

# CIRCULACIÓN DE *EFFECTOS DE CASTILLA* EN EL VIRREINATO DE LA NUEVA GRANADA A FINALES DEL SIGLO XVIII

Nathalie Moreno Rivera  
Universidad Nacional de Colombia  
zianya13@gmail.com

## RESUMEN



El artículo analiza algunos elementos del comercio de *efectos de Castilla* en el interior de la Nueva Granada durante las últimas décadas del siglo XVIII. A partir del examen de las guías de mercancías y del recaudo de la alcabala y la avería, se describe la estructura de la circulación de las mercancías y se estudia la naturaleza de los productos así como de los volúmenes comercializados.

Palabras clave: alcabala, avería, comercio, efectos de Castilla, guías.

## ABSTRACT



This article discusses some elements of the trade of *efectos de Castilla* inside Nueva Granada during the last decades of the eighteenth century. From the analysis of the guides of goods and the collection of *alcabala* and *avería* taxes, this paper describes the structure of the circulation of goods and studies the nature of the products and the commercialized volume.

Keywords: alcabala, avería, *efectos de Castilla*, guides, trade.

## Introducción



El comercio interno de la Nueva Granada durante el siglo XVIII podía clasificarse en dos grupos: el primero de frutos y *efectos de la tierra* y el segundo de *efectos de Castilla*. Estos últimos consistían en una variedad de productos europeos que incluía productos agrícolas, manufacturas y materias primas. Los efectos de Castilla llegaban a los puertos caribeños de la Nueva Granada

desde donde eran distribuidos hacia los distintos mercados del interior del virreinato. ¿Qué tan importantes eran estas importaciones para el consumo de los habitantes de la Nueva Granada? ¿Qué tan significativo era el comercio de los efectos de Castilla en el conjunto del comercio interior neogranadino?

La historiografía señala que durante la mayor parte de la época colonial las importaciones del virreinato no representaron un porcentaje importante del consumo de sus habitantes y que estos satisfacían sus necesidades con artículos producidos localmente y en las diferentes regiones del Nuevo Reino. Brungardt, por ejemplo, muestra que junto a la agricultura y a la producción artesanal de subsistencia existía además, en cada una de las cinco regiones de la “Colombia central”, una especialización en algún producto para el mercado interregional. En esto coincide con Ospina Vásquez, para quien “los productos extranjeros no suplían los de producción nacional, dados en el sitio de consumo o a mediana distancia de él dentro del país [ ... ] las ropas del reino y algunos otros artefactos de producción nacional se consumían en todo el país” (59-60). Según él, “en el periodo final de la Colonia la Nueva Granada producía casi todo lo que consumía en materia de textiles ordinarios de algodón y lana” (102).

En efecto, el aislamiento de la colonia con respecto al mercado internacional permitió y protegió el desarrollo de la producción local hasta la época de la Independencia (Ospina 59). Entonces, el fin del monopolio comercial español y los efectos de la guerra de independencia en la transformación de los sistemas productivos y de los viejos circuitos mercantiles que dicho monopolio había protegido (Brungardt; Moreno) facilitaron el incremento espectacular de las importaciones, especialmente de textiles ingleses (Palacios 113), que arruinaron la producción artesanal y transformaron los patrones de consumo de la población (Ospina 28; Platt).

Por otro lado, diferentes autores han señalado que mucho antes de la Independencia la producción extranjera era un problema para la producción artesanal y agrícola del virreinato. Según Palacios, ya en 1780 se venía configurando el “entable importador” de la Nueva Granada como consecuencia del contrabando (105). Por su parte McFarlane ha mostrado las quejas de los contemporáneos respecto a los problemas que sobre la

producción local generaba la introducción de harinas, licores y textiles desde el extranjero y a través de contrabando a finales del siglo XVIII (*Colombia* 234-249). En contraste, Twinam señaló que si bien las importaciones europeas ganaban presencia en el mercado antioqueño a finales del siglo, estas eran “apenas una pequeña ola en la corriente comercial que reflejaba la avasalladora dominación de las manufacturas del virreinato” (118). En particular sobre los textiles señala que “la lencería neogranadina más que se sostuvo ante la arremetida de la competencia de los productos de ultramar” (120-121).

Frente a este panorama, ¿qué tan importante eran las mercancías importadas en el conjunto del comercio interior neogranadino? Aunque no se pretende responder aquí esta compleja pregunta, sí se busca contribuir a ese objetivo. Con este fin, el presente trabajo muestra algunos elementos inéditos sobre el comercio de los efectos de Castilla dentro de la Nueva Granada durante las últimas décadas del siglo XVIII. Se busca analizar la estructura de la circulación de estas mercancías en el territorio neogranadino, los productos, volúmenes, así como los lugares de mayor comercialización<sup>1</sup>.

## Las fuentes

El análisis de la estructura de la circulación de los efectos de Castilla introducidos a la Nueva Granada requirió de la reconstrucción de la red de circulación de dichas mercancías. Esto último se realizó con base en tres tipos de fuentes: en primer lugar las “guías de mercaderías”, en segundo lugar los registros del impuesto de avería de los “libros de cuentas de la aduana de Cartagena” y por último los registros del impuesto de alcabalas de efectos de Castilla de los “libros comunes y generales de alcabalas”. Los tres tipos documentales fueron generados por las distintas aduanas del virreinato para controlar el comercio y la recolección de impuestos.

---

1 Sobre la circulación y el comercio interno de mercancías en otras áreas del conjunto espacial hispanoamericano véanse las obras de Carlos Sempat Assadourian (“La producción”; *El sistema*), Ruggiero Romano y Juan Carlos Garavaglia.

Las guías de mercaderías, fuente principal para la reconstrucción de la red de circulación de los efectos de Castilla al interior del virreinato, se encuentra en el fondo *Administración de alcabalas* de la sección Archivo Anexo II del Archivo General de la Nación (Bogotá). Producidas por las aduanas, las guías contienen información detallada sobre los productos comercializados, su cantidad, procedencia y destino del cargamento, de tal forma que contienen toda la información necesaria para construir la red de comercio.

Los libros de cuentas de la aduana de Cartagena, puerto principal del virreinato, reposan en el Archivo General de Indias en Sevilla. Estos libros contienen los registros del impuesto de avería, los cuales informan sobre el valor del gravamen que debían pagar los comerciantes por todas las mercancías importadas que desde allí conducían al interior del virreinato. Generalmente dan noticia, además, sobre el nombre de quien pagó ese valor, los efectos transportados y los lugares hasta los que debían ser llevados. En ocasiones, sin embargo, la información no es tan precisa, pues se limita al impuesto pagado y al nombre del comerciante, lo que deja un vacío en ciertos años sobre el destino y los productos. Estos registros fueron una fuente fundamental de la investigación.

Algunos de los libros comunes y generales de alcabalas se encuentran en el Archivo General de la Nación en Bogotá y otros en el Archivo General de Indias en Sevilla. Los registros del impuesto de alcabalas de efectos de Castilla no son tan ricos en datos como las dos fuentes mencionadas anteriormente ni como lo son, por ejemplo, en el caso de alcabalas de efectos de la tierra<sup>2</sup>. No obstante, los libros de la Administración de Alcabalas de Santafé presentan una información bastante completa sobre procedencias, productos, nombre del comerciante, etc. (Muñoz, “Alcabalas” 9-12). No ocurre lo mismo con los de las otras administraciones. Los libros de alcabalas de Mompós, Honda, Tunja, Pamplona lamentablemente

---

2 Sobre los efectos de la tierra, los libros registran las entradas de productos a la ciudad, especificando la procedencia, la fecha, la mercancía, el valor de aforo, el impuesto que se debía pagar, el nombre del comerciante y el comprobante del dicho pago, seguido de lo cual aparece la firma del pagador o, en caso de que este no supiera hacerlo, la de un apoderado.

no contienen una información tan abundante. Los de Tunja por ejemplo describen la procedencia y los productos solo en algunos años, mientras que los de Honda nunca describen el producto y rara vez nos hablan de la procedencia, lo que es una lástima teniendo en cuenta la importancia del puerto en la circulación de mercancías en el interior de la Nueva Granada.

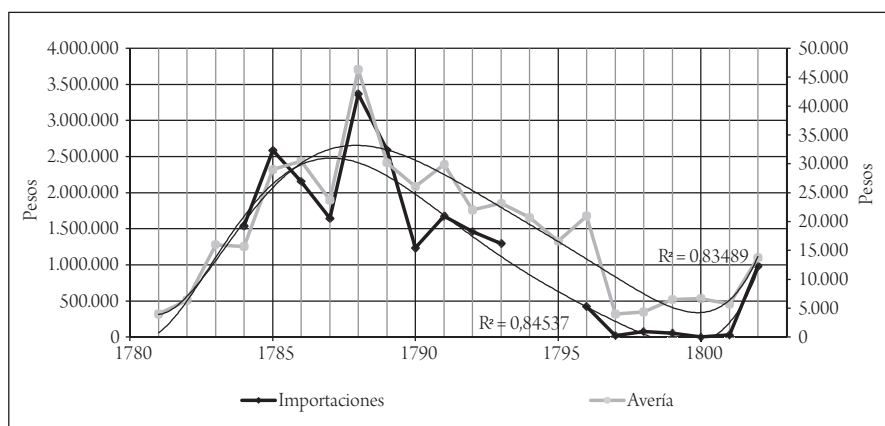
A partir de la compilación de la totalidad de los registros de avería de Cartagena y de alcabalas de Santafé, Tunja, Mompós, Honda y Pamplona relativos a los años que se indican, se han construido series cuyo marco temporal es variable. El de este trabajo corresponde a los años 1781-1802; la elección de ese periodo se debe fundamentalmente a la naturaleza de las fuentes y a la necesidad de que estas fueran homogéneas, pues recordemos que en el contexto de las reformas borbónicas, se llevaron a cabo en la Nueva Granada una serie de cambios administrativos y fiscales que transformaron, por ejemplo, la manera de recaudar y registrar el cobro de algunos impuestos. En nuestro caso, tanto el de alcabalas como el de avería sufrieron modificaciones tras la visita de Juan Francisco Gutiérrez de Piñeres, conforme a la “Instrucción general para la recaudación del real ramo de alcabala y armada de barlovento” (Muñoz, “Alcabalas”), la “Real orden de 17 de marzo de 1780” y el “Auto de 4 de septiembre de 1780 del regente visitador general de las cajas de este reino” (AGI, SF 1115). La exigencia de que el registro y el recaudo de los impuestos de alcabala y avería fueran homogéneos durante el periodo de análisis condujo a utilizar estas fuentes únicamente en el lapso posterior a la aplicación de dichos cambios.

## Las importaciones y el flujo de efectos de Castilla desde el puerto de Cartagena

Comenzaremos por Cartagena el análisis del flujo de los efectos de Castilla dentro de la Nueva Granada. Lugar del puerto más importante del virreinato a finales del siglo XVIII, como ya se mencionó, a Cartagena arribaron las mercancías traídas desde España, así como de puertos extranjeros cuando

esto era permitido. Una vez allí, los productos importados, conocidos entonces como efectos de Castilla, eran vendidos en la ciudad o enviados a otros lugares del interior. Su disponibilidad en los mercados del virreinato dependía entonces de su arribo a Cartagena y a los otros puertos de la Nueva Granada.

La gráfica 1 muestra las cifras de importaciones de Cartagena entre 1781 y 1802 obtenidas por McFarlane (*Colombia* 203) y De la Pedraja (214). La línea negra describe el comportamiento de las importaciones en millones de pesos (eje de la izquierda) y la línea gris, el recaudo del impuesto de avería en miles de pesos (eje de la derecha). La curva de tendencia que corresponde a un polinomio de grado 6 se presenta únicamente con el fin de ilustrar rápidamente las tendencias en la recaudación de dicho gravamen. Como se observa, no contamos con los datos completos de las importaciones de Cartagena en el periodo pero sí con los del recaudo de la avería, que muestran que este se comportó de acuerdo con la situación del comercio internacional (Terrientes-Mojica 177). Por falta de información sobre 1796, tomamos los datos disponibles desde el 26 de noviembre hasta el 31 de diciembre de dicho año y los multiplicamos por diez. Esta operación no nos da el dato exacto pero nos muestra la tendencia. Acerca del periodo 1796-1804 únicamente se tienen los registros de las importaciones desde España.



### GRÁFICA 1

Importaciones y avería, Cartagena, 1781-1802

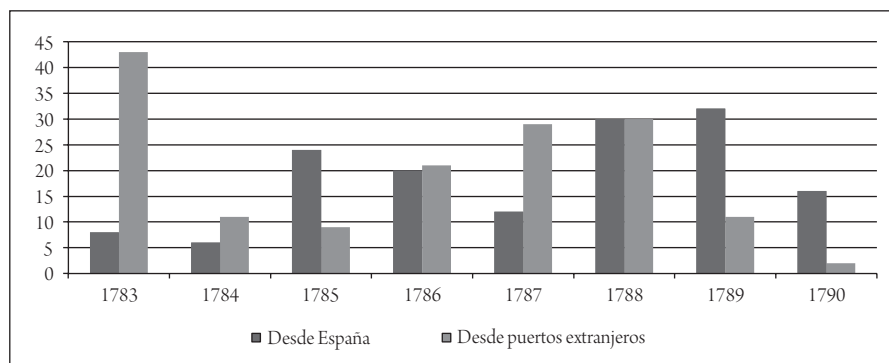
Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119); McFarlane (*Colombia* 203); De la Pedraja (214).

El impuesto de avería, cuyo recaudo era responsabilidad de la aduana de Cartagena (Sourdis 83), grababa con el 0,5 % “todas las cargas, frutos y efectos de Castilla” que se extraían de la ciudad y se transportaban hacia el interior del virreinato (AGI, SF 1118). Como se observa, las importaciones y el recaudo del impuesto presentaban una tendencia similar que nos habla de la entrada y salida de esta clase de productos en Cartagena. No se pretende establecer el monto de las importaciones a partir de la avería, como ya lo hizo Terrientes-Mojica (177), ni el volumen de mercancías que permanecían en la ciudad, pero la gráfica muestra una tendencia interesante sobre el comercio de efectos de Castilla que es pertinente describir a continuación.

En primer lugar, se observan tendencias al alza y a la baja en el recaudo del impuesto en cuestión que podemos separar en tres momentos: el primero, de alza, corresponde a los años 1783-1788; el segundo, de baja, va de 1789 a 1797, y el tercero, de estancamiento, de 1798 a 1802, aunque este último año empezó con una leve tendencia al alza. Como se observa, la tendencia del impuesto y los momentos descritos corresponden a los datos disponibles sobre las importaciones. Ahora bien, ¿cómo se explican estos tres momentos en el comportamiento de las importaciones y del recaudo de la avería?

El comercio de España con sus colonias en América estaba prácticamente suspendido a principios de los años ochenta, como consecuencia de la intromisión de aquella en la guerra de independencia norteamericana, lo que explica los 3.949 pesos recaudados por avería en 1781. Ese mismo año, por razones fundamentalmente fiscales aunque también para evitar el desabastecimiento de la ciudad, el gobierno español habilitó el comercio con colonias extranjeras de naciones amigas y neutrales (McFarlane, “El comercio” 115-116), de tal forma que, una vez terminada la guerra en 1783 y restauradas las relaciones comerciales con España, pudieron llegar a la Nueva Granada mercancías extranjeras tanto de fuera como del interior del Imperio español, lo que explica el incremento de las importaciones y del recaudo de avería de los años posteriores. Además, tras finalizar la guerra pudo empezar a funcionar el libre comercio, vigente desde la publicación del *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*.

La gráfica 2 muestra el número de embarcaciones provenientes de los puertos extranjeros y del Imperio español que según McFarlane (*Colombia 538*) ingresaron una vez finalizada la guerra y durante el tiempo que estuvo en vigor el comercio con los primeros. Como se observa, la participación de las naves foráneas fue muy importante después del término del conflicto y en los años inmediatamente anteriores a la cancelación del tráfico de productos con colonias extranjeras en 1789. El ingreso de embarcaciones que venían de estas últimas solo tuvo un leve descenso en los años 1784 y 1785, corto periodo en que este comercio fue legalmente suspendido, aunque en realidad siguiera funcionando gracias a licencias y permisos especiales<sup>3</sup>.



### GRÁFICA 2

Número de embarcaciones que llegaron a Cartagena provenientes de España y puertos extranjeros, 1783-1790

Fuente: McFarlane (*Colombia 538*).

3 Si bien es cierto que el comercio con extranjeros fue cancelado formalmente el 20 de enero de 1784, esta orden no se hizo realmente efectiva. Esta clase de comercio se reactivó formalmente en 1785 pero “el corto periodo entre el fin de la guerra en 1783 y la reiniciación formal del comercio en 1785 estuvo lleno de licencias concedidas desde la guerra y otras concesiones especiales” (McFarlane, “El comercio” 99). En el mismo texto McFarlane hace un análisis de la política comercial durante el gobierno del arzobispo virrey Caballero y Góngora, que explica el comercio con extranjeros en ese mismo periodo (95-105).



Por otro lado, la procedencia del comercio extranjero cambió significativamente a lo largo de la década. Durante la guerra, el tráfico con las colonias francesas del Caribe era dominante, mientras con las colonias inglesas estaba vetado debido, por su puesto, a la situación bélica del momento. Al final de la década la relación se invirtió y las colonias británicas se convirtieron en la fuente más importante de ese comercio, con Jamaica como eje principal del mismo (McFarlane, “El comercio” 98).

El segundo momento (1789-1797), de baja en el recaudo de la avería y una caída importante de las importaciones, comenzó en 1789 y fue consecuencia de la cancelación definitiva y efectiva del comercio con extranjeros en Cartagena y del importante papel que los puertos de Santa Marta y Riohacha empezaron a ejercer como lugares de entrada del comercio exterior. Aun cuando estos puertos habían sido habilitados para el comercio trasatlántico antes de la publicación del *Reglamento*, Cartagena había logrado mantener su primacía gracias en parte al consentimiento para comerciar con extranjeros<sup>4</sup>. La situación cambió cuando el virrey Gil de Taboada y Lemos canceló el permiso que había dado antes para comerciar, con lo cual logró que disminuyera y finalmente se extinguiera el comercio en las costas cartageneras<sup>5</sup>. Entonces, las ventajas arancelarias que el libre comercio proporcionaba a los puertos de Santa Marta y Riohacha los hicieron más atractivos como destino de las importaciones del virreinato<sup>6</sup>.

Siendo así, la reducción del tráfico de la ciudad a los contactos comerciales con España y la aplicación de las disposiciones del *Reglamento* en Santa Marta y Riohacha explican la baja en las importaciones y el re-

---

4 El gobierno había habilitado ya en 1776 y 1777 los puertos de Santa Marta y Riohacha para el comercio imperial.

5 Como muestra la gráfica 2, en los años 1789 y 1790 hubo una drástica disminución de las embarcaciones que arribaron a Cartagena procedentes de puertos extranjeros.

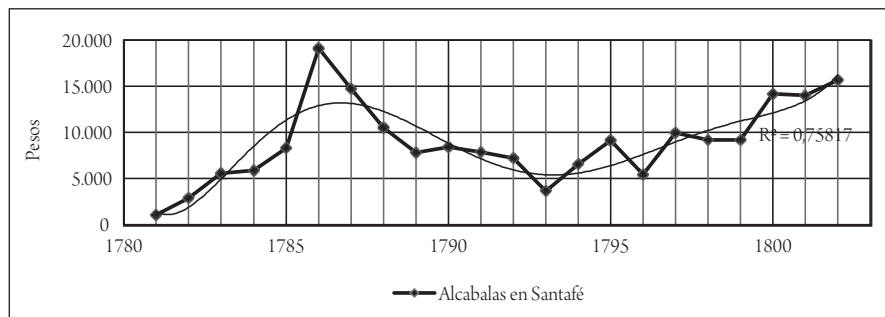
6 El impuesto por los productos que ingresaban a los puertos de Santa Marta y Riohacha era del “uno y medio por ciento sobre el valor de los frutos y efectos españoles sujetos a contribución; y cuatro por ciento de todas las manufacturas y géneros extranjeros”; de ingresar por Cartagena, las mercancías estaban sujetas a una contribución del 3% si eran españolas y del 7% si eran extranjeras (*Reglamento* 8-9).

caudo de la avería en Cartagena al menos hasta la mitad de la década de los noventa. La declaración de guerra contra los ingleses por parte de la corona española en agosto de 1796 explicaría la fuerte caída de 1797 y la baja recaudación de los años posteriores. En efecto, el comercio con España desapareció casi por completo en los años 1797-1801. Solo 9 embarcaciones provenientes de la península arribaron a Cartagena durante los 5 años, y las importaciones de esta no superaron los 80.000 pesos anuales, llegando a ser nulas en 1800 (Pedraja 220).

Cabe anotar aquí que la drástica reducción de las importaciones por el puerto de Cartagena como consecuencia de la guerra no significó la suspensión total del comercio de la Nueva Granada con el extranjero y mucho menos el desabastecimiento de productos europeos. Por el contrario, tal como lo señalaron los reconocidos comerciantes Tomás Andrés Torres, Manuel Martínez Aparicio y José María Martínez en una carta dirigida al virrey en 1803:

El reino no está falto de géneros. Por el contrario se halla con tan prodigioso surtimiento, o está tan sobrado, que se ha llegado a ver lo que nunca se hubiera podido imaginar, esto: que las provincias interiores que siempre habían recibido lo que necesitaban de esta plaza, la han socorrido con memorias de valor de un millón de pesos, que a pesar de los enormes gastos de un viaje doble, se han expedido con utilidad de los especuladores. (Pedraja 222)

Los datos disponibles sobre el recaudo de alcabalas de efectos de Castilla en distintos lugares del virreinato muestran también la continuidad ininterrumpida de la llegada de productos europeos al interior del mismo. La gráfica 3 muestra lo percibido por este concepto en la Administración de Alcabalas de Santafé. Como se observa, el recaudo durante los años de guerra continuó e incluso se incrementó. La curva de tendencia que corresponde a un polinomio de grado 6 se presenta únicamente con el fin de ilustrar rápidamente las tendencias en la recaudación de la avería. Algo similar ocurrió en Mompós, Honda, Tunja y Pamplona, donde el monto recaudado por concepto de alcabalas de efectos de Castilla se mantuvo dentro de los márgenes normales durante el periodo de guerra (anexo 1).

**GRÁFICA 3**

Recaudo del impuesto de alcabalas de efectos de Castilla en Santafé, 1781-1802

Fuente: AGI (SF 804-807); AGN (SAA-III, RHC, 1784c).

¿Cómo llegaron estos efectos al interior del virreinato si el comercio con España estaba interrumpido y el comercio con colonias extranjeras era prohibido? En un primer momento, pero durante un corto periodo de tiempo que no superó siquiera los seis meses, el gobierno abrió los puertos de América al tráfico con los Estados neutrales en la guerra contra Inglaterra. Las consecuencias de la medida no se habían hecho visibles todavía cuando la corona revocó este permiso<sup>7</sup>. Prohibido una vez más el comercio con extranjeros, perseguido el contrabando en las costas de Cartagena y desaparecido el vínculo mercantil con España, el comercio de la Nueva Granada se trasladó a los puertos de Santa Marta, Riohacha y Barranquilla, donde el control del contrabando era nulo o mucho más flexible que en Cartagena (Pedraja 223). Una vez en el virreinato, este último era “legalizado” a través de la compra de guías para poder circular sin problemas hacia las provincias del interior (Cárdenas 279-278). Es así como las guías se constituyeron en una fuente que proporciona información sobre el contrabando, aunque resulta prácticamente imposible distinguirlo del comercio legal.

Volviendo a los momentos que describe la gráfica de importaciones y avería (gráfica 1), diremos que la recuperación que se observa en el año

7 Los puertos en América fueron abiertos al comercio con Estados neutrales mediante la real orden del 18 de noviembre de 1797, que fue revocada en abril de 1798 (Pedraja 221).

1802 pudo ser consecuencia del retorno de la paz en 1801. Entonces la protección inglesa al contrabando se redujo y tuvo un mayor éxito la campaña contra el comercio ilegal, que resultó en el aumento de las importaciones y del recaudo del impuesto de avería que se experimentó en Cartagena en el año 1802 (Pedraja 226).

## — De Cartagena al interior del virreinato

Como hemos visto, a finales del siglo XVIII las importaciones de la Nueva Granada arribaron principalmente a Cartagena, pero también a los puertos menores de Santa Marta, Riohacha y Sabanilla. Estos últimos fueron importantes puntos de entrada, sobre todo al final del periodo y para el comercio ilegal. Las importaciones del virreinato venían de distintos lugares del Imperio español, tanto en España como en América, pero también desde las colonias francesas e inglesas en el Caribe a través del tráfico legal e ilegal, dependiendo de la situación bélica internacional.

A pesar de la relevancia que tomaron los puertos menores del virreinato al final del periodo, el de Cartagena, donde había un mayor control del tráfico comercial y del recaudo fiscal, era el más importante. Una vez en el puerto, en Cartagena o en alguno de los de menor envergadura, las mercancías estaban sujetas a una serie de gravámenes cuyo cobro era responsabilidad de la aduana de la ciudad. Uno de estos impuestos era el de salida, conocido con el nombre de cargas o avería de la Real Armada de Galeones, que gravaba los géneros y efectos de Castilla que serían conducidos al interior del virreinato<sup>8</sup>. El monto recaudado por este impuesto se

---

<sup>8</sup> Su exacción se hacía “conforme a lo dispuesto por el jefe de escuadra Manuel López Pintado en auto de 19 de agosto de 1730 consiguiente a las facultades que se le concedieron por real cédula dada en Constantina a 12 de junio del mismo año” (AGI, SF 1115, cuenta general de la aduana de Cartagena de 1784).



utilizaba para pagar los sueldos de los empleados y gastos de la aduana<sup>9</sup>. Posteriormente, desde 1795, se constituyó en el fondo del recién creado consulado de Cartagena que disponía de él para “el pago de salarios, y demás gastos indispensables del consulado y para los objetos propios de su instituto” (Sourdis 83).

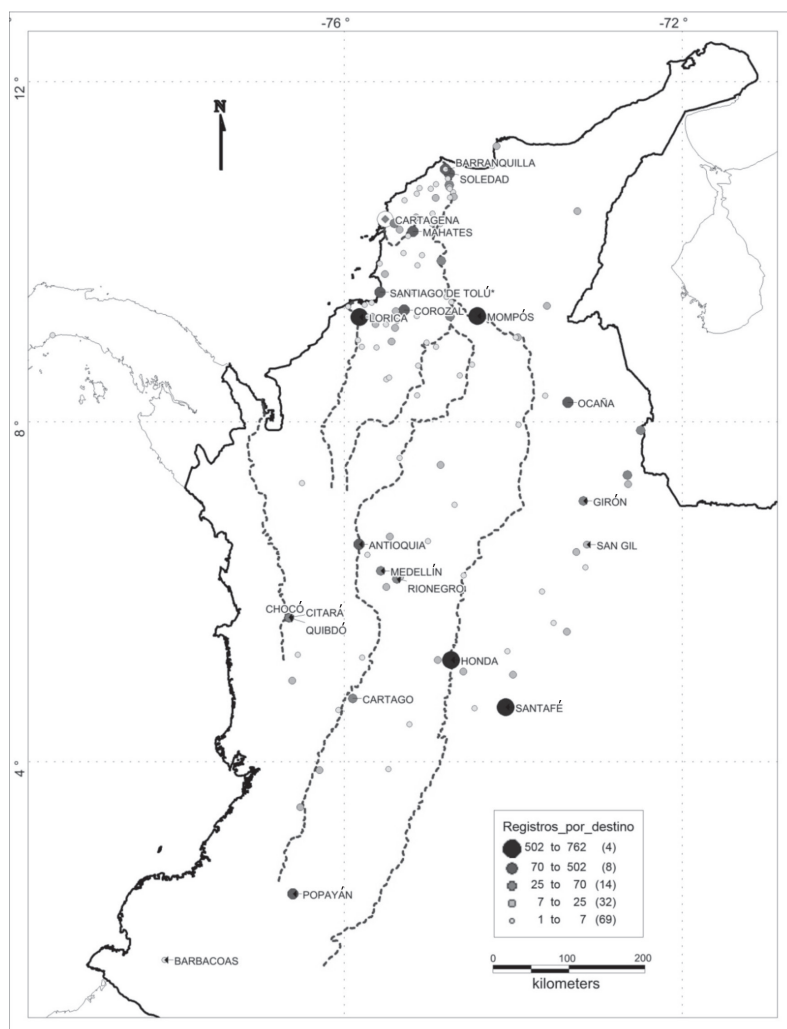
Antes de sacar las mercancías de la ciudad el comerciante debía solicitar en la aduana un permiso de guía para conducir al lugar de su destino las mercancías que transportaba, y pagar los impuestos correspondientes. El documento que se le entregaba (la guía) servía para demostrar durante el trayecto que su cargamento era legal y que había pagado los derechos respectivos. Por su parte, el oficial de la aduana tomaba nota del nombre del comerciante, la carga que conducía, el destino, el número de guía otorgado y el monto del impuesto cancelado. En ocasiones los registros no eran tan detallados. Por ejemplo, los de la década de los años noventa no hacen referencia específica a la mercancía acarreada; se la menciona únicamente en la forma general de “efectos de Castilla” y se omite también la cantidad transportada.

El mapa 1 muestra los destinos de los productos que salieron de Cartagena hacia el interior del virreinato durante las últimas dos décadas del siglo XVIII tomando como fundamento los registros del impuesto de avería. De los 4.785 registros de salida hechos entre 1782 y 1801 que son base de este análisis, se establecieron 192 destinos. De estos fue posible ubicar con precisión la referencia geográfica de 127, pues los restantes 65 remiten a lugares como río San Jorge, río Sinú, Cauca, sitios de los ríos Magdalena y Cauca, hacienda de la Perdiz, el valle, etc. No obstante, la pérdida de estos datos no es relevante pues los 65 lugares corresponden únicamente a 265 registros; es decir, al 5,5 % del total de estos, lo que significa que el mapa se construyó con el apoyo del 94,5 % de los registros.

---

9 “En fuerza de lo determinado por el señor don Juan Francisco Gutiérrez de Piñeres regente visitador general que fue de las cajas de este reino en el capítulo 37 de las instrucciones libradas para el régimen de dicha aduana deben pagarse los sueldos de empleados y gastos entregándose el sobrante en la Real Contaduría” (AGI, SF 1115, cuenta general de la aduana de Cartagena de 1784).

De acuerdo con el mapa de provincias de la Nueva Granada elaborado por Marta Herrera (83), como se observa, alrededor de la mitad de los destinos se concentraron en una variedad de poblaciones pertenecientes a la provincia de Cartagena. La otra mitad se distribuyó a lo largo del territorio neogranadino, sobre la cordillera oriental y en el recorrido de los ríos Magdalena y Cauca, llegando a lugares tan distantes como Barbacoas y Quito, al sur del virreinato.

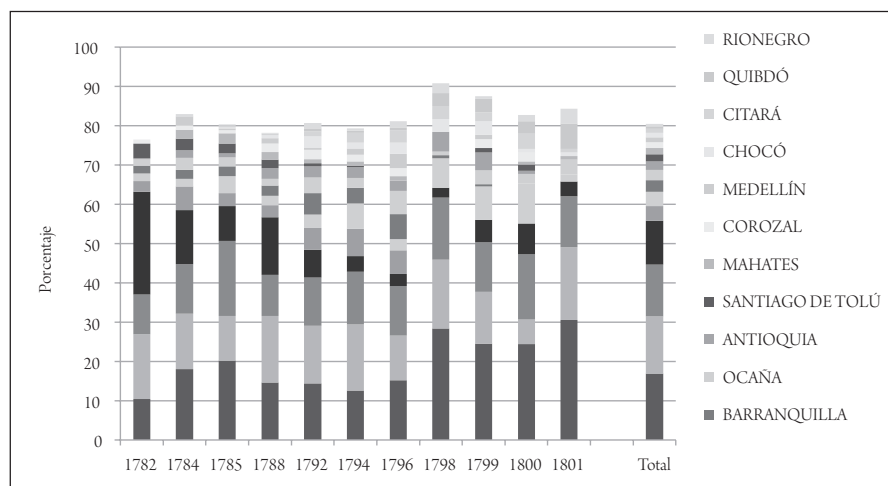


**MAPA 1**

Destinos de los efectos de Castilla que salieron de Cartagena entre 1782 y 1801

Fuente: AGI (SF 1115-1119).

Tomando los datos del total de transacciones durante los años analizados, como muestran el mapa 1 y la barra de la derecha de la gráfica 4, el mayor número de ellas se concentró en cuatro lugares: Santafé, Mompós, Honda y Loricá, que sumaron el 56 % de las transacciones durante el periodo; el 13 % se condensaron en Soledad, Popayán, Barranquilla y Ocaña, y el 15 % en Antioquia, Santiago de Tolú, Mahates, Corozal, Medellín, Girón y Chocó.



#### GRÁFICA 4

Composición porcentual por lugar de los principales destinos de las mercancías transportadas desde Cartagena

Fuente: AGI (SF 1115-1119).

Santafé recibió en promedio el 19 % de los envíos desde Cartagena durante el periodo. Mompós y Honda, el 14 % cada uno. Los tres sumaron el 47 % de los envíos totales. No es una sorpresa que estos lugares hayan sido el destino principal de las mercancías remitidas desde Cartagena pues, como se sabe, los tres eran importantes centros de mercado mayorista y minorista. Además, las villas de Honda y Mompós eran puertos de tránsito obligado por el río Magdalena, que entonces era la vía principal de entrada al virreinato<sup>10</sup>.

10 “Todos los artículos de algodón, tejidos de seda, sombreros... en resumen, todos los productos de fábrica [...], vino, aceite, que necesita, Santafé, Popayán, y en parte también Chocó, son importados a través del río grande” (Daza 39; *La ruta* 57).

En efecto, gracias a su privilegiada posición geográfica sobre el río Magdalena, muy cerca de la desembocadura del río Cauca, la villa de Santa Cruz de Mompós era un paso casi forzoso hacia cualquier provincia del interior (Arauz 184). Además, era puerto y almacén de los productos enviados desde Cartagena y Santa Marta y punto de redistribución de los mismos hacia otros lugares del virreinato. Para Francisco Silvestre, Mompós era “el puerto o escala de todo el comercio de los frutos y géneros que vienen de España por Cartagena y Santa Marta, así como los extranjeros introducidos clandestinamente [ ... ] en donde se proporcionan las embarcaciones para navegar por los ríos Magdalena y Cauca” (55). Años después, Humboldt afirmaba que la villa abastecía de productos todo el interior del virreinato, incluso “la pobre provincia de Antioquia, a la cual (ya sea sobre Pinto o a través del caño de Loba) se llega por el río Cauca” (*La ruta* 49). En efecto, los comerciantes momposinos traían o hacían traer de “España y Cartagena, de propia cuenta sus cargazones por mayor”, y las vendían “en la misma Girón, Antioquia, Honda, Santafé, y otras del reino” (Daza 56).

Por su parte, la villa de Honda, ubicada sobre el Magdalena y en la desembocadura del río Gualí, era el segundo puerto fluvial más importante sobre el río grande y por tanto uno de los centros nodales del comercio de bienes regionales e internacionales en el interior del virreinato. Así lo confirma fray Juan de Santa Gertrudis, quien tras su paso por Honda escribió: “tiene la villa mucho comercio porque todo lo que de España va a Cartagena ha de subir a Honda por el Magdalena, para internarse tierra adentro en todo el virreinato de Santafé. A Honda es que bajan a emplear para su comercio los mercaderes” (119). Además de haber sido el punto de entrada para subir por la cordillera oriental hasta Santafé (Daza 141), desde Honda se transportaban mercancías a otros lugares, como Cali, Popayán, Quito y el valle alto del Magdalena; también los “mineros y vecinos de la provincia de Antioquia [ ... ] para bastecerse de esclavos, herramientas y toda especie de géneros de Castilla, y lienzos y manufacturas de la tierra, que necesitan para el vestido de esclavos y demás, se ven precisados a ocurrir a la villa de Honda” (Colmenares 1: 183).

Por último, Santafé, además de ser la ciudad más grande del virreinato, era la sede de la administración colonial y el centro redistribuidor de un



importante volumen de efectos de la tierra y de Castilla en la Nueva Granada (Brungardt 248; Uribe 37). Además, como sede de la Casa de Moneda, muchos comerciantes se veían obligados a llevar su oro a Santafé, donde podían adquirir gran variedad de mercancías. Esto permitió a los tratantes santafereños obtener el dinero necesario para pagar las importaciones y controlar gran parte de la circulación de estas en el interior del virreinato. En efecto, los mayoristas y minoristas santafereños jugaron un papel predominante en el mercado interno de la Nueva Granada, gracias a su influencia sobre un amplio espacio geográfico dentro y fuera del virreinato (Torres). Por poner un ejemplo específico, en un estudio sobre la circulación de textiles producidos en Socorro y Guanentá, Edwin Muñoz mostró “el dominio de la capital del virreinato en el proceso de distribución de los textiles manufacturados” en el resto del territorio neogranadino (“Circulación” 13).

En particular, los efectos de Castilla que llegaban a Santafé desde Santa Marta y Cartagena vía Mompós y Honda eran redistribuidos desde allí hacia todos los rincones del virreinato. Tal como muestran los sociogramas del anexo 4, construidos a partir de las guías de efectos de Castilla y los registros de los impuestos de alcabalas y avería, desde la capital se enviaron productos de Castilla hacia distintos lugares en el virreinato, como Santafé de Antioquia, Medellín, Rionegro, Santiago de Arma, Buga, Cartago y Popayán, en las provincias de Antioquia y Popayán; Honda, Guaduas y Neiva, en las provincias de Mariquita y Neiva; y Cúcuta, Pamplona, Socorro, San Gil, La Plata, Moniquirá, Nemocón, Puente Real de Vélez, Vélez, Santa Bárbara de Hato Viejo, Villa de Leyva, Simacota, Zipaquirá, Sogamoso, Tenza, Tunja, Monguí, Soatá, Chiquinquirá y La Mesa, en las provincias de Tunja y Santafé.

## — Los productos comercializados

Los efectos de Castilla que eran conducidos hacia el interior del virreinato consistían en una variedad de bienes que incluía productos agrícolas, manufacturas y materias primas. El volumen de mercancías arrojado por el registro de datos obligó a ordenarlos en cuatro agrupaciones diferentes a fin de facilitar su análisis. Para esto seguimos la clasificación hecha por

Carlos Sempat Assadourian y Silvia Palomeque en su artículo sobre las importaciones de Castilla en Córdoba. En primer lugar, hay un grupo de *herramientas y materias primas* donde colocamos los objetos vinculados a la producción (como acero, alquitrán, azufre, cobre, cuchillos, hierros, plomo, tachuelas, etc.). En segundo lugar, uno de *mercería y menaje* que incluye los elementos vinculados con la economía familiar y la actividad intelectual (medicamentos, velas, loza, jabón, libros, papel, etc.). En un tercer conjunto encontramos *productos agrícolas y alimentos* (como diferentes tipos de condimentos, licores, granos, conservas, pescados, granos, etc.). Y por último, un cuarto grupo contiene las distintas variedades de *textiles* (como cáñamo, gante, coleta, listón, crea, etc.). Un listado completo de los productos que reúne cada grupo puede ser consultado en el anexo 3.

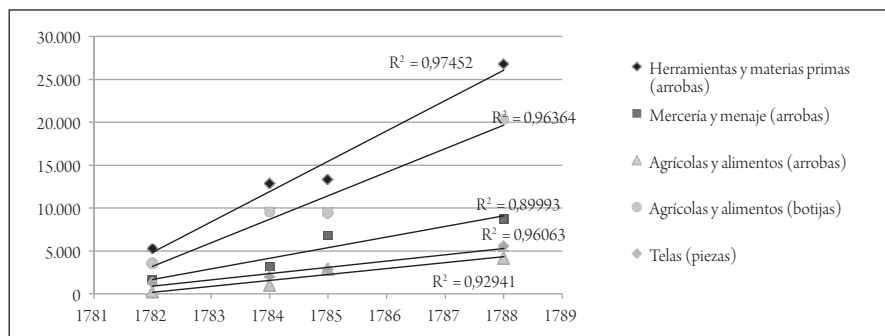
De un total de 10.228 envíos desde Cartagena hacia otros lugares del virreinato registrados durante los 11 años que son objeto de este análisis, en las últimas 2 décadas del siglo XVIII, el mayor porcentaje de registros, 26 %, corresponde al grupo de productos agrícolas y alimentos. A este lo siguen el de mercería y menaje con el 17 %; las telas, con el 15 %; herramientas y materias primas, con el 9 %; mercaderías, con el 19 %; y efectos de Castilla, con el 13 %. Sin embargo, estos datos deben tomarse con precaución y como parcialmente ciertos pues no se sabe exactamente qué tipo de artículos representa el 32 % correspondiente a efectos de Castilla y mercaderías, ya que como *mercadería* se conocía entonces “todo género que se vende o compra en lonjas, tiendas, almacenes” (*Diccionario*), mientras que la denominación *efectos de Castilla*, como hemos dicho, incluía todo lo que venía de España, de tal forma que definir los productos a los que se refieren los registros que llevan estos nombres podría inclinar la balanza en favor de cualquiera de los cuatro grupos definidos.

Es deseable comparar los cambios en el tiempo en la comercialización de cada producto. Lamentablemente esto solo es posible en relación con la década de los años ochenta pues las fuentes de los noventa se refieren únicamente a efectos de Castilla, por lo que no se pueden detallar las transformaciones en la comercialización de los productos en ese periodo. La gráfica 5 y la tabla 1 muestran la información disponible respecto a los cambios en los volúmenes de lo comercializado anualmente. Como se observa, a lo largo de la década hubo un aumento continuo de las cantidades de todos

los productos, que coincide con el incremento de las importaciones y del recaudo de avería que presentamos en la gráfica 1. En particular, lo percibido por este gravamen tiene una correlación de 0,98 con el monto de productos comercializados, lo que nos lleva a pensar que durante la década no hubo mayor variación en los precios de aforo para el cobro del impuesto de avería, y que el volumen de lo recaudado dependió principalmente de la cantidad de mercancías comercializadas; sin embargo, la ausencia de un estudio de precios relativo a este tiempo nos impide por ahora contrastar esta hipótesis.

¿Qué explica el crecimiento de los volúmenes de lo comercializado a lo largo de la década? Como se mostró en páginas anteriores, a principios del decenio el tráfico con España era limitado debido a la situación bélica del momento, de tal forma que los datos del año 1782 se enmarcaban en un contexto de guerra y en el que la mayoría de las mercancías llegaban desde puertos de colonias extranjeras, como se mostró en la gráfica 2. El incremento continuo a partir de entonces tiene que ver con el fin de la guerra en 1783, con la recuperación del comercio con la península y con la prolongación del tráfico con colonias amigas y neutrales, vigente en los años 1782-1789.

El crecimiento más acelerado se observa en relación con las herramientas y materias primas y con los productos agrícolas y alimentos transportados en botijas; es decir, los licores. Así lo muestra la pendiente de la línea de tendencia de la gráfica 5. Por el contrario, las telas y los productos agrícolas y alimentos medidos en arrobas presentaron un cambio mucho más lento en el tiempo.



**GRÁFICA 5**

Crecimiento del volumen de los efectos de Castilla comercializados en el Virreinato de la Nueva Granada

Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).

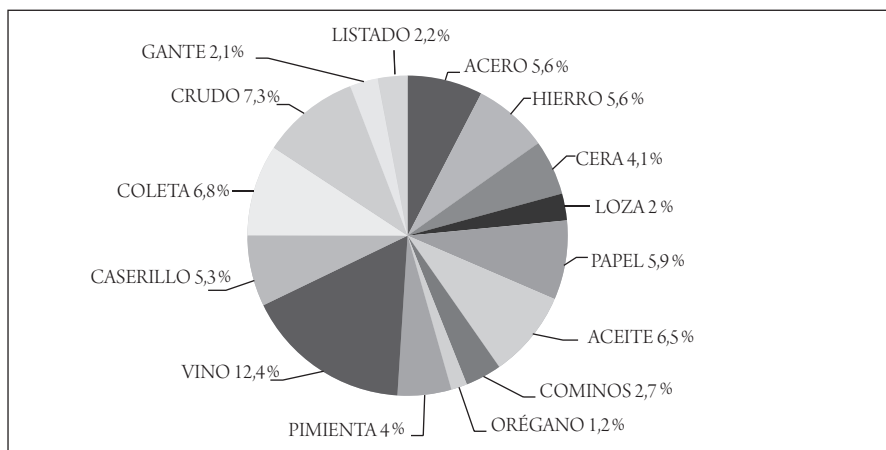
EFFECTOS	1782	1784	1785	1788
Herramientas y materias primas (arrobas)	5.224	12.923	13.343	26.789
Mercería y menaje (arrobas)	1.665	3.104	6.790	8.740
Productos agrícolas y alimentos (arrobas)	242	1.019	2.862	4.213
Productos agrícolas y alimentos (botijas)	3.610	9.563	9.457	20.367
Telas (piezas)	1.273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

**TABLA 1**

Cantidades anuales de los efectos de Castilla comercializados en el Virreinato de la Nueva Granada

Fuente: elaboración de la autora con base en AGN (SF 1115-1119).

Los productos de cada agrupación que fueron objeto de la mayor cantidad de registros son el vino, el aceite de comer y los condimentos (pimienta, cominos, orégano), presentes en el 26,8 % de las transacciones realizadas; el hierro y el acero, que figuraron en el 11 % de ellas; la cera, la loza y el papel, que lo hicieron en el 12 %; y del grupo de las telas, el caserillo, la coleta, el crudo, el gante y el listado aparecieron en el 23,7 %. Estos 15 productos acumularon el 77,7 % de los registros totales durante los 4 años (gráfica 6).



**GRÁFICA 6**

Porcentaje de los productos que fueron objeto del mayor número de transacciones

Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).

Los productos que fueron objeto del mayor número de transacciones coinciden además con los que se comercializaron en mayor volumen. El hierro y el acero, por ejemplo, están presentes en el 77 % de los registros de su grupo y sumaron 43.419 arrobas el primero y 12.405 arrobas el segundo entre 1782 y 1788, lo que corresponde al 96,8 % del total del volumen de herramientas y materias primas comercializadas en ese tiempo. El papel figura en el 32 % de los registros de mercería y menaje, la cera en otro 32 % y la loza en el 11 %. Las unidades de medida, sin embargo, no son comparables aquí (anexo 2). Durante los 4 años se registraron 11.273 resmas de papel, 6.189 arrobas de cera y 4.907 docenas de loza. En los registros relativos al grupo de productos agrícolas y alimentos predominan las transacciones de vino, con el 29 %; de aceite, con el 15 %; de pimienta, con el 9 %, y de cominos, con el 6,5 %. A lo largo del mismo periodo se comercializaron 33.468 botijas de vino, 5.859 botijas de aceite, 1.251 arrobas de pimienta y 1.622 arrobas de cominos. Por último, el crudo aparece en el 29 % de los registros de las transacciones de telas; la coleta, en el 27 %; el caserillo, en el 21 %; el gante, en el 8,6 %, y el listado, en el 8,7 %. No obstante, en este caso el mayor número de transacciones no se corresponde exactamente con los mayores volúmenes comercializados. Desde Cartagena entraron a la Nueva Granada, en el lapso de los 4 años en cuestión, 4.777 piezas de caserillo, 2.038 de listado, 1.693 de crudo y 1.447 de coleta (tabla 2).

	1782	1784	1785	1788	TOTAL
HERRAMIENTAS					
Hierro (arrobas)	4.639	9.792	6.536	22.452	43.419
Acero (arrobas)	387	2.373	5.905	3.741	12.405
MERCERÍA Y MENAJE					
Papel (resmas)	351	3.384	4.745	2.794	11.273
Cera (arrobas)	605	768	2.745	846	4.964
Loza (docenas)	185	1.777	1.379	1.503	4.844
PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y ALIMENTOS					
Vino (botijas)	2.897	7.414	7.496	15.662	33.468
Aceite (botijas)	592	1.392	1.088	2.788	5.859
Pimienta (arrobas)	128	227	221	675	1.251

Continúa...

	1782	1784	1785	1788	TOTAL
Cominos (arrobas)	3	465	1.003	151	1.622
TELAS					
Crudo (piezas)	400	180	473	640	1.693
Coleta (piezas)	249	341	318	539	1.447
Caserillo (piezas)	487	683	1.481	2.125	4.776
Gante (piezas)	18	49	162	569	798
Listado (piezas)	61	343	311	1.323	2.038

**TABLA 2**

Volumen de los principales productos comercializados

*Fuente:* elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).

Una vez establecidos los volúmenes de los productos comercializados, surge un interrogante sobre qué tan importantes eran estas cantidades para el abasto de los mercados y el consumo de los habitantes de la Nueva Granada. Esta significativa pregunta se sale de los límites de la investigación; no obstante, conviene resaltar algunos elementos interesantes.

En un trabajo sobre la circulación de textiles de las provincias del Socorro y Guanentá en la Nueva Granada, Muñoz sugiere que “el espacio productivo de textiles dominado por el Socorro” elaboraba 4.300 piezas anuales de lienzos y mantas y era el origen del 65 % de los productos de esta clase que entraban en circulación en el virreinato (“Circulación” 16). Suponiendo que toda la producción entrara en circulación, diríamos que anualmente se comercializaban alrededor de 6.600 piezas de lienzos y mantas de la tierra. Esto es un poco más de la mitad de las 13.000 piezas que según Muñoz circulaban en promedio; esa es una cantidad mucho mayor que la producida, debido a que una pieza “puede pasar sucesivamente por diferentes lugares” y ser contada varias veces (“Circulación” 16). Las cifras de producción pueden estar infladas pero aun así nos sirven para mostrar un punto: en 1788 fueron transportadas 5.196 piezas de textiles de Castilla desde Cartagena al interior del virreinato, número que se acercó levemente y por primera vez a la cantidad de lienzos y mantas de la tierra que se comercializaba año a año desde antes de la década de los ochenta.



Difícilmente la cantidad de telas de Castilla aumentó (al menos a través del comercio legal) en la década del noventa debido a la disminución de las importaciones de la que hablamos anteriormente. Esto nos lleva a pensar que durante las últimas décadas del siglo el volumen de textiles importados no reemplazó el de lienzos y mantas fabricados localmente. La presencia y el aumento de las telas de Castilla al final de la centuria puede haber sido un signo de los nuevos gustos de los consumidores, pero no de la sustitución de la producción local por la extranjera.

No tendremos certeza acerca de estas hipótesis sin un estudio comparativo sobre la producción, la circulación y el consumo de textiles de la tierra y de Castilla, pues en lo que hemos dicho falta tener en cuenta, por ejemplo, el tema de los precios así como el de las posibles diferencias en la unidad de medida de los productos locales y extranjeros, y evaluar si los últimos podían realmente considerarse sustitutos de los primeros.

## — Destinos de los efectos de Castilla en la Nueva Granada

Como hemos visto antes en el mapa 1, los efectos de Castilla llegaban a través de las principales vías fluviales a todas las regiones del Nuevo Reino. Quince lugares recibían el 84 % de los envíos hechos desde Cartagena, y tres de ellos, Mompós, Honda y Santafé, recibían el 47 % por ser los centros de redistribución de mercancías dentro del virreinato. Si observamos la distribución geográfica de las mercancías en relación con el volumen de lo comercializado (anexo 5), la concentración es aún mayor: Mompós, Honda y Santafé eran los lugares que recibían la cantidad más grande de productos; entre los tres sumaban el 71 % de las herramientas y materias primas, el 76 % de la mercería y menaje, el 68 % de las arrobas de los productos agrícolas y alimentos, y el 81 % de las botijas de productos agrícolas y alimentos (vino, licores y aceite de comer).

El único grupo que presenta una tendencia muy diferente es el de las telas. Su principal destino eran pueblos del norte del virreinato: Mompós

recibía el 30 %, Loricá el 17 %, Soledad el 7 % y Magangué el 6,3 %; Honda, con el 6,2 %, y Santafé, con el 1,2 %, aparecen varios puestos atrás de diferentes poblaciones de la costa atlántica y a seis lugares de Antioquia, que se encuentra en sexto lugar con el 4,4 % del total de piezas de telas comercializadas. En otras palabras, más del 80 % de las telas de Castilla permanecían en lugares cercanos a la costa atlántica, mientras que menos del 6 % se destinaban a las provincias del occidente y suroccidente; y el 2 % a la cordillera oriental. Este comportamiento del comercio de textiles importados es especialmente interesante pues su mayor concentración cerca de la costa y su bajo volumen en el interior constituyen otro indicio del predominio de los textiles de la tierra en los mercados del virreinato.

## — A modo de conclusión

Este trabajo tenía como objetivo mostrar algunos elementos del comercio de efectos de Castilla en la Nueva Granada. Con este fin, mediante la recolección y el análisis de fuentes primarias, se ha descrito la estructura de su circulación dentro del virreinato. Definimos en lo posible cuáles fueron las mercancías comercializadas, los volúmenes de lo transportado así como los principales lugares de tránsito y destino de los productos. Se encontró que durante las últimas décadas del siglo XVIII la participación de los géneros importados en los mercados internos iba en aumento, y que, ya fuera desde España o desde las colonias francesas e inglesas en el Caribe, los efectos de Castilla llegaron en cantidades cada vez mayores a las costas del virreinato y a distintos espacios de su territorio.

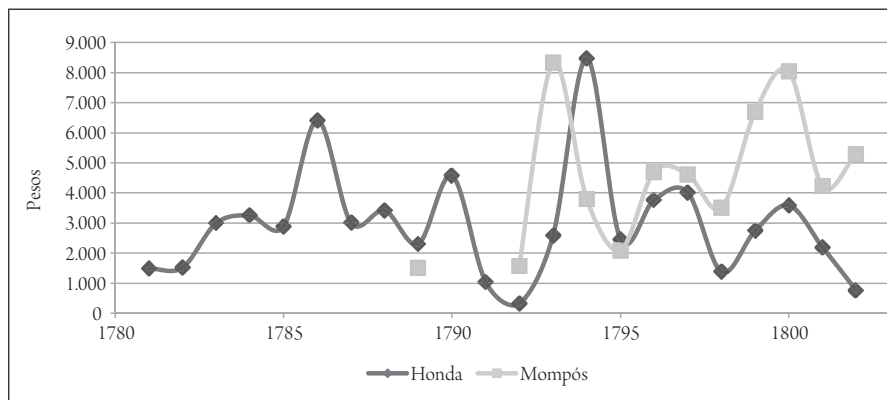
Se mostró también que una gran variedad de productos, entre los que sobresalen el hierro, el acero, los licores, los condimentos, el papel y distintas clases de textiles, ingresaron a los mercados neogranadinos a través de las principales vías fluviales, y que pasaron por los más importantes de ellos: Mompós, Honda y Santafé, centros redistribuidores de mercancías, para dispersarse por todo el territorio.



Descritos aquí algunos aspectos de la circulación de efectos de Castilla, consideramos que quedan aún más interrogantes que certezas. ¿Por qué las distintas mercancías se destinaron más hacia algunas regiones que hacia otras? ¿Para qué se utilizaban? ¿Quién las consumía? Y más en general, ¿qué tan importantes eran estos efectos dentro del conjunto del comercio interior neogranadino? Los límites de la investigación impiden responder aquí estas preguntas y, como se dijo en un comienzo, no era este el objetivo; sin embargo, se han aportado elementos que permitirán acercarse a respuestas para esas cuestiones en otras investigaciones.

Comenzando este texto se hizo alusión a las posturas de algunos autores sobre las secuelas de la presencia de textiles extranjeros en los mercados del virreinato a finales del siglo XVIII y durante las primeras décadas del XIX. Como se mencionó, para algunos de ellos fue desde la Independencia que la introducción de mercancías foráneas empezó a perjudicar la producción local; para otros, esto ya venía ocurriendo desde 1780, tras la ejecución de las reformas borbónicas y la apertura del comercio en los años en que España se involucró en conflictos bélicos internacionales. Al respecto, los hallazgos de este trabajo muestran que, efectivamente, la penetración de textiles europeos aumentó en las últimas décadas del siglo XVIII y, por tanto, se incrementó su disponibilidad en los mercados internos. Sin embargo, esto no es suficiente para decir que aquellos representaran una amenaza para la industria local. Por el contrario, los volúmenes de telas europeas comercializadas en el interior durante estos años llevan a pensar que, como en el caso de Antioquia, en el resto de la Nueva Granada dichos productos ganaron presencia a lo largo del siglo XVIII (Twinam 120-121), pero que, al menos en esos años, no significaron un peligro para la producción local. Ya fuera por la diferencia de precios, por su calidad o por las preferencias de los consumidores, los lienzos del Socorro y Guanentá dominaban los mercados del virreinato en ese tiempo.

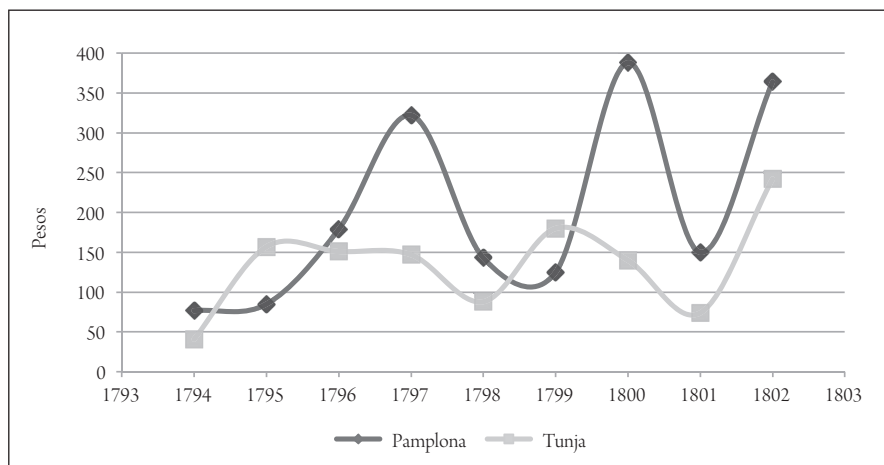
## Anexo 1. Recaudo de alcabala



**GRÁFICA 1**

Recaudo de la alcabala de efectos de Castilla en Mompós y Honda, 1794-1802

Fuente: AGI (SF 869, 1141).



**GRÁFICA 2**

Recaudo de la alcabala de efectos de Castilla en Tunja y Pamplona, 1794-1802

Fuente: AGI (SF 888, 894).

## Anexo 2. Estandarización de medidas

A finales del siglo XVIII los funcionarios de las aduanas utilizaron una variedad de unidades de medida para registrar los productos comercializados en el interior del virreinato. En las fuentes encontramos, por ejemplo, botijas, botijuelas, cuñetes, frasqueras, frascos, limetas, barriles y botellas en cuanto unidades para los licores y los distintos productos líquidos que se utilizaron; así como piezas, bultos y arrobas para medir los textiles, y arrobas, quintales, libras, cargas, fanegas, galones, porrones, resmas, toneles y docenas para hacer lo propio con otra amplia variedad de productos: herramientas, alimentos, etc. El análisis de la comercialización obligó a estandarizar al menos algunas de ellas, debido a su importancia en el conjunto de los datos. Esto se hizo teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

TELAS			
Bultos	Piezas	Arrobas	Varas
0,8	1	1,16	80

**TABLA 1**

Estandarización de las medidas utilizadas en el registro de telas

*Fuente:* Casas.

MATERIAS PRIMAS, HERRAMIENTAS Y OTROS		
Quintales	Arrobas	Libras
1	4	100

**TABLA 2**

Estandarización de las medidas utilizadas en el registro de materias primas, herramientas y otros productos

*Fuente:* Casas.

LICORES Y OTROS LÍQUIDOS	
Botijas	Botijuelas
1	2

**TABLA 3**

Estandarización de las medidas utilizadas en el registro de licores y otros líquidos

Fuente: Casas.

## Anexo 3. Clasificación de productos

HERRAMIENTAS Y MATERIAS PRIMAS	MERCERÍA Y MENAJE	PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y ALIMENTOS		TELAS
Acero	Botica	Aceite	Encurtidos	Bramante
Alambre	Cera	Aceite de almendras	Fideos	Brin
Alcaparrosa	Incienso	Aceite de comer	Frutas en aguar-diente	Cañamazo
Alquitrán	Jabón	Aceite de linaza	Garbanzos	Cáñamo
Alumbre	Jalapa	Aceitunas	Ginebra	Caserillo
Azarcón	Libros	Aguardiente	Harina	Coleta
Azufre	Loza	Ajos	Higos	Crea
Azul de Prusia	Maná	Alcaparras	Jamón	Crudo
Brea	Medicinas	Alhucema	Lenguado	Estopa
Cardenillo	Papel	Almendras	Licor	Gante
Carmín	Platos	Anchoas	Mantequilla	Guindaleza
Clavazón	Polvos	Atún	Mistela	Hilo
Cobre	Pomadas	Avellanas	Nueces	Listado
Cuchillos	Ruibarbo	Azafrán	Orégano	Listón
Estaño	Sebo	Bacalao	Pimienta	Lona
Herraje	Sen	Café	Queso de Flandes	Loneta
Herramientas	Triaca	Canela	Resoli	Manteles
Hierro	Varios	Cebadilla	Romero	Presilla

Continúa...

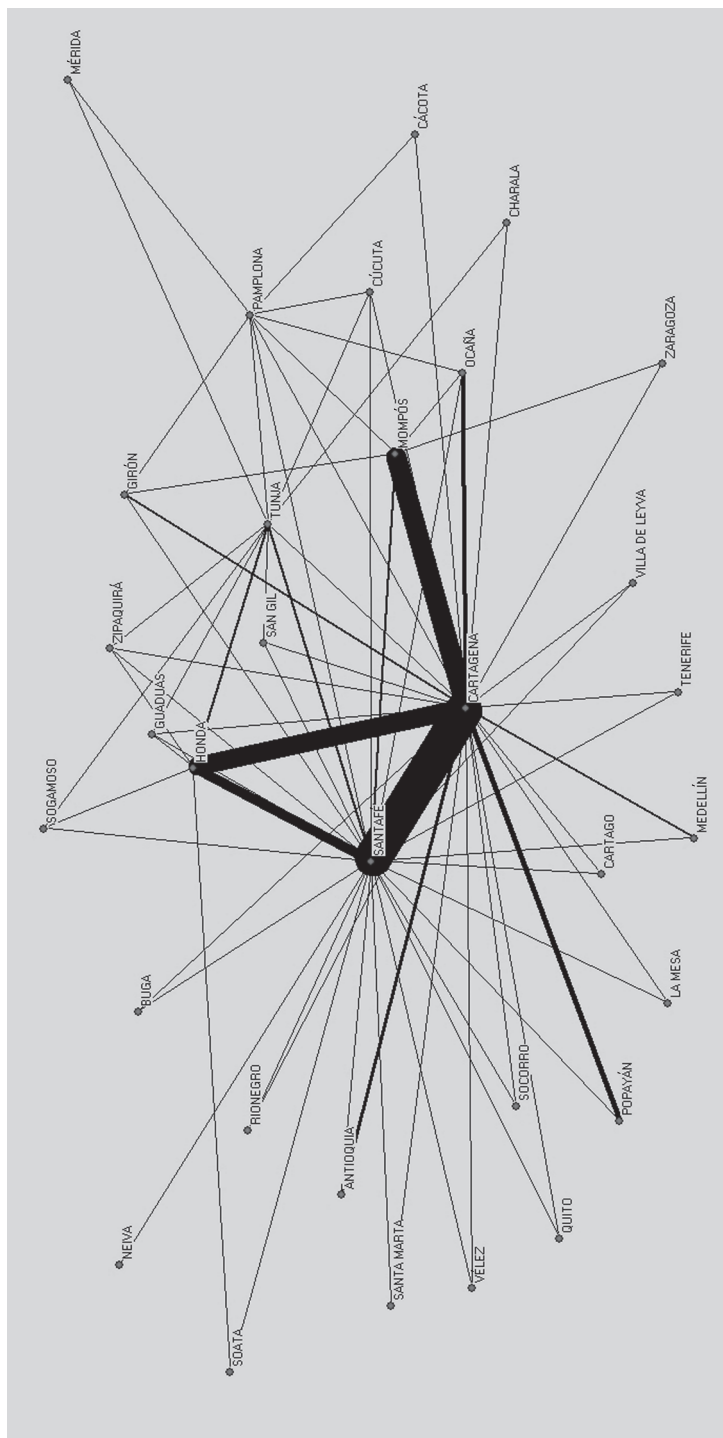
HERRAMIENTAS Y MATERIAS PRIMAS	MERCERÍA Y MENAJE	PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y ALIMENTOS		TELAS
Hojas de lata	Velas	Cebollas	Salchichón	
Munición	Vidrio	Cerveza	Salmón	
Peltre		Chocolate	Sardinas	
Plomo		Ciruelas pasas	Tintilla	
Sublimado		Clavo	Uvas pasas	
Tachuelas		Cominos	Vinagre	
		Dulce	Vino	

**TABLA 1**

Clasificación de los productos comercializados en el virreinato

*Fuente:* elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119); AGN (SAA-II, AA 2, carp. 1; SAA-II, AA 3, carp. 2; SAA-II, AA 6, carp. 1).



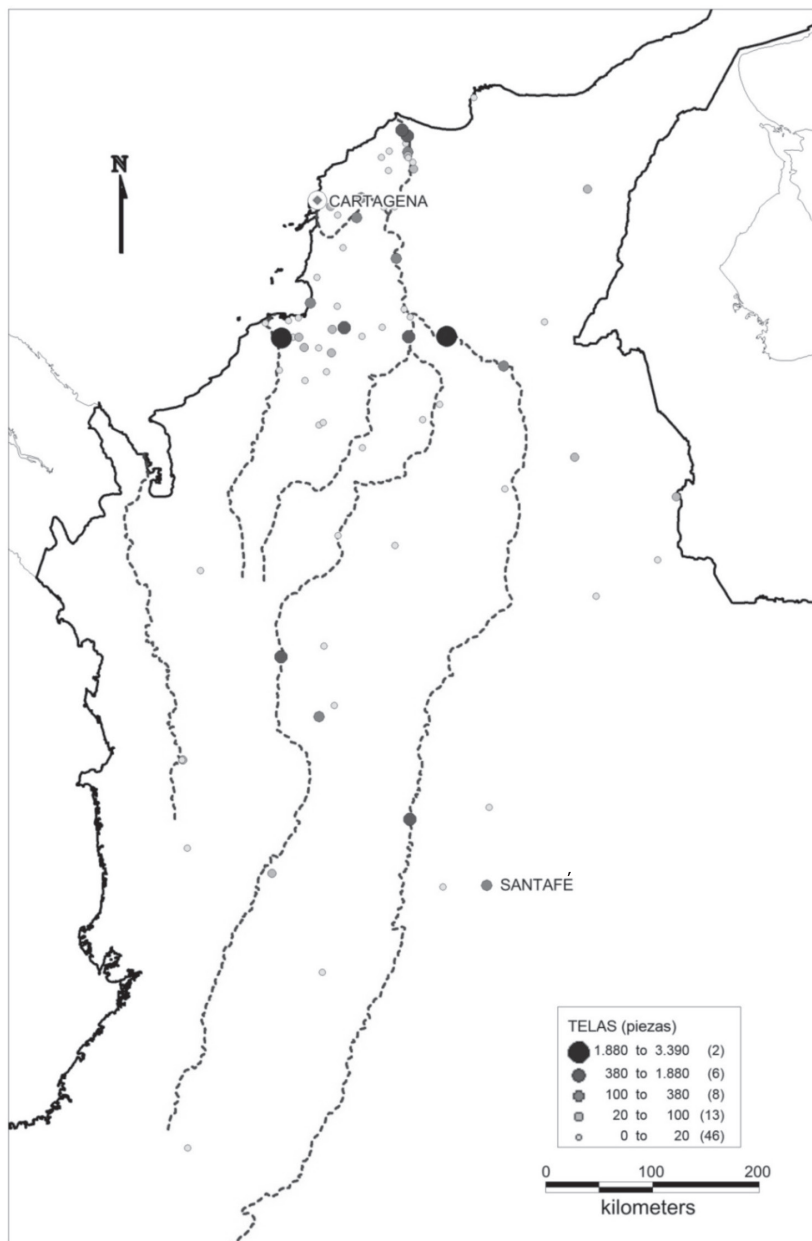


**GRÁFICA 2**

Red de circulación de los efectos de Castilla

Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 879, 868-869, 804-807, 888, 894, 1141, 1115-1120); AGN (SAA-II, AA 2, carp. 1; SAA-II, AA 3, carp. 1; SAA-II, AA 6, carp. 1; SAA-III, RHC 1090c).

## Anexo 5. Mapas

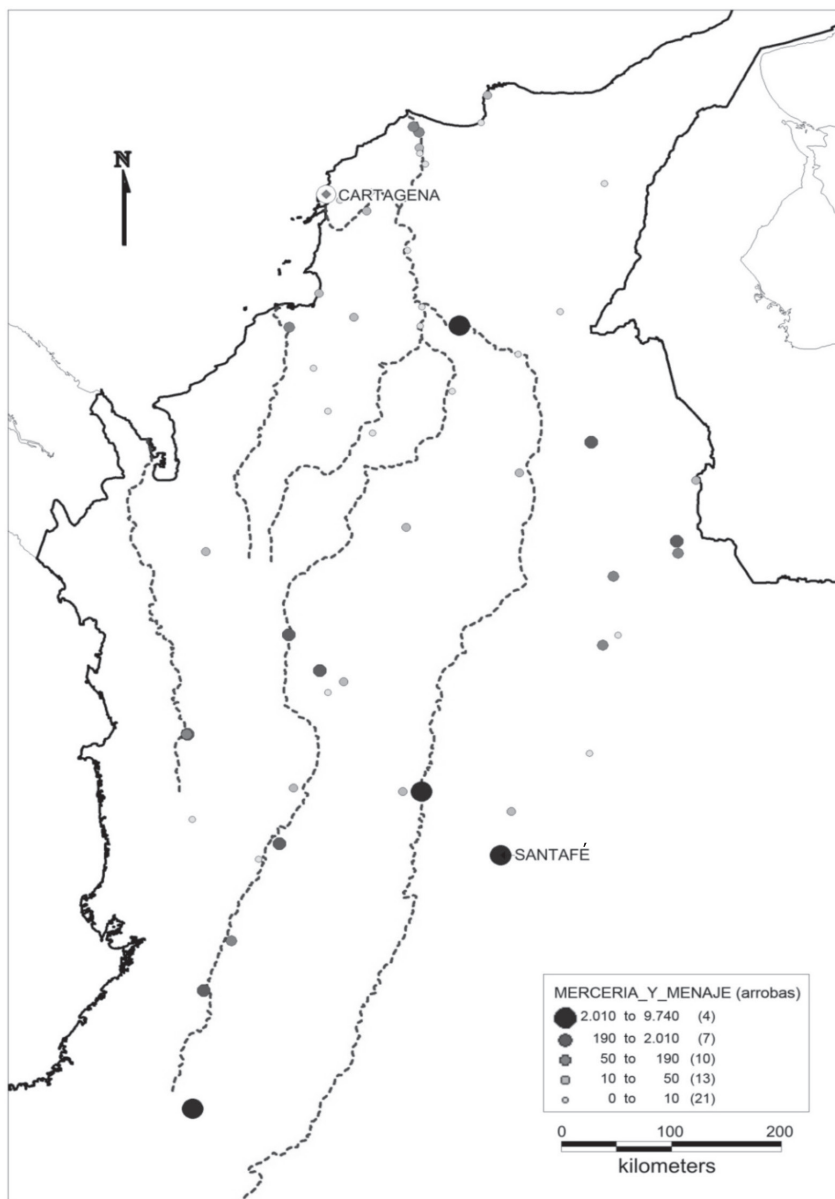


**MAPA 1**

Destinos de las telas enviadas desde Cartagena (en piezas)

Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).

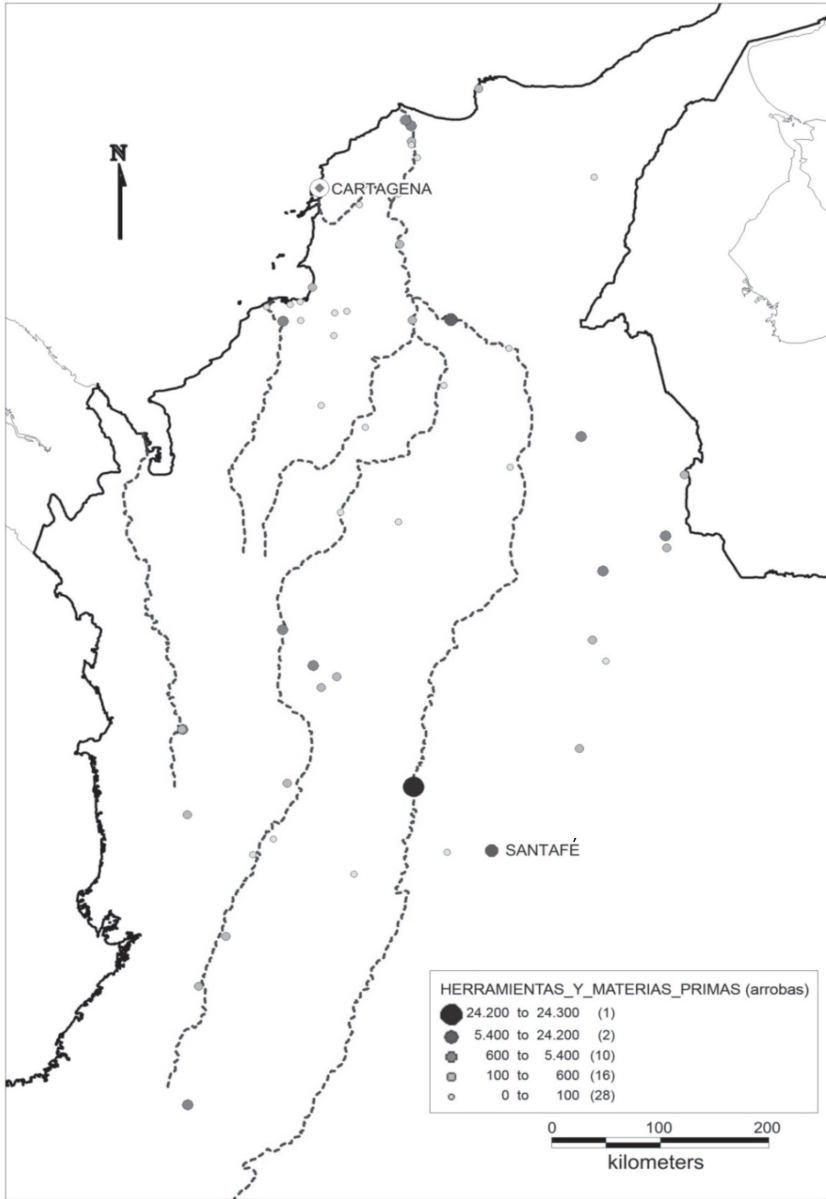




**MAPA 2**

Destinos de la mercería y el menaje (en arrobas)

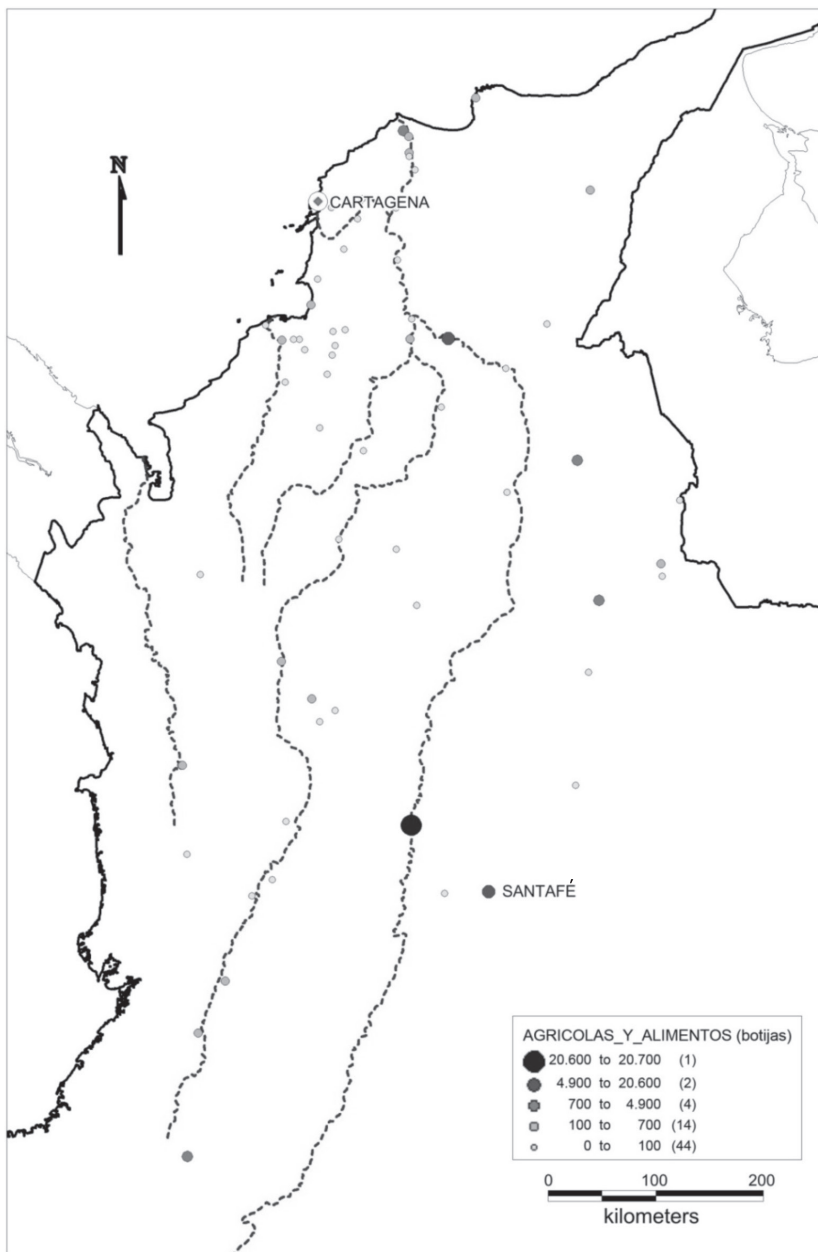
Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).



**MAPA 3**

Destinos de las herramientas y materias primas (en arrobas)

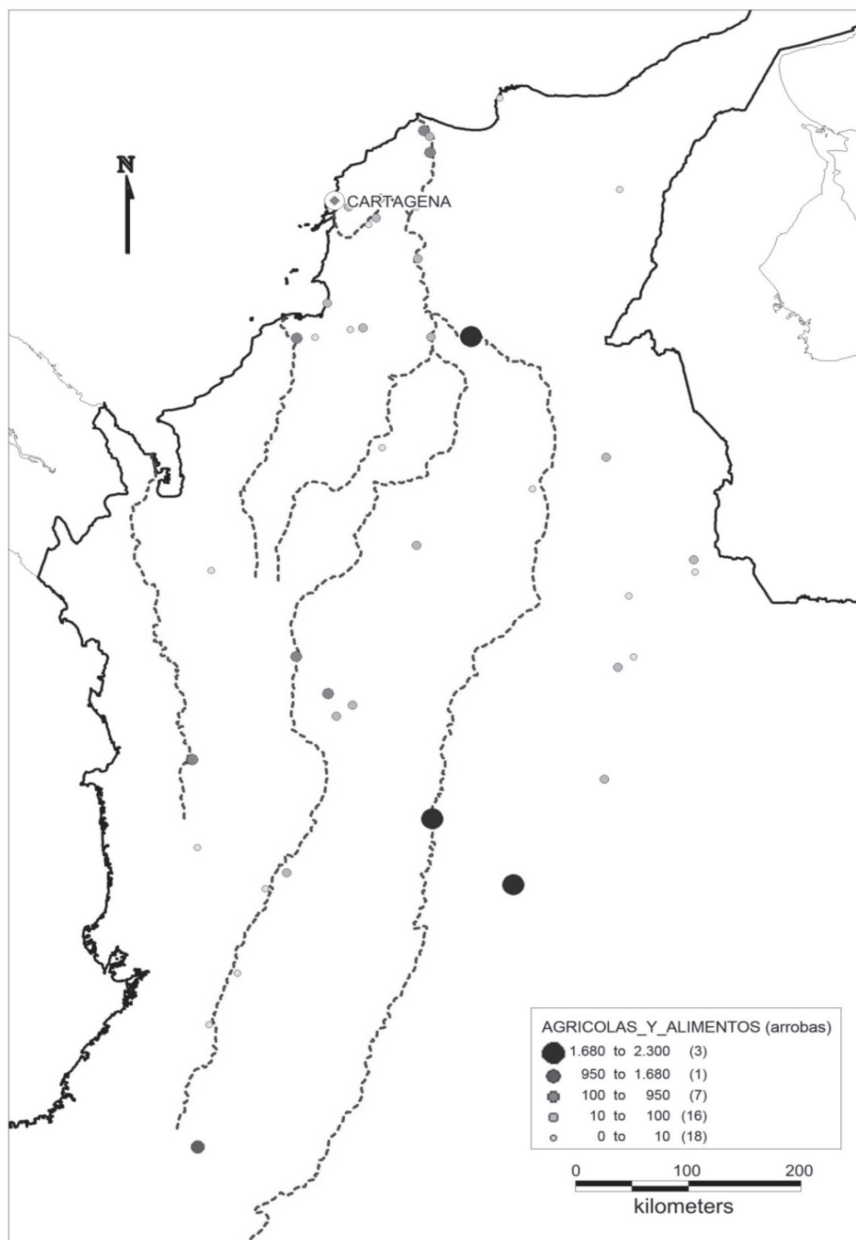
Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).



**MAPA 4**

Destinos de los productos agrícolas y alimentos (en botijas)

Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).



**MAPA 5**

Destinos de los productos agrícolas y alimentos en arrobas

Fuente: elaboración de la autora con base en AGI (SF 1115-1119).

## Bibliografía

### Fuentes primarias

#### A. ARCHIVOS

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI).

*Audiencia de Santafé (SF)* 804-807, 868-869, 879, 888, 894, 1115-1120, 1141.

Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia (AGN).

Sección Archivo Anexo II (SAA-II).

*Administración de Aduana, mercancías: licencias (AA)* 2, 3, 6.

Sección Archivo Anexo III (SAA-III).

*Real Hacienda cuentas - alcabalas (RHC)* 1090c, 1784c.

#### B. IMPRESOS

Colmenares, Germán. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. 2 t. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1989. Impreso.

*Diccionario de la lengua castellana*. Madrid: Real Academia Española, 1803. Web. 12 de septiembre de 2012.

*Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*. Madrid: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla, 1978. Impreso.

*La ruta de Humboldt. Colombia y Venezuela*. Bogotá: Villegas, 1994. Impreso.

Santa Gertrudis, Juan de. *Maravillas de la naturaleza*. T. 1. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1970. Impreso.

Silvestre, Francisco. *Descripción del reyno de Santa Fe de Bogotá. Escrita en 1789 por don Francisco Silvestre, secretario que fue del virreinato y antiguo gobernador de la provincia de Antioquia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1968. Impreso.

### Fuentes secundarias

Arauz Monfante, Andrés. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. T. 2. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984. Impreso.

- Assadourian, Carlos Sempat. "La producción de la mercancía dinero en la formación del mercado interno colonial". *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina*. Ed. Enrique Florescano. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1979. 223-292. Impreso.
- . *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima: IEP, 1982. Impreso.
- Assadourian, Carlos Sempat y Palomeque, Silvia. "Importaciones de productos de Castilla/europeos en Córdoba, 1800-1819". *Andes* 12 (2001): 265-286. Impreso.
- Brungardt, Maurice. "Tithe Production and Patterns of Economic Change in Central Colombia, 1764-1833". Tesis doctoral. Universidad de Texas en Austin, 1974. Mecnografiado.
- Cárdenas, Pablo. *Del vasallaje a la insurrección de los comuneros: la provincia de Tunja en el virreinato*. Tunja: Imprenta del Departamento, 1947. Impreso.
- Casas Orrego, Álvaro León. "El comercio en las ciudades de Antioquia, 1740-1810". Tesis de pregrado en historia. Universidad de Antioquia, 1985. Mecnografiada.
- Daza Villamizar, Vladimir. *Los marqueses de Santa Coa. Una historia económica del Caribe colombiano*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009. Impreso.
- Garavaglia, Juan Carlos. "El mercado interno colonial a fines del siglo XVIII: México y Perú". *El sistema colonial en la América española*. Ed. Heraclio Bonilla. Barcelona: Crítica, 1991. 218-238. Impreso.
- Herrera Ángel, Marta. "Las divisiones político-administrativas del Virreinato de la Nueva Granada a finales del periodo colonial". *Historia Crítica* 22 (julio-diciembre de 2001): 76-104. Impreso.
- McFarlane, Anthony. *Colombia antes de la Independencia*. Bogotá: Banco de la República, 1997. Impreso.
- . "El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 6-7 (1971-1972): 89-116. Impreso.
- Moreno Rivera, Nathalie. "Las consecuencias de la Independencia en el comercio exterior de la Nueva Granada: 1810-1830". Tesis de grado en historia. Universidad Nacional de Colombia, 2009. Impresa.
- Muñoz, Edwin. "Alcabalas y actividad económica en Santafé, 1780-1821". 2011. Documento de trabajo del Grupo de Investigación en Historia Económica

- y Social del Departamento de Historia. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Web. Septiembre de 2012.
- . "Circulación de textiles en el virreinato de la Nueva Granada: el sector externo de la economía regional de las provincias del Socorro y Guanentá en la segunda mitad del siglo XVIII". 2011. Informe de investigación. ICANH, Bogotá. Web. Septiembre de 2012.
- Ospina Vásquez, Luis. *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*. Medellín: FAES, 1979. Impreso.
- Palacios, Marco. "Las consecuencias económicas de la Independencia en Colombia: sobre los orígenes del subdesarrollo". *La independencia americana: consecuencias económicas*. Eds. Leandro Prados de la Escosura y Samuel Amaral. Madrid: Alianza, 1993. 102-123. Impreso.
- Pedraja, René de la. "El comienzo de la crisis en el comercio colonial: la Nueva Granada 1796-1801". *Desarrollo y Sociedad* 2 (1979): 211-229. Impreso.
- Platt, D. C. M. *Latin America and British Trade 1806-1914*. Londres: Adam & Charles Black, 1972. Impreso.
- Romano, Ruggiero. *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano*. México: Fondo de Cultura Económica, 2004. Impreso.
- Sourdis de la Vega, Adelaida. *El consulado de comercio de Cartagena de Indias. Reflejo del final de una época*. Cartagena: Cámara de Comercio, 1990. Impreso.
- Terrientes-Mojica, César. "The Consulado of Cartagena 1795-1820". Tesis de doctorado. University of Southern California, 1981. Mecanografiado.
- Torres, James. "Redes comerciales en el Nuevo Reino de Granada. El caso de los comerciantes mayoristas de Santafé de Bogotá, 1750-1801". 2010. Informe de investigación. ICANH, Bogotá. Web. Septiembre de 2012.
- Twinam, Ann. *Mineros, comerciantes y labradores. Las raíces del espíritu empresarial en Antioquia 1763-1810*. Medellín: Fondo Rotatorio de Publicaciones, 1985. Impreso.
- Uribe de Hincapié, Teresa. *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana. 1810-1850*. Medellín: Universidad de Antioquia, 1987. Impreso.

Fecha de recepción: 29 de septiembre de 2012.

Fecha de aceptación: 10 de diciembre de 2012.