2013, 165-210.

¹² Nieto Arteta 1942.

plicada geografía que hacía inasumibles los costes de transporte¹³; elevado grado de dispersión demográfica¹⁴; e impacto negativo sobre la oferta de productos locales de las importaciones procedentes de Europa, así como debilidad del sector minero¹⁵. El resultado de la suma de estos factores, y de algunos otros que no se mencionan, habría sido una ausencia de especialización regional y una integración económica débil¹⁶. Muñoz Rodríguez y Torres Moreno destacan, como visión opuesta a la anterior, los trabajos de Brungardt y Twinam, que mostraban la articulación del mercado regional en torno a Santafé y la demanda de importaciones de los centros mineros de la provincia de Antioquia, respectivamente¹⁷.

Recientemente, numerosas investigaciones se han dedicado a refutar el argumento de la falta de integración económica en el periodo anterior a la Independencia. El citado texto de Muñoz Rodríguez y Torres Moreno presenta un análisis de los flujos comerciales de Santafé y su doble función como mercado de productos interregionales y centro redistribuidor de estos¹⁸. La relevancia del mercado interno y la existencia de redes comerciales ha sido apuntada en las investigaciones de Sánchez Mejía y Daza, que discuten la imagen de economías autosuficientes y aisladas¹⁹. La misma posición defiende la investigación de Henao-Giraldo sobre la circulación de oro en polvo y los flujos comerciales entre Zaragoza y la zona del bajo Magdalena²⁰. Bedolla Acevedo ha puesto de manifiesto cómo funcionaba el mercado neogranadino de cacao, y ha examinado el tráfico de efectos de Castilla entre Maracaibo y la provincia de Pamplona, un marco espacial menos conocido²¹. Otros estudios, como el de Cruz-Vergara, han enfatizado el papel de los flujos comerciales que se desplazaban por el río Magdalena, y la existencia de importantes centros redistribuidores para las mercancías regionales²². Torres Moreno y Henao-Guiraldo han remarcado también el papel central de la vía fluvial en la articulación económica del territorio, y han destacado el proceso de ampliación geográfica del mercado de Mompox, uno de estos nodos centrales en la redistribución de mercancías²³. La integración económica interregional no solo se vinculó a la especialización productiva, sino que se manifestó también desde el punto de vista comercial: Moreno Rivera ha mostrado la existencia de un notable circuito mercantil basado en la redistribución de géneros de Castilla y extranjeros, introducidos por el puerto de Cartagena y que alcanzaban una amplia red de mercados finales en el interior; este importante tráfico, que tenía por eje el mismo río Magdalena, no sustituía a la producción local de manufacturas, alimentos y materias primas, sino que la complementaba²⁴.

¹³ McFarlane 1997.

¹⁴ McFarlane 1997. Ocampo 1984. Ocampo añade elementos institucionales y habla de “economía mercantil local”.

¹⁵ Colmenares 1997.

¹⁶ Álvarez y Uribe 1987.

¹⁷ Brungardt 1974. Twinam 1985.

¹⁸ Muñoz Rodríguez y Torres Moreno 2013, 165-210.

¹⁹ Sánchez Mejía 2011, 130-155; 2015, 457-488. Daza 2009.

²⁰ Henao-Giraldo 2020, 38-68.

²¹ Bedolla Acevedo 2023, 51-84. Bedolla Acevedo 2019, 208-232.

²² Cruz-Vergara 2016, 191-216.

²³ Torres Moreno y Henao-Guiraldo 2020, 469-507.

²⁴ Moreno Rivera 2013, 211-249. A medio camino entre las dos posiciones (integración / no integración) deben situarse las afirmaciones de Meisel Roca. Este autor ha señalado, para la segunda mitad del siglo XVIII, una polarización entre los grandes centros urbanos de la región del Caribe y el interior de las provincias de Cartagena y Santa Marta, que habrían desarrollado únicamente una ganadería orientada al consumo de las ciudades costeras y de las zonas mineras del interior, Meisel Roca 2016, 1-20. Pero también ha afirmado que la limitada producción agraria del traspaís de Cartagena no contribuía a la vitalidad de la economía de la capital de la provincia, Meisel Roca 2002, 1-25.

Fuentes y metodología

La reconstrucción del circuito comercial Cartagena-Mompox-Honda se ha basado en diferentes fuentes fiscales generadas por la Administración española en la segunda mitad del siglo XVIII y conservadas en el Archivo General de la Nación (AGN) de Colombia, Sección Colonia (SC). El empleo de fuentes diversas responde tanto a la intencionalidad de identificar flujos diferenciados de mercaderías, como a la propia disponibilidad y estado de conservación de la documentación para los años seleccionados. Así, se ha recurrido a los almojarifazgos de entrada y salida de géneros de Castilla²⁵ y a los fondos para el hospital de San Lázaro²⁶, correspondientes a la ciudad de Cartagena de Indias; a los Cuadernos de Cuentas de la Aduana de Mompox²⁷; a las alcabalas de viento y a las de Cerdos de Mompox²⁸; y a los Cuadernos de Derechos de Salida de Puertos de Honda, para diversos años²⁹. En el proceso de recopilación de la información se ha detectado un error en el catálogo de Libros de Cuentas de Real Hacienda del Archivo General de la Nación³⁰, que identifica el tomo 1868 del Fondo de Alcabalas y Derechos de Puerto de Mompox, cuando realmente se corresponde con los datos de Honda³¹.

La metodología aplicada ha sido, principalmente, la reconstrucción y homogeneización de los datos contenidos en las fuentes, su estudio crítico y comparación con la bibliografía existente sobre el tema. Además, se ha recurrido a la utilización de determinadas herramientas teóricas y metodológicas del ARS, especialmente el software de visualización de redes sociales vinculado al programa Ucinet 6. El ARS, en su doble vertiente de enfoque y técnica aplicados a la investigación histórica, se ha utilizado con éxito para identificar espacios económicos y empresariales en sociedades pasadas³², por lo que en los últimos años ha aumentado notablemente su presencia en las publicaciones especializadas³³. Frente a la reconstrucción de series de entrada y de salida de un puerto, el ARS permite integrar los flujos de mercaderías y examinar las relaciones entre los distintos nodos que participan en ellos, por lo que es muy útil para reflexionar sobre la integración económica de un territorio.

EL ESPACIO COMERCIAL CARTAGENA-MOMPOX-HONDA

Cartagena, centro de comercio y prestación de servicios

En la segunda mitad del siglo XVIII, Cartagena de Indias, con casi 14.000 habitantes, era uno de los principales núcleos urbanos de la América española, y la segunda ciudad más poblada del

²⁵ AGN, SC, Fondo Aduanas, t. 1686, ff. 1-528.

²⁶ AGN, SC, Fondo Aduanas, t. 1000, ff. 1-107.

²⁷ AGN, SC, Fondo Aduanas, t. 2848, ff. 1-150. Las alcabalas como fuente para la historia económica de Nueva Granada, en Torres Moreno 2019, 114-139; 2023, 221-259.

²⁸ AGN, SC, Fondo Alcabalas, t. 2357, ff. 1-134.

²⁹ AGN, SC, Fondo Derecho de Puertos, t. 1698, ff. 1-30 y AGN, SC, Fondo Alcabalas, t. 1868, ff. 1-190.

³⁰ Urbano 1980.

³¹ En el mismo cuaderno se incluye el Derecho Real de Alcabalas de 1759, también correspondiente a Honda.

³² Véanse, como ejemplos, los estudios sobre Andalucía en los siglos XIX y XX, de Rubio-Mondéjar y Garrués-Irurzun 2012, 387-424; 2017, 81-117. También, para el periodo colonial en distintos territorios de América, García-Mena y Vinuesa 2019, 507-537 o Torres Moreno 2019, 13-46.

³³ Revisiones del ARS y de su potencial para los historiadores en Lemercier 2015, 281-310 y González Lopera 2023, 310-340.

virreinato de Nueva Granada, solo por detrás de la capital, Santafé de Bogotá³⁴. Cartagena ocupaba una posición estratégica central en la defensa del territorio hispano, por lo que contaba con una importante guarnición y un complejo sistema de fortificaciones. Para el mantenimiento de su poderío militar recibía numerosos ingresos fiscales (el “situado”) procedentes de las cajas reales de otras ciudades de la Nueva Granada, ingresos que han sido considerados como un elemento fundamental de su economía³⁵. Sin embargo, Cartagena era mucho más que un simple enclave militar: ostentaba el monopolio del comercio exterior del virreinato, lo que significaba que a través de su puerto se introducían los productos que llegaban de Europa y de otras posesiones españolas en América, del mismo modo que desde él salían las mercancías de la Nueva Granada hacia otros territorios, con el cobro de los consiguientes derechos de aduana. Durante buena parte del periodo colonial, la ciudad fue un nodo central en el comercio de esclavos, en el procesamiento y distribución de tabaco, y en la redistribución de los flujos de metales preciosos provenientes de las regiones mineras³⁶. Además, la plaza hacía de puente entre las mercancías que se introducían desde el Pacífico por los puertos de Guayaquil y de Buenaventura, y que posteriormente eran despachadas hacia el Atlántico.

Por su especialización económica como proveedora de servicios militares y fiscales, y por sus funciones comerciales, Cruz-Vergara ha caracterizado a Cartagena como Centro de Comercio y Prestación de Servicios³⁷. La ciudad portuaria servía como punto de encuentro de tres flujos comerciales: los que vinculaban el Virreinato con la metrópoli y el mercado global; los que lo conectaban con otros virreinos; y los que articulaban el comercio virreinal, es decir, el del interior del territorio. El papel de Cartagena de Indias y de su élite mercantil en el comercio internacional durante el periodo colonial ha sido bien estudiado³⁸. Investigaciones recientes han remarcado, además, su importancia en la articulación de los flujos comerciales hacia el interior, mediante la navegación fluvial por el río Magdalena y por sus grandes afluentes, el Cauca y el San Jorge³⁹.

La ruta comercial que articulaba el mercado interior del virreinato unía Cartagena con Santafé de Bogotá, discurría mayoritariamente por el río Magdalena, y tenía una extensión aproximada de mil kilómetros. A pesar de las dificultades en algunos tramos del recorrido, como el de Honda-Bogotá, era la ruta preferida de los comerciantes. En su discurrir, pasaba por las poblaciones y villas que tenían alguna representación en cuanto a producción y comercio, y que contaban con funcionarios públicos dedicados a controlar la actividad económica. Las poblaciones menos relevantes económicamente eran abastecidas a partir de las anteriores, que fungían como centro de acopio, redistribuyendo tanto las mercancías de los particulares como las cargas del rey, bajo el sistema de correos y encomiendas, estas últimas reguladas por la Corona⁴⁰.

Entre los enclaves intermedios de la ruta, ascendiendo por el río Magdalena, destacaban Turbaco, Arjona, Mahates, Barranca y Tenerife, antes de llegar al primer puerto importante, Mompox. La travesía desde la villa de Mompox hasta Honda generalmente tenía como centro de abasteci-

³⁴ La cifra de población es de 1777. Un análisis demográfico de la ciudad en ese año, en Meisel Roca y Aguilera Díaz 1997, 1-26. Santafé tenía en 1778 una población de 16.000 habitantes.

³⁵ Meisel 2002, 21-57. En concepto de “situado”, los ingresos de Cartagena solo eran superados en el Caribe por los de La Habana.

³⁶ Gutiérrez Azopardo 1987, 187-210. Torres Moreno 2019, 13-46.

³⁷ Cruz-Vergara 2016, 191-216.

³⁸ McFarlane 1972. Ripoll 2006. Marchena 2009, 32-90.

³⁹ Cruz-Vergara 2016, 191-216. Moreno Rivera 2013, 211-249. Torres Moreno y Henao-Guiraldo 2020, 469-507.

⁴⁰ Sobre el sistema de correos, Stangl 2020, 199-250.

miento e intercambio a Morales, que constituía un punto de conexión con otras poblaciones⁴¹. Continuando el ascenso por el río, otros puntos importantes eran Nare y el Sitio de San Bartolomé, en los que se habían instalado almacenes o depósitos que permitían la redistribución de los flujos comerciales hacia las poblaciones de Antioquia.

El tránsito Cartagena-Mompox-Honda se realizaba por el río a través de balandras, botes, champanes y canoas. Los dos últimos tipos eran los más usuales. Los champanes, “planos, largos y sin cubierta con solo una tolda a popa”; las canoas, “ovaladas y de cubierta”⁴². Este sistema de transporte de mercancías requería una tripulación especializada, compuesta de piloto y timonel, que dirigían la embarcación, y bogas o remeros. Las bogas realizaban el trabajo más pesado de la travesía, estaban bien alimentados, enfermaban poco, y ganaban un real y medio (pagado por adelantado) al día más la comida, según el testimonio de Humboldt⁴³. De las bogas dependía el control del tiempo y la calidad del viaje. Muchos comerciantes no eran dueños de los medios de transporte, por lo que debían alquilarlos a momposinos que se dedicaban a esta actividad. Las embarcaciones que navegaban por el río Magdalena pagaban impuestos de aduanas en Cartagena y en Honda, aunque se hacían otros controles en Mompox y otros emplazamientos establecidos con esa finalidad.

Para resaltar la importancia de Cartagena como centro de comercio y prestación de servicios y elemento vertebrador del espacio económico del interior del virreinato a finales del siglo XVIII, se ha reconstruido el circuito comercial de géneros y efectos de Castilla y extranjeros que, desde su puerto, eran redistribuidos por el resto del territorio. Moreno Rivera realizó un ejercicio similar, ofreciendo los resultados agregados para el periodo 1782-1801, basándose principalmente en las guías de mercadería⁴⁴. La reconstrucción que se presenta en el presente artículo está basada en tres fuentes: los almojarifazgos de entrada y de salida de Cartagena del año 1788, y los fondos para el Hospital de San Lázaro correspondientes a 1787⁴⁵, que consignan la cantidad pagada por los comerciantes que introducían y exportaban géneros de Castilla, en el caso de los almojarifazgos. En cuanto a los datos relativos a San Lázaro, se trataba de la tasa que pagaban los comerciantes por reexportar géneros de Castilla hacia el interior del virreinato, y que servían para sostener el mencionado hospital.

El análisis de estos flujos permite visualizar un circuito comercial formado por 126 poblaciones (ciudades, villas, lugares) de las que once ejercían como puntos de salida de las mercaderías, 112 como puntos de llegada, y otras tres, incluyendo Cartagena, como puntos de salida y llegada al mismo tiempo⁴⁶. La imagen 1 muestra un esquema simplificado del circuito comercial de Cartagena. Entre los puertos de la España peninsular destacaba, por razones obvias, el de Cádiz, aunque también ganaban importancia otros, como los de Barcelona y Málaga, una vez que el

⁴¹ AGN, SC, Fondo Correos, 1783, s. f. AGN, SC, Fondo Derechos de Puerto, 1786. AGN, SC, Fondo Aduanas, t. 1691, ff. 2-113. AGN, SC, Fondo Aduanas, *Libro de entrada de embarcaciones*, 1781, ff. 1-147.

⁴² Los champanes, no obstante, eran más numerosos, debido a que las canoas, “como calan algo más que los champanes, gastan doble tiempo en sus viajes; por cuya razón son preferidos estos y hay triplicado número de ellos”, Pombo 1797.

⁴³ AGN. Humboldt, *Viaje por el río Magdalena*, ff. 38-81. El champán en el que viajó Humboldt medía 23,5 metros de largo por 2 metros de ancho en el centro y contaba con una tripulación de 8 hombres.

⁴⁴ Moreno Rivera 2013, 211-249. Esta autora detectó 192 destinos para los productos importados de Europa que entraban por Cartagena. Los núcleos redistribuidores de Mompox, Honda y Santafé concentraban casi la mitad de los envíos, los demás se repartían por el resto del virreinato.

⁴⁵ Los almojarifazgos en AGN, SC, Fondo Aduanas, t. 1686, ff. 1-528. *Hospital de San Lázaro*, AGN, SC, Fondo Aduanas, t. 1000, ff. 1-107.

⁴⁶ Se trata de Santa Marta y de La Habana.

decreto de libre comercio de 1778 había ampliado el número de puertos que podían comerciar con los territorios americanos. Desde las plazas peninsulares se enviaban a Cartagena géneros de Castilla y productos europeos. Desde Jamaica, Filadelfia, Nueva York o Curazao se recibían géneros de Europa, caldos y comestibles extranjeros, mientras que La Habana reenviaba y recibía de Cartagena géneros de Castilla⁴⁷.

Otros enclaves neogranadinos, como Portobelo, de donde salían los metales preciosos del virreinato, estaban intrínsecamente vinculados a los mercados globales⁴⁸. Sin embargo, la reconstrucción de la red comercial de Cartagena permite apreciar, más allá de su vinculación con los circuitos internacionales, la importancia del eje del río Magdalena en la articulación de un mercado interior. En este circuito destacaban los centros redistribuidores de Mompox y Honda, así como los destinos finales de Santafé de Bogotá, el lejano enclave minero de Popayán y numerosas poblaciones de la provincia de Antioquia (entre ellas, Medellín); además, deben incluirse en este espacio económico las poblaciones costeras de Barranquilla, Santa Marta o Riohacha⁴⁹.

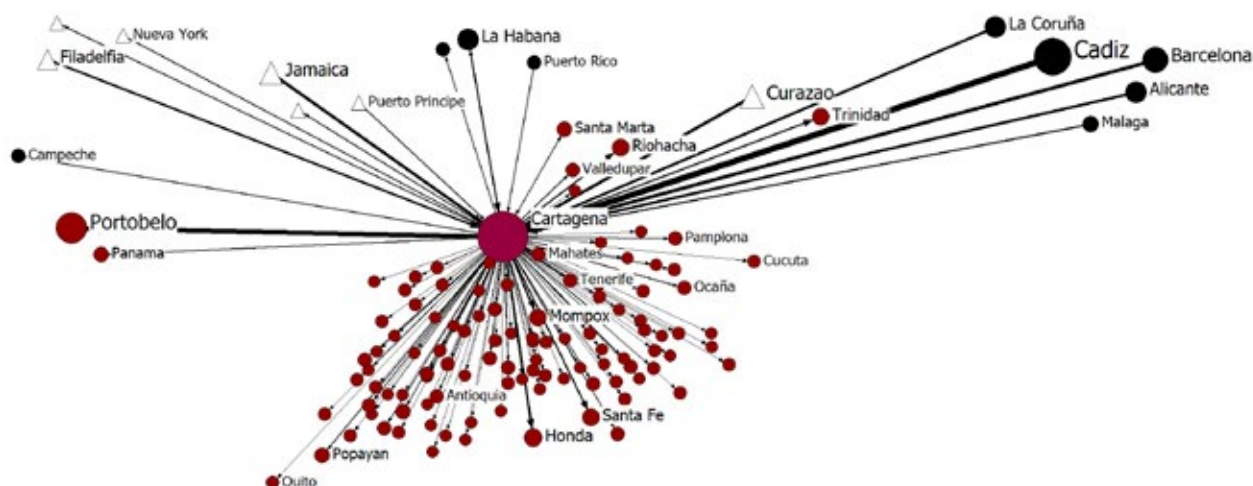


Imagen 1. El circuito comercial de géneros de Castilla y extranjeros de Cartagena (1787-1788). Fuente: elaboración propia, véase texto.

Del análisis de los flujos de los géneros importados de Castilla o de otros territorios se deduce que existía un mercado interior vertebrado en Nueva Granada a finales del siglo XVIII. El estudio de los dos principales nudos que, junto a Cartagena, daban forma al eje comercial, Mompox y Honda, debe corroborar la anterior afirmación.

⁴⁷ Durante el conflicto con Inglaterra en el contexto de la guerra de Independencia de Estados Unidos, España había permitido el comercio de sus colonias con otras colonias de naciones aliadas o neutrales, que siguieron llegando a Nueva Granada hasta 1789. Véase McFarlane 1972, 69-116.

⁴⁸ A principios del siglo XVIII, Portobelo había sido el principal puerto de entrada de esclavos a la región, después de desbancar a Cartagena, García Montón 2019, 399-429.

⁴⁹ En 1776 y 1777 se había permitido la entrada de géneros de Castilla por Santa Marta y Riohacha, respectivamente.

Mompox, centro interregional de almacenamiento y redistribución de mercancías

La Villa de Mompox, junto al río Magdalena y situada a unos 290 kilómetros de su desembocadura, fue considerada hasta la primera mitad del siglo XIX la ciudad más importante de la Provincia de Cartagena después de la capital⁵⁰. En 1777 tenía una población de siete mil habitantes⁵¹, desde 1784 era sede de un consulado de comercio y contaba con una Caja Real y dos Oficiales Reales encargados de la recaudación de impuestos sobre el comercio libre y los ramos estancados⁵². Su caracterización como Centro Interregional de Almacenamiento y Redistribución de Mercancías se debe a que fungía como puerto o escala por donde se transportaba el comercio procedente de España, que posteriormente se redistribuía hacia otros mercados regionales. Allí se proveían las embarcaciones para navegar por los ríos Magdalena y Cauca. Además de por su comercio legal, Mompox destacaba por el contrabando que sus mercaderes hacían con Jamaica y Curazao a través de Santa Marta, importando mercancías de Inglaterra y exportando algodón procedente de diferentes partes, dinamizando así el comercio al interior del reino⁵³.

Las relaciones comerciales de Mompox con Cartagena de Indias han sido señaladas por la historiografía tradicional. Investigaciones recientes han mostrado la importancia de la villa como centro neurálgico de redes comerciales que alcanzaban lejanos mercados en el interior del virreinato y la costa Pacífica⁵⁴. Estos trabajos han permitido afirmar la existencia de un cierto grado de integración económica en la región. Especialmente relevante en este sentido es la contribución de Torres y Henao, que han reconstruido los flujos de mercaderías exportadas y reexportadas desde Mompox para el periodo 1770-1809 a partir de la documentación generada en la Aduana de la ciudad⁵⁵, alcanzando tres conclusiones: primera, que entre 1770 y 1795 se produjo una fase de expansión comercial, multiplicándose por tres el valor anual de las exportaciones; segunda, que en los mismos años tuvo lugar un proceso de ampliación del mercado, cuando puertos del Atlántico como Santa Marta o Barranquilla, pero sobre todo poblaciones de las regiones mineras, hicieron que Cartagena dejara de ser el destino mayoritario de las exportaciones de Mompox; y tercera, que paralelamente a lo anterior se produjo un proceso de diversificación del mercado, en el que el cacao y los productos derivados de la caña de azúcar encauzados hacia el mercado internacional fueron perdiendo importancia en beneficio de mercaderías como carne salada, queso, velas o jabón, dirigidas a los centros mineros, así como textiles (lienços de la tierra, mantas del reino), sombreros, cerámica o esteras, que se distribuían en el mercado doméstico, tanto de las poblaciones del interior, como de la costa⁵⁶. Los resultados del citado artículo se centran en la producción del virreinato, reforzando la función de Mompox, que no era solamente un foco redistribuidor de mercancías provenientes del mercado global.

⁵⁰ Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá (BNC), Colombia, 1822.

⁵¹ Aproximadamente la mitad que Cartagena en el mismo año.

⁵² En 1784, los comerciantes y agricultores de Mompox fundaron la Sociedad Económica de Amigos del País, siendo una de sus primeras acciones controlar la cadena de producción de algodón. BNC, *Extracto de las primeras juntas, celebradas por la Sociedad Económica de los amigos del país, en la Villa de Mompox*, ff. 2-49.

⁵³ AGN, Fondo Enrique Pérez Arbeláez, A. de Humboldt, *Viaje por el río Magdalena*, f. 91.

⁵⁴ Daza 2009. Sánchez Mejía 2011, 130-155; 2015, 457-488. Cruz-Vergara 2016, 191-206. Torres Moreno y Henao-Giraldo 2020, 469-507. Una aproximación a la actividad comercial de Mompox, desde la arqueología, en Pérez Díaz 2020.

⁵⁵ Se trata de fuentes fiscales, similares a las que se han utilizado en este texto.

⁵⁶ Torres Moreno y Henao-Giraldo 2020, 469-507. El artículo destaca también el comercio de sal, de pescado de río y mar y, en menor medida, de productos de lujo (especias, hierbas medicinales), que subía por el río hacia el interior del virreinato.

Para complementar la visión de Torres y Henao se ha recurrido a los Cuadernos de Cuenta de la Aduana de Mompos⁵⁷, que permiten comprender su papel en el tráfico mercantil de mediados del siglo XVIII, y reforzar la caracterización de la villa como centro interregional de almacenamiento y redistribución de mercancías. En 1754, el valor total de las exportaciones de Mompos fue ligeramente superior a 17.000 pesos, frente a los 25.000 y 75.000 contabilizados al año en la década de 1770 y en los primeros años de la de 1790, respectivamente⁵⁸. Un tercio de las exportaciones momposinas de 1754 correspondieron al valor del cacao enviado a Cartagena; si se suma el valor del cuero en pelo, se obtiene que más del 40 % de las exportaciones se concentraron en estas dos mercaderías y en un único destino⁵⁹. A Cartagena se enviaron también, aunque con un valor mucho más residual, cera prieta, anís, sebo, esteras, aceite de caime, tabaco, cordobanes y badanas, entre otros productos.

Frente a la importancia del vínculo mercantil con Cartagena, en 1754 solo el 2,1 % de las exportaciones de Mompos tuvieron como destino Honda, y se concentraron fundamentalmente en tres rubros: pescado, sombreros de palma y esteras de tamaño pequeño.

Se ha realizado una aproximación al comercio de exportación de Mompos en el año 1781, utilizando las alcabalas de viento y las de cerdos⁶⁰. El valor de estas exportaciones fue ligeramente superior a 80.000 pesos en este año, y 4,7 veces mayor a la cifra de 1754, lo que está en consonancia con el auge de Mompos detectado por Torres y Henao para el último cuarto del siglo XVIII. Del mismo modo, se consolida la idea de un proceso de diversificación comercial: si en 1754 el cacao y las pieles eran los principales productos, en 1781 son los textiles (lienzo ordinario y fino, frazadas y camisetas, calcetas, mantas, paños de mano...) y las panelas las mercancías dominantes, y responsables en conjunto del 44 % del total del valor en pesos de todas las exportaciones (cuadro 1)⁶¹. La carne, la sal, la miel, el sebo o las conservas vegetales, destinadas al consumo interno, ocuparon también posiciones destacadas entre las 44 categorías de productos que se han contabilizado.

Si, en lugar de atender al valor en pesos de las mercancías recogidas en estas dos alcabalas, se tienen en cuenta las veces que se registraron en las transacciones gravadas con los impuestos, aumenta la importancia relativa de los cueros y badanas. En cualquier caso, su peso en el comercio de Mompos había descendido de manera considerable, al menos porcentualmente.

La diversificación de la producción, con una mayor orientación al consumo interno, debe corroborarse con el proceso paralelo de ampliación geográfica del mercado. Con las herramientas del ARS se ha recreado la imagen de la red comercial de Mompos en 1781, a partir de las mencionadas alcabalas de viento y de cerdos (imagen 2). Los nodos representan las ciudades, poblaciones y sitios a los que se exportaban mercancías desde Mompos; el grosor de las líneas está determinado por el valor en pesos de las transacciones. El gráfico evidencia el papel de Mompos como centro vertebrador del mercado interior neogranadino. Hay que considerar que, entre 1779 y 1783, la guerra anglo-española afectó al comercio colonial, lo que puede explicar el reducido peso de Cartagena en la red; sin embargo, esto no anula la existencia de una red comercial articulada en torno al río Magdalena, con numerosos destinos finales, entre los que destacó Ocaña, y puntos redistribuidores hacia poblaciones más pequeñas, como Girón, San Bartolomé, Banco, o la propia Honda.

⁵⁷ AGN, SC, Fondo Aduanas, Cuadernos de cuenta, 1754, f. 150r.

⁵⁸ Torres Moreno y Henao-Giraldo 2020, 469-507.

⁵⁹ El valor del cacao exportado a Cartagena fue de 5.432 pesos y el de las pieles de 1.260.

⁶⁰ AGN, SC, Fondo Aduana, t. 2357, ff. 1-212.

⁶¹ Si se agregan azúcar y panelas, el valor de los derivados de la caña supera al de los productos textiles.

Honda, centro de acopio, distribución y servicios

El tercer nodo principal del eje comercial del río Magdalena es Honda. En 1777, la villa de San Bartolomé de Honda tenía una población ligeramente superior a cuatro mil habitantes, y era un importante centro mercantil, que contaba con una Caja Real y un Oficial Real, que se desempeñaba como Juez de Puerto⁶³. La relevancia comercial de Honda en la economía virreinal se remontaba a su relación con la cercana localidad minera de Mariquita, a cuya jurisdicción pertenecía. Desde el puerto de Honda, ubicado a unos 900 kilómetros de la desembocadura del río Magdalena, se daba salida a la plata extraída en Mariquita, a la par que se proveía al centro minero de los suministros necesarios. Con el tiempo, Honda se convirtió en punto de cruce obligado de gran parte del comercio del virreinato, del que procedía o tenía como destino Popayán, Quito y Guayaquil, Cartagena, Llano Grande y Bogotá⁶⁴. De ahí que se crearan bodegas para el almacenamiento de mercancías y que se desarrollaran obras de infraestructura para la mejora del puerto y a la construcción de puentes, en los que se cobraba peaje a las mercaderías (imagen 3). Finalmente, se estableció un consulado de comercio, encargado de resolver los problemas inmediatos relacionados con los mercaderes. Por estas razones, se ha caracterizado a la villa como centro de acopio, distribución y servicios.

En páginas anteriores se ha señalado la importancia de la ruta que unía el principal puerto del virreinato, Cartagena, con la capital administrativa, Santafé de Bogotá. Para los últimos años del siglo XVIII, Sastre Ardila ha analizado los flujos comerciales de Honda utilizando las guías de mercaderías, destacando el elevado grado de integración económica entre Honda y los centros mineros de la Provincia de Antioquia⁶⁵.

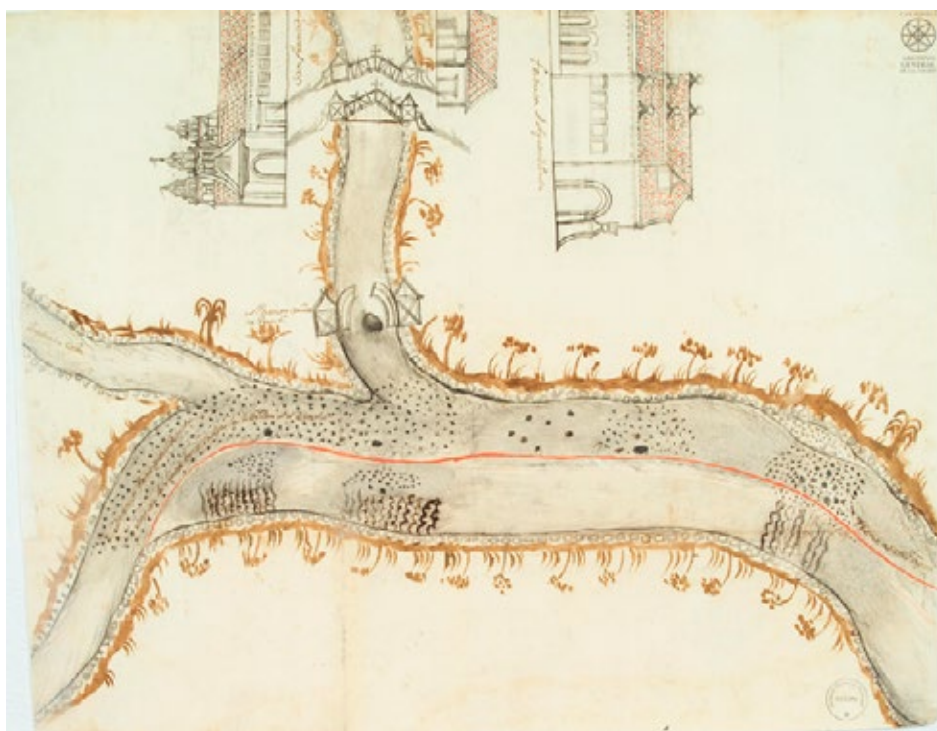


Imagen 3. Plano de acceso a la Villa de Honda en 1776. Fuente: AGN, Sección Mapas y Planos, n.º 4.

⁶³ Silvestre 1989, 89.

⁶⁴ Moreno Rivera 2013, 211-249

⁶⁵ Sastre Ardila 2019. La demanda de los centros mineros de Antioquia, en Twinam 1985.

A partir del análisis de los cuadernos de derechos de salida de puertos de Honda se puede comprender su estructura comercial, y su evolución en el tiempo. Se han tomado dos años, 1759 y 1782⁶⁶. La naturaleza de la fuente no permite conocer con exactitud el peso de los productos transportados, ni su precio. La información sobre las cantidades varía en función de las unidades que se consignan: cargas, botijas, pilonas, sacos, cajones, panes... aunque en ocasiones aparecen las medidas exactas, como cuando se habla de arrobas. El precio de cada mercancía no se consignaba, sino la cantidad de dinero que debía abonar el comerciante que registraba la salida de un conjunto de mercancías del puerto; en ocasiones, este conjunto tasado, por el que pagaba el impuesto, se refiere a distintos rubros, que pueden ir a diferentes destinos y ser enviados por varios comerciantes. Sin embargo, para tener una referencia, se pueden realizar estimaciones, por ejemplo, agrupando los productos por cargas (que es el concepto más habitual), arrobas y unidades. De las casi 3.200 cargas registradas que salieron de Honda por el río en el año 1759, más del 60 % eran de tabaco de humo, el 8,9 % de textiles (camisetas, frezadas, lienzos...) y, por detrás, cacao (6,5 %) y harina (6,4 %). En los productos que se contabilizaban por arrobas, los envíos de azúcar parda representaban prácticamente la mitad (48,2 %)⁶⁷, seguidos de las conservas dulces (20 %) y el anís (18,9 %). Por último, los animales vivos se registraban por unidades, y de los 1.193 que aparecen en la fuente cuatro quintas partes eran cerdos. Si se complementan estos datos con las veces que se mencionaban los productos en los registros (cuadro 2), se puede afirmar que el comercio de Honda se basaba, principalmente, en la exportación de tabaco, textiles y azúcar hacia distintos puntos del virreinato.

Año 1759 (completo)					Año 1782 (1 agosto-31 diciembre)				
Producto	Cargas	Arrobas	Uds.	Registros	Producto	Cargas	Arrobas	Uds.	Registros
Tabaco	63,1	1,0	0,0	31,4	Textiles	38,8	0,0	5,3	22,7
Textiles	8,9	0,1	1,8	12,7	Cacao	24,4	0,0	0,0	7,0
Azúcar	1,6	48,2	0,0	7,4	Conserva dulce	7,9	11,5	0,0	11,1
Harina	6,4	0,2	0,0	6,3	Panelas	7,2	0,1	0,0	5,2
Cerdos	0,0	0,0	80,6	5,9	Azúcar	6,3	77,3	0,0	14,0
Sal	3,9	0,0	0,0	5,8	Anís	2,8	5,4	0,0	5,0
Cacao	6,5	0,6	0,0	5,2	Cueros y badanas	2,0	0,0	0,0	4,4
Conserva dulce	1,8	20,0	0,0	3,2	Ajos	1,6	4,6	0,0	7,0
Anís	0,8	18,9	0,0	1,7	Cerdos	0,0	0,0	43,4	1,7
Ajos	0,4	9,3	0,0	1,5	Mulas	0,0	0,0	46,0	1,5
Otras	6,7	1,8	17,6	19,0	Otros	9,0	1,0	5,3	20,4
Total (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	Total (%)	100,0	100,0	100,0	100,0
Pesos	3.088	2.873,5	1.193	812	Pesos	1.154	6.643,5	226	343

Cuadro 2. Exportaciones de Honda (%). Fuente: elaboración propia realizada a partir de los derechos de salida de puertos, véase texto.

El estudio de los destinos de cada uno de los rubros ayuda a comprender las relaciones comerciales. En 1759, considerando los principales productos exportados, Mompox recibió más del 60 % de las cargas de tabaco o harina, así como el 76 % de las arrobas de azúcar parda procedentes

⁶⁶ AGN, SC, Fondo Derecho de Puertos, t. 1698, ff. 1-30. AGN, SC, Fondo Alcabalas, t. 1868, ff. 1-190.

⁶⁷ Sobre la importancia del azúcar en la Nueva Granada, véase Ramos Gómez 2005, 49-78.

de Honda. Esto concuerda con la función descrita para Mompox como centro interregional de almacenamiento y redistribución de mercancías, al tratarse de mercancías que serían posteriormente redistribuidas. En cambio, la provincia de Antioquia aparece como mercado de consumo de cantidades considerables de tabaco, cacao o textiles, que recalaban principalmente en Medellín y Rionegro. En el caso de los cerdos, se dirigían sobre todo a Los Remedios y a San Bartolomé, también en dicha provincia.

¿Cómo evolucionó el comercio hondano en la segunda mitad del siglo XVIII? El mismo impuesto, el derecho de salidas de puerto, proporciona la información para realizar la comparativa, tomando como referencia el año 1782. Antes de proseguir hay que hacer una puntualización: mientras que el cuaderno referente a 1759 incluye los derechos que se pagaron durante todo el año, el disponible para 1782 comienza en el mes de agosto. En los últimos cinco meses de 1782 (de 1 de agosto a 31 de diciembre), los derechos de salida de puerto registrados en Honda multiplicaron por 2,5 los del mismo periodo del año 1759. Se puede realizar otra aproximación, calculando los ingresos mensuales obtenidos por el pago del impuesto en los últimos cinco meses de 1782, extrapolando —suponiendo que se mantengan constantes— al equivalente para todo el año. El resultado sería 2,3 veces superior al del año 1759. Considerando cualquiera de las dos cifras, la expansión del comercio de Honda, en términos absolutos, fue bastante importante.

En cuanto a los productos comercializados en 1782, se aprecia un notable cambio con respecto a la situación de veintitrés años antes (cuadro 2). El tabaco de humo, el producto más exportado desde Honda en 1759, desapareció de los registros en 1782. Esto se debió, fundamentalmente a que dejó de estar incluido entre las mercancías gravadas por el derecho de puerto. Podría pensarse, por tanto, que, si se hubiera registrado, el aumento del volumen de comercio visible a través de esta fuente sería aún mayor⁶⁸. Las primeras posiciones, teniendo en cuenta las cargas, las ocuparon los textiles y el cacao, que conjuntamente representaban más del 60 % de las cargas totales. Atendiendo a las arrobas, más de tres cuartas partes se correspondieron con el azúcar, que aumentó mucho su participación con respecto a 1759: solo en los últimos cinco meses de 1782 se exportaron un mínimo de 5.138 arrobas de azúcar, frente a las 1.384 de todo el año 1759⁶⁹. Las exportaciones de conserva dulce y anís también experimentaron un crecimiento importante en términos absolutos, pero porcentualmente fueron menos significativas en 1782. Por último, el comercio de cerdos se redujo mucho, si bien se incrementó el tráfico de mulas.

El destino de los rubros no difirió demasiado entre los dos años de referencia. Casi la totalidad del azúcar se consignó para Cartagena de Indias, mientras que en 1752 se registraba para Mompox, y más del 70 % del cacao también se dirigió a la ciudad caribeña, por lo que puede especularse que el destino final de ambas mercaderías estaría en los mercados internacionales. El 30 % restante del cacao iba íntegramente a las poblaciones de la provincia de Antioquia, como la mayor parte de los productos textiles o el ganado mular. Esta provincia, en la que se ubicaban importantes centros mineros, fue destinataria en ambas fechas de alrededor de una tercera parte del comercio proveniente de Honda, medido en pesos pagados por impuesto, y distribuidos en más de una veintena de productos.

⁶⁸ Deben considerarse, no obstante, dos circunstancias: una, que el tabaco que se exportaba desde Honda, proveniente de Ambalema (y llamado “cafuche”), estaba siendo sustituido por el originario de Cuba, de mayor calidad; y dos, que justamente entre 1781 y 1783, como consecuencia de la guerra con Inglaterra, apenas llegó a Cartagena tabaco cubano. Sobre la Real Fábrica de Tabacos de Cartagena en este periodo, Solano, Vanegas Beltrán y Torres Güiza 2020, 12-48. Y las exportaciones de tabaco cubano, en Náter 2017.

⁶⁹ Esta cifra es un mínimo de referencia porque, además de las cargas de azúcar parda consignadas en arrobas, en ambos años aparecen también registradas —en algunos casos— en cargas. No se tienen en cuenta las exportaciones de panelas.

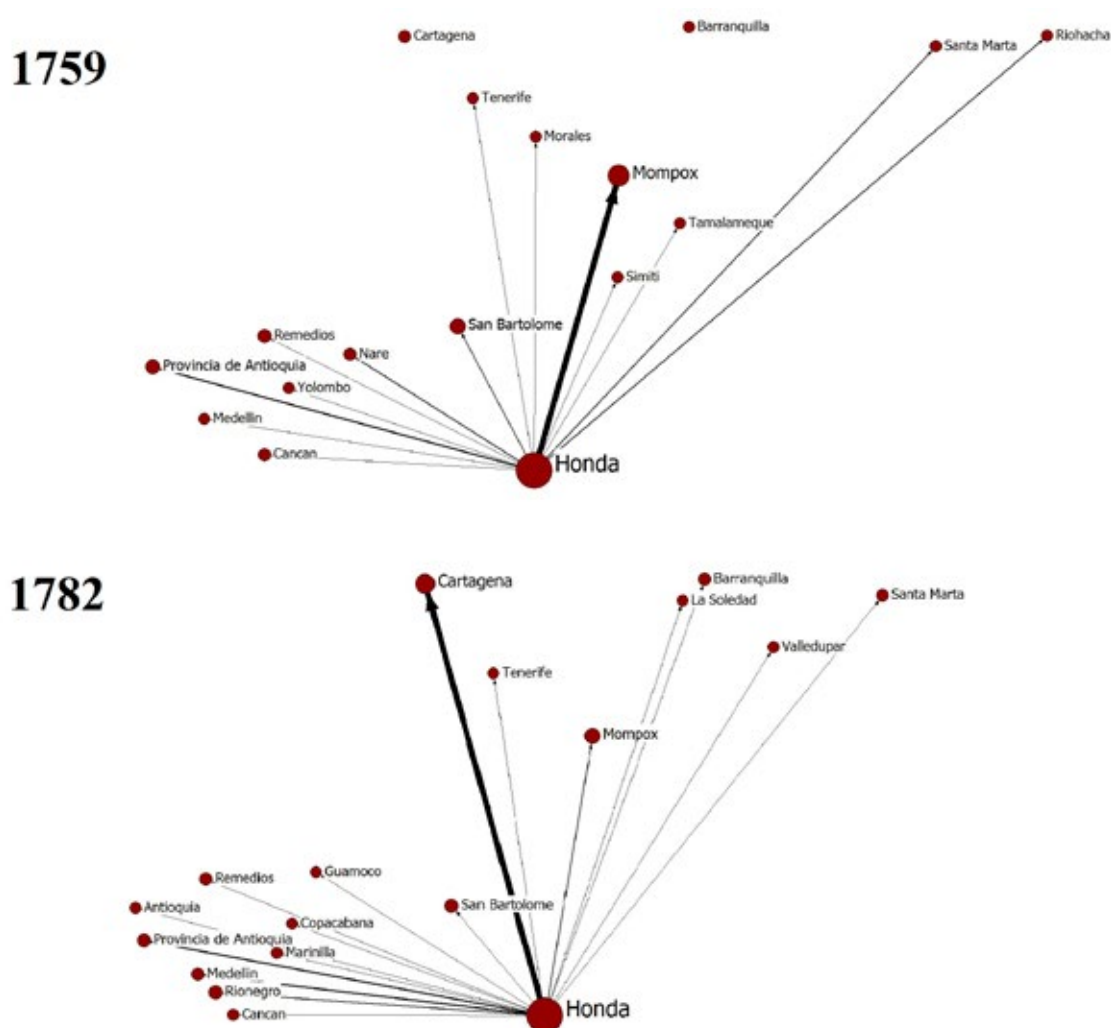


Imagen 4. Redes de exportaciones de Honda, 1759 y 1782. Fuente: elaboración propia realizada a partir de los derechos de salida del puerto de Honda, véase texto.

Nuevamente se ha recurrido al software de ARS para visualizar las variaciones de los circuitos mercantiles de Honda (imagen 4). Las imágenes comparadas de las redes comerciales de la población, en 1759 y 1782, apoyan la existencia de una integración espacial de la economía interior del virreinato. Las redes de exportaciones construidas a partir de los derechos de salida de puerto, considerando para los dos años únicamente los registros entre principios de agosto y finales de diciembre, muestran los destinos de las mercaderías que salían de Honda. El tamaño de los lugares viene dado por el número de veces que aparecen mencionados en la fuente, y el grosor de las líneas que los unen por el valor en pesos de los impuestos pagados en las transacciones. En ambas imágenes se aprecia cómo los flujos de mercancías que en 1759 iban a Mompox y luego se distribuían, en buena medida hacia Cartagena, en 1782 se dirigieron directamente hacia esta ciudad. Como se ha dicho, el mayor volumen de esas mercaderías estaba representado por el azúcar y, en menor medida, por la conserva de flores. En cambio, otros flujos comerciales se dirigieron a los mercados interiores, especialmente hacia las poblaciones de la provincia de Antioquia⁷⁰.

⁷⁰ En ocasiones, al registrar el pago del impuesto se señalaba como lugar de destino genérico la provincia de Antioquia. En 1759, poblaciones como Simití, Tamalameque o Morales recibían tabaco de humo.

La preeminencia Mompox-Honda

La cabecera del comercio intravirreinal articulado mediante el Magdalena fue, como se ha dicho, Cartagena de Indias. A lo largo del río se fueron ubicando centros de redistribución y almacenamiento de las mercancías, de mayor o menor importancia, que permitían que el comercio alcanzara sitios y poblaciones del interior. Los centros comerciales más relevantes fueron Mompox y Honda. Cabe dilucidar cuál de los dos ocupaba una posición preeminente a finales del siglo XVIII. Torres y Henao han planteado que, en los años de la expansión del último tercio de la centuria, los mercaderes de Mompox, que habían sido capaces de crear nuevas rutas comerciales, redujeron el poder de mercado de los comerciantes de Honda⁷¹. Otros investigadores, como Sastre Ardila, sostienen en cambio que, en las últimas décadas del siglo, Honda habría tenido una mayor relevancia comercial que Mompox⁷². Parece, no obstante, que la primera de las interpretaciones es más acertada, dada la posición central de Mompox en el cauce del río, y el mayor volumen de sus tráficos comerciales. Los datos que se han manejado en este artículo defienden que, a finales del siglo XVIII, el comercio de Honda siguió creciendo en términos absolutos, en consonancia con el auge económico de Nueva Granada; sin embargo, el crecimiento de los flujos comerciales de Mompox fue mayor.

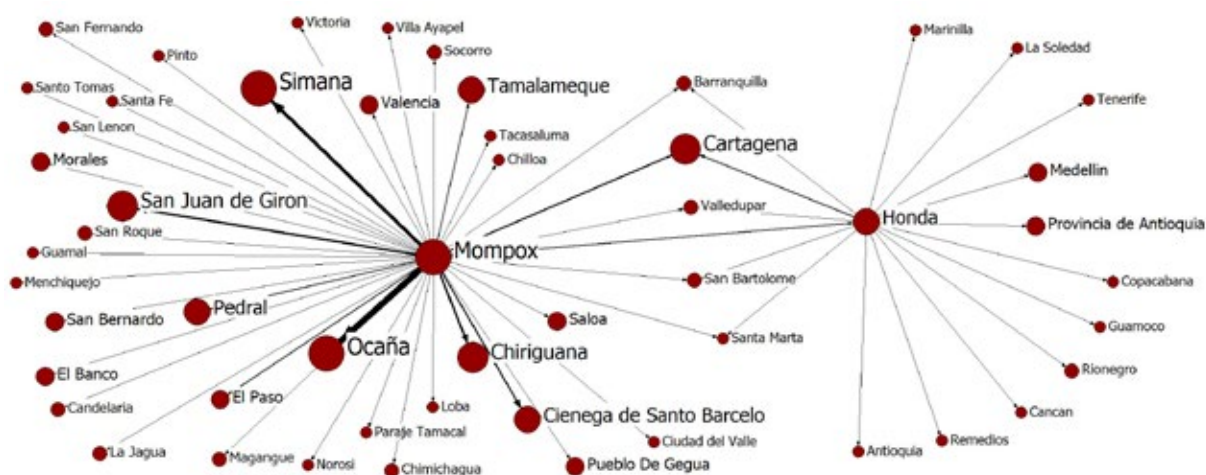


Imagen 5. Red comercial integrada de Honda-Mompox (1781-82). Fuente: elaboración propia, véase texto. Los nodos no están geolocalizados.

Se ha construido un nuevo gráfico para resolver la cuestión. La idea es comprender, a partir de las exportaciones de ambas ciudades, Mompox y Honda, cuál de las dos tuvo un mayor peso en la estructuración del mercado interior neogranadino. Se han utilizado las fuentes fiscales mencionadas en los puntos anteriores, las alcabalas de viento y de cerdos de Mompox en 1781, y los derechos de puertos de Honda de 1782. Debe recordarse, con relación a estos últimos, que el cuaderno conservado solo cubre los cinco últimos meses del año. A pesar de tratarse de fuentes distintas, y de que una de ellas infravalora la posición de una ciudad, en este caso Honda, la imagen de la red comercial integrada de ambos centros no deja lugar dudas (imagen 5). A principios de la década de 1780, Mompox había superado claramente a Honda. Tanto por el tamaño

⁷¹ Torres Moreno y Henao-Giraldo 2020, 469-507. Humboldt planteó que la expansión económica de Mompox se produjo a expensas de Honda.

⁷² Sastre Ardila 2019.

de los flujos, como por el número de los lugares y poblaciones alcanzados por su comercio, Mompox se había convertido en el nodo central de la travesía por el río, relegando a un papel secundario a Honda, prominente en épocas anteriores por su vinculación con los centros mineros y agrícolas del interior. Los indicadores de centralidad corroboran esta afirmación⁷³. El auge de Mompox, motivado por su posición geográfica, es un indicio también de la vertebración del mercado interno.

CONCLUSIONES

El presente artículo presenta algunas aportaciones significativas, tanto empíricas como metodológicas, al conocimiento de la economía de Nueva Granada. Desde el punto de vista empírico, ha corroborado la existencia de un circuito comercial interregional articulado en torno al río Magdalena que han apuntado otras investigaciones. El circuito tenía dos nodos principales en sus extremos, Cartagena de Indias y Honda, y un gran nodo intermedio en Mompox. Cartagena estaba vinculada al comercio internacional, al tráfico de mercaderías procedentes de Europa y a la salida de productos del virreinato, pero también constituía un mercado final de bienes de consumo producidos tierra adentro. En el extremo interior, Honda era destino intermedio de mercaderías que bajaban por el río, o que alcanzaban los mercados de Santafé y de la provincia de Antioquia. En una posición intermedia, Mompox ejercía como centro de redistribución de los flujos comerciales. Siguiendo la terminología propuesta por Cruz-Vergara, Cartagena ha sido caracterizada como centro de comercio y de prestación de servicios⁷⁴; Mompox se ha calificado como centro interregional de almacenamiento y redistribución de mercancías; y Honda como centro de acopio, distribución y servicios. La investigación también ha refrendado la relevancia del río Magdalena y de su navegación fluvial, y ha puesto de manifiesto cómo Mompox se fue imponiendo a Honda como gran nodo comercial.

A medida que avanzaba el siglo XVIII, el circuito comercial se fue afianzando, creando un espacio de intercambio en el que se conectaron los distintos espacios regionales que configuraron la economía virreinal. Esta apreciación enlaza con un debate historiográfico de mayor calado, el de la funcionalidad de las posesiones españolas en el sistema económico mundial. Como se ha visto, el territorio de Nueva Granada trascendió el papel de proveedor de materias primas para los mercados globales. El virreinato no puede considerarse una mera colonia extractiva siguiendo la terminología propia del siglo XX, ya que en su interior se desarrollaron distintas funciones económicas que se beneficiaron de las ventajas del comercio y de la especialización productiva y de la división regional del trabajo.

Desde el punto de vista metodológico, este artículo ha mostrado las posibilidades que el ARS ofrece a los historiadores para la comprensión de las relaciones económicas en un territorio dado. Con la utilización de las fuentes adecuadas, el ARS permite reconstruir los tráficó comerciales entre distintas poblaciones, jerarquizándolas en función de sus conexiones. Esto supone dar un paso más allá de la reconstrucción de series de entrada o salida de mercaderías de una única población, o de su contabilización estadística.

⁷³ Aunque en este caso la imagen 4 es más intuitiva y no deja lugar a dudas, se ha calculado una medida estadística de la centralidad de la red. Se trata del indicador conocido como *betweenness* o grado de intermediación, que informa del actor que tiene mayor capacidad para conectar a otros dos actores en una red social. El grado de intermediación normalizado de Mompox, en la red del gráfico, fue de 1,32, por 0,41 de Honda.

⁷⁴ Cruz-Vergara 2016, 191-216.

El texto, sin embargo, también presenta algunas limitaciones o deja sin considerar determinadas cuestiones, que deben incorporarse más adelante. Así, para completar la visión del mercado interior de la Nueva Granada, sería necesario, no obstante, añadir a la investigación el nodo central de Santafé de Bogotá. Además de capital del virreinato, fue un importante centro redistribuidor del comercio interior y, gracias al monopolio de la fundición de metales preciosos, constituyó un poderoso mercado para el abastecimiento de los núcleos mineros antioqueños⁷⁵. Su inclusión en el análisis daría como resultado un mapa de las relaciones comerciales en el interior del virreinato que, no obstante, seguiría incompleto. Incompleto porque no tendría en cuenta el peso del tráfico ilegal de mercaderías, del contrabando. Incompleto también porque obvia o minimiza las relaciones comerciales interregionales que escapan del marco de la Colombia contemporánea. Sobre esta última cuestión, Pinto Bernal ha pedido superar el enfoque que se centra en las fronteras actuales, puesto que el virreinato de la Nueva Granada comprendía un espacio mucho más amplio, que incluía territorios de las actuales Venezuela, Ecuador y Panamá, además de Colombia⁷⁶. Algunos trabajos han considerado los flujos de mercancías y de metales preciosos entre la Audiencia de Quito y el suroeste de Nueva Granada, pero aún queda espacio por estudiar⁷⁷. Del mismo modo, deberían incorporarse estudios sobre los centros redistribuidores de segundo nivel, como Nare, Morales, San Bartolomé... que hacían posible que los productos comercializados alcanzaran poblaciones y lugares más alejados.

Otro trabajo que queda pendiente es poner rostro y caracterizar a los responsables de los flujos de mercaderías en la economía virreinal. Existen estudios cualitativos que han analizado el papel de los comerciantes y mercaderes de determinados núcleos poblacionales imbricados en la economía virreinal, pero poco se conoce de su capacidad para articular las redes que configuraron el comercio interregional.

Teniendo en cuenta estas limitaciones, el balance de la investigación que aquí se expone debe ser positivo. A pesar de no disponer de datos que permitan medir la integración económica en términos de precios, las fuentes fiscales, depuradas, contrastadas con la bibliografía más actual, y tratadas con las herramientas del ARS han demostrado que la economía colonial no impidió la formación de mercados regionales interconectados en la etapa inmediatamente anterior a la independencia.

Agradecimientos: los autores quieren agradecer sus comentarios a los miembros del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales de la Universidad de Cartagena.

Declaración de conflicto de intereses: los autores declaran que no tienen intereses económicos ni relaciones personales que pudieran haber influido en este artículo.

Fuentes de financiación: este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto: “Fortalecimiento y estímulo a la investigación histórica en Estudios Coloniales en la Universidad de Cartagena-Colombia”, código R395/2019, financiado por CARTAGO Foundation, Luzern, Suiza.

Declaración de contribución de autoría:

⁷⁵ Torres Moreno 2018, 114-139; 2019, 13-46.

⁷⁶ Pinto Bernal 2016, 53-82.

⁷⁷ Torres Moreno 2018, 114-139; 2019, 13-46.

Maribel de la Cruz-Vergara: conceptualización, análisis formal, investigación, metodología, administración de proyecto.

Juan A. Rubio-Mondéjar: conceptualización, análisis formal, investigación, metodología, redacción (revisión y edición).

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Acemoglu, Daron, Simon Johnson y James Robinson. 2002. "Reversal of Fortune. Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution". *Quarterly Journal of Economics* 117 (4): 1231-1294.
- Álvarez, Jesús M. y María T. Uribe. 1987. *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana, 1810-1850*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Assadourian, Carlos S. 1982. *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Bedolla Acevedo, Jason A. 2020. "Circulación de efectos de Castilla entre Maracaibo y la provincia de Pamplona (1785-1819)". *Fronteras de la Historia* 25 (1): 208-232.
- Bedolla Acevedo, Jason A. 2023. "El grano de los dioses. Cadena de producción y circulación del cacao de la gobernación de Girón en el mercado interno neogranadino 1770-1810". *Historia y Memoria* 27: 51-84.
- Bohórquez Barrera, Jesús. 2009. "«Más para entretener la miseria que para despertar la codicia»: los frutos del comercio y los mercados imperiales durante el nacimiento del liberalismo. Nueva Granada (1780-1810)". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 36 (1): 17-53.
- Brungardt, Maurice. 1974. "Tithe Production and Patterns of Economic Change in Central Colombia, 1764-1833". Tesis doctoral. University of Texas at Austin.
- Colmenares, Germán. 1997. *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes, siglo XVIII*. Cali: Banco de la República.
- Cruz-Vergara, Maribel de la. 2016. "Fluvial and Maritime Commerce through the Port of Cartagena de Indias as A Conciliatory Element in the Viceroyalty of Nueva Granada's Economy, 1780-1810". *The Latin Americanist* 60 (2): 191-216.
- Daza, Vladimir. 2009. *Los marqueses de Santa Coa. Una historia económica del Caribe Colombiano, 1750-1810*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Dobado González, Rafael. 2015. "Pre-independence Spanish Americans: Poor, Short and Unequal... or the Opposite?". *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 33 (1): 15-59. doi: <https://doi.org/10.1017/S0212610914000135>.
- Dobado González, Rafael y Héctor García Montero. 2010. "Colonial Origins of Inequality in Hispanic America? Some reflections based on new empirical evidence". *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 28 (2): 253 -277. doi: <https://doi.org/10.1017/S0212610910000108>.
- Engerman, Stanley y Kenneth Sokoloff. 2002. "Colonialism, Inequality, and Paths of Development Among New World Economies". *NBER Working Paper* 9259.
- Garavaglia, Juan C. 1983. *Mercado interno y economía colonial*. México: Grijalbo.
- Garavaglia, Juan C. y Juan C. Grosso. 1996. *La región de Puebla y la economía novohispana: las alambalas de Nueva España*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- García Montón, Alejandro. 2019. "The Rise of Portobelo and the Transformation of the Spanish American Slave Trade, 1640s-1730s: Transimperial Connections and Intra-American Shipping". *Hispanic American Historical Review* 99 (3): 399-429. doi: <https://doi.org/10.1215/00182168-7573495>.
- García-Mena, Carmen y Montserrat Cachero Vinuesa. 2019. "Es un mundo pequeño: movilidad y redes empresariales en el proceso de colonización americana". *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History* 37 (3): 507-537. doi: <https://doi.org/10.1017/S0212610919000090>.

- González Lopera, Tatiana. 2023. "El enfoque relacional y el análisis de redes sociales en los estudios históricos y en la historiografía colonial. El caso del Nuevo Reino de Granada". *Fronteras de la Historia* 28 (2): 310-340.
- Gutiérrez Azopardo, Ildefonso. 1987. "El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)". *Quinto Centenario* 12: 187-210.
- Henao-Giraldo, José 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)". *Revista tiempo & economía* 7 (1): 38-68.
- Ibarra, Antonio. 2000. *La organización regional del mercado interno novohispano. La economía colonial de Guadalajara, 1770-1804*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Jumar, Fernando. 2014. "El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil". *História Econômica & história de empresas* 17 (2): 475-534.
- Kalmanovitz, Salomon. 2006. "El PIB de la Nueva Granada en 1800: auge colonial, estancamiento republicano". *Revista de Economía Institucional* 8 (15): 161-183.
- Kalmanovitz, Salomon y Edwin López. 2010. "El ingreso colombiano en el siglo XIX". En *Economía colombiana del siglo XIX*, editado por Adolfo Meisel y María T. Ramírez, 331-374. Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
- Lemercier, Claire. 2015. "Formal Network Methods in History: Why and How?". En *Social Networks, Political Institutions and Rural Societies*, editado por Georg Fertig, 281-310. Turnhout: Brepols Publishers.
- Marchena, Juan. 2009. "¿Comerciantes o especuladores de metal? Las élites mercantiles de Cartagena de Indias a principios y finales del periodo colonial". *Memorias: revista digital de historia y arqueología desde El Caribe* 10: 32-90.
- McFarlane, Anthony. 1972. "Comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los borbones, 1783-1789". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 6 (7): 69-116.
- McFarlane, Anthony. 1997. *Colombia antes de la Independencia*. Bogotá: El Áncora.
- Meisel Roca, Adolfo. 2002. "Crecimiento a través de los subsidios: Cartagena de Indias y el situado, 1751-1810". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* 9: 1-26.
- Meisel Roca, Adolfo. 2006. "Cartagena de Indias y su tierra adentro a fines del siglo XVIII: Un análisis demográfico". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* 42: 1-20.
- Meisel Roca, Adolfo. 2011. "Crecimiento, mestizaje y presión fiscal en el Virreinato de la Nueva Granada, 1761-1800". *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* 28: 1-91.
- Meisel Roca, Adolfo y María Aguilera Díaz. 1997. "Cartagena de Indias en 1777: Un análisis demográfico". *Boletín Cultural y Geográfico* 34 (45): 21-57.
- Moreno Rivera, Nathalie. 2013. "Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII". *Fronteras de la Historia* 18 (1): 211-249.
- Muñoz Rodríguez, Edwin A. y James V. Torres Moreno. 2013. "La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII". *Fronteras de la Historia* 18 (1): 165-210.
- Náter, Laura. 2017. *Redes del imperio. Análisis de gobernabilidad a partir del sistema de monopolios de tabaco en la monarquía española (siglos XVII y XVIII)*. Santo Domingo: Archivo General de la Nación.
- Nieto Arteta, Luis E. 1942. *Economía y cultura en la Historia de Colombia*. Bogotá: Ediciones Librería Siglo XX.
- Ocampo, José A. 1984. *Colombia y la economía mundial*. Bogotá: Siglo XXI.
- Pérez Díaz, Juan F. 2020. *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompox, Nuevo Reino de Granada (1530-1823)*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide.
- Pinto Bernal, José J. 2016. "El reformismo fiscal borbónico en la Nueva Granada, balance y perspectivas". *Historia Caribe* 11 (29): 53-82.
- Pombo, José Ignacio. 2015. "Manifiesto del canal de Cartagena de Indias / de su situación, ventajas, estado, obras necesarias, etc. / extendido con acuerdo de las diputaciones del cabildo y consulado, en 10 de julio de 1797". En *Atlas Histórico Marítimo de Colombia, siglos XVI-XVIII*, editado por Nara Fuentes. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano.
- Ramos Gómez, Oscar G. 2005. "Caña de azúcar en Colombia". *Revista de Indias* 65 (233): 49-78.
- Ripoll, María Teresa. 2006. *La élite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación*. Bogotá: Universidad de los Andes.

- Rubio-Mondéjar, Juan A. y Josean Garrués-Irurzun. 2012. “La formación del espacio empresarial andaluz: 1857-1959”. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 16: 387-424.
- Rubio-Mondéjar, Juan A. y Josean Garrués-Irurzun. 2017. “Sistemas empresariales locales y territorios de progreso en Andalucía, 1886-1959”. *Revista de Historia Industrial* 26 (68): 81-117.
- Sánchez Mejía, Hugues. 2011. “De esclavos a campesinos, de la roza al mercado: tierra y producción agropecuaria de los libres de todos los colores en la gobernación de Santa Marta (1740-1810)”. *Historia Crítica* 43: 130-155. doi: <https://doi.org/10.7440/histcrit43.2011.08>.
- Sánchez Mejía, Hugues. 2015. “De arrochelados a vecinos: reformismo borbónico e integración política en las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena, Nuevo Reino de Granada, 1740-1810”. *Revista de Indias* 74 (264): 457-488. doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2015.015>.
- Sastre Ardila, John J. 2019. *La circulación comercial de la villa de Honda entre 1797-1799. Una aproximación desde las guías de mercaderías*. Bogotá: Universidad Javeriana.
- Silvestre, Francisco. 1989. “Apuntes reservados particulares y generales del estado actual del Virreinato de Santa Fe de Bogotá”. En *Relaciones e Informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, editado por Germán Colmenares, t. 2. Bogotá: Banco Popular.
- Solano, Sergio P., Muriel Vanegas Beltrán y Johan Torres Güiza. 2022. “Tabaco y trabajo femenino. La Real Fábrica de Tabacos de Cartagena de Indias”. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* 18 (46): 12-48.
- Stangl, Werner. 2020. “Los correos terrestres de Cartagena de Indias en tiempos de la renta (1768-1810): Itinerarios, cartografía, «un mapa en relación topográfica», GPS y un SIG”. *Revista de Indias* 80 (278): 199-250. doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2020.007>.
- Torres Moreno, James V. 2013. *Minería y moneda en el Nuevo Reino de Granada. El desempeño económico en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano.
- Torres Moreno, James V. 2018. “Entre el oro y la plata: Quito, el suroccidente de la Nueva Granada y el movimiento de mercancías norandino a finales del siglo XVIII”. *Colonial Latin American Review* 27 (1): 114-139.
- Torres Moreno, James V. 2019. “Bullion and Monetary Flows in the Northern Andes: New Evidence and Insights, 1780-1800”. *Tiempo & Economía* 6 (1): 13-46.
- Torres Moreno, James V. 2023. “The Mechanics of the Alcabalas: Reform, Local Bargaining, and Dwinding Taxation in New Granada, 1750-1810”. *The Americas* 80 (2): 221-259.
- Torres Moreno, James V. y José L. Henao-Giraldo. 2020. “Connecting the Northern 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. doi: <https://doi.org/10.1017/S0212610919000417>.
- Twinam, Ann. 1985. *Mineros, comerciantes y labradores. Las raíces del espíritu empresarial en Antioquia, 1763-1810*. Medellín: Faes.
- Urbano, Palomino. 1980. *Catálogo de Libros de Cuentas de Real Hacienda*. Bogotá: Archivo Nacional de Colombia.