

El Comercio en
las Ciudades de Antioquia
1740 - 1810

Alvaro León Casas Orrego

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Humanas
Departamento de Historia
Medellín 1985

EL COMERCIO EN LAS CIUDADES DE ANTIOQUIA

1740 — 1810

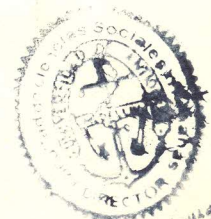
ALVARO LEON CASAS ORREGO

**Monografía: Para optar al título
de Historiador**

Asesor: Víctor Alvarez

Fecha: Enero 21 de 1985

**MEDELLIN
DEPARTAMENTO DE HISTORIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA**



380.098612

C355c

ej. 2

Donación CISH Mayo 24/02

A mis padres que supieron

soportarme largos años con

esta producción "improductiva".

PRESENTACION

Esta monografía sobre el Comercio en las ciudades de Antioquia que aquí presento como requisito para optar el Título de Historiador, tuvo término luego de un prolongado esfuerzo personal que espero cumpla los objetivos propuestos. Hago manifiesta gratitud a Gloria Bonilla quien cooperó conmigo a lo largo de esta labor. Doy mi reconocimiento a los Compañeros y Profesores de la Carrera, quienes contribuyeron con sus permanentes charlas y sugerencias, también a todas aquellas personas que de alguna manera hicieron posible la culminación de este Trabajo.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION

I.	GENERALIDADES.	1
A.	Ambiente del Comercio	1
B.	Régimen Comercial Hispanoamericano	2
C.	Las Reformas en la Nueva Granada y en Antioquia	6
D.	Estado Económico de la Provincia de Antioquia	8
E.	Modificaciones en el Régimen de Alcabalas	9
F.	Las Aduanas	12
G.	Mercancías introducidas a la Provincia de Antioquia	13
H.	Centros de Mercado	15
II.	LA CIUDAD DE ANTIOQUIA	16
A.	El Mercado de Santa Fé de Antioquia	16
1;	Las Cargas	19
2.	Pesas y Medidas	20
B.	Los Cambios en el Mercado de Santa Fé de Antioquia a partir de 1780	22
C.	Los Productos	25
1.	A mediados del Siglo XVIII	25
2.	A fines del Siglo XVIII	30
3.	A comienzos del Siglo XIX	32
4.	Mercancías extranjeras	36
5.	El contrabando	37
6.	Importancia de algunos productos	38
a.	Los metales	38
b.	Las herramientas	39
c.	Otros productos de metal	39
d.	Los textiles	40
e.	El cacao	40
f.	Los cueros	41
g.	El tabaco	41
h.	El cultivo del tabaco en Santa Fé de Antioquia	42
i.	El tabaco y los movimientos sociales	44
j.	Dos clases de compradores	47

D.	Volúmenes de introducción	48
E.	Volúmenes y valores comparados con Medellín y Rionegro	52
F.	Procedencia de las mercancías	55
G.	El transporte a Santa Fé de Antioquia	57
H.	Los comerciantes	58
1.	Información cuantativa	60
2.	Categorías de comerciantes	63
3.	Importaciones especializadas	69
a.	El tráfico de metales y herramientas	69
b.	El caso de la ropa y los textiles	71
c.	Los alimentos y productos agrícolas	73
4.	Especialización por productos de importación	74
5.	Principales productos	75
6.	Los grupos económicos del comercio	76
a.	Pobres y pequeños	77
b.	Los medianos comerciantes	79
c.	Comerciantes ricos y grandes	80
d.	Concentración del comercio	82
7.	Los comerciantes en la década de los ochenta	85
8.	Situación de los comerciantes a principios del Siglo XIX	92
a.	Dieciocho comerciantes	94
b.	Suerte de los grandes comerciantes de la década de 1780	96
I.	Sistema de operación de los grandes comerciantes	98
1.	El comerciante	98
2.	Los viajes	98
3.	Formas de introducción de mercancías	102
4.	Sistema operativo en las ciudades	104
J.	Conexión de los comerciantes con otras instancias económicas y políticas	106
1.	Lazos con la tierra y la minería	106
2.	Relaciones con el fisco	108
3.	Relaciones de poder y exención de impuestos	112
a.	Las fiestas religiosas	115
b.	La Compañía de Jesús	115
c.	El servicio personal	116
d.	El rango social	116
e.	La producción	117
K.	Rutas de comercio y relaciones comerciales con el exterior	118
1.	Puertos en el río Magdalena, el río Cauca y bodegas	118
2.	Rutas de entrada a la ciudad de Antioquia	122
a.	Por Cáceres	123
b.	Por las Sabanas de Cancán	126
c.	Por el puerto de Honda	127
d.	Por la Vega de Supía	128
3.	Los gestores o representantes	129
4.	De Medellín y Rionegro a Santa Fé de Antioquia	130
5.	Comerciantes de Mompós y Buga	137

L.	Significado de los comerciantes en la ciudad	137
1.	Relaciones interurbanas e importancia comercial	139
2.	Contradicciones entre las ciudades	142
M.	Auge y ocaso del comercio en Santa Fé de Antioquia	143
III.	MEDELLIN	146
A.	El mercado de Medellín	146
B.	Los productos	152
C.	Volúmenes y valores de mercancías registradas a Medellín de 1763 a 1810	156
D.	Procedencia de las mercancías en Medellín	157
E.	La Aduana de Medellín	158
F.	Nueva situación a partir de 1780	162
G.	Los comerciantes	163
1.	Categorías económicas de comerciantes	164
2.	Los comerciantes más grandes de la ciudad de Medellín	170
a.	Antes de 1780	170
b.	Década de los ochenta	176
c.	Los más ricos a comienzos del Siglo XIX	178
IV.	RIONEGRO	181
A.	El mercado de Rionegro	181
1.	Origen de la ciudad	181
2.	Conexión con Nare	182
3.	La puerta de Antioquia	184
a.	Por Nare	184
b.	Desde Honda	186
c.	La antigua ruta de Supía	186
4.	Pequeños puertos en el Nare	187
B.	Los productos	187
C.	Procedencia de las mercancías registradas en Rionegro	190
D.	El transporte a Rionegro	195
E.	Los comerciantes en Rionegro	202
1.	Los más acaudalados	204
2.	Algunos datos biográficos de los más destacados comerciantes en Rionegro durante los primeros años del Siglo XIX.	213
ANEXOS:	Unidades de Peso y Capacidad Coloniales y sus Equivalencias	220
	Mapa No. 1	222
	Mapa No. 2	223
	CONCLUSIONES	224
	BIBLIOGRAFIA	226

INDICE DE CUADROS

CUADRO No.	1	.....	17
	2	.....	34
	3	.....	35
	4	.....	36
	5	.....	54
	6	.....	56
	7	.....	59
	8	.....	61
	9	.....	62
	10	.....	62
	11	.....	64
	12	.....	70
	13	.....	75
	14	.....	79
	15	.....	81
	16	.....	81
	17	.....	83
	18	.....	84
	19	.....	87
	20	.....	87
	21	.....	88
	22	.....	88
	23	.....	94
	24	.....	113
	25	.....	131
	26	.....	132
	27	.....	151
	28	.....	154
	29	.....	166
	30	.....	187
	31	.....	188
	32	.....	189
	33	.....	191
	34	.....	200
	35	.....	203
	36	.....	203
	37	.....	206

“La verdadera justicia solo la recibirás de seres excepcionales, dotados de modestia y sensibilidad, de lucidez y generosa comprensión.

Es entonces cuando además del talento o del genio necesitarás de otros atributos espirituales: El coraje para decir tu verdad, la tenacidad para seguir adelante, una curiosa mezcla de fé en lo que tenés que decir y de reiterado descreimiento en tus fuerzas, una combinación de modestia ante los gigantes y de arrogancia ante los imbéciles, una necesidad de afecto y valentía para estar solo, para rebuír la tentación pero también el peligro de los grupitos, de las galerías de espejos”.

E. Sábato

INTRODUCCION

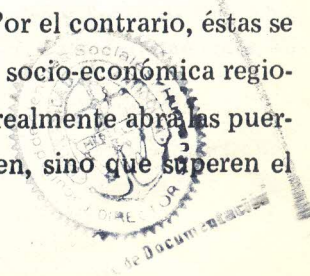
OBJETO DEL ESTUDIO

El objeto de esta monografía, además de los fines académicos, es contribuir a los estudios históricos sobre Antioquia. En este caso se ha querido aportar en el conocimiento de la historia del comercio y las ciudades durante los últimos años de vida colonial antioqueña.

La consideración de que a través del comercio, como unidad temática, es posible dar cuenta del conjunto social y de las tendencias de su desarrollo, constituye una sugestión para el inicio de este trabajo. También, lógicamente, el reconocimiento de la pobreza de nuestra historia regional y en particular de alguna historia del comercio en Antioquia.

La importancia de los estudios regionales, podría decirse, está al orden del día, pues últimamente aumenta la aceptación de los mismos como eslabón necesario en el avance de la historiografía nacional, para la comprensión del pasado, el reconocimiento del presente y la conciencia sobre el futuro del país.

Se entiende que el abordaje de este tema histórico, no escapa a la subjetivización interpretativa de los hechos y de las cifras; razón por la cual las ideas que aquí se expresan no deben considerarse la verdad acabada o la única versión sobre el comercio en las ciudades antioqueñas de finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX. Por el contrario, éstas se toman como un intento de aporte al esclarecimiento de la historia socio-económica regional y su más importante logro estaría realizado en la medida que realmente abra las puertas a nuevas y variadas investigaciones que no solo complementen, sino que superen el presente esfuerzo.



CONSIDERACIONES METODOLOGICAS.

Para dar comienzo a esta monografía, ^{se}es hizo un seguimiento bibliográfico sobre los trabajos que trataran de alguna manera el tema del comercio durante los siglos XVIII y XIX en España, las colonias americanas, la Nueva Granada y la provincia de Antioquia. El resultado de dicha labor no fue muy afortunado, sin embargo se obtuvo valiosa información de carácter general sobre el sistema comercial de España, el comercio trasatlántico, las importaciones y las exportaciones en la Nueva Granada, el contrabando, etc.. Algunos de los más importantes, por contener información y análisis concretos sobre el comercio en la época son trabajos como los de Anthony Mcfarlane (1) de gran ayuda en el conocimiento de la política comercial de España y sus incidencias en el comercio de la Nueva Granada; otros como el de René de la Pedraja (2), que utiliza como fuente básica la correspondencia y otros documentos privados de los comerciantes da cuenta del tráfico comercial en el mar Caribe y la ciudad de Cartagena. También, y desde otra perspectiva, aquellos que han desarrollado los estudios regionales en Colombia, como el de Luis Ospina Vásquez (3) y Germán Colmenares (4) contienen significativas e importantes descripciones del comercio y los comerciantes para las regiones de Cali, Popayán y Antioquia durante los siglos XVII, XVIII y XIX.

-
- (1) Mcfarlane, Anthony. "El comercio exterior, el Virreinato de la Nueva Granada; conflictos en la política económica de los Borbones (1783 - 1789)" **Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura**, Nos. 6 - 7, Bogotá 1971 - 1972.
 - (2) Pedraja René de la. "Aspectos del comercio de Cartagena en el Siglo XVIII". **Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura** No. 8, Bogotá, 1976.
 - (3) Ospina Vásquez Luis. **Industria y Protección en Colombia (1810 - 1930)**. Faes. Medellín, 1979.
 - (4) Colmenares Germán. "La economía y la sociedad coloniales 1550 - 1800". **Manual de Historia de Colombia. Tomo I. Colcultura**, Bogotá, 1978. **Historia Económica y Social de Colombia 1537 - 1719, Tomo I. Ed. La Carreta**, Bogotá 1978.. **Historia Económica y Social de Colombia; Popayán una Sociedad esclavista 1680 - 1800. Ed. La Carreta**, Bogotá, 1979. **Cali: Terratenientes, Mineros y Comerciantes Siglo XVIII. Carlos Valencia Editores**, Bogotá 1980.

Similares aportes hace James Parsons (5) en su trabajo sobre Urabá en el que presenta una clara imagen del contrabando comercial por el Golfo de Urabá en la época colonial.

De carácter sistemático, en el estudio de los comerciantes, es la reciente investigación de Ann Twinam (6) que utiliza entre sus fuentes los registros de mercancías introducidas en la provincia de Antioquia a mediados del siglo XVIII, se convierte en uno de los aportes más completos para el conocimiento de la historia del comercio en Antioquia. Desafortunadamente cuando de inició esta monografía no se conocían los aportes de Ann Twinam en nuestro medio.

Como resultado del balance bibliográfico sobre el tema del comercio en Antioquia, se tiene que la mayoría de los trabajos se han desarrollado desde una óptica general, mientras que las de carácter regional y específico apenas si están comenzando a arrojar resultados gracias a la conclusión de varias monografías de los estudiantes de historia de la Universidad de Antioquia de las que hace parte la presente.

Respecto a las consideraciones de orden espacial se debe decir que la comprensión de la provincia de Antioquia se tomó, tanto en el análisis de la misma, como totalidad política y administrativa, como en el conjunto de poblaciones que fueron conformando una identidad regional. Precisamente una de las líneas de análisis y base para la exposición de esta monografía la constituyó la ciudad como entidad de orden jurídico, político e histórico.

La elección de Santa Fé de Antioquia, Medellín y Rionegro, se logró con el reconocimiento de éstas como las principales concentraciones urbanas de Antioquia durante el siglo XVIII independientemente de los títulos de "ciudad" o de "villa" que ellas recibieron.

Además porque en estas tres ciudades se hicieron la mayor cantidad y los más importantes registros de introducción de mercancías, que en su estudio, constituyen material de información necesario y suficiente para escribir una historia de las importaciones en la provincia de Antioquia.

5) Parsons, James. *Urabá: salida de Antioquia al mar. Geografía e Historia de la Colonización*. Instituto de Integración Cultural, Medellín, 1980.

6) Twinam, Ann. "Comercio y comerciantes de Antioquia". *Memoria del Simposio: Los estudios regionales en Colombia el caso de Antioquia*. Faes. Medellín, 1982, y *Miners, Merchants and Farmers, the roots of entrepreneurship in Antioquia* (Traducción mecanografiada). 1982.

En cuanto a la ubicación temporal del tema se optó por los últimos años de dominación colonial, desde mediados del siglo XVIII hasta 1810. La importancia de dicha elección está en la necesidad de conocer la realidad social y económica de la provincia de Antioquia en un período que se ha reconocido como de recuperación económica y consolidación social, hasta el momento de inicio de la guerra de independencia. Se partió de la consideración, y los resultados obtenidos así lo demuestran, que los procesos económicos, sociales, políticos y culturales de dicho período fueron determinantes en la conformación de lo que es Antioquia durante el siglo XIX.

De 1740 a 1810 se distinguen tres períodos: el primero antes de 1780, época en la cual se comienzan a generar en Antioquia cambios en la administración y la política comercial de España; el segundo denominado como la década de los años 80 del siglo XVIII en la cual se aplican las Reformas Borbónicas en la Nueva Granada y que significó cambios notorios en el comercio y en general en el conjunto de la economía regional; el tercer período, se consideró entre 1800 y 1810 ante la necesidad de obtener una descripción detallada del comercio en vísperas de la independencia.

Esta periodización establecida con referencia a la aplicación de las Reformas Borbónicas y al comienzo de la independencia de España, como hechos fundamentales a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, permitió el reconocimiento de tres momentos diferentes, en los que se observa el desarrollo del comercio en las ciudades de Antioquia durante los últimos 70 años de dominación colonial.

LAS FUENTES

Definida la ubicación espacial, la temporalidad y la periodización se pasó a la elección de las fuentes. En una revisión minuciosa de los fondos del Archivo Histórico de Antioquia se concluyó que la fuente más rica para desarrollar el estudio del comercio en Antioquia de 1740 a 1810, estaba en los Registros de Introducción de Mercancías de Santa Fé de Antioquia, Medellín y Rionegro, que suministran información sistemática y detallada referente al ingreso legal de mercancías. La información contenida en dichos registros se organizó en unas planillas (matrices), con los siguientes items:

Fecha del registro; nombre del comerciante; nombre del gestor o representante; ciudad de registro; los productos contenidos en la guía, en su orden: metales y herramientas, ropas y textiles, vinos, aceite, cera, harina, arroz, cacao, tabaco, mulas y misceláneas en general; valor total y detallado en pesos de las mercancías; puerto o ciudad de procedencia de las guías; finalmente otra información como: fecha de expedición de las guías, forma de embalaje y de transporte, rutas y caminos recorridos por los arrieros y peones cargueros; información de carácter fiscal; pagos de Sisa, Alcabala y Quintos, rebajas en el pago de derechos, por especie o en pesos; información sobre el destino de las mercancías: para las minas, las estancias, comunidades religiosas, la fábrica de aguardiente, y personas importantes de la ciudad; información personal sobre los comerciantes y los gestores; las mulas y sus dueños; los arrieros y caporales; los peones cargueros; los esclavos, los dueños de esclavos, etc.

Luego de recogida la información en las planillas, se procedió a clasificarla teniendo como base de referencia a los comerciantes con las siguientes variables: los años de registro, los gestores, ciudades de mercado, especialización por productos, monto de capital según los avalúos y procedencia de las mercancías.

Posteriormente, se cruzó la información clasificada obteniendo los cuadros que se presentan en el trabajo.

También se logró establecer la cuantificación de los comerciantes por ciudades y su clasificación por niveles económicos. Aquellos cuyas transacciones no pasaban de los 200 pesos, se identificaron como *pobres*; los que movieron cantidades de mercancías entre los 201 y los 1.000 pesos, como *pequeños* comerciantes; si traficaban con mercancías cuyo avalúo oscilaba entre los 1.001 y los 3.000 pesos se consideran como *medianos*; aquellos con capacidad para comerciar hasta con 10.000 pesos, se reconocen como *ricos* y los que superaban esta última cifra se catalogaron como *grandes* comerciantes. Con esta clasificación, fue necesario establecer un concepto claro de comerciante, que se definió como aquella persona, que de alguna manera, introducía y registraba mercancías en las diferentes aduanas de la provincia y pagaba, o por lo menos se comprometía a ello, los correspondientes derechos fiscales.

De este modo fué como se recogió, clasificó y procesó la información con la que se hizo la presente descripción y análisis del comercio en las ciudades de la provincia de Antioquia de 1740 a 1810.

Queda por demás decir que toda afirmación contenida en este trabajo es solo responsabilidad del autor.

I. GENERALIDADES

Para una mejor comprensión de lo que fue el Comercio en Antioquia de 1740 a 1810 es preciso considerar algunos factores de orden general como el ambiente y el régimen Comercial Hispanoamericano, la situación económica de Antioquia, el efecto de las Reformas Borbónicas, las alcabalas, etc.

A. AMBIENTE DEL COMERCIO

Durante todo el período de dominación de España en América, aquella ejerció sobre sus colonias un estricto control comercial prohibiendo el acceso de barcos de otras naciones a puertos americanos, e impidiendo además el tráfico de unas provincias a otras.

Las colonias americanas estaban totalmente abastecidas desde Europa con la intermediación de los barcos españoles. Este suscitó un auge considerable del comercio trasatlántico y llevó hasta las costas americanas a comerciantes de otros países diferentes a España. Se generó así una gran cantidad de contrabando cuyo fin principal era la extracción del oro hacia Europa sin el pago de derechos a la Corona.

El monopolio comercial de España en América, no solo creó condiciones para que aparecieran las actividades del comercio de contrabando, sino que además hizo rentable para los particulares, la salida, también ilegal, de metales preciosos hacia Europa.

B. REGIMEN COMERCIAL HISPANOAMERICANO

Durante más de doscientos años de dominación española en América, la casa de los Habsburgos, detentadores de la Corona, defendieron celosamente a los comerciantes de Sevilla y mantuvieron el control sobre las exportaciones y las importaciones entre España y sus colonias. Se valieron para ello de un organismo como la Casa de Contratación de Sevilla que le reservaba a dicha ciudad el monopolio comercial de ultramar; así mismo, se encargaba de señalar a los puertos que en América les estaba permitido el desembarco y el embarco de las naves mercantes españolas.

Desde comienzos del siglo XVI la Corona Española organizó en su beneficio el comercio hispanoamericano a través de la Casa de la Contratación de Sevilla.

Al abrir el siglo XVIII los cambios ocurridos en la administración de la Corona de España con la llegada al trono de Felipe de Anjou (Felipe V), y el inicio de la administración de la Casa de Borbón, se plantea en todos los órdenes de la dominación colonial española en América, una nueva visión, una actitud más liberal, sustentada por el pensamiento ilustrado de Francia que determinaría un rumbo diferente a las relaciones hispanoamericanas.

De todas maneras, hasta 1756 se conserva el peso de la administración tradicional de los Habsburgos, y solo cuando Carlos III llega al trono se comienza a reflejar en España, con hechos, la influencia de las nuevas ideas que llegan como reformas a las provincias americanas.

En la Nueva Granada se hicieron sentir las reformas borbónicas con una serie de medidas como la expulsión de los Jesuítas y cambios en la administración económica y política operados durante la década de los ochenta del siglo XVIII.

España buscaba un reacomodo o reconquista de sus colonias de ultramar co-

diciadas ya por las potencias europeas. Se propuso una nueva legislación comercial que permitiera mayores ingresos a la Corona con nuevas tazaciones en las importaciones. Además se intentó un desarrollo de las labores agrícolas que permitiesen el autoabastecimiento de los distritos mineros en América.

Una vez vencida la insurrección comunera en 1781 la Corona ve con mayor urgencia la necesidad de una inversión en el mantenimiento de una estructura militar que permita la defensa de la autoridad virreinal. En lo referente a las reformas económicas de los Borbones, y particularmente en la legislación comercial en la Nueva Granada; correspondió al Arzobispo Virrey Antonio Caballero y Góngora llevar a cabo las políticas del “comercio libre” (1).

En el año 1783, al finalizar la guerra europea, pudo entrar en vigencia un conjunto de reformas cuya base estaba en el comercio. El “reglamento del comercio libre” ahora modificado, tendría como puntos fundamentales:

“la apertura de los principales puertos españoles y americanos, la reducción de los derechos de aduana y la simplificación de las regulaciones de navegación y comercio” (2)

Los resultados de la nueva política comercial de España no se sintieron inmediatamente en sus colonias, y por su ambigüedad, se hizo del “reglamento” una aplicación diferente en cada colonia. En la Nueva Granada, durante el gobierno del Virrey Antonio Caballero y Góngora, y por su propia iniciativa, se tomaron una serie de medidas que aunque no concordaban exactamente con las políticas de la Corona, sí iban encaminadas a incrementar los ingresos de las Cajas Reales y a mejorar los abastecimientos de algunos productos co-

(1) Mc Farlane Anthony. El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones (1783 - 1789) en: **Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura**, Nos. 6-7. Bogotá, 1971-1972, pp. 71.

(2) Ibid pp. 69

mo harina, armas y pertrecho para el mantenimiento de la milicia. (1)

Caballero y Góngora, en un principio preocupado por la situación del comercio en el Virreinato observó en Julio de 1785

“que bajo las nuevas regulaciones comerciales no habían llegado todavía muchos barcos al puerto de Cartagena”. (2)

En efecto según lo refiere Mc Farlane,

“los registros de aduanas del período de la posguerra muestran que el Virrey no estaba equivocado en sus apreciaciones. En 1783 solamente ocho barcos zarparon de España hacia Cartagena. En 1784 el total bajo y solo seis vinieron de España”. (3)

Solo durante los últimos días de 1785 comenzó a notarse un aumento, en el arribo al puerto de Cartagena, de barcos que partieron de puertos españoles.

“En los últimos cinco meses de 1785 vinieron quince barcos desde península, de manera que para ese año el total de barcos procedentes de puertos españoles ascendió a veinticuatro”. (4).

Lógicamente, si se tiene en cuenta que a Cartagena, y a otros puertos de la Nueva Granada como Santa Marta y Rioacha, no solo estaban llegando barcos directamente de la península, sino que también arribaron barcos de otras colonias no españolas, debido a la puesta en práctica de la

“Real Cédula de Marzo de 1781, la cual permitía el comercio con las colonias extranjeras de las naciones neutrales y amigas”. (5).

Se debe reconocer que a partir de esta fecha, se incrementa considerablemente el número de barcos europeos en América, aumentando el tráfico comercial trasatlántico.

-
- (1) Mc Farlane Anthony op. cit. p. 69
 - (2) Idem
 - (3) Idem
 - (4) Idem
 - (5) Idem

La diferencia entre los barcos extranjeros y los españoles que llegaron a las costas de la Nueva Granada fué enorme. Lo que no solo compitió decisivamente con el comercio trasatlántico de España, sino que aumentó la cantidad de barcos recibidos en Cartagena y en otros puertos de la Nueva Granada.

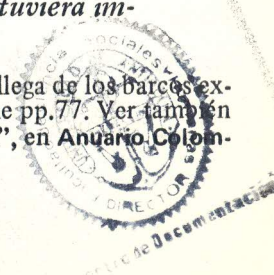
"En 1783, año en que el Tratado de París terminó formalmente la guerra, llegaron a Cartagena 43 barcos procedentes de puertos extranjeros y de ellos algo más de la mitad venían de la colonia holandesa de Curazao. En ese mismo año vinieron solo 8 barcos de España. No solamente el número de barcos, sino también el valor total del comercio extranjero sobrepasaba al de España". (1).

Es entonces, a partir de 1785, tres años después del fin de la guerra, cuando comienza a verse un cambio significativo como consecuencia de la aplicación de las reformas al "reglamento de comercio libre". Los cambios se sienten, en la cantidad de mercancías europeas que traen directamente los barcos no españoles a los puertos de la Nueva Granada. Además del cambio sentido por los comerciantes españoles en Cartagena, en los precios. Las mercancías extranjeras se vendieron más baratas. En este sentido y como lo expresara Mc Farlane:

"El fin de la guerra internacional de 1783, inició un período decisivo en la historia de España y de sus colonias americanas. Las amplias reformas comerciales del "reglamento de comercio libre" tuvieron por primera vez la oportunidad de operar libremente, sin las trabas, la inseguridad y el bloqueo propios de una época de guerra. . . La experimentación cautelosa y prudente de los Borbones en materia de política económica para su imperio llegó a un momento crucial. Se tenía la esperanza de que el "comercio libre" fuera el instrumento de un cambio fundamental, el agente de una reforma económica con el cual se revitalizaría la agricultura en España y se reconstruyera su industria para que compitiera efectivamente con los rivales europeos y resurgiera el tesoro español con los ingresos provenientes del auge comercial inherente a la regeneración económica del Imperio. De ahí que la reacción a las reformas por parte del virreinato de la Nueva Granada, importante unidad administrativa y estratégica del imperio americano, tuviera importancia para el gobierno de la metrópoli". (2).

(1) Mc Farlane Anthony op. cit. pp. 72. Puede ilustrarse comparativamente la llega de los barcos extranjeros con los de España a Cartagena con el gráfico No. 1 de Mc Farlane pp.77. Ver también René de la Pedraja Toman: "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, No. 3, Bogotá 1976, p. 120.

(2) Ibid, pp. 69



Sucedió entonces que la legislación económica y en particular la reglamentación en el funcionamiento de los puertos, tanto americanos como de la propia España, en relación al embarque y desembarque de mercancías y materia prima, se hizo elástica, representando una situación totalmente contraria a la que los comerciantes debieron vivir con el predominio del monopolio sevillano.

De todas maneras, nulas pretensiones de la política comercial de la Corona, ni las que quiso obtener el Virrey Caballero y Góngora fueron posibles; ya que lo que se impuso fué un mayor tráfico con las colonias extranjeras como Jamaica y Curazao en detrimento del comercio controlado por España. Además esta nueva situación permitió el camuflaje de grandes operaciones de contrabando sobre todo por Santa Marta y Ríohacha. (1)

C. LAS REFORMAS EN LA NUEVA GRANADA Y EN ANTIOQUIA.

Para el caso de la Nueva Granada que es el que nos motiva, y en particular para el caso de la provincia de Antioquia, se puede establecer una clara diferencia entre la situación económica administrativa y en particular del ambiente comercial antes de la década de los ochenta del siglo XVIII, con los cambios operados a partir de esa fecha al ponerse en vigencia la nueva legislación de "comercio libre".

Esta nueva legislación hacía parte de el conjunto de medidas jurídicas, políticas, económicas y administrativas conocidas como las Reformas Borbónicas.

Como un aspecto importante de la política comercial de España en América, es necesario observar el régimen de las alcabalas. Este fué el principal recurso de recaudo de impuestos y control del comercio durante la colonia. Veamos cual fué su forma de operación y eficacia de su cobro, en distintos momentos.

(1) Mc Farlane Anthony *op. cit.* pp. 66

Para tener una idea del estado de la alcabala antes de 1780 veamos lo que se contiene en una copia de las ordenanzas del ramo eventual de alcabalas de 1790 y que hace relación a los libros de alcabala más antiguos.

En los primeros años de imposición de este gravamen, solo se cobraba la alcabala sobre los géneros de Castilla y géneros de la tierra, que ingresaban a la provincia de Antioquia. También recaía este impuesto sobre las ventas de tierras y esclavos y muy pocas veces sobre censos. Sobre los productos agrícolas locales (de la provincia) no se cobró este gravamen.

En lo referente a las operaciones de compra-venta de tierras y el tráfico de esclavos, es preciso tener en cuenta que rápidamente fue objeto de otra tramitación legal con el asentamiento de su movimiento en los libros de Notaría. De ahí que para el caso concreto de los esclavos, sea preciso trabajar el Notarial y otras fuentes como mortuorias, etc.; pues no aparecen en los libros de registro de mercancías introducidas que se llevaban en las aduanas de cada ciudad.

Se hicieron de todas maneras algunos registros importantes hasta el año 1764 en las ciudades de Medellín y Santa Fé de Antioquia introduciendo esclavos negros. Por ejemplo: El 31 de marzo de 1760, Don Joaquín de Celis registró en la aduana de la ciudad de Cáceres, con destino a la capital de la provincia, a seis negros bozales que trajo desde Mompós para entregar al padre Rector de la Compañía de Jesús en dicha ciudad. En ese mismo año, en la aduana de Cáceres y destinados al servicio del señor Gobernador de Antioquia; Don Manuel de Toro registró, además de otras mercancías que incluyen metales, ropa y productos agrícolas, cuatro negros criollos comprados en Mompós.(1)

En la ciudad de Medellín se hace el último y más grande registro de introducción de negros a la provincia. Se trata de los cien negros bozales avaluados en 2.475 pesos de oro de 20 kilates que trajo desde Cartagena el 7 de marzo de

(1) ARCHIVO HISTORICO DE ANTIOQUIA (A.H.A.) Libros Tomo 460, Doc. 465 de 1760.

1764 Don Matías de Sierra y Varona como apoderado de la señora Margarita de Valdayos. (1)

Sobre estos esclavos negros, también se cobraba la alcabala al igual que para las demás mercancías, a razón del 2º/o del avalúo contenido en las guías; con las respectivas exenciones hechas a los eclesiásticos y funcionarios de la administración pública.

La determinación de las cargas aforadas era bastante imprecisa, ya que en una misma carga se contenían todo tipo de mercancías sin clasificar. A esto se agregaba la intencionalidad de los comerciantes quienes no declaraban, a su arribo, el contenido de las cargas, utilizando el “después se dirá” que contaba con la complicidad de los oficiales recaudadores.

En definitiva, hasta el año de 1780 solo parcialmente se hacía efectivo el cobro de este impuesto que pesaba sobre el comercio al interior de la Nueva Granada y por ello se encontraban antes de 1780, las Cajas de Aduana bastante desfondadas. (2)

A partir de esta fecha, cuando se inicia en Antioquia una seria fiscalización de parte de los Visitadores Oficiales, estos definen la situación económica de la Provincia como de extrema miseria. En realidad estaban refiriéndose al estado de las Reales Cajas del ramo de Alcabala.

D. ESTADO ECONOMICO DE LA PROVINCIA DE ANTIOQUIA

El desarrollo que hasta el momento habían logrado actividades económicas co-

(1) A.H.A. Libros Tomo 461, Doc. 477 de 1764.

(2) A.H.A. Alcabalas Tomo 716, Doc. 11476 de 1790.

mo la minería, la ganadería y la agricultura, así como el comercio en la Provincia, da cuenta de la existencia de grandes fortunas. Se trata de riquezas acumuladas en manos de unos pocos es cierto, pero que permiten visualizar la potencialidad económica de la región.

Si bien es cierto que al lado de los grandes poseedores de la economía y detentadores del poder local, se hallaban toda una gama de niveles económicos dentro de una población étnicamente estratificada, este factor no se convierte en determinante.

La pobreza de la que se habló -hacia 1785- el Visitador Regente Don Antonio Mon y Velarde es en buena parte la pobreza del fisco provincial que estaba siendo burlado por aquellos que controlaban la circulación de las riquezas, la circulación de la moneda de entonces: el oro en polvo.

También debió referirse el Visitador, a la pobreza de la mayoría de los habitantes que vivían en condiciones miserables debido precisamente a la concentración que se producía de la tierra y el oro por parte de unos pocos terratenientes, mineros y comerciantes.

Se trataba de una pobreza relativa, ya que vista la situación desde otra óptica, había un enriquecimiento por el aumento de capitales ligados a la esfera mercantil.

E. MODIFICACIONES EN EL REGIMEN DE ALCABALAS.

En 1771, siendo gobernador Don Diego Radillo de Arce, y en vista de la deplorable situación de las alcabalas, se ordenó, como una forma de promoción de este ramo, el arriendo de la misma. Se estableció además el aforo de las cargas diferenciando las mercancías de Castilla y las del Reino, avaluándolas de modo diferente, así:

- La carga de géneros de Castilla en \$ 300 pesos.
- La carga de géneros del Reino en \$ 60 pesos.

Más adelante, en 1782, este sistema fué abolido y se comenzó a aforar según la clase de mercancías y no por cargas de géneros. Se trató con esta nueva medida de evitar el “después se dirá” y lograr al tiempo un aumento de los cobros en el gravamen.

Además, se hizo más riguroso el control al tráfico de mercancías en el territorio de la Nueva Granada, sobretodo a la introducción ilegal de mercancías que los comerciantes cambiaban por oro en polvo (1), que sacaban ilegalmente hacia Europa.

El control que las autoridades querían imponer al contrabando de oro debió partir del control sobre las mercancías introducidas por los comerciantes, quienes las cambiaban ventajosamente por el oro en polvo directamente en los distritos mineros.

Mientras más fuese controlado el comercio de importación de géneros de Castilla, de Quito o del Reino, mayores obligaciones obtendrían los comerciantes con el fisco real; es decir, si del conjunto de mercancías que llegaban a la provincia se lograba gravar aquellas que los comerciantes introducían legalmente, por lo menos se incrementaban los fondos de la Corona aún persistiendo el contrabando de mercancías y la fuga de oro no quintado.

Se obligó entonces a los comerciantes además del pago de la alcabala en el plazo de cuatro meses, al pago de los quintos reales en las casas de fundición en el término de tres años a partir de la fecha de registro de las mercancías en las aduanas y sobre el avalúo de las mismas señalado en las guías.

Se trataba de poner en práctica una vieja medida tomada por el Virrey Eslaba en 1743.

(1) En lo sucesivo, cuando se hable de oro en polvo deberá comprenderse que se trata de oro en polvo de 20 kilates. Es oro no fundido y no quintado.

"Por considerar que todo el oro y la plata que producen las minas y sacan los mazamorreros se funde en el comercio y es el canal por donde sale todo el oro, pues no hay ni manufacturas, ni industrias que lo absorban". (1).

El oro y la plata quedaban en manos de los comerciantes y la forma más segura de controlar las exportaciones del precioso metal fué gravando las cargas de mercancías introducidas, según un aforo hecho por productos y no por la forma genérica de "cargas". Más adelante, durante la década de los ochentas de ese siglo, se tomaron otras disposiciones que definían aún más el aforo de las cargas detallando artículo por artículo con cantidades en diferentes unidades de peso y medidas con su avalúo descriminado. (2).

De otra parte, no debe olvidarse que la gran cantidad de mercancías que no pasaban por las aduanas oficiales, dificultaron, o mejor dicho hicieron imposible un control total de las importaciones. De manera pues que aquí nos ocupamos es de las importaciones realizadas con un registro legal de aduana desde donde se llevaba además un registro del pago de alcabala, sisa y de los quintos en la medida que el comerciante vendía y fundía el valor realizado en el transcurso de los tres años de plazo. Se presentó el caso de que algunos comerciantes prefirieron cancelar el pago de la alcabala con oro en polvo aunque tuviesen que pagar 1/4 más por el 20/o que se obligaba a cancelar si lo hacían en oro fundido. (3)

Así manejaban con mayor propiedad la circulación del oro que luego llevaban a Europa ilegalmente.

Los comerciantes que traficaban con productos europeos fueron los que más

(1) A.H.A. Alcabalas Tomo 716 Doc. 11476 de 1790.
(2) Idem
(3) Idem.

Utilizaron estos pagos de alcabala en oro en polvo, junto con los pagos de sisa y de quintos, ya que a ellos se les obligaba a pagar de contado antes de cualquier fundición. Esta costumbre fué también, aunque no de forma obligatoria, adoptada por los comerciantes que traían legalmente a la provincia los géneros de la tierra. (1).

En síntesis, como ya se dijo, la alcabala se constituyó en la forma básica para el control del comercio a través de las aduanas y en una de las más importantes fuentes del ingreso a las Cajas Reales, pues los comerciantes cambiando mercancías por oro poseían la liquidez suficiente para pagar los impuestos a la Corona.

F. LAS ADUANAS

Desde 1763 la Provincia de Antioquia contó con tres jurisdicciones para el recaudo de las alcabalas, ubicadas sus Cajas en Medellín, Santa Fé de Antioquia y Rionegro, principales centros que abastecían los comerciantes. En ellas se llevaba un control en forma de matrícula. Las aduanas comprendían cada una las siguientes jurisdicciones:

- Aduana de Medellín: jurisdicción del Valle de Aburrá, Titiribí y Amagá.
- Santa Fé de Antioquia: con las dos capitanías de los Valles de Osos y San Andrés que están en su distrito.
- Rionegro: a la que se haya agregada el Nare y sitio de San José de la Marinilla, la antigua Arma y Santa Bárbara. Además la capitanía a guerra de Cancán y Yolombó, la ciudad de los Remedios con el sitio de San Barolomé y Cáceres. (2).

La ciudad de Rionegro tenía la más grande jurisdicción territorial afirmada lue-

(1) A.H.A. *Alcabalas* Tomo 716; Dcto. 11476 de 1790.

(2) *Ibidem*.

go en 1783 cuando el Arzobispo Virrey Caballero y Góngora resolvió la traslación de la ciudad de Arma a San Nicolás el Magno de Rionegro, dándole el nombre de "Ciudad de Santiago de Arma de Rionegro". (1) y

"... Señaló por términos los siguientes:

Por la parte que linda con el gobierno de la provincia de Popayán, desde el río de Chinchiná lindante o dividente de la jurisdicción de Cartago, una de las ciudades de la mencionada Popayán, por él abajo al de Cauca y por éste también abajo hasta la boca de quebrada que llaman de Sabaleticas; y de ésta cortando derecho a la quebrada que llaman de Amagá y hasta donde divide la jurisdicción con la de Medellín . . . por la parte de esta Villa de Medellín desde las cabeceras de la parte acá del río Aburrá, siguiendo la cordillera por su cumbre, hasta donde entra en ésta el de Porce, que lo divide por la otra orilla de la jurisdicción de la ciudad de los Remedios. Y siguiendo las mismas cumbres de la cordillera de Porce, arriba hasta donde nace el río Nus; y toda la tierra que se comprende hasta donde desagua este río Nus en el Nare y el Rionegro, y en que se incluye la bodega de este nombre, él arriba donde le entra el río Pereira; de éste siguiendo por su orilla el llamado Llanogrande de Arma hasta sus cabeceras, y de élla siguiendo derecho a las cordilleras y cumbres del páramo que llaman de Hervé, y siguiendo éste derecho hasta llegar al río Chinchiná, su primer lindero". (2).

Desde estas tres aduanas las autoridades controlaron el comercio provincial y precisamente a partir de sus libros fué que se obtuvo la información básica para la elaboración del presente trabajo.

G. MERCANCIAS INTRODUCIDAS A LA PROVINCIA DE ANTIOQUIA.

Las mercancías que abastecieron los mercados de Antioquia representaban para los comerciantes extranjeros la posibilidad de llevar a Europa el oro que recibían a cambio. Así se generó un flujo enorme de comerciantes incluídos aquellos de países diferentes a España, como Holanda, Francia, Inglaterra y Alemania.

- (1) DUQUE BETANCUR, Francisco. *Historia del Departamento de Antioquia*. Imprenta Departamental, Medellín, 1967, pág. 374.
- (2) Decreto del 11 de Abril de 1783 de Caballero y Góngora, citado por Duque Betancur, Francisco *op. cit.* pp. 375.

El producto que ocupó el mayor tráfico de esos comerciantes fueron los textiles, principalmente los de Europa, de Quito y del Reino.

Dentro de los registros legales de mercancías hechos en la Provincia de Antioquia, antes de 1780 podemos destacar los siguientes artículos:

Metales y herramientas,
Géneros, textiles y confecciones,
Productos agrícolas,
Vinos y aguardiente, y
una gama de artículos misceláneos.
También se hicieron registros de mulas y esclavos.

A mediados del siglo XVIII, las mercancías eran aforadas por cargas o arrobas y también por piezas como ocurría en algunas ocasiones con los textiles. Esto debido a que en una sola carga podían contenerse varios productos o varias calidades de un mismo producto.

Con los textiles solo se usaba la designación Ropa de Castilla, del Reino, de la Tierra, o ropa de Quito. Y sobre ésta se cobraban los derechos de sisa y alcabala.

No se especificaban, la cantidad detallada de cada uno de los artículos que contenía la carga; debió ser muy ventajoso para los comerciantes pagar un impuesto fijo por la carga y luego realizar sus ganancias, vendiendo al menudeo sus mercancías y a precios diferentes.

Por ejemplo en el año 1740, los comerciantes Juan Alvarez del Pino y Juan José de Lora registraron géneros textiles con los aforos de "cargas de Quito" y "cargas de lienzo de la Palma", con avalúos totales, para ellos vender al por menor en la ciudad. (1).

(1) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 378 de 1740.

Más adelante, para fines del siglo, al cambiar este sistema por uno más detallado, los avalúos se hicieron por artículos y los comerciantes no tuvieron muchas posibilidades de ocultar algunas mercancías con otras, para evitar mayores costos.

H. CENTROS DE MERCADO

El desarrollo económico y social de la provincia, logró desde los primeros tiempos de la colonia configurar varios núcleos de población en torno a la actividad minera y a las labores agropecuarias. Los tres principales centros de población fueron Santa Fé de Antioquia, Medellín y Rionegro.

Como es natural se concentró en éstos el movimiento comercial de importaciones y exportaciones. Otras ciudades como: Cáceres, Marinilla, Puerto Nare, Espíritu Santo, etc., también receptoras del comercio solo importaban en la medida de las necesidades de las gentes y de la administración de los tres principales ya mencionadas y como puntos de paso obligado hacia dichos mercados.

II. LA CIUDAD DE ANTIOQUIA

Se considerará en el abordaje del comercio en la ciudad de Antioquia, tres temas básicos para analizar. Ellos son: El Mercado de los Centros Urbanos, naturalmente lo que tiene que ver con las importaciones; los Productos y los Comerciantes como agentes propagadores del comercio y acumuladores de riqueza.

A. EL MERCADO DE SANTA FE DE ANTIOQUIA

Antes de 1780 cuando tenía aún mucho peso, la minería del oro en el occidente de la provincia, y cuando se hallaban en la ciudad de Santa Fé de Antioquia la sede de la Gobernación junto con los más ricos hombres de negocios se concentró en esta ciudad el mayor auge comercial y las entradas de mercancías a la provincia tenían a ésta como referencia.

De este modo la navegación por el río Cauca desde la ciudad de Mompós hasta Cáceres para llegar a Santa Fé de Antioquia, constituía el modo fundamental de ingreso a estas tierras.

Esta ruta fué el camino más utilizado para la introducción de los géneros de Castilla que llegaban a la Nueva Granada por el Puerto de Cartagena.

Del total de comerciantes que llevaron mercancías a Santa Fé de Antioquia durante los años que van desde 1740 hasta 1776, más de la mitad introdujeron sus cargas desde Mompós y Cartagena por el río Cauca. Mientras que solo un tercio de ellos, las llevaron desde Honda, La Vega de Supía o Mompós pero utilizando otros caminos. En el primer caso se trataba de géneros de Castilla y en el segundo de géneros de Castilla, de Quito y del Reino. (1).

Si tenemos en cuenta que del total de comerciantes de la provincia, cerca de la

(1) Ver cuadro No. 1.

CUADRO No. 1

PROCEDENCIA DE LAS MERCANCIAS A LA PROVINCIA DE ANTIOQUIA

1740 - 1776

Ciudades de Mercado - Procedencia	Lejanas o/o	Ciudades cercanas o/o	De la Provincia o/o
Medellín	7.4	22.4	—
Santa Fé de Antioquia	30	15	0.6
Rionegro y Marinilla	1.3	15.5	—
TOTAL ANTIOQUIA	38.7	52.9	0.6

17

Fuente: A.H.A. Libros de introducción de mercancías 1740 - 1776.

NOTA: Este cuadro, así como los demás contenidos en la monografía fueron contruídos por el autor en base a la información sobre registros de comercio del Archivo Histórico de Antioquia.

mitad vendían sus mercancías en la capital, y de estos las dos terceras partes las llevaron directamente de Mompós por la ruta de Cáceres. Podemos concluir que esta ruta de ingreso a la provincia fué la más frecuentada, por los comerciantes en la introducción de mercancías.

En general, teniendo de presente las importaciones registradas en otras ciudades como Medellín, Rionegro y Marinilla desde 1763 hasta 1776, la cantidad de comerciantes que trajeron mercancías desde Mompós, Santa Fé de Bogotá o Popayán, asciende al 39^o/o del total de comerciantes de la provincia de Antioquia. (1).

En Santa Fé de Antioquia, el mercado se extendía hasta los distritos mineros de su jurisdicción; como un ejemplo de abastecimiento de las minas en la jurisdicción de Santa Fé de Antioquia está el caso del comerciante Esteban Diez de Acevedo quien registra el 22 de Marzo de 1756 8 arrobas de hierro, 2 arrobas de acero, 2 piezas de lienzo, 3 botijas de vino, 4 cargas de cacao, 1 carga de tabaco, 2 botijuelas de aceite y otras 4 cargas de misceláneas por valor de 1.254 pesos, todo con destino a las ventas en Buriticá. (2)

Con destino a otra ciudad, el 27 de Julio de 1742, el señor Pedro Zamarra, quien era vecino de la ciudad capital, registró allí, a nombre de Nicolás Benítez (vecino de Medellín), mercancías por valor de 660 pesos, para vender en la ciudad de Medellín. En el registro se hizo constar que las cargas contenían:

- 1 carga de hierro,
- 5 cargas de ropa (frazadas, camisetas y sombreros),
- 20 botijas de vino,
- 1 carga de arroz,
- 1 carga de harina. Procedente todo de la ciudad de Honda (3).

(1) Ver cuadro No. 1.

(2) A.H.A. Libros Tomo 458 Doc. 428 de 1756

(3) A.H.A. Libros Tomo 455 Doc. 386 de 1742.

1. LAS CARGAS

El comercio durante la época colonial no contó con un sistema único de pesas y medidas. Esto impidió un control más eficiente de el ingreso de mercancías europeas en América y por tanto de las exportaciones en metálico. Este fenómeno que se presentó en el comercio legal, se vió aumentado en el contrabando.

Como ya lo vimos, para designar los volúmenes de productos; se utilizaron diversas formas. Podría decirse que una distinta para cada producto. Así: los líquidos se contaron por botijas o botijuelas, los alimentos por arrobas y libras, los textiles y cueros por piezas y varas, etc.

También aumentó la diversidad de medidas, los nuevos y rigurosos embalajes que, para soportar la inclemencia de los viajes debieron hacerse a las mercancías para llevarlas desde los puertos marítimos hasta el interior de las provincias. Esto llevó a que los oficiales reales admitieran y registraran los productos tal y como estos eran aforados.

✓ Esta diversidad en las pesas y medidas utilizada en dichos aforos, y la necesidad de cuantificar las mercancías introducidas en Antioquia durante el período estudiado nos llevó a unificarlas en base a la forma más utilizada que fué la "carga".

La carga, que nació con la utilización de la mula en el transporte osciló durante la segunda mitad del siglo XVIII entre las 7 y 10 arrobas. Aquí las hemos contado como cargas de 7 arrobas por ser el equivalente más utilizado.

Solo quedan por fuera de esta unidad algunos productos como el papel, los libros, los esclavos, las mulas y los muebles que se cuentan por unidades o docenas.

2. PESAS Y MEDIDAS

Durante la colonia, se cuantificaron las mercancías a través de un múltiple sistema de pesas y medidas, utilizando uno diferente para cada artículo.

El sistema más utilizado fué el de la "carga". Esta estaba establecida por el peso que soportaba una mula, peso que variaba entre las seis, siete y hasta diez arrobas repartidas a lado y lado del animal.

En las telas y confecciones se utilizó el sistema de "cargas" o de "tercios" para registrar las cantidades de telas y confecciones que ingresaron a la provincia. En cargas cuando, como ya se dijo, las mercancías entraban a la ciudad al lomo de mulas y en tercios cuando eran los peones cargueros los que las descargaban en la aduana. Un tercio se calculó aproximadamente en media carga.

El aforo de las confecciones también se hacía por docenas de cosas; pero las telas tenían registros en cantidades denominadas por "piezas", arrobas, varas, onzas y libras.

Las herramientas se registraban generalmente por docenas o la cantidad concreta. Pero los metales, salvo en raras veces que llegaban en barras como sucedía con el hierro, o en fondos como ocurría con el cobre; se registraban según su peso y entonces se determinaba en cargas, quintales, arrobas o libras.

Para el vino, se determinó la cantidad según el número de botijas y a veces también se hizo por cargas sobre todo en aquellas oportunidades en las que éste llegaba enfardado con lienzo y otros textiles. La botija de vino, lo mismo que la del aguardiente, constituyó en la Nueva Granada el equivalente de la "cántara toledana" de España que podía contener 40 libras de agua común (1), de donde deducimos que una carga de vino la constituían 4,37 botijas. El aceite se registró en botijuelas; cada relación con la botija era de 2 a 1. La cera se contaba por cargas, arrobas o libras.

(1) Documentos para la Historia de la Insurrección Comunera en la Provincia de Antioquia 1765-1785. Departamento de Historia, Universidad de Antioquia. Medellín, 1983, pp.84.

La harina y el arroz frecuentemente se introducían en “tercios”, o sea la cantidad del producto que transportaba un peón carguero llamado precisamente “terciador”. (1)

Según el viajero sueco C.A. Gosselman el peso soportado por los cargueros era de cerca de 70 kilos. (2)

La carga de una mula podían muy bien llevarla dos peones cargueros. De todas maneras, aunque por alguna razón se prefirió para el transporte de la harina y el arroz a los cargueros, de vez en cuando aparecen algunos registros de aduana de introducción de harina y arroz por cargas, arrobas o libras.

El cacao tuvo dos formas de aforo. La forma general de todos los demás productos por cargas o arrobas y una muy propia que se hacía por “millares”. Una carga de cacao equivale a 60 millares, y en algunos registros se equiparaba a 50 millares la carga.

El tabaco llegaba en la mayoría de los casos en cargas completas, y en algunos registros aparece como “cajones de tabaco”.

Para las misceláneas, no se utilizó un patrón único en los aforos para determinar sus cantidades, las cargas, las libras, arrobas, los tercios, las docenas o las cantidades por unidades sueltas u otros como frascos, bultos, cajones, porrones, curretes o mochilas, etc. Estos últimos fueron frecuentes en los registros de especies, yerbas medicinales y botica.

Las mulas, aquellos animales tan útiles a los comerciantes en la introducción de mercancías a los pueblos montañosos de la provincia, se convir-

(1) Ver registros de introducción de mercancías. A.H.A. Tomos 455 a 690; Dctos. 378 a 11027 de 1740 a 1810

(2) Gosselman, C. *Viaje por Colombia 1825-1826*. Ediciones Banco de la República, Bogotá, 1982, p. 182.

tieron en mercancía inevitable, que siempre llegaba con todo tipo de cargas.

Los comerciantes, sobre todo los llegados de Popayán, aprovechaban los viajes para dejar las mulas en el sitio de destino como una mercancía más, pagando por ellas los derechos correspondientes de sisa y alcabala.

Por cada carga de mercancías, de cualquier especie, que arribaba a la ciudad, podría decirse que llegaba una mula por debajo. En contadas ocasiones, y más frecuentemente para los fines del siglo XVIII, se regresaban las recuas de mulas, sobre todo cuando la arriería era ya una empresa de transporte relativamente independiente del comercio. A este negocio de llevar y traer cargas y personas, se dedicaron con el tiempo algunos comerciantes que vieron en él una empresa próspera. Sobre todo si en lugar de importar las mulas desde Popayán, fomentaban sus propios criaderos.

Tenemos, que con esa gama permanente en la designación de pesas y medidas, las mercancías introducidas a la provincia no pudieron controlarse efectivamente en términos de favorecer a las Cajas Reales con el cobro de derechos. En este sentido lo que predominó fue un verdadero caos.

B. LOS CAMBIOS EN EL MERCADO DE SANTA FE DE ANTIOQUIA A PARTIR DE 1780.

Durante los años de aplicación de las reformas fiscales se registraron cambios significativos en la calidad y cantidad del comercio capitalino. Su más notorio cambio lo veremos en lo cuantitativo con un incremento en las cantidades de cargas introducidas y con el aumento de la riqueza de los más prominentes hombres de negocios.

Desafortunadamente, solo se conservan registros de los documentos de aduana referidos a introducción de cargas de mercancías de muy pocos años, pero en ellos es posible observar una variación considerable en la cantidad de mercan-

cías, además de un notorio monopolio, concentración y especialización de la actividad comercial.

Prácticamente, el comercio es realizado todo por el señor Bernardo Martínez y por Pablo Pérez de Rublas y otros miembros de sus familias. La unión de estas dos familias condujo al control sobre el tráfico de todo tipo de mercancías en la ciudad, reafirmando a éstos como los más destacados comerciantes.

Durante toda la década de los ochentas se presenta una mayor especialización de los comerciantes por mercancías.

La ropa y las confecciones ocupan aproximadamente el 90o/o del total de los productos introducidos durante estos años, y como un cambio en la calidad de los registros de aduana se comienza a detallar, con todo el espacio suficiente en el papel, el contenido de las cargas de géneros, textiles y confecciones.

Esta nueva situación es el resultado de la aplicación de las reformas fiscales. La búsqueda a través de diferentes medios, para mejorar el estado de las Cajas Reales, hizo necesario un mayor control de aquellas actividades económicas que garantizaran mayores gravámenes del Estado. Así fué que se aplicó un cambio en la política comercial que aunque contemplaba el "comercio libre" en el tráfico trasatlántico, al interior de la nueva Granada significó un mayor y estricto control.

La obligación de registrar las mercancías detalladamente evitó las ocultaciones y la evasión en el pago de derechos por parte de los comerciantes, a la vez que aseguraba un mayor valor en los ingresos de las Cajas Reales a través de la alcabala, la sisa y por consiguiente de los quintos.

Un ejemplo de la forma como se detallan los registros es el siguiente:

El 11 de enero del año 1785, el comerciante José Antonio Valenzuela hizo registro en la Aduana de Santa Fé de Antioquia, ante los oficiales reales, de un cargamento de mercancías varias que traía desde la ciudad de Mompós con su respectiva guía. Según el manifiesto, las cargas contenían los siguientes productos con su respectivo avalúo:

<u>Cantidad</u>	<u>Producto</u>	<u>Precio (Pesos)</u>
12 cargas de	Cacao	600
5 docenas de	Calzetas de algodón	30
49	Cordobanes	49
6 medios de	Suela	12
2	Baquetas	8
4 piezas de	Lienzo	32
3 piezas de	Ruan	40
1	Abramantado	20
8 piezas de	Royales	240
4 bultos y varas de diferentes sarazas		93
3 piezas de	Bretaña	90
27 piezas de	Royitos listados	276
38	Pañuelos	20
3 resmas de	Papel	18
4 bultos de	Estopilla	24
1 bulto de	Holanda cruda	12
20 varas de	Royal	10
1 pieza de	Sarguilla	14
17 onzas de	Seda negra	17,4
1 libra de	Hilo	4
2 piezas de	Camellón	40
4 piezas de	Encaje	8
1 pieza de	Guarandol	40
12	Hojas de lata	3
2	Tijeras	0,4

<u>Cantidad</u>	<u>Producto</u>	<u>Precio (Pesos)</u>
6	Candados	1,4
2 docenas de	Cuchillos	6
9	Navajas	3
3 botijas de	Vino	36
16 arrobas de	Hierro	96
8 arrobas de	Acero	700
3 botijuelas de	Aceite	9
1/2 libra de	Canela	5
		2.240, pesos
		4 tomines

Se le apuntaron al señor Valenzuela, según el avalúo de su registro, la cantidad de 50 pesos, 3 tomines, 2 granos, como pago de alcabala; y 8 pesos, 4 tomines, como pago del derecho de sisa. (1).

El orden en que aparecen los productos en los registros de Aduana da una idea de cómo llegaban hasta las ciudades las mercancías. En las cargas se embalaban todo tipo de mercancías revueltas las unas con las otras, pues lo que interesaba era ocupar el menor número posible de cargas o de tercios, para disminuir los costos o dificultades del transporte.

C. LOS PRODUCTOS

Las importaciones en Santa Fé de Antioquia presentan algunas diferencias en cuanto a la calidad y la cantidad de los productos a lo largo del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX. Así es posible reconocer diferencias en base a los tres momentos escogidos en la periodización de este trabajo.

1.- A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

Las mercancías que los comerciantes llevaron a la capital de la provincia antes

(1) A.H.A. Libros Tomo 485 Doc. 167 de 1785.

de 1780 no fueron como ya se dijo, aforados con suficiente detalle, pues las cargas se registraban como “géneros de Castilla”, “géneros de Quito” o “géneros de la tierra”, y “géneros del reino”. De este modo, resulta a veces imposible determinar el contenido real de las mismas. Sin embargo en algunos registros es posible apreciar el tipo de mercancías que contenían. Se pudo elaborar la siguiente lista de artículos:

METALES:	— En bruto:	Acero
		Cobre sin pulir
		Cobre labrado
		Hierro
		Plomo
	— Herramientas:	Navajas
		Machetes
		Tijeras
		Calabozo
	— Otros productos de Metal:	Clavos
		Herraduras
TEXTILES:	— Materias primas:	Lana
		Seda
	— Telas :	Angaripola
		Bretaña
		Camellón
		Caserillo
		Coleta
		Cordován
		Crudo
		Creas

— Telas:

Encajes
Estopilla
Fula
Gantes
Gonsé
Holandilla
Lienzo de la Palma
Lienzo del Socorro
Lienzo ordinario
Lila
Listado
Olán
Paño azul
Paño de mano
Punta
Royal
Ruan
Sarga
Tafetán
Tula.

— Confecciones:

Alpargates
Camisetas de Castilla
Camisetas del Reino
Corazas (Chaleco)
Frazadas
Hamacas
Mantas
Manteles
Sombreros
Pañuelitos de seda

PRODUCTOS

AGRICOLAS:

— Alimentos:

Aceitunas

Alcaparras

Azafrán

Ajos

Aceite

Arroz

Anís

Cacao

Canela

Fríjoles

Harina

Mermejo

Sal de piedra

Pescado salado

Pimienta

Pasas

— Bebidas:

Aguardiente de España

Vinagre

Vino blanco

Vino tinto

— Otros:

Cebo

Cera

Dulces

Sen

Tabaco

Tostado en frascos.

OTROS PRODUCTOS:

— Cueros:

Badana

Baduca

— Cueros:

Baqueta

Plantilla

Suela

Sínchas

— Misceláneos varios:

Alquitrán

Afonos

Aluas

Almaginos

Botica

Colón

Caboncoros

Costales

Caballeta

Esteras

Espejos

Estampas de mapas

Derejos

Incienso

Libros religiosos

Mercería

Pólvora

Papel

Persiana

Ruibarbo

Sillones

Cernidores

Vidrio

ESCLAVOS.

MULAS.

Como puede observarse en los cuadros Nos. 2 y 3, la gran mayoría de las cargas que llegaron a Santa Fé de Antioquia contenían ropas confeccionadas o textiles, metales crudos o herramientas, vino, cera, aceite, harina, cacao, arroz, mulas, tabaco y gran variedad de misceláneas.

2. A FINES DEL SIGLO

Un cuadro de las importaciones legales en Santa Fé de Antioquia durante tres años en la década de los ochenta, nos muestra, a diferencia de lo aparecido en años anteriores, una ausencia de ciertos productos importantes como el tabaco, la cera, el vidrio, el anís, la harina, el arroz, la sal, los costales, el pescado, el aguardiente, las mulas y los esclavos.

Estos faltantes en el conjunto de productos básicos importados, que antes de 1780, se hacía con cierta regularidad no se debieron al capricho de los comerciantes, sino más bien a transformaciones profundas que se producían en la sociedad colonial a finales del siglo XVIII.

Algunos productos como la cera, el anís, la sal, el pescado y el aguardiente nos sugieren su producción local. Para esa época eran evidentes los avances en el descubrimiento de las riquezas naturales de la Nueva Granada (diferentes al oro y a la plata), y se tenía mayor conciencia de las posibilidades productivas de las colonias americanas. En esto influyó mucho el pensamiento ilustrado de los Borbones, el desarrollo de la Expedición Botánica que dirigiera el sabio Mutis, y la política favorable que en Virreinato promovió el Arzobispo Virrey Caballero y Góngora en torno a la actividad comercial, a la promoción de la producción local (agrícola y artesanal) y en general en cuanto al manejo de los asuntos administrativos.

Desde antes de 1780 ya funcionaba en Santa Fé de Antioquia una fábrica de aguardiente administrada por oficiales reales sacando un producto que reemplaza la importación que hasta entonces se hacía del aguardiente de España.

El primer asentista del Real Estanco del aguardiente fué don José Peinado. (1).

Como abastecedor de anís para dicha fábrica operó en el comercio de dicha ciudad el señor Francisco Llul quien desde 1770 haciendo el recorrido desde el puerto de San Bartolomé con varias mercancías, recogía en el Valle de Cancán, las cargas de anís, para llevarlas a la capital. (2).

También desde el Valle de San Andrés se despachaban para Santa Fé de Antioquia algunas cargas de anís que se consumían en la fábrica de aguardiente.

Algunas historias sobre la fabricación y el estanco del aguardiente en Antioquia relatan que hasta principios del siglo XVIII su producción había sido libre, pero que a partir de 1724 se trató de estancarla, pero con muy pocos resultados. (3). A lo largo de todo el siglo XVIII se procuró de parte de la administración un control sobre las ventas de aguardiente del de España o del local, pero solo con la creación de la Real Fábrica de Aguardiente hacia 1780 se cumplió en parte este objetivo.

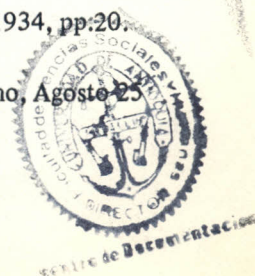
El consumo de la sal en la ciudad se abastecía con la sal de piedra que mandaban desde el valle de San Andrés.

Con el tabaco, el problema, adquiere color político o insurreccional, en el momento en que el fisco de la Corona descubre que éste y otros productos no vitales, llenan más espacio en las arcas reales. Se decide, entonces, formar sobre el tabaco, el aguardiente, el correo y los naipes un estanco.

(1) Latorre Mendoza, Luis. Historia e Historias de Medellín. Imprenta Oficial, Medellín, 1934, pp.20.

(2) A.H.A. Libros Tomo 462, Dcto. 512 de 1770

(3) Gómez, Beatríz, ¡Qué historia la del Guaro! en Ventana Colombiana, El Colombiano, Agosto 25 de 1984. Medellín.



Se remata el arriendo de dichos estancos a los particulares cediendo así el monopolio de su administración y comercialización. Las Cajas Reales recibieron de esta forma, y por adelantado, elevadas cantidades de dinero. El comerciante de Honda Diego Antonio Viana pagó 50.000 pesos para adquirir el derecho exclusivo de la comercialización del tabaco durante tres años en Antioquia, Santander, Honda, Mompós y Santa Marta (1).

A pesar de que algunas mercancías desaparecen del mercado de las importaciones, la variedad de artículos se mantiene y se destacan productos como el cacao, el aceite, las especias, el papel, el vino, los cueros y los libros religiosos. La frecuencia y cantidad de éstos es bastante considerable, pero lo que sigue ocupando el mayor porcentaje son los géneros textiles.

3. A COMIENZOS DEL SIGLO XIX

Realmente no hay modificación en el contenido de las cargas de mercancías durante estos dos años de 1806 a 1807. Se mantienen los renglones básicos en metales y herramientas, telas y confecciones, cueros, especias, cacao, vinos, aceite, papel y misceláneas. Desaparecen por completo algunos productos como el tabaco, la cera, el anís, el arroz, el aguardiente de España y las mulas que se disminuyen notablemente a partir de 1760.

Como consecuencia de las medidas económicas y administrativas adoptadas por las autoridades virreinales en la década de los ochentas, el comercio del tabaco y del aguardiente pasan a ser controlados por fuera de las aduanas en donde tradicionalmente se registraban.

El estanco que pesó sobre estos dos productos hizo necesaria la creación de unidades administrativas de recaudo independientes, éstas fueron la Real Administración del Estanco del Tabaco y la Real Administración del Estanco del Aguardiente.

(1) Documentos para la Historia . . . op. cit., p. 45

✓ También la cera, el anís, el arroz y la harina son productos que pierden el lugar que ocuparon en el mercado de Santa Fé de Antioquia antes de 1780, fecha a partir de la cual no es posible observar de ellos ningún registro en los libros de aduana.

Nos referimos aquí, a aquellos productos que desaparecen totalmente del mercado, pues en todos se observa una tendencia a la disminución de las cantidades introducidas. Por ejemplo, el cacao que hasta 1776 ocupara en la ciudad de Antioquia el segundo puesto en el mercado y que para los años ochentas presentara un incremento considerable, pasa en 1806 y 1807 a ser casi insignificante. Para estos dos años se introdujeron únicamente 33 cargas de cacao. Rebajas similares a las del cacao se presentan en productos como el vino, el aceite y las especies. Solo se mantiene una constancia en las importaciones de telas y confecciones que incluso se incrementan a partir de 1785 cuando la alianza Pérez-Martínez domina por completo el mercado. Y para 1806 y 1807 disuelta ya la alianza comercial entre la familiar Martínez y la familia Pérez, no solo no disminuye la cuota de importación de textiles, sino que incluso se incrementa. Son las ropas y géneros textiles en general, los productos que mantienen vivo el mercado de Santa Fé de Antioquia a pesar de su irreversible decaimiento, que la conducirá no muy entrado el siglo XIX a perder la sede de la administración política de la provincia. (1).

✓ Si observamos las importaciones en Santa Fé de Antioquia, desde el punto de vista de la dedicación especializada de los comerciantes, tenemos que son los textiles el producto que más se vendió en la ciudad de Antioquia en aquella época.

El cuadro de la página siguiente, muestra la proporción en que los comerciantes de la ciudad preferían los productos comercializables.

(1) Ver cuadros Nos. 2 y 3.

CUADRO No. 2

IMPORTACIONES LEGALES REGISTRADAS EN LA CIUDAD DE SANTA FE DE ANTIOQUIA, EN CARGAS.

PRODUCTOS	1740	1742	1744	1749	1750	1752	1756	1760	1761	1762	1767	1768	1770	1771	1774	1176	TOTAL No. o/o
Herramienta			4		1			1									6 0.13
Metales	10	14	20	7	2	34	60	11	10	2	8	1	168	5	14	35	411 8
Telas	64	18	100	35	37	72	157	45	10	62	25	29	58	50	82	147	991 21
Confecciones	6	27	117	26	36	21	48	4	17	4	32	98	55	2	27	50	570 12
Cacao	18	28	42	50	43	66	97	98	35	55	94	73	70	95	88	70	1,022 20
Tabaco			109	40	46	76	84	8	9	13					10		395 9
Vino	16	24	23	8	4	8	18	18	11	16	4	11	5	11	11	9	197 4.3
Harina	2	13	11	2	4	1	4	6	6	3	2	3	1	4	5	1	68 2.
Arroz	1	6	5	2	6	1		1									22 0.4
Sal			5	1							1				1		8 0.16
Pescado								2	2								4 0.08
Aceite	1	2	2				2	1	1	6	1	1				2	19 0.4
Aguardiente															2	4	6 0.13
Anís	5		2	1		1	5	1		2			2	2			21 0.4
Especias			1			1	1	1	1	4		2	10	23	1	2	47 1
Cueros	6	5	34	10	3	3	12	4		4		2	4	5	5		97 2
Cera	2	4	3	1		8	3	4	2	7	5	3	3	2	3	9	59 1
Vidrio							2	1			1					1	5 1
Botica			2	1				1								1	5 1
Otras mercaderías		11	6	13	10	77	101	6	1	27	121	32	210	22	20	123	780 16
Total en cargas	131	175	484	198	193	369	963	213	105	205	297	255	586	221	269	454	4,694 -
Total en Pesos	13,158	11,499	34,593	12,778	11,837	35,894	55,100				19,237	29,701	22,370	9,963	23,525	20,067	299,735

Fuente: A.H.A. Libros Tomo 455 a 464; Dctos. 378 a 552 de 1740 a 1776.

CUADRO No. 3

IMPORTACIONES LEGALES REGISTRADAS EN LA CIUDAD DE SANTA FE DE ANTIOQUIA, EN CARGAS

PRODUCTOS	1785	1786	1787	1806	1807	T O T A L	
						No.	o/o
Herramientas	X	X	X		X		
Metales	36	47	26	1	1	111	
Telas	X	X	X	106	101		
Confecciones	X	X	X				
Cacao	197	209	160	33		599	
Tabaco							
Vino	42	24	8		3	77	
Harina						4	
Arroz							
Sal					X		
Aceite	4	2	2		1	9	
Aguardiente							
Anís							
Especias	6	20				26	
Cueros	X	X	X				
Cera							
Vidrio	X						
Botica	X	X			X		
Costales		106				106	
Otras mercaderías	X	X	X	X	X		
Total Cargas							
Total Pesos	81.178	67.487	58.675	12.009	19.824		

Nota: Los espacios con X significan que hubo introducción considerable del producto pero no se pudo determinar la cantidad.

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 485 a 688; Dctos. 165 a 10981.

CUADRO No. 4
LA PREFERENCIA DE LOS COMERCIANTES DE SANTA FE DE
ANTIOQUIA HACIA ALGUNOS PRODUCTOS - 1806 - 1807

Mercancías	No. Comerciantes	o/o
Metales	—	—
Ropa	13	72
Productos Agrícolas	2	11
Todos los Productos	3	17

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 687 y 688; Dctos. 10936 y 10981 de 1806 y 1807.

Teniendo en cuenta que los comerciantes que aparecen trayendo todo tipo de productos incluyen ropa y productos agrícolas; y además que prácticamente no había registro que no se refiriese a alguna cantidad de ropa, incluso en aquellos cuya especialidad era el comercio de los productos agrícolas; entonces tenemos la comprobación de que fueron realmente los textiles la base del mercado de la ciudad de Antioquia durante los últimos años de la dominación colonial española.

4. MERCANCIAS EXTRANJERAS

Además del cambio en la forma de hacer los registros se presenta un aumento de los géneros textiles en el contenido de las cargas. Es evidente el incremento en el mercado de Santa Fé de Antioquia de ropa y textiles de países europeos como Inglaterra, Holanda y Francia, que ávidos de mercados para su industria compitieron legal e ilegalmente con el comercio trasatlántico controlado por España.

El fin de la guerra europea en 1783 y los cambios en la política comercial de España favorecieron directamente el comercio de países extranjeros con las colonias americanas y su efecto no tardó en apreciarse en la calidad de las mercancías, así como en su cantidad.

Países europeos diferentes a España llegaron a los puertos americanos directamente con sus barcos, totalmente por fuera del control de las autoridades españolas. (1).

5. EL CONTRABANDO

Llama la atención el hecho de que si legalmente ingresaron a la provincia de Antioquia gran cantidad de mercancías europeas de países diferentes a España, el contrabando debió ser mayor que el que se acostumbraba hacer a través de la otorgación de licencias a países extranjeros a partir de 1783, con la nueva política de "comercio libre". (2)

Al contrabando debe sumarse aquél que se hacía desde mediados del siglo XVI por el golfo de Urabá. Para ilustrar mejor este contrabando por Urabá, es pertinente remitirnos al trabajo de James Parsons sobre Urabá en el que refiriéndose al control que siempre mantuvo España sobre los puertos marítimos permitiendo solo el comercio por Cartagena, dice lo siguiente:

"... Por ello no entraba sino contrabando por la vía de Urabá a partir de 1550 debido a que, aún cuando la distancia desde esta costa hasta Santa Fé de Antioquia fuere apenas la mitad de la de Cartagena a Santa Fé, la navegación sobre el río Atrato y sus tributarios, así como la entrada de barcos extranjeros en el Golfo de Urabá, estaban prohibidas bajo pena de muerte. A pesar de todo el comercio de contrabando era considerable. Antonio Arévalo lo describe así: En 1764 desde las bocas del río Guacubá (río León) hasta la ciudad de Antioquia, hay 16 leguas, 8 de ellas por río y 8 por buen camino de herradura. Pero el uso de esta vía se destina a la introducción de mercancías compradas a barcos extranjeros que con frecuencia atracan con ese propósito en el golfo. Este comercio es muy grande por la velocidad y facilidades de transporte, cuyos fletes resultan más bajos que por la ruta terrestre por la cual se emplean hasta tres meses". (3).

(1) Mc Farlane Anthony op. cit. pp. 99

(2) Idem

(3) Parsons James. Urabá salida de Antioquia al mar. (Geografía e Historia de la Colonización). Instituto de Integración Cultural. Medellín, 1980, pág. 34

A partir de 1783, dice Parsons, la apertura de la ruta comercial del Atrato atrajo a los comerciantes de Cartagena. Diez años después, en 1793 todavía se utilizaba la ruta del río León a Antioquia para la introducción de mercancías de contrabando y la extracción ilegal del oro. (1).

De este modo se sintió en la provincia de Antioquia y más concretamente en su capital, el bombardeo intenso que los países capitalistas europeos realizaron sobre las colonias americanas, con lo cual ayudaron en gran medida, a la desestabilización del poder español en América. No solo la calidad de las telas, sino también su procedencia legal desde Cartagena, o ilegal por Urabá, evidencian aquella realidad en la que compitieron abiertamente en el mercado provincial los textiles europeos, con los tejidos del Socorro, de Tunja y Santa Fé, llamados géneros del Reino, además de los de Quito que se ven prácticamente desplazados del mercado de la capital antioqueña. Comienza así el ascenso vertiginoso de los textiles dentro del mercado de la provincia, renglón del que se ocupaban durante la década de los ochentas, el 27^o/o de los comerciantes. Esta tendencia seguiría en aumento y para la primera década del siglo XIX son cerca de la mitad los comerciantes que se dedican a este tipo de importaciones.

6. IMPORTANCIA DE ALGUNOS PRODUCTOS.

Dentro del conjunto de productos llegados a la capital de la provincia durante la segunda mitad del siglo XVIII es necesario resaltar aquellos que por su cantidad o calidad representaron los más importantes en el mercado y que de alguna manera influyeron, como el caso del tabaco, en el desenlace de acontecimientos sociales.

a. Los Metales:

Los metales crudos, o sea el hierro en barras, el acero, el cobre y algunas pocas cantidades de plomo se constituyeron en un renglón de im-

(1) Parsons James. Urabá salida de Antioquia al mar. (Geografía e Historia de la Colonización). Instituto de Integración Cultural. Medellín, 1980, pág. 34

portancia de tercer orden, con un 90/o del total de cargas importadas.

b. Las Herramientas:

Los talleres de fundición, las ferrerías y en general la fabricación de herramientas en la provincia, hizo innecesaria la importación de instrumentos de trabajo tales como picas, azadones, recatones e incluso machetes, pues de su entrada se tienen muy pocas noticias en la aduana de Santa Fé de Antioquia, e incluso en las aduanas de Medellín y Rionegro.

Solamente ingresaron a la capital un 0.130/o de cargas entre machetes, tijeras y navajas. El registro más grande de entrada de machetes a la capital de la provincia lo realizó don Manuel García de la Fuente (Sargento Mayor vecino de Santa Fé de Antioquia), quien el 13 de Marzo de 1750 llevó a dicha ciudad la cantidad de 116 machetes hechos en Mompós, entre otras mercancías cuyo avalúo total fué de 1.528 pesos. (1). Se hicieron otras introducciones de machetes en menor cantidad, a la ciudad de Santa Fé de Antioquia, pero en forma excepcional.

La ausencia de herramientas en los registros de aduana, nos sugiere la idea de su producción local.

c. Otros Productos de Metal:

Otros productos de hierro como las herraduras, tienen muy poco lugar en los registros de introducción de cargas de comercio. El más grande registro de importación de herraduras fué el hecho por don Manuel de Aguirre (vecino de Antioquia) quien trajo desde la ciudad de Honda tres y media cargas de herraduras, el 21 de Julio de 1744 que con otras mercancías, el avalúo total fué de 2.124 pesos. (2).

(1) A.H.A. Libros Tomo 457, Dcto. 410 de 1.750

(2) Ibid, Tomo 456, Dcto. 392 de 1.744

También se llevaron a la capital, gran cantidad de clavos para herrar, zapatería o construcción.

d. Los Textiles.

Al mercado de la capital de la provincia ingresaron todo tipo de mercancías donde, las telas y las confecciones ocuparon los primeros renglones con el 34^o/o del total de las cargas introducidas. De este porcentaje, la mayor parte correspondió a las telas. (1).

Lo anterior indica que los antioqueños gustaban de confeccionarse sus propias ropas, especialmente las señoras. Para los hombres llegaban ya listas para vestir, gran cantidad de camisetas y cordovanes, así como también sombreros, medias y alpargates.

Debió entonces existir algún desarrollo, aunque casero, de los que se podría llamar industria de la confección local tanto en las familias de la ciudad como en las del campo. Los vestidos para mujer, los chales y otras prendas femeninas se confeccionaban con las diferentes telas que llegaron de Castilla, Quito, Tunja o Santa Fé de Bogotá.

e. El Cacao.

Otro importante producto, pero ya dentro de la línea de los alimentos fué el cacao. Este producto de gran aceptación en la dieta alimenticia de los antioqueños, ocupó el 21^o/o (2), del total de cargas introducidas en Santa Fé de Antioquia durante aquellos años.

Los comerciantes que llegaban desde Mompós o desde Honda, no dejaban de cargar en el camino con el cacao que se les ofreciese para ser vendido luego en la capital. De esta forma encontramos a gran cantidad de comerciantes que registraron cargas de cacao al lado de los productos de su mayor rentabilidad como los textiles.

(1) Ver cuadros Nos. 2 y 3.

(2) Ver cuadro No. 2.

Antes de 1780, prácticamente todas las entradas de mercancías incluían alguna cantidad de cacao en cargas o en millares. De esta forma el chocolate ingresó en la dieta obligada de los habitantes de Santa Fé de Antioquia, así como también lo hizo en las ciudades de Medellín y Rionegro y todas las otras regiones en donde los comerciantes antioqueños penetraron con su actividad abastecedora a lo largo del siglo XVIII y el siglo XIX. (1).

Los mismos comerciantes y principalmente los arrieros, cargueros, silleteros y viajeros en general, bebieron, en sus paradas de los caminos, el chocolate batido en aguadepanela, recuperando gran cantidad de las energías consumidas en aquellas largas jornadas en las que todos compartían aquel alimento. (2).

Mientras tanto, otros productos como el arroz, las especias, las sal y el pescado no llegaban con tanta frecuencia al mercado de Santa Fé de Antioquia. Estos tres productos alcanzaban aproximadamente el 30/o del total de las importaciones legales. (3).

f. Los Cueros:

La zapatería y la peletería en general, demandaron el 20/o del total de las mercancías introducidas, requiriendo todo tipo de cueros como badanas (utilizada en la encuadernación de libros), suelas, plantillas, vaquetas, etc. (para sillas y zapatos).

g. El Tabaco:

A mediados del siglo XVIII, la cantidad de tabaco que se introdujo a

(1) Ver al respecto los relatos de viajeros extranjeros en la Nueva Granada durante el siglo XIX como Gosselman, C., *op. cit.*; Safray: *Viaje a Nueva Granada*, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá 1948, y Holton, Isaac: *La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes 1857*. Ediciones Banco de la República, Bogotá, 1981.

(2) Detalles sobre la industria del chocolate en Antioquia. Pueden verse en Holton, Isaac, *op. cit.* pag. 91, 92 y 93.

(3) Ver cuadro No. 2.

la provincia fué relativamente poca. Solo alcanza a un 90/o del total de mercancías importadas. De este comercio se ocuparon fundamentalmente los comerciantes particulares.

Por ejemplo, el 26 de Marzo de 1744, Pedro Zamarra llevó a Santa Fé de Antioquia desde Mompós una carga de tabaco. (1)

Igualmente ese mismo año, el señor Gregorio Méndez Valdés llevó una carga de tabaco a la capital, pero esta vez desde Honda. Desde esta ciudad se llevaba también el tabaco a la Villa de la Candelaria de Medellín en su paso para Santa Fé de Antioquia. Por ejemplo don José de Saldarriaga llevó tabaco desde Honda a la ciudad de Medellín, de la que era vecino, y luego continuó su viaje a Santa Fé de Antioquia donde registró, el 16 de Abril de 1744, 13 cargas de tabaco. (2).

Otros comerciantes introdujeron tabaco a la provincia de Antioquia desde Mariquita.

Ahora bien, solo en la medida en que el tabaco es objeto de interés de las Cajas Reales, a finales del siglo XVIII, las entradas de tabaco se incrementan a causa del monopolio comercial impuesto por las autoridades virreinales en favor de los comerciantes de Honda, y de la prohibición de su cultivo y cosecha en la provincia de Antioquia.

h. El cultivo del Tabaco en Santa Fé de Antioquia

Tal vez fué la producción local del tabaco lo que desmotivó a los comerciantes para introducir algunas cantidades de la hoja de antes de 1780.

(1) A.H.A. Libros Tomo 456, Dcto. 392 de 1.744

(2) Idem.

A partir de algunos estudios recientes sobre el movimiento comunero en Antioquia, se ha conocido del cultivo del tabaco en la jurisdicción de Santa Fé de Antioquia. Una buena parte de los habitantes del campo se dedicaron a este trabajo llenando muchos parajes con dicho cultivo.

Según las declaraciones del doctor Cristóbal García Zapata, ante el gobernador de la provincia José Barón de Chaves, acerca de quiénes y dónde se cultivaba tabaco, se pudo comprobar la dedicación de las tierras de Santa Fé de Antioquia a dicho cultivo. Veamos la parte pertinente de la declaración:

“... Y los parajes donde se siembra dicho tabaco en esta jurisdicción son de una a otra banda del río Cauca, y tierra calientes: 4 leguas vertientes a dicho río, Juan García, Sacaojal, Dormido, Tablazo, Miranda, Isima, Los Resguardos de Sopetrán, río de Aburrá, y San Jerónimo, Quebrada Seca, Comunidad La Loma del Padre Luis, Juan Martín, Obarco, Mandinga, Noque, Baraona, Cañaveral, Cucubrunco, Juanes, Obregón, Tonusco Arriba, Goteras de la Ciudad, El Contador, Caimán y todo Goyas, hasta la quebrada de Buriticá y que fuera de estos parajes no sabe ni ha oído decir se haya cosechado dicho tabaco en ningún partido de la provincia como son los altos jurisdicción de Medellín, los tres Valles de Rionegro, Yolombó, Cancán, Los Remedios, Zaragoza, Cáceres, con sus territorios los cuales se proveen de tabaco de Honda y alguna parte del tabaco que se coge en esta ciudad y que en cuanto a la cantidad que se cosecha no puede dar razón, aunque considera ser bastante y responde...” (1).

De todas formas, fué la ciudad de Antioquia digna de ser la capital de la provincia, al poseer el más grande mercado de la época. El flujo permanente de productos de consumo y de materias primas para las ferreterías, zapaterías, peleterías o las industrias de la costura daban a Santa Fé de Antioquia un aire de actividad, producción y riqueza

(1) A.H.A. Comuneros Tomo 332 Dcto. 6315. “Orden Superior o despacho del Excelentísimo Señor Virrey para que se destruya y abandone la sementera de tabaco de hoja”.

donde se acogían los más grandes mineros y terratenientes, además de los más importantes y ricos comerciantes.

i. El Tabaco y los Movimientos Sociales.

A partir del año 1776, los registros de entradas de tabaco a la provincia no se hicieron en las oficinas de las aduanas. Estos fueron a llenar los libros de la Real Administración del Estanco de Tabajo bajo el control directo de los oficiales reales. Se había hecho una concesión exclusiva para don Antonio Viana, un comerciante de Honda, que tuvo el privilegio de la comercialización del producto en toda la provincia de Antioquia, además de otros lugares. Dicha concesión le fué otorgada al señor Viana desde 1765, pero el cultivo y cosecha de la hoja de tabaco que entraba de manera ilegal, no le permitieron el ejercicio pleno de su monopolio, del que como ya se dijo, compró los derechos a las autoridades virreinales.

En estas condiciones se dictó una orden para la prohibición de la siembra y cosecha de la hoja de tabaco en las riberas del río Cauca cerca a la ciudad de Antioquia, en donde se venía cultivando desde mucho tiempo atrás, lo mismo que en otras partes de la provincia.(1).

En 1778, ante el incumplimiento de aquella prohibición por parte de los cosecheros y comerciantes; el señor Viana y sus agentes en Antioquia y Medellín recurren a solicitudes de represión para los cosecheros y contrabandistas. Planteado así el problema, se agudizaron las contradicciones de la sociedad colonial en donde por la otorgación del privilegio hacia unos pocos, se perjudicó a la gran mayoría de los pobladores que vivían cultivando, cosechando y vendiendo la hoja de tabaco. El señor Viana era el único que podía introducir legalmente el tabaco a la provincia; y lo hacía desde Honda o Ambalema. Sin embargo, esto no impidió que ilegalmente se continuara la introducción de importantes cargas de tabaco desde Honda y Mompós.

(1) Documentos para la historia . . . op. cit., pág. 12.

El Cabildo de Santa Fé de Antioquia insistió con numerosas solicitudes ante el Gobernador y la Real Audiencia en procura de la derogatoria de la orden de destrucción de los cultivos y cosechas de la hoja de tabaco. Por ejemplo, en una petición, dirigida al Virrey, el Cabildo de Santa Fé de Antioquia, refiriéndose a los beneficios que se harían al Real Erario, plantea lo siguiente:

“En el presente estado es útil al Real Erario, porque se hace evidente el aumento que pueda tener en su expendio de un ciento por ciento sin los riesgos que atrae anexos la conducción del de Ambalema a esta provincia que son deteriorarse en parte o de perderse enteramente en la bodega de Nare, o en el tránsito del camino áspero y dilatado que son notorios y demuestra una constante experiencia . . . faltan en todo o en parte para el abasto como se ha verificado en muchas ocasiones en la Villa de Medellín, en el Valle de Rionegro y Marinilla en el tiempo de las administraciones anteriores, siéndoles preciso apelar al de Antioquia síguese también el riesgo de descaecer y debilitarse en mucha parte el comercio porque embargado el carruaje para la conducción de tabaco, con la retención de sus cargas en la bodega, es casi segura su pérdida o detrimento que la experiencia hará con el tiempo muy sensible al comercio de esta provincia y por consiguiente perjudicial a la Real Hacienda.

Es convenientísimo igualmente el propuesto arbitrio de esta república (como ya se dijo arriba) porque con el seguro expendio de este fruto, se aumentarán las cosechas y por consiguiente las ganancias con las que es creíble se habilitan para el laboreo y trabajo de las minas y con el que se verifique no solo el restablecimiento de esta ciudad que se halla casi arruinada sino también el que sea la provincia de Antioquia la más florida de todas las del Nuevo Reino; . . . y el contrario, no teniendo efecto el presente arbitrio y ejecutándose el orden de consumir este fruto antiguo de la tierra es indispensable a este cabildo a cuyo cargo está procurar el bien de esta república respetuosamente patentizar a Vuestra Excelencia que a más del desmedro que es forzoso padezca el comercio y las ventas decimales es gravísimo el perjuicio que se infiere a los habitantes de esta ciudad porque aunque produce la tierra tres especies de frutos como son: el maíz, el dulce y el tabaco, las dos primeras no tienen expendio alguno por causa que del mismo fruto abundan en otros

lugares, y así solo es el tabaco el único pingüe fruto de que subsisten por su expendio en cualquier tiempo de modo que su privación no se duda, sea su total exterminio y desolación porque las gentes que la habitan buyendo la necesidad han de solicitar en otras partes su alivio y comocidad". (Firman Miembros del Cabildo: Juan José de Lora, Nuno Francisco Rincón, Bernardo Martínez, Bernardo González y Cossio, Diego Hernández de Sierra, Lorenzo Zapata y Pino, Dionisio López, Salvador Mejía" (1).

Pero ni las peticiones del Cabildo, ni las de los cosecheros y cultivadores de tabaco fueron atendidas, como respuesta solo recibieron la represión ejercida por los agentes del gobierno virreinal, bajo la incitación de los hombres de Viana. Así estalló en 1781 el conflicto social más grande ocurrido en toda la vida colonial de la Nueva Granada. El movimiento, conocido como la Insurrección Comunera, en la que participaron no solo los cosecheros y cultivadores de tabaco; sino también los comerciantes de las principales ciudades, los mazamorreros de Guarne, que luchaban contra la imposición de las matrículas para el lavado del oro, los indígenas de Buriticá, que se negaban a pagar los tributos impuestos por la Corona. También se unieron al movimiento los esclavos de casi toda la provincia que bajo el rumor de la existencia de una Cédula Real que les otorgaba la libertad, cédula que los señores del Cabildo, dueños de esclavos e interesados en mantener su posición, no les habían dado a conocer, prepararon un levantamiento general que por su descubrimiento, fué sofocado violentamente antes de estallar (2).

Así un movimiento social, que tuvo presencia en gran parte del territorio de la Nueva Granada, fue totalmente reprimido, institucionalizándose el estanco y monopolio del tabaco y marcando el inicio de la decadencia definitiva, en lo económico, social y político, de la capital de la provincia.

(1) Documentos para la Historia . . . op. cit., pags. 125, 126 y 127.

(2) Alvarez Víctor. La Insurrección Comunera en la Provincia de Antioquia. En *Memorias del III Congreso de Historia Colombiana*. Medellín, 1983. Ed. Lealón, pp. 93.

j. Dos clases de compradores.

Como se puede observar en el cuadro No. 3, por la calidad de las mercancías, las importaciones hechas a la capital de la provincia no van dirigidas a suplir las necesidades básicas elementales de su población y los distritos mineros vecinos.

Los comerciantes se ocupaban de suministrar productos que complementen otras necesidades diferentes a las de la alimentación, la dieta alimenticia para la gran mayoría de los antioqueños pobres era maíz, panela, frijol, gallinas y cerdos, que se producían en las fincas de los habitantes de Antioquia y que fueron distribuidos en una economía de subsistencia, en aquella sociedad carente de mercado interno como lo era la Nueva Granada. Una vez consolidada en lo fundamental la gran propiedad en un proceso que se prolongó hasta comienzos del siglo XVIII, se generó un sector de medianos y pequeños propietarios de tierras alrededor de una economía agrícola (1), que se extendió en los tres núcleos de poblamiento más importantes de la provincia: Santa Fé de Antioquia en el occidente, Medellín y todo el Valle de Aburrá en el centro y Rionegro y Marinilla en el oriente.

El pequeño propietario libre debió autoabastecerse, y en Santa Fé de Antioquia muchos se dedicaron al cultivo del tabaco por ser el único producto que podían vender para adquirir otros productos alimenticios y ropas. (2).

El cacao, la sal y el aceite, llegaban a los sectores más pobres de la población por el intercambio con productos locales como el maíz y la panela, pero principalmente con el tabaco.

(1) Alvarez Víctor, *Movimientos Demográficos y Fuerza de Trabajo en Antioquia 1750 - 1780*. Simposio sobre "Mundo Rural Colombiano, Faes. Medellín 1981, p. 2.

(2) *Documentos para la Historia . . . op. cit.*, págs. 29 - 30.

Se debe tener en cuenta que la mayor parte de las mercancías introducidas a la provincia, a través de Santa Fé de Antioquia, estaban destinadas al consumo de los sectores urbanos más pudientes, quienes compraban ropas europeas, usaban medias y zapatos, sombreros traídos desde Cuba o Jamaica, bebían vino de España en copas de vidrio, condimentaban sus comidas con especias, elaboraban sus documentos en papel fino de Europa, leían libros religiosos, utilizaban herramientas para el laboreo de sus minas y haciendas, además llenaban con mercancías los costales que cargaban las mulas o los peones cargueros.

No sucedía lo mismo con la gran mayoría de pobladores mestizos, zambos, mulatos, negros libres o esclavos y blancos pobres; trabajadores libres e independientes ya ocupados en la arriería de mulas o como terciadores, ya como mazamorreros o cosecheros de tabaco, etc., en fin, todos ellos con características similares en su nivel económico, su vestimenta y dieta alimenticia. Descalzos, desnudos de la cintura hacia arriba (1), apenas subsistiendo en una economía natural con muy escasos intercambios realizados con gran desventaja para ellos y gran beneficio para los pulperos y comerciantes que en general estaban prestos a la caza de clientes para sus mercancías. (2).

D. VOLUMENES DE INTRODUCCION

Por las dificultades en el transporte, los comerciantes no traían de cada produc-

(1) Gosselman, C., *op. cit.*, pp. 170 y ss.

(2) Ver al respecto las descripciones de pobreza que hace Silvestre y Mon y Velarde, en Emilio Robledo. *Bosquejo Biográfico del Oidor Mon y Velarde*. Publicaciones Banco de la República. Bogotá, 1954, p. 39. También algunas declaraciones de cultivadores de tabaco en Sacaajal en *Documentos para la Historia* . . . pp. 126-127.

to una cantidad superior a las 10 cargas. Y ya fuera que llegaran en mulas o sobre los hombros de los cargueros, el volumen de cada producto oscilaba entre un tercio y las cuatro cargas. En raras ocasiones, especialmente cuando se trataba de tabaco o cacao, se introdujeron hasta más de diez cargas con un solo registro.

De todas maneras y en consideración al mal estado de los caminos, los comerciantes trataron de traer siempre la mayor cantidad posible de mercancías en un solo viaje.

Según se puede observar en los cuadros 2 y 3, a la capital de la provincia se introdujeron a mediados del siglo XVIII, hasta antes de 1780, un total de 4.694 cargas. En promedio, correspondió a cada comerciante una cantidad de 22 cargas, pero teniendo en cuenta que la mayoría de los comerciantes viajó por lo menos en dos ocasiones durante aquellos años, dicho promedio se reduciría a la mitad por cada viaje.

De los registros obtenidos para la década de los ochenta y los primeros años del siglo XIX en Santa Fé de Antioquia, fué prácticamente imposible una cuantificación por cargas, pero en los avalúos es visible su aumento.

Con algunas conversiones en las medidas de peso, se pudo realizar un conteo de las cargas introducidas a la ciudad de Antioquia durante dieciseis años, desde 1.740 hasta 1.776.

IMPORTACIONES REGISTRADAS EN SANTA FE
DE ANTIOQUIA — 1.740 — 1.776

<u>PRODUCTO</u>	<u>CARGAS</u>
Telas y Ropas	1.557
C a c a o	1.022
Metales y herramientas	407
T a b a c o	394,5
Vino	202,5
Cueros	96,3
Harina	68,5
Cera	58,5
Especias	44,5
Anís	22,5
Arroz	22
Aceite	17,2
Sal	7
Aguardiente	5,8
Pescado	4
Botica	3
Vidrio	3
Otras Mercancías	779,5
T O T A L	4.717,88

Otros productos, por la dificultad para contabilizarlos por cargas, se presentan por unidades del siguiente modo:

<u>PRODUCTO</u>	<u>UNIDADES</u>
M u l a s	185
P a p e l	114 resmas
Esclavos	11 piezas (1)
Libros	2 arrobas

Fuente: Cuadro No. 2.

(1) Estos son los esclavos que fueron pasados por la aduana, como las demás mercancías durante estos años de 1740-1776. No tenemos en cuenta otras entradas de esclavos a la ciudad de Santa Fé de Antioquia.

Una observación detallada de los cuadros 2 y 3 da una idea del total de cargas introducidas a la ciudad de Antioquia durante los años en los que fué posible recoger los registros. Además podemos observar la tendencia general que van sufriendo algunos productos, en su disminución o desaparición del mercado a medida que se acentuaba la crisis en la capital.

La imposibilidad de convertir ciertas presentaciones en las cantidades de mercancías introducidas, a una unidad común que nos permitiera sumar el total de cargas sobre todo a partir de 1.785; nos obliga a establecer las comparaciones, que nos indiquen la tendencia en los volúmenes de importación, por el valor de las cargas según los avalúos dados por la aduana de la ciudad.

Antes de 1.780, el mayor valor en pesos de mercancías introducidas lo hallamos en 1.756, año en el que se introdujeron mercancías por más de 55.000 pesos. Para la década de los ochenta, aún con la desaparición de algunos productos del mercado; los comerciantes introdujeron un mayor valor en pesos de mercancías. Por ejemplo, durante 1.785 se introdujeron mercancías por un valor superior a los 80.000 pesos, la cifra más elevada de valor de mercancías jamás registrado.

Debe tenerse en cuenta que es en la década de los ochenta cuando cobra auge la alianza Martínez-Pérez y que además es durante estos años cuando algunos comerciantes acaudalados aprovecharon las condiciones favorables que otorgó la administración virreinal, condiciones de tolerancia, para comprar a precios más bajos todo tipo de mercancías a los barcos no españoles en los puertos de Cartagena y Santa Marta, como lo hizo Juan Pablo Pérez de Rublas en 1.785. Durante este año se rebaja la cuota de metales y ya no hay tabaco; pero se incrementan notoriamente el cacao, el vino, el aceite y por supuesto los textiles.

La década de los ochenta significó para el comercio de la ciudad de Antioquia el momento de esplendor registrado tanto en los volúmenes y valor de

las mercancías como en el enriquecimiento que se presentó en los comerciantes Bernardo Martínez y Juan Pablo Pérez de Rublas.

Al parecer, la tolerancia aplicada en los puertos marítimos del Atlántico redundó en un mayor control en la introducción de mercancías al interior de la Nueva Granada y así en Antioquia fué posible que los comerciantes manifestaran abiertamente el contenido de sus cargas, aumentando el volumen y valor de las mismas en los libros de aduana.

Por este esplendor de la capital antioqueña no logró mucha duración.

El auge del comercio fué relativamente efímero frente a la competencia que representaban las ciudades de Medellín y Rionegro, y a la prolongación que éstas tuvieron durante el siglo XIX y tienen aún en el siglo XX como principales centros urbanos de Antioquia.

Para 1.806 y 1.807 la disminución en el volumen total de cargas y en su valor total es alarmante, ya en estos años la capital de la provincia no significa ningún poder económico en términos de la concentración de actividades productivas o de comercio.

En 1.806 el valor total de las cargas introducidas a Santa Fé de Antioquia solo alcanza poco más de 12.000 pesos y en 1.807 más o menos los 20.000 pesos; pero su tendencia definitiva es a rebajar los volúmenes de importación frente a las importaciones registradas en Medellín y Rionegro durante estos años de la preindependencia.

E. VOLUMENES Y VALORES COMPARADOS CON MEDELLIN Y RIONEGRO.

Si comparamos los volúmenes de mercancías introducidos a la ciudad de Antioquia durante 1.806 y 1.807 con la cantidad registrada en Medellín y Rionegro para dos años diferentes de la primera década del siglo XIX obser-

vamos que al igual que en la capital, en Medellín y Rionegro se presentan ausencia de unos productos y disminución en la cantidad de otros.

Los textiles siguen siendo la gran constante en el mercado de la provincia, y si en Santa Fé de Antioquia se ve disminuído el cacao, en Medellín y Rionegro aparece ocupando un lugar primordial ante la ausencia de otros productos en las listas de mercancías importadas. En Santa Fé de Antioquia además de los textiles se venden muchas misceláneas y algunos metales; mientras que en Medellín y Rionegro no es posible encontrar en los registros más que textiles y cacao. Si en Santa Fé de Antioquia durante el año de 1.807 es posible encontrar como productos importados: herramientas, metales, telas y ropas, especia y botica, sal y otros misceláneos, además de vino, aceite y papel; en Rionegro para ese mismo año, solo encontramos textiles, cacao y una cantidad insignificante de anís, y en Medellín para 1.808, hallamos textiles, cacao y vino (1).

En cuanto al valor de las mercancías introducidas tenemos que si bien las ciudades de Rionegro y Medellín continúan importando mayores cantidades y valores que Santa Fé de Antioquia, de todas maneras se aprecia en ellas una tendencia a la disminución en estos primeros años del siglo XIX. Una explicación superficial de esta situación podría hallarse en la desaparición, por alguna razón en el mercado de dichas ciudades, de casi la totalidad de la gama de productos tan rica en la década de los ochenta.

Prácticamente los comerciantes se han limitado a traer telas y cacao, y de alguna manera esto representó una disminución en el valor total de las importaciones.

Podríamos decir entonces, que la década de los ochenta del siglo XVIII fué la gran década del comercio en la provincia de Antioquia, cuando no solo en la capital, sino también en Medellín y Rionegro se presentaron los más elevados registros tanto en la cantidad de cargas como en su valor en pesos.

(1) Ver cuadro No. 5

CUADRO No. 5
PRINCIPALES IMPORTACIONES REGISTRADAS POR CIUDADES
DURANTE UN AÑO EN LA PROVINCIA DE ANTIOQUIA.
(Por cargas).

Productos	Santa Fé de Ant. 1.807	Rionegro 1.807	Medellín 1.808*
Metales	+ 5 arrobas		
Textiles	101 cargas	809 cargas	527 cargas
Cacao	—	296 cargas	445 cargas
Vino	3 cargas	—	0.5 cargas
Aceite	1 carga	—	—
Harina	—	1 carga	—
Papel	37 resmas	—	—
Mulas	—	27	—
Anís	—	—	—
TOTAL	19.824	75.332	73.524

* Se toma el año 1.808 en la relación, por faltar en los registros de Medellín el año 1.807.

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 688 y 689 Dctos. 10981, 10001 de 1.807 y 1.808

Tal vez un estudio de el desarrollo de la producción local, tanto agrícola como industrial, podría dar luz sobre este cambio tan notorio en la calidad de las importaciones antioqueñas de principios del siglo XIX.

El aspecto permanentemente inmodificable en el mercado antioqueño lo sigue siendo el dominio de las importaciones de textiles y ropas en general y del cacao; tan preferidas por los comerciantes de todas las condiciones. Te-las y cacao son los dos productos básicos de las importaciones antioqueñas del siglo XVIII y su permanencia a principios del siglo XIX los hace prácticamente exclusivos.

F. PROCEDENCIA DE LAS MERCANCIAS

En general, los comerciantes de la ciudad de Antioquia traficaron en su mayoría, cubriendo la línea comercial desde la ciudad de Mompós, para abarcar los mercados antioqueños, hasta mediados del siglo XVIII cuando se comienzan a utilizar sistemáticamente las entradas a la provincia por los puertos en el Magdalena.

De los 18 comerciantes que durante los años de 1.806 y 1.807 permanecieron suministrando productos importados al mercado de Santa Fé de Antioquia, 11 llevaron sus mercancías desde Mompós o Santa Fé de Bogotá, mientras que solo 4 llegaron allí con mercancías de los puertos del Magdalena como Nare y Honda; y solo 3 comerciantes registraron en la capital productos que llevaron desde ciudades al interior de la provincia como Rionegro (1). Es decir que el 61^o/o de los comerciantes continuaron durante este ocaso de la capital antioqueña persistiendo en una línea de comercio tradicional desde Mompós, línea que le diera grandeza al mercado de Santa Fé de Antioquia durante el siglo XVIII. Un 22^o/o de esos comerciantes de la ciudad de Antioquia influídos por la corriente comercial del Magdalena y con interés en otras ciudades del Oriente y del Centro de la provincia introdujeron sus cargas de mercancías a la ciudad de Antioquia por el puerto de Nare. Y a pesar de todo, sólo un 16^o/o de los comerciantes que registraron mercancías en la Aduana de Santa Fé de Antioquia en 1.806 y 1.807 representaron una prolongación de los mercados de Rionegro y Medellín.

Los comerciantes de la capital de la provincia trataron siempre de conservar la independencia comercial de la ciudad con respecto a la influencia que pudieran recibir de Medellín y Rionegro. No obstante la caída del comercio de Santa Fé de Antioquia, producido por los cambios operados en la explotación minera y el avance del proceso colonizador, que desplazó la actividad económica fundamental de la provincia del occidente al centro y el oriente;

(1) Ver cuadro No. 6

no obstante se mantuvo la línea comercial desde Mompós como la principal y más importante entrada de mercancías. De este modo, los comerciantes que persistieron en el abastecimiento de la ciudad lograron operaciones comerciales independientes de Medellín y Rionegro.

Así se mantiene durante los primeros años del siglo XIX un escaso pero autónomo mercado de importaciones.

En cuanto a la distribución de las diferentes categorías económicas de comerciantes según la procedencia de las mercancías. Véase cuadro No. 6.

CUADRO No. 6

LOS COMERCIANTES DE SANTA FE DE ANTIOQUIA Y LA
PROCEDENCIA DE SUS MERCANCIAS EN 1806 y 1807

Comerciantes	Puertos de Procedencia					
	Mompós		Nare		Rionegro	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Pequeños	8	44	2	11	2	11
Medianos	2	11	2	11	1	5.5
Ricos	1	5.5				
TOTAL	11	61	4	22	3	16

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 687 y 688; Dctos. 10936 y 10981 de 1806 y 1807

Comparada esta situación de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia con los de Medellín y Rionegro, podemos observar la preferencia de estos últimos por la línea comercial de los puertos del Magdalena hacia el interior.

En Medellín, la mayoría de los comerciantes que pudimos clasificar, traen

sus cargas de lugares de corta distancia a la provincia, es decir de aquellos ubicados en las orillas del río Magdalena en Antioquia; y lo mismo sucede con los comerciantes de Rionegro. (1).

G. EL TRANSPORTE A SANTA FE DE ANTIOQUIA

De la manera como se realizó el transporte antes y después de 1.780, se nota un cambio sustancial. Si bien en un primer momento, durante la conquista y los primeros asentamientos españoles, fueron los hombros de los indígenas los que cargaron con los suministros que a poblados y minas, hacían llegar los comerciantes; se hizo genérico, después el uso de la mula. Se trajeron a la provincia grandes recuas de mulas que venían desde Popayán y también se iniciaron criaderos de mulas, para abastecer la creciente demanda del transporte de mercancías y de viajeros hacia Santa Fé de Antioquia.

Pero a partir de 1.780, los comerciantes prefirieron para los tramos montañosos, el contrato de "terciadores". Realmente para llegar a la capital de la provincia desde Cartagena, casi todo el trayecto contó con la posibilidad de una ruta fluvial por el río Magdalena y por el río Cauca desde Mompós, además del río Nechí en la parte Nordeste llegando a los centros mineros de Remedios y Zaragoza.

Así, puestas las mercancías en Cáceres o en el Puerto de Espíritu Santo, bastaba con seguir por la ribera río Cauca arriba hasta la ciudad de Antioquia. Igualmente sucedía con algunas de las mercancías que entrando por el Nechí pasaron por las Sabanas de Cancán y el Valle de Aburrá para venderse en Santa Fé de Antioquia.

Los terciadores o peones cargueros (mulatos y mestizos) lograron su máxima utilización durante estos años. No tenemos datos para Santa Fé de Antioquia, pero según un censo de los oficios de 1.786 se cuentan 19 "tercia-

(1) Ver cuadro No. 6

dores" en Marinilla (1) que terciaron con mercancías desde Honda o Nare, lo que da una idea de la proporción que este oficio tenía en la provincia.

Para el siglo XIX otra vez se generaliza, en el transporte, el empleo de la mula tanto para cargas como para pasajeros, sobre todo a partir de la Ceja de Guatapé hacia El Peñol, Marinilla, Rionegro y Medellín, cuando se trató de introducción de géneros mercantiles u otros objetos a estas dos últimas ciudades. (2).

La ausencia en los registros, de entradas de mulas traídas desde Popayán durante los años de 1806 y 1807 tiene que ver con dos factores: La existencia de criaderos de mulas al lado de un desarrollo agropecuario considerable y la utilización de los cargueros como medio básico de transporte de mercancías y viajeros. (3).

H. LOS COMERCIANTES

Aquí consideramos como comerciante a toda persona que registra mercancías en las aduanas y paga, o por lo menos se compromete a ello, los derechos de sisa y alcabala en las Cajas Reales.

Durante los años de 1740 — 1776 hay en Santa Fé de Antioquia 206 comerciantes que son cerca de la mitad del total de comerciantes de la provincia a mediados del siglo. (4).

(1) Alvarez, Víctor. *Movimientos Demográficos*. . . op. cit., pág. 25.

(2) Gosselman, C., op. cit. pág. 205.

(3) Ver registros de introducción de mercancías de los años 1785, 1786, 1787, 1806 y 1807 de Santa Fé de Antioquia.

(4) Ver cuadro No. 7.

CUADRO No. 7
NUMERO DE COMERCIANTES EN CADA CIUDAD

C i u d a d	1740 — 1776		1785 — 1791		1803 — 1810	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Medellín	137	31	172	47	100	47
Sta. Fé de Ant.	206	47	33	9	18	8
Rionegro	90	21	160	44	92	44
T O T A L	433	100	365	100	210	100

El comercio fué una de las principales actividades económicas que desplegaron los antioqueños en el período colonial y durante la república. De éste dependió en gran medida el desarrollo alcanzado por las ciudades y la provincia entera. Fué en esta dinámica de desarrollo económico donde los comerciantes cumplieron un papel primordial que con su dedicación e inversión de recursos superaron las barreras naturales de la difícil topografía andina para satisfacer la demanda de géneros mercantiles en las concentraciones urbanas, los distritos mineros y las haciendas.

La importancia del comercio hizo que los comerciantes concentrarán en su poder la mayor cantidad de riquezas especialmente el oro que recibían a cambio de sus mercancías.

Los comerciantes antioqueños se colocaron al interior de la pirámide social en los lugares más elevados, desde los cuales favorecieron siempre el desarrollo de un comercio que les brindara cada vez más riquezas. Dueños del oro que de las minas extraían los mineros grandes y pequeños; miembros de los cabildos de las principales ciudades lograron apropiarse de la tierra y las minas. De ellos dependió el futuro de mineros y terratenientes. Tuvieron en sus manos el poder económico y político no solo de las ciudades sino también de la provincia. (1).

(1) Ver a este respecto a Twinam, Ann.: *Miners, Merchants and farmers the roots of entre preneurship in Antioquia*. (Traducción mecanografiada, 1982).

Tengamos además en cuenta que dentro de la categoría de comerciante que estamos manejando, encontramos también a los comerciantes pobres y a los pequeños comerciantes, así como otros grupos de medianos comerciantes, diferenciados todos estos de los comerciantes ricos y de los que hemos llamado grandes comerciantes por el monto de sus transacciones.

1. INFORMACION CUANTITATIVA

A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, se pudo observar una disminución paulatina en el número de comerciantes activos en Santa Fé de Antioquia.

El promedio de comerciantes que cada año realizan registros en esta ciudad se rebaja aproximadamente en un tercio de los años 50 a los años 80. Esta tendencia, que de alguna manera está favoreciendo al auge del comercio en el centro y oriente de la provincia, se continúa manifestando, y para la primera década del siglo XIX el promedio anual de comerciantes activos es apenas la mitad de lo que fuera a mediados del siglo XVIII.

La disminución en el número de comerciantes, que muestra el cuadro No. 8, en Santa Fé de Antioquia, aunque no significó de ningún modo el traslado físico de comerciantes a otras ciudades, sí estaba relacionada con el aumento en el número de comerciantes en las ciudades de Medellín y Rionegro que se produjo precisamente a partir de los años ochenta. Este aumento en el número de comerciantes que operaron en estas dos ciudades, estuvo acompañado de una mayor participación de los mismos en grandes operaciones. Mientras que en Santa Fé de Antioquia solo un comerciante estuvo en condiciones de introducir con un registro más de diez mil pesos en mercancías, en Medellín y Rionegro siendo la concentración mercantil menos fuerte, el grupo de los grandes comerciantes fué más amplio.

CUADRO No. 8
NUMERO DE COMERCIANTES ACTIVOS CADA AÑO

<u>A ñ o</u>	<u>No. Comerciantes</u>
1.750	24
1.752	24
1.785	24
1.786	17
1.787	12
1.806	12
1.807	10

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 457, 485, 489, 491, 687 y 688, Dctos. 410, 413, 165, 213, 222, 10936 y 10981 de dichos años.

Una idea del grado de concentración del comercio en grande, realizado en Santa Fé de Antioquia podemos apreciarla en el cuadro No. 9. En él vemos que las operaciones comerciales superiores a los 10.000 pesos solo las realizaba el 0.50/o de los comerciantes; se trataba, por supuesto, de Bernardo Martínez el comerciante más rico de la capital y quizás de toda la provincia, aunque en Medellín y en Rionegro también hubiese otros comerciantes ricos durante aquellos años. (1).

A partir de 1.780 aparece Juan Pablo Pérez de Rublas en la escena del comercio de la capital, y durante aquella década los grandes comerciantes van a representar el 60/o del total de comerciantes (2).

(1) Ver cuadro No. 9.

(2) Ver cuadro No. 10

CUADRO No. 9
CLASIFICACION DE LOS COMERCIANTES SEGUN EL MONTO
DE LAS TRANSACCIONES COMERCIALES - (1.740 - 1.776)

Valor transacciones en pesos	Medellín		Sta. Fé de Ant.		Rionegro	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Hasta 200	20	14.6	37	18	12	13
201 a 1.000	65	45.8	89	44	54	60
1.001 a 3.000	38	27.7	37	18	15	16.7
3.001 a 10.000	7	3	12	6	8	9
más de 10.000	4	2	1	0.5	1	1

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 464; Dctos. 378 a 562 de 1.740 a 1.776.

CUADRO No. 10
CLASIFICACION DE LOS COMERCIANTES SEGUN EL MONTO
DE LAS TRANSACCIONES COMERCIALES - (1.785 - 1.791)

Valor transacciones en pesos	Medellín		Sta. Fé de Ant.		Rionegro	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Hasta 200	6	3.5	4	12.5	26	16
201 a 1.000	30	17.5	13	40.6	73	46
1.001 a 3.000	33	19	4	12.5	45	28
3.001 a 10.000	11	6	9	28	12	76
más de 10.000	6	3.5	2	6	2	1

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 485 a 500; Dctos. 165 a 313 de 1.785 a 1.791.

2. CATEGORIAS DE COMERCIANTES.

De una clasificación de los comerciantes de Antioquia resultaron varios grupos económicos, pero que referidos todos al común denominador de ser mercaderes que desde diferentes lugares de la Nueva Granada o incluso desde sitios al interior de la provincia de Antioquia llevan mercancías al mercado de las principales ciudades, registrando sus cargas en las respectivas aduanas; podemos considerarlos a todos como comerciantes.

Los comerciantes que registraron mercancías en Santa Fé de Antioquia durante los 16 años considerados antes de 1.780, lograron introducir algo más del 40^o/o del total de cargas que entraron legalmente a la provincia.

Antes de 1.780 el total de avalúo de dichas cargas, ascendía a más de 299.000 pesos que equivalen aproximadamente al 42^o/o del valor total de las mercancías que llegaron a Antioquia. (1).

En Santa Fé de Antioquia hubo en aquella época mucho comercio. Muchas personas se dedicaron durante el período colonial a la actividad comercial en Antioquia. Entre ellas había diferencias en el orden económico, que generaron otras diferencias en categorías sociales, por encima de cualquier apreciación étnica o racial. Tenemos así en la colonia una gama de comerciantes exparcidos por toda la sociedad. Comerciantes estaban en todos los sectores económicos, desde los más pobres hasta los más ricos.

Algunas personas, que por sus escasos recursos económicos no lograron desarrollar con éxito sus negocios, no pasaron de realizar más que un solo viaje en el que traían unas cuantas cargas que incluían una buena porción de abastecimientos para el consumo de su familia o para cumplir el encargo de familiares o amigos más cercanos.

(1) Ver cuadro No. 11.

Por ejemplo Pedro Martín Guzmán, de regreso de un viaje a Cartago en Marzo de 1.740, trajo consigo algunas ropas de Quito para vender a sus vecinos en Santa Fé de Antioquia. Ese mismo año, el comerciante Ignacio García llevó desde la ciudad de Honda una considerable cantidad de arroz, avaluado en cien pesos, para vender al menudeo. Más adelante, en Octubre de 1.744, el comerciante de Buga José de Lorza llevó algunas ropas de Quito aprovechando un viaje que seguramente tenía además otros fines. (1).

CUADRO No. 11

TOTAL DE CARGAS DE MERCANCIAS INTRODUCIDAS A LA
PROVINCIA POR CIUDADES - (1.740 - 1.776)

C i u d a d	C a r g a s		A v a l ú o		No.Comerctes.	
	No.	o/o	\$	o/o	No.	o/o
Medellín	4.879	42.5	272.483	38.6	137	31
Santa Fé de Antioquia	4.694	41	299.735	42.3	206	47
Rionegro	1.900	16.5	136.061	19.3	91	20

Fuente: Cuadros Nos. 2, 27 y 30 de este trabajo.

Otro comerciante Salvador de Lastra, en 1.767, por no poder pagar los gastos del viaje, pidió a Jacinto Beal que le remitiese desde Cáceres unas cargas de cacao por 170 pesos para vender por millar. También desde Honda, en 1.768 Nicolás Antonio Balleteros llevó ropas del Reino que le fueron avaluadas en la aduana por 180 pesos. (2).

Como se puede apreciar, comerciantes como estos solo hicieron historia comercial con un solo registro de mercancías de muy poco valor y destina-

(1) A.H.A. Libros Tomos 455, 456 y 462; Dctos. 378, 392, 499 y 500 de 1.740, 1.744, 1.767 y 1.768.

(2) Ibidem

das al consumo personal y de sus familias o para la venta a sus vecinos y amigos.

Otros comerciantes, aunque lograron viajar y hacer varios registros, nunca lograron traficar con mercancías que sumaron en su avalúo total más de 200 pesos.

Al otro extremo de la escala social de comerciantes, se encontraba, antes de 1780 y con mayor peso un gran monopolizador del comercio, en cuyas manos se concentraba la mayoría de las transacciones comerciales de mayor valor. Sus negocios se hacían en términos de miles de pesos y en promedio cada uno de ellos sobrepasaba los 10.000 pesos. Este señor era Bernardo Martínez del cual se hablará más adelante.

Una clasificación detallada de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia, según el monto del avalúo de sus mercancías, de acuerdo al valor promedio de sus distintos registros de aduana, lo observamos en el cuadro No. 9.

Allí se observa que los pequeños comerciantes, cuyas transacciones oscilan entre los 200 y los 1.000 pesos, ocupan el 44^o/o del total de comerciantes de la capital; mientras que llama la atención el hecho de que solo 13 comerciantes pudiesen comprar en el exterior mercancías hasta por valor de 10.000 pesos y que solo uno de ellos lograra superar durante aquellos años dicha cifra. Se muestra así el grado de concentración de la riqueza destinada a fines comerciales. Antagoniza esta situación con la amplitud de la actividad comercial.

Mientras muchas personas se dedicaban con cierta facilidad a comprar todo tipo de géneros, por fuera de la provincia, para vender en su interior, solo unos pocos lograban el máximo beneficio, llegando a controlar así el oro que circulaba en la ciudad y los distritos mineros, así como una porción importante de la producción aurífera de toda la provincia.

Es necesario aclarar aquí, que la concentración de la actividad comercial en unas pocas manos, así como la clasificación de los comerciantes por categorías económicas, no tiene en cuenta otras formas de propiedad, como las minas y la tierra, ni tampoco algunas de las condiciones sociales que dieron poder y prestigio a los individuos.

Un pequeño comerciante puede resultarnos un acaudalado vecino de la ciudad de Antioquia si se tuviesen en inventario todos sus bienes pero eso escapa a nuestro objetivo de ubicar a los más destacados comerciantes.

Tenemos entonces, que los comerciantes como sector social definido por su función económica relativa a la compra-venta de artículos de consumo o de instrumentos de trabajo; o dicho en otros términos, como sujetos dedicados a abastecer de mercancías a la sociedad de la ciudad colonial y sus alrededores, como tales sujetos, se encontraban estratificados a tal punto, que nos muestra una realidad, que no nos permite ubicarnos como clase social, como la clase de los comerciantes, sino que nos lleva a entenderlos como miembros de diferentes sectores de la sociedad colonial —sectores diferentes económicamente— que se identifican en su función económica precisamente como comerciantes, ya sea que esa función económica, como lo fué para la gran mayoría de los comerciantes, tuviese solo incidencia a nivel de su sustento familiar, o que propiciara la creación de grandes fortunas que llegarían a apropiarse de las minas y de la tierra como lo fué para unos pocos quienes sobrepasaron el marco de la actividad misma reinvertiendo en otros sectores económicos.

Unos y otros, unidos en la misma actividad, se determinaron en la medida que el enriquecimiento acelerado de unos cuantos fué el factor de el empobrecimiento relativo de la mayoría de los comerciantes antioqueños.

Este fenómeno lo observamos tanto en el caso de Santa Fé de Antioquia como en el de las ciudades de Medellín y Rionegro donde el grado de con-

centración es tal que para mediados del siglo XVIII, solo una persona sobrepasa el monto de los 10.000 pesos de oro en el avalúo de sus cargas.

La historia de algunos comerciantes en Santa Fé de Antioquia ilustra este proceso. Efectivamente el señor Bernardo Martínez llegó a monopolizar y concentrar la actividad comercial y la mayor cantidad de mercancías controlando así la mayor cantidad de oro entre los comerciantes.

Don Bernardo Martínez se inició como comerciante en la Villa de la Candelaria de Medellín, y su primer registro aparece en Octubre de 1750. Durante dos años, movió cantidades pequeñas de mercancías que llegaron a la ciudad de Santa Fé de Antioquia, por acción de su agente en dicha ciudad. A partir de Noviembre del año 1752 cuando se traslada a la capital como comerciante residente, su riqueza es ya considerable y sobrepasa para la década de los sesenta la suma de los 10.000 pesos. (1).

El 17 de Noviembre de 1752 introdujo cargas de ropa y otros géneros de Castilla, que trajo personalmente desde Cartagena a Santa Fé de Antioquia por valor de 7.945 pesos. Repitió su viaje a los 4 años; luego a los 11 años hizo un viaje del que trajo mercancías que destacaron definitivamente su fortuna ante los comerciantes antioqueños en aquellos años.

El 25 de Mayo de 1768 en lo que constituyó el más grande registro de aduanas, realizado en Santa Fé de Antioquia antes de 1780, Bernardo Martínez introdujo a la ciudad, en compañía del cura vicario de Antioquia y don Francisco Hoyos, la cantidad de 19.261 pesos en mercancías según el avalúo hecho por los Oficiales Reales de la aduana en dicha ciudad. En el aforo consta que las cargas contenían ropa de Castilla y del Reino, cantidades apreciables de vino, cacao, aceite, además de cera y especias. Las mercancías fueron compradas directamente en los puertos de Honda y Cartagena. (2).

(1) A.H.A. Libros Tomo 457, Dcto. 413 de 1752.

(2) A.H.A. Libros Tomo 485, Dcto. 167 de 1785.

Más adelante don Bernardo Martínez no solo se mantiene como el más acaudalado comerciante de la provincia, sino que para los años ochenta, logra un importante incremento de su fortuna que le permitió en 1785 comprar en los puertos de Mompós y Cartagena, en una sola operación, mercancías cuyo valor sobrepasó los 30.000 pesos; el aforo determinó que se trataba básicamente de ropa de Castilla y otros géneros. (1).

El caso de Bernardo Martínez es bastante significativo en la creciente tendencia a la concentración de la riqueza en unas pocas manos, fenómeno que aún hoy se presenta, con la diferencia, de que ahora entre los comerciantes no solo existen diferencias de riqueza, sino que además presentan variadas características en su actividad, ya que la concentración ha conducido al monopolio y hoy los pequeños y medianos comerciantes no están posibilitados para traer ellos mismos, sus productos, desde otros países.

El más inmediato competidor del señor Bernardo Martínez fué el señor Manuel Fonnegra quien mantuvo negocios de comercio en la capital de la provincia hasta el año de 1756, cuando es desplazado del mercado de la ciudad por la fuerza de Martínez. Decidió entonces continuar con sus operaciones comerciales en la Villa de la Candelaria de Medellín, lugar de su residencia, donde logró crear una considerable fortuna que se vió truncada por su deceso a comienzos del año de 1766 poco antes de que llegaran a dicha Villa un importante cargamento de géneros que en su nombre hubieron de registrar sus albaceas. Este registro que colocaba al señor Fonnegra entre los más ricos comerciantes fué avaluado en 11.167 pesos, todo en mercancías provenientes de la ciudad de Honda. (2)

De Honda y en busca de una plaza que garantizara la venta directa de las mercancías allegadas en este puerto, el comerciante Pedro Ortiz logró introducir una considerable cantidad de cargas de mercancías a la provincia

(1) A.H.A. Libros Tomo 485, Dcto. 167 de 1785.

(2) A.H.A. Libros Tomos 458 y 461; Dctos. 429 y 489 de 1756 y 1766.

de Antioquia que vendió en la ciudad de Rionegro. En total en dos registros, durante dos años, logró llevar a Rionegro más de 22.000 pesos en mercancías, principalmente ropa de Castilla y del Reino, harina, cacao y tabaco. (1).

No tuvo, el señor Martínez ningún competidor importante antes de abrirse las aduanas de la Villa de Medellín y la de Rionegro, cuya creación anunciaría para la década de los años ochenta del siglo XVIII, el surgimiento de un comercio que sostendría la demanda de ambas ciudades y de los distritos mineros del centro y el oriente de la provincia, convirtiendo a Medellín y Rionegro, en los ejes del desarrollo provincial a cuyo alrededor pudo progresar la minería y la agricultura, dejando en el occidente de la provincia a Santa Fé de Antioquia en su más completa soledad y decadencia, mientras Medellín y Rionegro marcaban el rumbo definitivo que tomó Antioquia en el siglo XIX.

3. IMPORTACIONES ESPECIALIZADAS

Es importante examinar el grado de especialización de los comerciantes en la introducción de mercancías. Aunque lo frecuente es que todos los comerciantes trajeran toda clase de productos, es posible detectar una cierta preferencia por un solo tipo de mercancías. Unos se dedicaron con mayor énfasis a la importación de metales, otros lo hicieron con los productos textiles, otros con los productos agrícolas, etc. (2).

a. El tráfico de metales y herramientas.

Con una información global de las importaciones realizadas a mediados del siglo XVIII en la ciudad de Santa Fé de Antioquia, podemos observar el ingreso legal de hierro, acero y otros metales, además de herramientas. Solo un comerciante se dedicó con exclusividad a la

(1) A.H.A. Libros Tomos 460 y 464; Dctos. 465 y 566 de 1763 y 1776.

(2) Ver cuadro No. 12.

importación de metales y herramientas. Se trata del señor Prudencio Marulanda, quien fuera vecino de Rionegro, llegó a introducir en su nombre, en un solo registro hecho en Septiembre de 1770, una importante cantidad de hierro avaluada en 1.500 pesos de oro que había adquirido en la ciudad de Honda. (1).

Se trata de otro caso de comerciantes de Rionegro que hacen negocios en la capital, aprovechando el auge del mercado en esa ciudad. Don Prudencio Marulanda, acaudalado hombre del Oriente Antioqueño, probó fortuna en la ciudad de Santa Fé de Antioquia, y se constituyó allí en el más sobresaliente comerciante del mineral de hierro. Aunque sus operaciones no pasaban de 3.000 pesos, no hubo otros más adinerados, que como él, se especializaran en el suministro de este básico metal tan necesario en el trabajo de las minas y la labranza de la tierra. Su interés por la introducción de metales a la provincia se explica en la alianza que éste mantenía durante aquellos años con el señor Felipe Villegas en la explotación de minas de oro. (2).

CUADRO No. 12
ESPECIALIZACION DE LOS COMERCIANTES EN EL TRAFICO
DE PRODUCTOS EN SANTA FE DE ANTIOQUIA

Productos	Antes de 1780		Años 80		Comienzos S. XIX	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Metales	1	0.47	—	—	—	—
Ropas	54	25.8	3	11	13	72
Productos agrícolas	16	7.6	6	22	2	11
Toda carga	138	66.0	18	66	3	16
TOTAL	209	—	27	—	18	—

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 690; Dctos. 378 a 11023 de 1740 a 1810.

(1) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 512 de 1770.

(2) Ibidem.

b. El caso de la ropa y los textiles.

Estos fueron tal vez los productos con mayor presencia en la circulación de mercancías durante la colonia. Aproximadamente la cuarta parte de los comerciantes que introdujeron mercancías a Santa Fé de Antioquia antes de 1780, lo hicieron preferencialmente con ropa y textiles.

A este ramo de las importaciones se inclinaron con particular interés las actividades de los comerciantes; y aunque aquí solo hacemos referencia a los que traían ropas y textiles con exclusividad, no se puede desconocer el hecho de que prácticamente en todos los registros de introducción legal de cargas de mercancías se contenían géneros, textiles y ropas confeccionadas ya fuesen éstas del Reino, de Quito o de Castilla. A veces incluso, llegaban las telas y lienzos enfardando a otros productos especialmente aquellos que requerían de una protección en el embalaje como las botijas de vino, las botijuelas de aceite y otros de delicado transporte.

Esta dedicación preferencial al comercio de telas y ropas antes de 1780 abarcó a todos los comerciantes de la capital y de otros centros de comercio, desde el más pobre hasta el más acaudalado, y había quienes tenían en éste su único producto de actividad mercantil. Esta situación se mantendrá como una constante del comercio en la provincia de Antioquia e incluso luego de ocurrida la independencia.

La importancia de los textiles en la sociedad colonial, esencialmente minera y agraria hizo de este género de mercancías, las más costosas y las más demandadas garantizando así las mayores ganancias para los comerciantes.

Un análisis de la proporción en la cual se especializaron los comerciantes en el tráfico de ropa y géneros textiles nos lo muestra el cuadro No. 5.

De los comerciantes más pobres, cerca de la mitad se dedicaron a las importaciones de textiles, y de ellos, la mayoría lo hizo con géneros del Reino mientras que los demás traficaron con géneros de Castilla o de Quito.

Entre los pequeños comerciantes, más numerosos, cerca de la cuarta parte se dedicaron con cierta exclusividad al comercio de telas que traían en su mayoría de Castilla o de Quito.

En lo que se refiere a los medianos comerciantes también encontramos la mayor cantidad de especializados en el ramo de los textiles y a la casi totalidad de ellos trayendo telas desde Cartagena o Quito.

Los comerciantes ricos generalmente introdujeron los textiles junto con productos agrícolas, y solo dos de ellos se dedicaron con exclusividad al tráfico de ropas antes de 1780. Ellos fueron Bernardo Alastiras, un comerciante residente en Medellín y que realizaba una línea comercial desde Cartagena, pasando por las sabanas de Cancán, el Valle de Aburrá, hasta Santa Fé de Antioquia; y Francisco Llul, dedicado a la importación de géneros textiles de Castilla desde Cartagena. El señor Llul residía igualmente en la Villa de la Candelaria de Medellín en el año 1756. Posteriormente en 1770 como encargado de el Asiento del Real Estanco del Aguardiente de Santa Fé de Antioquia, residió en dicha ciudad (1).

Francisco Llul no fué más allá de Mompós, debido a sus ocupaciones en la ciudad de Antioquia, pero tanto desde Mompós como desde Honda contribuyó al abastecimiento de la capital de la provincia con importantes cantidades de ropas de Castilla.

(1) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 412 de 1770.

Respecto a Bernardo Martínez, el comerciante más acaudalado de la provincia, no se destacó durante aquellos años por su dedicación exclusiva a un solo tipo de mercancías.

c. En alimentos y productos agrícolas.

Estos que incluyen el cacao, la harina y el tabaco principalmente, fueron objeto de una dedicación mínima de parte de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia. Se destacan en el comercio de este género de mercancías los pequeños comerciantes. Es preciso señalar aquí, que el tabaco no ocupaba aún un renglón importante en las importaciones de la provincia y por lo tanto algunas entradas esporádicas de este producto, no estancado todavía, las realizaban comerciantes particulares. Esto hizo posible la introducción de tabaco por parte de comerciantes de escasos recursos económicos.

Lógicamente, el tabaco de importación no gozaba de una demanda considerable, en tanto que el mercado era abastecido fundamentalmente por la producción local de las riberas del río Cauca. Debemos considerar que el volumen de consumo del tabaco era importante especialmente por los trabajadores de las minas.

En definitiva, podemos concluir que los productos que gozaban de una mayor demanda, no solo en la capital, sino también en Medellín y Rionegro, fueron las ropas y los textiles del Reino, de Quito y los de Castilla; junto a los productos agrícolas como el cacao, la harina, el tabaco y los vinos.

Los textiles y los productos agrícolas, ocuparon con exclusividad una tercera parte del tráfico efectuado por los comerciantes de Santa Fé de Antioquia y una buena proporción del total de comerciantes de la provincia se dedicaron a abastecer el mercado con dichos productos.

4. ESPECIALIZACION POR PRODUCTOS DE IMPORTACION.

Una visión del mercado de Antioquia durante la segunda mitad del siglo XVIII, muestra una tendencia de los comerciantes a especializarse en la introducción de cargas de un mismo producto.

Tanto en Santa Fé de Antioquia como en Medellín y Rionegro estuvo presente este fenómeno. Dicha inclinación de los comerciantes se desarrolló en varias líneas como textiles, productos agrícolas, etc.

En Santa Fé de Antioquia, aproximadamente la cuarta parte de los comerciantes traficaron casi exclusivamente con géneros textiles. Mientras a la introducción de productos agrícolas no se dedicaron con exclusividad gran número de comerciantes. Sin embargo algunos se destacaron por ello.

Si tenemos en cuenta, que la mayoría de las veces, los comerciantes aprovechaban sus viajes para traer el mayor y más variado cargamento, lo que hizo que la mayoría de ellos trajesen siempre más de dos tipos de productos; las cifras nos presentan otro panorama en cuanto a su especialización. Tenemos que más de la mitad de los comerciantes de la capital introdujeron cargas de mercaderías con un variado contenido. (1). Es decir, que esto negaría la afirmación hecha atrás, sobre que la mayoría de los comerciantes se dedicaron a la importación de géneros textiles. Pero si tenemos en cuenta que prácticamente no hubo importaciones por pobres que fueran, que no tuviese textiles, como lo pudimos comprobar luego de una inspección minuciosa de los registros de aduana durante la segunda mitad del siglo XVIII; podemos mantener nuestra afirmación inicial en el sentido de la predominancia en la importación de textiles.

(1) Ver cuadro No. 5.

5. PRINCIPALES PRODUCTOS.

Como lo muestra el cuadro No. 5, antes de 1780 más de la cuarta parte de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia se dedicaron con exclusividad a la introducción de géneros textiles. Para la década de los ochenta su proporción disminuye y da paso a una gran cantidad de comerciantes dedicados al comercio de productos agrícolas. Durante los primeros años del siglo XIX se recupera la tendencia favorable al comercio de los textiles y prácticamente todos los comerciantes se inclinaron a dichos productos.

De la gran variedad de productos introducidos en Antioquia durante la segunda mitad del siglo XVIII, se ha podido establecer una constante en orden de importancia, de los siete productos que nunca faltaron en las importaciones, y que coincide tanto para Santa Fé de Antioquia como para Medellín y Rionegro. (Véase el cuadro No. 13).

CUADRO No. 13

PRINCIPALES PRODUCTOS EN ORDEN DE IMPORTANCIA,
INTRODUCIDOS A LA PROVINCIA DE ANTIOQUIA DURANTE
LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII.

<u>PUESTO</u>	<u>STA. FE DE ANTIOQUIA</u>	<u>MEDELLIN</u>	<u>RIONEGRO</u>
1er.	Telas	Tabaco	Confecciones
2do.	Cacao	Cacao	Cacao
3er.	Confecciones	Confecciones	Telas
4to.	Tabaco	Telas	Tabaco
5to.	Metales	Metales	Metales
6to.	Vino	Vino	Vino
7to.	Mulas	Mulas	Mulas

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 690; Dctos. 378 a 11023 de 1740 a 1810

Como puede verse en el cuadro No. 13, tratamos por separado las telas de las confecciones, pues su unidad nos colocaría el género "textiles" siempre en primer lugar.

Son entonces siete los productos que por su cantidad y frecuencia ocupan el más alto porcentaje en las importaciones antioqueñas y representan en conjunto el 94^o/o para el caso de Santa Fé de Antioquia, el 86^o/o para Medellín y el 73^o/o para Rionegro. En términos relativos, esta proporción en la que se presentan estos productos en el mercado de las ciudades antioqueñas, no va a variar mucho en los años posteriores hasta 1810, aunque sí se modifiquen las cifras absolutas. (1).

6. LOS GRUPOS ECONOMICOS DEL COMERCIO

Es innegable que la posición que tenían los comerciantes de Santa Fé de Antioquia durante la segunda mitad del siglo XVIII, en el conjunto de la sociedad colonial fué bastante ventajosa desde el punto de vista económico y conveniente políticamente dadas sus múltiples relaciones con todos los demás sectores económicos como mineros y terratenientes, así como con los diferentes niveles de la administración civil y eclesiástica de las ciudades.

Como lo muestra el cuadro No. 9, antes de 1780 fueron muy pocos los comerciantes que pudieron realizar transacciones por valor de más de 3.000 pesos. Sólo el 6.5^o/o de ellos pudieron hacerlo. Los comerciantes con una capacidad inferior a los 200 pesos tampoco representaron gran número, mientras que aquellos colocados en una posición intermedia entre los 200 y los 1.000 pesos constituyeron el núcleo más grande de los comerciantes. Esto demuestra la participación en el comercio de un amplio sector de la población. Sector que si bien no tomó a ésta como acti-

(1) Véase cuadros Nos. 2, 3, 27, 28, 30 y 31.

vidad esencial, si logró con ella aportar en gran medida a la importación de mercancías a la provincia.

Las anteriores consideraciones podrían tener algunas variaciones si tenemos en cuenta que tomando el total de la información sobre comerciantes vinculados al mercado de Santa Fé de Antioquia fué preciso dejar a 26 de ellos por fuera de una clasificación económica precisa por la falta de avalúos en sus registros.

a. Pobres y pequeños

La mayor parte de los comerciantes se encontraban con una capacidad económica limitada. Cerca del 62% solo alcanzaba a introducir mercancías hasta por 1.000 pesos. Estos eran en su mayoría aquellos que hacían algún viaje esporádico en el que aprovechaban para traer encargos de su familia o amistades y ninguno de ellos realizó más de dos viajes fuera de la provincia en su calidad de comerciantes.

Se trataba de gentes relativamente pobres y de pequeños comerciantes que aunque gozaron de la "libertad" de comerciar al interior de la provincia, no contaron con el capital o el crédito necesario para emprender negocios en grande. de todas maneras, sus viajes a la Villa de Mompós donde compraban géneros de Castilla y de la tierra, los coloca al igual que otros más acaudalados, como comerciantes, en el sentido que le damos al término, y con ello hicieron un gran aporte al mercado de Santa Fé de Antioquia durante aquellos años.

Un ejemplo de estos comerciantes de escasos recursos, puede verse en la siguiente lista:

ALGUNOS COMERCIANTES POBRES Y PEQUEÑOS EN
SANTA FE DE ANTIOQUIA'

<u>F e c h a</u>	<u>C o m e r c i a n t e</u>	<u>V/r. M/cías.</u>	<u>Procedencia</u>
20 Ene/40	Juan Alvarez del Pino	320	Popayán
28 Ene/40	José Vasco Alvarado	270	Popayán
18 Mar/40	Pedro Martín Guzmán	160	Cartago
30 Mar/40	Salvador Hidalgo	275	S.Bartolomé
23 Abr/40	Diego Montoya	600	Honda
5 May/40	Ignacio Chaverra	125	Buga
23 Ago/40	Juan Andrés de Zabala	180	Honda
12 Nov/40	Miguel Muñoz Naranjo	885	Popayán
12 May/41	José Domínguez	643	Mompós
26 Mar/44	Pedro Zamarra	366	Mompós
11 Abr/44	José Javier Correa	890	Mompós
9 May/44	Ignacio Jiménez de Rtpo.	290	Popayán
5 Oct/50	Jorge Ignacio Echavarría	790	Honda
12 Abr/52	Pedro Dueñas	920	Popayán
6 Abr/56	Rafael Holguín	450	Mompós
22 Nov/56	Laureano Chagües	255	Mompós
23 Feb/67	Salvador de Lastra	170	Cáceres
26 Ago/68	Nicolás Ant. Ballesteros	180	Honda
15 Oct/70	Felipe Patiño	540	Mompós
24 Oct/70	Ignacio Cuestas	321	Mompós
9 Jun/85	Petronila Castro	120	
11 Ago/85	Tomás Zarrazola	200	Yolombó
12 Oct/86	Ferreira Lezcano	229	
24 Mar/87	Juan Ant. Ferreira Pérez	266	Magangué

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 455 a 500; Dctos. 378 a 395 de 1740 a 1791.

b. Los Medianos Comerciantes

Se ha señalado como medianos comerciantes a aquellos que manejan capitales hasta de 3.000 pesos en mercancías. En Santa Fé de Antioquia, de 1740 a 1776, se contaron aproximadamente a 37 comerciantes dentro de este nivel, los cuales constituían el 18^o/o de los de la ciudad y el 41^o/o de los medianos comerciantes de toda la provincia. Su participación en el total de cargas introducidas debió ser considerable ya que entre todos los medianos comerciantes de Antioquia aportaron en las importaciones con el 32^o/o del valor total de mercancías equivalentes a 227.779 pesos. (1).

Si se compara a los medianos comerciantes de Medellín y Rionegro con los medianos comerciantes de Santa Fé de Antioquia no encontramos mayores diferencias. En cuanto a la cantidad sobre todo en el caso de Medellín, no hay una desigualdad notoria, sobre todo en el caso de Medellín, pues allí éstos representan el 42^o/o del total de comerciantes de la ciudad. En Rionegro su presencia solo alcanzaba el 17^o/o.

CUADRO No. 14

PARTICIPACION EN PESOS DE LOS DIFERENTES NIVELES
DE COMERCIANTES EN EL MERCADO DE SANTA FE DE
ANTIOQUIA, DE 1740 a 1776

	Pesos	o/o
Comerciantes Pobres	10.747	1.52
Pequeños Comerciantes	182.292	25.87
Medianos Comerciantes	227.779	32.33
Comerciantes Ricos	179.578	25.49
Grandes Comerciantes	104.055	14.77

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 464; Dctos. 378 a 566 de 1740 a 1776.

(1) Ver cuadros Nos 9 y 14

c. Comerciantes Ricos y Grandes.

Comparativamente con los otros sectores de comerciantes, éstos se destacaron, no solo por manejar grandes capitales, sino porque llegaron a monopolizar la mayoría del comercio de importaciones en la ciudad y concentraron la mayor cantidad de oro que jamás reuniera sector económico alguno. Entre los 13 comerciantes catalogados como ricos solo encontramos a uno que se convirtió en el más poderoso de todos por la concentración que logró en sus manos.

Los comerciantes más acaudalados en Santa Fé de Antioquia participaron aproximadamente con el 40^o/o del valor total de mercancías registradas en la provincia entre 1740 y 1776. De ellos, como lo muestra el cuadro No. 14, los ricos, que son 35, participaron con cerca del 25^o/o del valor total de mercancías vendidas en Santa Fé de Antioquia, mientras que solo 6 grandes comerciantes aportaron durante el mismo período cerca del 15^o/o del total de mercancías a la capital. Curiosamente, en toda la provincia y durante aquellos mismos años, operaron solo 3 grandes comerciantes ubicados en cada una de las tres principales ciudades: Santa Fé de Antioquia, Medellín y Rionegro. Se trataba de: Bernardo Martínez en Santa Fé de Antioquia, Manuel Fonnegra en Medellín y Pedro Ortiz en Rionegro.

Fonnegra y Ortiz aunque menos acaudalados que Martínez también se destacaron como los más grandes comerciantes de Antioquia en sus respectivas ciudades. La relación comparativa más clara se puede apreciar en el cuadro No. 15 de la página siguiente.

Allí puede verse que la participación de Pedro Ortiz y Bernardo Martínez en sus respectivas ciudades es casi pareja, comparada con la participación de Manuel Fonnegra en las importaciones de la Villa de Medellín.

CUADRO No. 15
LOS TRES COMERCIANTES MAS GRANDES DE LA
PROVINCIA DE ANTIOQUIA DE 1740 a 1776

Comerciante	Ciudad	Partic.en pesos de oro	o/o
Bernardo Martínez	Sta.Fé de Ant.	51.551	17.5
Manuel Fonnegra(1)	Medellín	19.788	7.2
Pedro Ortiz	Rionegro	21.480	16.0

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 464; Dctos. 378 a 566 de 1740 a 1776.

Sinembargo, desde otro punto de vista, con todas las importaciones hechas a la provincia, se impone definitivamente el señor Bernardo Martínez con un aporte del 70/o del valor total de las mercancías introducidas, mientras que Fonnegra y Ortiz aportaron a dicho mercado algo menos del 60/o.

El cuadro No. 16, que muestra la participación por ciudades en las importaciones antioqueñas de 1740 a 1776, explica suficientemente la afirmación anterior.

CUADRO No. 16

C i u d a d	Importación en pesos	o/o
Antioquia	295.902	42
Medellín	272.488	39
Rionegro	136.061	19

Fuente: Cuadros Nos. 2, 27 y 30.

(1) Manuel Fonnegra fue el único comerciante que llevara a Medellín en un solo registro más de diez mil pesos en mercancías. De todas maneras, como se verá más adelante, hubo en Medellín, antes de 1780, otros comerciantes más acaudalados.

d. Concentración del Comercio

Un análisis de los más grandes comerciantes de Santa Fé de Antioquia antes de 1780, según su participación de cada uno de ellos en pesos, nos muestra un alto grado de concentración de la actividad comercial.

PRINCIPALES COMERCIANTES EN SANTA FE DE
ANTIOQUIA DE 1740 A 1776

<u>Principales Comerciantes</u>	<u>Participación en pesos</u>
Bernardo Martínez	51.551
Manuel García de la Fuente	11.562
Francisco Llul	9.630
Isidoro Gómez de Abreu	6.537
José Joaquín Celis	5.230
Pedro Ruiz de Rivera	5.155
José Miguel Vergara	5.014
Nicolás Zapata	5.014
Francisco Rincón	4.982
Lorenzo Ossa Zapata	4.964
Gabriel Rivero	4.771
Bernardo Alástiras	4.391
Juan Fernández de la Torre	3.880

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 464; Dctos. 378 a 566 de 1740 a 1776.

Como puede apreciarse Bernardo Martínez manejaba un volumen de 7 u 8 veces mayor que otros. Si se tiene en cuenta que el valor total de las mercancías introducidas durante esos años era de 295.000 pesos, esta cantidad representaba el 17^o/o mientras que los otros trece comerciantes movieron mercancías por un valor aproximado a la cuarta parte del total de las importaciones.

Es muy expresivo y muestra de la concentración del comercio el hecho que estos 14 comerciantes dispusieron de dos quintas partes de los recursos comerciales, mientras que 192 comerciantes operaron con tres quintas partes.

Esta concentración nos muestra quiénes fueron los más importantes comerciantes y sustenta el porqué de su influencia y gran participación en los destinos de la ciudad.

A partir de 1780, como se puede observar en el cuadro No. 17, la concentración de la actividad comercial presenta variaciones. A pesar que los pequeños comerciantes siguen siendo los más numerosos, ahora su situación es diferente, ya que no hay comerciantes de menor capacidad económica que ellos, convirtiéndose así en los más pobres de la ciudad; pero esa pobreza es relativa si se tiene en cuenta que tampoco operaron en la ciudad de Antioquia durante esos años grandes comerciantes, pues el más grande de todos alcanza solo a realizar transacciones entre los 3.000 y los 10.000 pesos.

CUADRO No. 17
CLASIFICACION DE COMERCIANTES SEGUN EL MONTO DE
LAS TRANSACCIONES COMERCIALES. 1803 - 1810

Valor en pesos de transacción	Medellín		Sta. Fé de Ant.		Rionegro	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Hasta 200	2	22	—	—	7	77.7
201 a 1.000	27	37	12	16.4	34	46.5
1.001 a 3.000	23	50	5	10.8	18	39.0
3.001 a 10.000	8	22	1	2.7	27	75.0
más de 10.000	2	33	—	—	4	66.6

Fuente: A.H.A. Libros. Tomos 527 a 690; Dctos. 696 a 11023 de 1803 - 1810.

Así, los 12 pequeños comerciantes representan el 67^o/o del total; los 5 medianos comerciantes representan el 28^o/o y José María Hoyos el 6^o/o. Su participación en el mercado de la ciudad la podemos ver en el cuadro No. 18.

CUADRO No. 18
PARTICIPACION DE LOS COMERCIANTES EN EL MERCADO
DE SANTA FE DE ANTIOQUIA

<u>Comerciantes</u>	<u>No.</u>	<u>o/o</u>	<u>Participac. Pesos</u>	<u>o/o</u>
Pequeños	12	67	10.211	36.2
Medianos	5	28	10.713	38.0
Ricos	1	6	7.232	25.6

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 485 a 500; Dctos. 165 a 311 de 1785 a 1791.

Guardadas las debidas proporciones, la tendencia a la concentración de la actividad comercial, que observamos durante estos años, se mantiene, pues el hecho de que uno solo de los comerciantes participe aproximadamente con el 26^o/o del total del valor de las importaciones es ya bastante significativo. Ahora bien, la disminución en el valor total de las importaciones, en número de años, comparativamente con períodos anteriores se debe a la traslación de las principales actividades económicas, como la minería, la agricultura y el comercio al centro y al oriente de la provincia.

No se debe buscar una explicación en la decadencia del comercio en sí mismo como actividad independiente, sino en la decadencia de la ciudad de Antioquia en todos sus niveles. El abandono de las minas situadas en su jurisdicción, y la búsqueda de otros espacios agrícolas, que llevaron a muchos vecinos de la ciudad al Valle de Aburrá y de Rionegro tenían que producir inevitablemente cambios profun-

dos en el circuito comercial de Mompós a Santa Fé de Antioquia, así como en una disminución enorme de las mercancías introducidas a la capital por otras rutas. Del valor total de mercancías introducidas en la provincia de Antioquia de 1803 a 1810 calculadas en poco más de un millón de pesos, a la ciudad de Antioquia correspondió solamente el 30/o.

En definitiva, para estos primeros años del siglo XIX y últimos de la dominación colonial, se aprecia una disminución considerable del comercio en la ciudad de Antioquia, pero con el mantenimiento de los altos niveles de concentración de la actividad comercial y de la riqueza.

7. LOS COMERCIANTES EN LA DECADA DE LOS OCHENTA.

A partir de 1780, se presenta un cambio fundamental en la composición de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia. Además, como ya se analizó atrás, el promedio anual de comerciantes activos se rebaja a un tercio en relación con el promedio de mediados del siglo.

Pero lo que realmente nos interesa aquí es como se presenta un aumento en el nivel de concentración de la actividad comercial y de las riquezas en manos de los más grandes comerciantes. Si hasta antes de 1780, los comerciantes más ricos de la provincia solo alcanzaban a ser el 60/o del total de comerciantes, ahora comprenden algo más del 280/o; este aumento tiene como causa la disminución del número de comerciantes activos por año.

De todas maneras sí se observa el surgimiento de nuevos grandes comerciantes. Al lado de don Bernardo Martínez se coloca otro de los más destacados comerciantes antioqueños de la segunda mitad del siglo XVIII

don Juan Pablo Pérez de Rublas. A partir de 1785 se constituyen los dos en los más acaudalados hombres del comercio de toda la provincia. Claro está que su crecimiento, no estuvo solo. A partir de 1763 y más exactamente durante la década de los ochenta, se destacan también en Medellín y Rionegro otros comerciantes como de los más grandes.

Para el caso de Medellín tenemos que durante 13 años, antes de 1780 operó únicamente un comerciante grande, mientras que durante los 3 años, de 1785 a 1787 funcionaron 6 con dicha categoría. Lo mismo sucede en Rionegro donde como en Santa Fé de Antioquia aparece quien le iguale a don Pedro Ortiz a partir de 1780. (1).

El aumento de los grandes comerciantes y de los más ricos en Santa Fé de Antioquia, contrasta con una disminución de la participación de dicha ciudad en el valor total de las importaciones casi en un 50^o/o, pasando de 42 a 23^o/o (2). Esto explica también, el grado tan alto de concentración que tuvieron las operaciones comerciales en la capital de la provincia durante estos años, si tenemos además en cuenta que la participación de los ricos y grandes comerciantes aumentó, cerca de un 45^o/o mientras que la participación de los comerciantes pobres y pequeños disminuyó en un 26^o/o en las importaciones de toda la provincia. (3).

En cuanto a la participación de estos grupos en el valor del total de las mercancías introducidas en estos tres años, tenemos lo siguiente:

Los grandes comerciantes de Santa Fé de Antioquia, don Bernardo Martínez y Juan Pablo Pérez de Rublas, controlaban aproximadamente el 59^o/o, es decir, que con respecto a los años anteriores, el aumento de su

(1) Ver cuadros Nos. 14 y 19.
(2) Ver cuadro No. 20.
(3) Ver cuadro No. 21.

CUADRO No. 19
LOS COMERCIANTES SEGUN EL MONTO DE SUS
TRANSACCIONES — 1785 — 1791

Valor en pesos de las transacciones	Medellín		Sta. Fé de Ant.		Rionegro	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Hasta 200	6	16.6	4	11	26	72
201 a 1.000	30	26	13	11	73	63
1.001 a 3.000	33	40	4	5	45	55
3.001 a 10.000	11	34	9	28	12	37.5
más de 10.000	6	60	2	20	2	20

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 485 a 500; Dctos. 165 a 313 de 1785 a 1791.

CUADRO No. 20
PARTICIPACION EN PESOS DE LAS CIUDADES EN EL VALOR
TOTAL DEL MERCADO DE ANTIOQUIA DE 1785 A 1787

<u>Ciudad</u>	<u>No. Comerces.</u>	<u>Participación en Pesos</u>	<u>o/o</u>
Medellín	170	261.911	29.9
Santa Fé de Ant.	33	203.061	23.23
Rionegro	160	408.962	46.79
Antioquia		873.934	

Fuente: Cuadros Nos. 3, 28 y 31 del presente trabajo.

participación fué aproximadamente del 250^o/o. Los comerciantes ricos, el 26^o/o de los comerciantes de la ciudad, participaron con el 34^o/o del valor total de mercancías introducidas legalmente.

CUADRO No. 21
PARTICIPACION DE LOS COMERCIANTES POR NIVELES
ECONOMICOS EN EL MERCADO DE LA PROVINCIA
DE 1776 A 1778

<u>Comerciantes</u>	<u>No.</u>	<u>Pesos</u>	<u>o/o</u>
Pobres	37	5.039	0.57
Pequeños	119	169.615	19.40
Medianos	83	195.826	22.40
Ricos	32	207.708	23.76
Grandes	10	295.746	33.84

Fuente: A.H.A. Libros Tomo 464; Dctos. 564 a 565 de 1776 y 1778.

Así, los demás comerciantes, el 68^o/o solo aportaron en las importaciones de la ciudad, con el 27^o/o del valor de las mismas. Vemos las cifras en el cuadro No. 22.

CUADRO No. 22
PARTICIPACION DE LAS DIFERENTES CATEGORIAS DE
COMERCIANTES EN LAS IMPORTACIONES DE SANTA FE DE
ANTIOQUIA DURANTE LOS AÑOS DE 1785 A 1787

<u>Comerciantes</u>	<u>No.</u>	<u>o/o</u>	<u>Partic. en pesos de oro</u>	<u>o/o</u>
Pobres	4	11	1.610	0.79
Pequeños	14	40	18.947	9
Medianos	6	17	34.189	17
Ricos	9	26	63.142	30
Grandes	2	6	119.648	59

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 485 a 491; Dctos. 165 a 225 de 1785 a 1787.

Si se observa la lista de los 11 más grandes comerciantes de Santa Fé de Antioquia en las operaciones de los años 1785, 1786 y 1787, nos damos cuenta que se trata de personas distintas a las del período anterior. Con un intervalo de 9 años, desde 1776 hasta 1785 cuando retomamos nuestra serie de registros comerciales, se produce un cambio en la composición física de los comerciantes. Solo permanece don Bernardo Martínez. Algunos de éstos como Juan Fabio Pérez de Rublas, Jerónimo Villa y Francisco Periañez, aparecen en esta lista como consecuencia de haber incrementado considerablemente sus fortunas. Los demás simplemente aparecen como de primera vez en el comercio de Antioquia ocupando las posiciones de los más ricos.

La siguiente es la lista que se logró hacer con los comerciantes que mayor aporte hicieron al mercado de Santa Fé de Antioquia de 1785 a 1787.

PARTICIPACION EN PESOS DE ORO DE LOS COMERCIANTES
GRANDES Y RICOS EN LAS IMPORTACIONES DE SANTA FE
DE ANTIOQUIA: 1785, 1786 Y 1787.

<u>C o m e r c i a n t e</u>	<u>Part. en Pesos</u>	<u>o/o</u>
Bernardo Martínez (Vo. Ant.)	71.249	35
Juan Pablo Pérez de Rublas (Vo. Ant.)	48.399	24
Juan Esteban Martínez (Vo. Ant.)	11.167	5.5
José A. Valenzuela (Vo. de Ant.)	10.167	5
Juan de la Rosa Galván	8.972	4.5
Jerónimo de Villa	7.828	4
José A. Gómez de Leyva (Vo. Rionegro)	7.039	3.4
José Cruz Robledo	5.112	2.5
Francisco Periañez	4.650	2.0
Angel Mancilla	4.029	2.0
Juan Piñero (Vo. Ant.)	3.988	2.0

La historia personal del más grande comerciante de la provincia durante la segunda mitad del siglo XVIII, es una muestra de la forma como se amasaron inmensas fortunas en el comercio.

Bernardo Martínez (1720 - 1788) que se hiciera famoso por su riqueza lograda a partir del comercio, era natural de la Villa de Muros (Galicia). Llegó a la provincia de Antioquia con el gobernador Osorio de Velasco en el año 1744. Se casó con Francisca Ferreira Pérez con quien tuvo 10 hijos. (1).

En Santa Fé de Antioquia ocupó asiento en el cabildo de la ciudad por largo tiempo y recibió los títulos de Sargento Mayor y Alférez Real. No se sabe de las actividades económicas de Bernardo Martínez al tiempo de su llegada a estas tierras, pero a partir de 1750 comienza su acción como comerciante.

En este año realizó transacciones comerciantes en Medellín con mercancías que recibía de Mompós. También, desde ésta última, hizo envíos de mercancías en su nombre hasta Santa Fé de Antioquia. Por ejemplo, el 20 de Octubre de ese año, cuando se encontraba de paso por Mompós, despachó 3 cargas de cacao por valor de 135 pesos, para que en la capital y en su nombre reclamara Pedro Pastor quien debía registrarlas y vender en la ciudad. (2).

A partir de la segunda mitad de ese siglo se dedicó por completo a la actividad comercial importando todo tipo de productos. En algunas ocasiones en asocio con otros comerciantes, como lo hizo durante 1767 y 1768 con Fermín García y Francisco Hoyos éste último cura

(1) Arango Mejía, Gabriel, *Genealogías de Antioquia y Caldas*. 2a. edición. Imprenta Deptal. Medellín, 1942. Los apellidos se encuentran en orden alfabético, por eso cada vez que se cite esta obra, no se mencionan las páginas.

(2) A.H.A. *Libros*, Tomo 457; Dcto. 410 de 1750.

vicario de Santa Fé de Antioquia. (1).

También participó en operaciones comerciales en compañía de los mineros y comerciantes Felipe Villegas y Juan Prudencio Marulanda quienes en 1770 le encargaron para que trajese desde Mompós el hierro que necesitaban para el laboreo de sus minas. (2).

Fué precisamente en Mompós donde adquirió la mayor parte de sus mercancías, pero también realizó algunos desplazamientos hasta Cartagena y Honda de donde trajo productos agrícolas y ropas de Castilla principalmente. Desde Santa Fé de Bogotá recibió en repetidas ocasiones cargas de ropa y misceláneas (3), posiblemente con la colaboración de su hijo Manuel, que en aquél entonces residía en la capital del Reino, cursando estudios en el Colegio de San Bartolomé. (4).

Cuando se había constituido en el más grande de los comerciantes de toda la provincia, sus hijas Teresa y Rita se casaron con los hermanos Tomás y Juan Pablo Pérez de Rublas, el primero un destacado comerciante de Medellín y el segundo también comerciante en Santa Fé de Antioquia.

A partir de los años ochenta de ese siglo, la unión de estas dos familias les permitió obtener la más alta concentración del comercio en sus manos. A ello contribuyó en gran medida la acción de Juan Pablo Pérez de Rublas quien durante los años 1785, 1786 y 1787, introdujo el 24^o/o del valor total de las mercancías registradas allí. Por su parte Bernardo Martínez participó del valor de las importaciones du-

(1) A.H.A. Libros. Tomo 462; Dcto. 499 de 1767 y Tomo 462; Dcto. 511 de 1768.

(2) Ibid Tomo 462; Dcto. 512 de 1770.

(3) Ibid Libros. Tomos 485, 489 y 491; Dctos. 165, 213 y 222 de 1785, 1786 y 1787.

(4) Arango Mejía, Gabriel *op. cit.*

rante esos años con el 35^o/o. Esto significó un alto grado de concentración, pues entre los dos introdujeron el 59^o/o del valor total de mercancías, que por lo demás era una suma muy elevada. Durante esos tres años introdujeron cerca de 120.000 pesos en mercancías a Santa Fé de Antioquia. (1).

Solo uno de los tres hijos varones de Bernardo Martínez, continuó la tradición comercial de su padre, que prolongaría hasta principios del siglo XIX.

8. SITUACION DE LOS COMERCIANTES A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX.

Trataremos de ver ahora, la situación en que va quedando la ciudad de Antioquia en su desarrollo económico desde el punto de vista del comercio y su relación con los dos centros urbanos de más desarrollo en la provincia: Medellín y Rionegro.

Los cambios operados en Santa Fé de Antioquia durante los últimos años de dominación colonial española muestran una variación en la cantidad y composición de la nómina de comerciantes y una disminución del comercio de esta ciudad, en comparación, no solo con el comercio de la misma a mediados del siglo XVIII, sino también con el de Medellín y Rionegro durante estos años de preindependencia.

El auge del comercio en la ciudad de Antioquia, expresado en la cantidad de comerciantes allí concentrados, equivalentes al 47^o/o

(1) Ver cuadros Nos. 20 y 21.

del total de comerciantes de la provincia hasta el año de 1776, se ve disminuído durante los años ochenta cuando el total de sus comerciantes pasa bruscamente a significar el 9^o/o del total de los comerciantes de la provincia.

Esta situación se mantiene con la tendencia a la disminución durante los primeros años del siglo XIX, cuando los comerciantes de Santa Fé de Antioquia están representando el 8.5^o/o.

Esta tendencia a la disminución del número de comerciantes de la capital, aunque en términos absolutos corresponda a una disminución del total de comerciantes en la provincia, en relación con la concentración de comerciantes en ciudades como Medellín y Rionegro, significa la tendencia hacia la pérdida de importancia en la provincia del mercado de Santa Fé de Antioquia.

Desde 1776 hasta 1810, el total de comerciantes de la provincia se ha rebajado en cerca de un 50^o/o, mientras que en la ciudad de Antioquia el cambio es de aproximadamente el 40^o/o. Por otro lado, en Medellín y Rionegro, tomando estas mismas fechas comparativas, se observan aumentos en el número de comerciantes en un 16 y 23^o/o respectivamente. (1).

Lo anterior tiene su explicación en la búsqueda que hicieron los comerciantes, demarcados con mayor demanda en Medellín y Rionegro, utilizando las entradas por los puertos del Magdalena.

La ciudad de Antioquia dejó de significar una oportunidad de enriquecimiento dada la situación en que se encontraban las explotaciones mineras, cuando toma una mayor fuerza la minería independiente del Oriente Antioqueño y se evidencia la prosperidad de las ha-

(1) Ver cuadro No. 23

ciendas del Valle de Aburrá. (1).

CUADRO No. 23
CLASIFICACION DE LOS COMERCIANTES POR ZONAS
DE MERCADO

Zonas	(1740 — 1176)		(1785 — 1791)		(1803 — 1810)	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Medellín	137	31.6	172	47.1	100	47.6
Santa Fé de Ant.	206	47.5	33	9	18	8.6
Rionegro	90	20.7	160	43.8	92	43.8
Total Provincia	433	100	365	100	210	100

Fuente: A.H.A. Libros. Tomos 455 a 690; Dctos. 378 a 11016 de 1740 a 1810

a. Dieciocho Comerciantes.

En los registros de comercio en Santa Fé de Antioquia de 1806 a 1807, se encontraron 18 comerciantes abasteciendo la ciudad con géneros importados. Lógicamente no se trata de los mismos comerciantes que operaron en los períodos anteriores sino de gentes de reciente dedicación a la actividad comercial, ubicados todos en una posición media dentro de la clasificación económica que hicimos de los comerciantes. Se trata de pequeños y medianos comerciantes y solo un comerciante rico.

(1) Sobre la formación de las haciendas en el Valle de Aburrá véase: Bonilla, Gloria: **La Estructura Agraria en el Valle de Aburrá 1676 — 1730**. Tesis de Grado U. de A., 1984.

Durante estos años, no se presentaron a la aduana de Santa Fé de Antioquia ni comerciantes pobres, ni grandes comerciantes ya no operaban Bernardo Martínez, ni Juan Pablo Pérez de Rublas.

Debido a la poca cantidad de comerciantes, se consideró pertinente la presentación de los nombres de los mismos. Ellos eran:

- José María Aguirre, al parecer vecino de Anserma.
- Gregorio Garcés, comprador en Santa Fé y Juntas.
- José María Hoyos, vecino de Antioquia, comprador en Santa Fé y Honda.
- Pedro José Ibarra, vecino de Antioquia, comprador en Mompós.
- Remigio Leal, vecino de Rionegro quien llevaba desde allí mercancías a la capital.
- Angel Martínez, vecino de Antioquia posible sucesor de don Bernardo Martínez.
- Juan Esteban Martínez, alcalde ordinario y contador en depósito de la ciudad de Antioquia. Su carrera de comerciante se inició en 1785. Es además otro posible sucesor de Bernardo. Martínez.
- Manuel Antonio Martínez, comprador en Santa Fé. Muy seguramente de la familia Martínez.
- Narciso Martínez, comprador en Santa Fé, Mompós y Juntas.
- Juan Bautista Menéndez.
- Nanclares Ramón.
- Pablo Pardo, comprador en Santa Fé, Mompós, Carare y Juntas.
- Adriano Pérez, vecino de Santa Fé de Antioquia; comerció en Rionegro en 1804, pero vuelve a Santa Fé de Antioquia.

- Luis Eusebio de la Rosa, un pequeño comerciante de telas.
- José Fernando Uruburu.
- José Manuel Zapata.
- Juan Francisco Zapata Hernández, vecino de Copacabana. Comerció en Medellín y Rionegro en 1785 y 1789.
- Manuel Zarrazola.

Como podrá verse, solo Juan Esteban Martínez aparece en el registro de la ciudad de Antioquia en la década de los ochenta, otros fueron comerciantes durante años anteriores en Medellín y Rionegro. Pero podemos afirmar que en general se trata de gentes nuevas en el comercio. (1).

- b. Suerte de los grandes comerciantes de la década de 1780.
- Una revisión de los 18 comerciantes de la ciudad de Antioquia, durante los años 1806 y 1807 nos muestra una conexión muy pobre de éstos con el comercio de la década de los ochenta del siglo XVIII.

Aparte de algunos miembros de la familia Martínez y Pérez que figuran como medianos comerciantes y del señor Juan Francisco Zapata Hernández que fuera comerciante en Medellín y Rionegro en 1785 y 1789, los demás son comerciantes de reciente actividad y sin lazos familiares con el comercio anterior.

Angel Martínez, Manuel Antonio Martínez y don Adriano Pérez son seguramente descendientes de las familias Martínez y Pérez, controladoras del comercio de la ciudad durante toda la segunda mitad del siglo XVIII.

(1) A.H.A. Libros. Tomos 527 a 690; Dctos. 696 a 11016 de 1803 a 1810.

Una investigación, todavía en curso, sobre la sociedad antioqueña del siglo XVIII, está mostrando un cambio en la actividad económica de comerciantes como Bernardo Martínez y Juan Pablo Pérez de Rublas quienes a fines del siglo XVIII se dedican, al parecer, al negocio de prestamistas. Estos comerciantes dedicaron sus fortunas, logradas con el comercio, al préstamo con interés tanto a criollos como a peninsulares. De esta manera se puede explicar el porqué de la ausencia de sus fortunas en el comercio de la ciudad durante estos primeros años del siglo XIX.

Es de suponer que otras fortunas considerables en el comercio de Santa Fé de Antioquia se trasladaron a otros sitios como ocurrió con dos José Antonio Gaviria vecino de Medellín quien fue comerciante en la ciudad de Antioquia en 1756, pasando luego al mercado de Medellín y Rionegro durante la década de los ochenta y con gran intensidad en 1805 y 1810. (1).

El caso de José Antonio Gaviria es también un ejemplo del desplazamiento que algunos comerciantes realizaron hacia el mercado del centro y oriente de la provincia en busca de una mayor demanda para sus mercaderías. Demanda causada por la particular dinámica en el desarrollo económico de dichas regiones a partir de la década de los ochenta.

(1) A.H.A. Libros. Tomo 458; Dcto. 429 de 1756. Tomo 686; Dcto. 10941 de 1805. Tomo 690; Dcto. 11016 de 1810.

I. SISTEMA DE OPERACION DE LOS COMERCIANTES

A continuación veamos la forma general de operación de los comerciantes y la definición de los mismos.

1. EL COMERCIANTE

Se ha definido como comerciante, en el presente trabajo, a todas aquellas personas que de alguna manera, en mayor o menor cantidad, con mayor o menor frecuencia, traficaron con productos desde fuera de la provincia, para el mercado en Santa Fé de Antioquia u otras ciudades.

En esta labor, como ya se dijo, participaron gentes de todos los niveles económicos y con diferentes intereses.

2. LOS VIAJES

Desde luego no se puede desconocer que entre los comerciantes existieron diferencias económicas, que se manifestaron en el número de viajes, la duración y la frecuencia de los mismos. Se encontró a comerciantes que solo viajaron y registraron una vez, y a otros, que llegaron a viajar más de una vez en el año y registraron mercancías en su nombre o el de otro, hasta en más de una ocasión cada mes.

Durante los 16 años que se observaron de 1740 a 1776, se pudo determinar que unas tres cuartas partes del total de comerciantes viajaron o registraron una o dos veces. Esto podemos explicarlo si tenemos de presente que se trataba de personas que esporádicamente se les presentaba una oportunidad de viajar a Momós, Cartagena, Popayán o Santa Fé de Bogotá y entonces aprovechaban para traer mercancías que po-

dían revender en la ciudad con su respectiva legalización por medio del registro de aduana y del pago o compromiso de pago de los derechos de sisa y alcabala.

Tenemos así, que durante aquellos años, la mayoría de los comerciantes viajaban esporádicamente una o dos veces a lo sumo, en toda su vida, algunos con intervalos de más de 10 años entre uno y otro viaje, que bien podía hacerse para llevar mercancías a Santa Fé de Antioquia uno y otro para hacer lo mismo en Rionegro o Medellín.

Un ejemplo de comerciantes que solo viajaron una vez tenemos a Bernardo Alástiras, uno de los más destacados comerciantes que introdujo cargas a la capital de la provincia, llevó allí el 4 de Febrero de 1744 un importante cargamento de ropas de Castilla y del Reino que desde Mompós le habían sido remitidos por la vía de Cancán hasta Medellín lugar de su residencia. Este que fué su único registro de mercancías en los libros de aduana, estaba avaluado en 4.395 pesos. (1).

Otro comerciante Juan de Abreu, vecino de Medellín, llevó a la ciudad de Antioquia el 16 de Septiembre de 1756 varias cargas de ropa, cacao y tabaco por valor de 490 pesos, todo procedente de la ciudad de Honda. Más adelante en 1760 Francisco de Aguinaga registró en Santa Fé de Antioquia, varias cargas que contenían ropas de Castilla, harina y cacao, además de otras misceláneas, con una guía no avaluada de la ciudad de Mompós. (2).

Otros comerciantes, lograron hacer hasta dos viajes fuera de la provincia para introducir mercancías con intervalo de aproximadamente diez años. Por ejemplo: Miguel Correa, vecino de Santa Fé de Antioquia, hizo el 4 de Marzo de 1756 registro de 258 pesos de unas mercancías

(1) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 392 de 1744.

(2) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 428 de 1756.

que llevó desde Mompós a dicha ciudad. Años después el 28 de Septiembre de 1776, registró en Rionegro, ropas, cacao y tabaco por solo 151 pesos (1).

Lo mismo ocurrió con Juan Antonio Díaz Quintana quien en 1760 hizo un registro en Santa Fé de Antioquia, de unas ropas, cacao y misceláneas con una guía no avaluada de Mompós y diez años más tarde en 1770, siendo Alcalde de Rionegro, registró en dicha ciudad unas cargas de ropa que por valor de 240 pesos le remitió desde Mariquita Juan García Conde. (2).

También con intervalo de más de diez años el comerciante José Antonio Agudelo, vecino de Santa Fé de Antioquia registró en 1744, 1.170 pesos en ropa de Castilla y luego en 1785, en la ciudad de Medellín registró unas cargas no avaluadas de ropas de Quito que llevó desde Popayán. (3).

Luego de 1780 el porcentaje de aquellos que viajan pocas veces disminuye y a partir de esta fecha solo una tercera parte de los comerciantes realizan uno o dos viajes.

De todas maneras estos porcentajes son muy elevados y nos llevan a pensar que los comerciantes que mayor número de viajes y registros hicieron, fueron realmente pocos, y se trataba precisamente de los más acaudalados.

Bernardo Martínez, por ejemplo, llegó a registrar hasta tres entradas de mercancías por año. Después de haber registrado en Octubre de

-
- (1) A.H.A. Libros Tomos 458 a 464; Dctos. 378 a 566 de 1756 a 1776.
 - (2) A.H.A. Libros Tomos 460 a 462; Dctos. 465 a 512 de 1760 a 1770.
 - (3) A.H.A. Libros Tomos 456 a 485; Dctos. 165 a 392 de 1744 a 1785.

1750 mercancías por 130 pesos, que trajo desde Mompós, no volvió a registrar sino dos años después y en 1752 registró 550 pesos en Marzo, 170 pesos en Abril, y 7.945 en el mes de Noviembre, con mercancías de Mompós y Cartagena. Debemos considerar la posibilidad de que Bernardo Martínez tuviera bodegas o las rentara en Mompós. Posiblemente la cantidad de mercancías que compraba en Cartagena, no podía llevarlas juntas sino hasta Mompós, donde debió almacenarlas para luego introducirlas a la provincia en dos o más viajes. Así, en 1767 hizo dos viajes, uno en Abril y otro en Octubre. Su promedio por año fué de dos viajes, y de 1786 a 1787 realizó seis viajes entrando a la ciudad de Antioquia el cargamento más grande jamás registrado antes y que no será superado ni por los más grandes comerciantes de Medellín y Rionegro en el período colonial. (1).

También se destaca por la frecuencia en sus viajes, el comerciante vecino de Santa Fé de Antioquia, Manuel Antonio Aguirre y Ibarra, quien durante los 30 años de actividad comercial (1744 - 1774) realizó siete registros correspondientes a cinco viajes a los puertos de Honda, Mompós y Cartagena. De dichos viajes, realizó dos en el solo año de 1752, uno en Abril y otro en Diciembre. (2).

Ahora bien, el hecho de que viajaran con relativa frecuencia no significó un factor determinante para movilizar grandes fortunas en el comercio. Algunos que viajaron varias veces no dejaron de ser siempre pequeños comerciantes. Por ejemplo Gregorio Francisco Díaz de la Torre realizó cinco viajes de 1767 a 1771, incluídos dos en 1768, para traer mercancías a la capital, de Honda y Cartagena. Sinembargo sus cargas fueron avaluadas siempre entre los 170 y los 300 pesos. (3).

(1) A.H.A. Libros Tomos 457 a 491; Dctos. 225 a 410 de 1750 a 1787.

(2) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 392 de 1744. Tomo 464; Dcto. 548 de 1774.

(3) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 499 de 1767; Tomo 463; Dcto. 522 de 1771.

De lo anterior debemos concluir que la frecuencia de los viajes de los comerciantes a los sitios de compra de sus mercancías no tenían una regulación fija que fuera determinada por el tiempo que demoraban en vender sus mercancías, o por el tiempo de viaje de una ciudad a otra, pues lo que podemos observar son los altibajos frecuenciales en donde una gran mayoría solo viajan y registran una vez, un grupo intermedio realiza operaciones con lapsos de tiempo variables entre dos, cuatro y hasta diez o veinte años para diferentes ciudades de destino, y un tercer grupo muy pequeño de grandes comerciantes que llegaron a viajar o registrar hasta siete veces por año.

De todas maneras, queda claro que no es cierta la frecuencia que Ann Twinam otorga a los viajes de los comerciantes en uno por año. (1).

Esto demuestra que si bien había una creciente demanda, ésta no era coincidente con una frecuencia particular de los comerciantes en viajar en busca de suministros para la ciudad de Antioquia. Muy posiblemente por la lentitud en las ventas al por menor en las zonas rurales más alejadas de la ciudad.

Además nos sugiere la idea de la descapitalización de la mayoría de los comerciantes, que vendiendo a crédito, debían esperar largo tiempo en la reposición de sus capitales para emprender así nuevos viajes.

3. FORMAS DE INTRODUCCION DE MERCANCIAS.

Los comerciantes operaron de diversos modos en el desarrollo de su actividad comercial. Se distinguen fundamentalmente cuatro formas:

- Aquellos que realizaban viajes a los puertos donde se concentraba el comercio en la Nueva Granada, para traer de ellos géneros

(1) Twinam, Ann, *op. cit.*, p. 40.

de comercio al mercado de la provincia.

- Los que habiendo viajado, permanecían fuera de la provincia durante largo tiempo y utilizando gestores en el interior remitían sus mercancías.
- Los que como en el caso anterior, pero en menor proporción avecindados en Mompós, Honda u otros centros de comercio de fuera de la provincia enviaron mercancías a los comerciantes antioqueños quienes se desempeñaron como gestores.
- Hubo otros que avecindados o residenciados en la provincia recibieron mercancías desde fuera de manos de los comerciantes de Mompós, Honda, etc.

También se destaca aquí, y sobre todo para antes de 1780, la actividad de comerciantes vecinos de Santa Fé de Antioquia que sirvieron de gestores en operaciones comerciales a comerciantes de Medellín y Rionegro.

Las mercancías que llegaron a la provincia de Antioquia a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII procedían, como ya se dijo, de los centros de comercio más importantes de la Nueva Granada durante aquella época.

Desde sitios lejanos, y desde otros relativamente cercanos, los comerciantes antioqueños introdujeron las mercancías a las principales ciudades y distritos mineros. Estos centros comerciales fueron:

Cartagena, Santa Marta y Mompós por el norte; Quito, Popayán, Buga y Cartago por el sur; y otras ciudades del Reino como Santa Fé de Bogotá y Tunja, así como de puertos del Magdalena como Honda, Nare y San Bartolomé.

Para llegar a Santa Fé de Antioquia y a otras ciudades de la provincia desde los principales centros de comercio, los comerciantes antioqueños utilizaron diversos medios. Se utilizaron al máximo los ríos navegables principalmente el Magdalena y el Cauca y otros de menor caudal afluentes del primero: (el río San Bartolomé y el río Nare). Desde donde ya no era posible el transporte fluvial la introducción de mercancías se hizo por caminos de herradura en mulas y caballos, o a lomo de peones cargueros. Este último medio utilizado en los terrenos más escabrosos.

En el transporte fluvial desde Mompós por el Cauca arriba o desde San Bartolomé o el Nare hacia el interior se utilizaron pequeñas embarcaciones guiadas por un "piloto" que comandaba a los bogas.

El piloto se encargaba en algunas ocasiones, como ocurrió en Cáceres a principios de la década del 60, de hacer el registro de las mercancías cuando el comerciante dueño se encontraba en Santa Fé de Antioquia.

En el caso del transporte por tierra fueron los cargueros y los arrieros las personas encargadas de hacer llegar las mercancías hasta los centros de mercado y de consumo. Los primeros, como se explicará más adelante, trabajaron individualmente o en forma colectiva. Los segundos fueron generalmente esclavos o peones al servicio de los comerciantes, pero también hubo entre ellos, propietarios de mulas, con tierra, que independientemente servían en el transporte de mercancías.

4. SISTEMA OPERATIVO EN LAS CIUDADES

Luego de introducidas las mercancías a las ciudades, se procedía a registrarlas en las oficinas de aduana ante los oficiales reales. El registro como ya se ha descrito, se hacía de acuerdo a la información de conte-

nido, cantidad y avalúos que suministraban las guías.

Cuando por diversas razones no se presentaba la guía con las mercancías, el comerciante o gestor se comprometía a entregarla en los días siguientes.

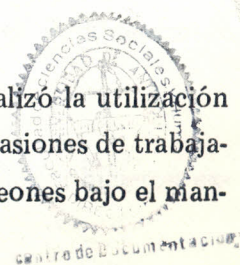
Una vez que los oficiales reales verificaban el avalúo de las cargas, procedían a gravarlos con alcabala y sisa. El pago de éstas debía hacerse inmediatamente.

Resumiendo, la actividad comercial de los antioqueños, los llevó a relacionarse con el comercio y comerciantes de los principales centros comerciales de la Nueva Granada, a establecer relaciones de negocios entre los comerciantes de las diferentes ciudades de la provincia. Se generaron así funciones como la del "gestor".

La preocupación por solucionar los problemas de acceso a las principales ciudades de la provincia, hizo que los comerciantes se convirtieran en propiciadores para el desarrollo del transporte como una actividad económica independiente.

El incremento de las importaciones antioqueñas, a lo largo del siglo XVIII requirió de un aumento correspondiente y una expansión de los transportes. Para ello se desarrollaron criaderos de mulas ubicados en las mejores tierras del Norte del Valle de Aburrá y en las Sabanas de Cancán. Se aumentó la producción equina que coadyubó con las mulas traídas desde Popayán, a proporcionar aquel elemento básico de la arriería.

Para el transporte de mercancías también se generalizó la utilización de los cargueros, haciendo de éstos un gremio en ocasiones de trabajadores independientes y otras veces de cuadrillas de peones bajo el man-



do de un contratista. Se pasa así, de mediados del siglo XVIII al siglo XIX; de la utilización de peones cargueros (generalmente esclavos), al servicio personal de los comerciantes, a la conformación de verdaderas flotillas de cargueros. En Antioquia, estas empresas de transporte se desarrollaron principalmente y durante el siglo XIX en la zona de travesía del río Magdalena hasta el Valle de Rionegro y el de Aburrá.

J. CONEXION DE LOS COMERCIANTES CON OTRAS INSTANCIAS ECONOMICAS Y POLITICAS.

En el despliegue de su actividad económica, los comerciantes hicieron necesarios contactos con la tierra y la minería, con el fisco y el poder. Su relación con esas instancias los condujo a la propiedad de tierras y minas, al logro de privilegios y al ejercicio del poder local y provincial. Veamos algunos aspectos de esta situación.

1. LAZOS CON LA TIERRA Y LA MINERIA

El gran abismo existente entre comerciantes ricos y comerciantes pobres, no estuvo marcado únicamente por el monto de sus operaciones comerciales, sino que además y de una manera muy importante, estuvo marcado por las relaciones que los comerciantes más acaudalados tenían con el poder político de las ciudades y también por las relaciones que hicieron con la tierra y con las minas.

Como abastecedores de herramientas y metales requeridos en el laboreo de las minas, así como de ropas y alimentos para mineros y mazzamoreros, los comerciantes se hicieron indispensables en el desarrollo económico de la región.

En los registros de mercancías que algunos comerciantes hicieron ex-

clusivamente para el consumo de minas, podemos fácilmente observar la relación permanente de los diversos sectores económicos dominantes.

Algunos mineros, en busca de precios más bajos en las mercancías que debían llevar a sus minas, se convirtieron prácticamente en comerciantes. Por ejemplo el 9 de Agosto de 1766 el clérigo Cristóbal Vélez, vecino de Medellín trajo desde la ciudad de Cartagena dos cargas de hierro y una carga de acero, por las cuales no tuvo que pagar ningún derecho, al declarar que serían consumidas en sus minas, obteniendo así mayores ventajas. (1).

Otros mineros, como sucedió en Septiembre de 1770 con don Felipe Villegas y don Prudencio Marulanda, vecinos de la ciudad de Rionegro, quienes por intermedio del comerciante de Santa Fé de Antioquia Francisco José del Campillo, encargaron se les trajera desde Honda, 500 arrobas de hierro, del que necesitaban sus minas en la jurisdicción de Rionegro. Aprovechando el viaje a Honda, ya asegurado con tan importante encargo, el señor Francisco José del Campillo cargó por su cuenta con otras 500 arrobas de hierro, sumando así 1.000 arrobas que le fueron valuadas en 1.500 pesos, y por los que debió pagar por derecho de entrada de dicho hierro la suma de 25 pesos. (2).

También se aprecia una íntima relación entre la minería y el comercio en el caso de Manuel Antonio de Aguirre y Ibarra que registró el 31 de Mayo de 1774 una considerable cantidad de mercancías valuadas en 1.092 pesos, que le remitiera desde Mompós Sebastián Charrasco. De Aguirre y Ibarra era propietario de minas en Titiribí y personalmente se encargaba de los abastecimientos en hierro, acero, lienzo y alimentos. Por ejemplo en el registro referido del 31 de Mayo se contaban:

(1) A.H.A. Libros Tomo 461; Dcto. 489 de 1766.

(2) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 512 de 1770.

8 arrobas de hierro,
 4 arrobas de acero,
 8 cargas de lienzo,
 12 docenas de cordobanes, y
 13.5 cargas de cacao. (1).

Cuando los mineros, apoyaron las producciones agrícolas, que garantizaran la manutención de sus esclavos, hicieron a la vez lazos con la tierra y el comercio, afirmando la unidad entre terratenientes, mineros y comerciantes.

Así sucedió con José Joaquín de Celis vecino de Santa Fé de Antioquia quien registrara el 20 de Julio de 1768 en dicha ciudad 13 cargas de cacao por valor de 450 pesos que le remitieran desde sus estancias del río Cauca, el Rayo y Candela, según se decía en la guía expedida en el Valle de San Andrés ese mismo año. (2).

De esta forma estuvieron los comerciantes ligados a la tierra y a la minería en una actividad que reforzaba sus operaciones comerciales, en el caso de las estancias le daba salida a sus productos y en el caso de las minas les permitía una adquisición favorable de abastecimientos.

2. RELACIONES CON EL FISCO.

Las Cajas Reales de Santa Fé de Antioquia, igual que los de la provincia entera y de todo el Virreinato de la Nueva Granada tuvieron en el cobro de derechos de comercio la principal fuente de ingresos.

Todas las mercancías introducidas a la provincia de Antioquia, paga-

(1) A.H.A. Libros Tomo 469; Dcto. 552 de 1774.

(2) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 511 de 1768.

ban los derechos de sisa y de alcabala en un porcentaje sobre el valúo de las cargas. (0.30/o para la sisa y 2.20/o para la alcabala en 1785).

La sisa o Armada de Barlovento se exigía en pago de contado al registro de las cargas, mientras para el pago de la alcabala se concedían hasta 4 meses de plazo.

Por su parte el pago de quintos una vez se llevaba el oro realizado en la venta, a la Casa de Fundición, se hacía en un término máximo de 3 años. Veamos un ejemplo completo que nos permita apreciar todo el proceso de la relación del comerciante con el fisco y el pago de sus deudas:

"En la ciudad de Antioquia a 31 de Enero de 1740 años, pareció en esta contaduría, Juan Andrés de Zabala vecino en esta dicha ciudad en nombre y con poder de don Isidro Lazo, don Pedro de Arana y don Felipe Villegas, residentes en la Villa de Medellín con un registro y manifestación hecho ante el señor Juan Alonso Mozarda capitán de caballos de los Reales Ejércitos de su Majestad, Gobernador y Capitán General de esta provincia, en que consta haber manifestado.

*101/2 arrobas de ropa y géneros de Castilla,
4 cargas de tabaco,
1-1/2 carga de lienzo,
2 cargas de cacao,
1 carga de suela,*

que condujeron de la Villa de Mompós y ciudad de Cartagena como consta en despacho y guía. Y dichas cargas montan de principal, según el avalúo general corriente 745 pesos de oro en polvo, los cuales se obligó a fundir el dicho Juan Andrés de Zabala en nombre de los expresados don Isidro Lazo, don Pedro de Arana y don Felipe Villegas en virtud del poder que para ello le remitieron, y los reales quintos y los demás derechos pertenecientes (a su Majestad) y a su cumplimiento, se obligó con su persona y bienes habidos y por haber como mandaseis".
(1).

(1) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 378 de 1740.

Como se puede observar, en el texto del registro, Juan Andrés de Zabala se compromete a pagar los reales derechos, compromiso garantizado con su "persona y bienes habidos y por haber". Efectivamente, ese mismo día pagó dos pesos, cinco tomines, dos granos de oro en polvo corriente por sisa de dicho registro.

Transcurrido un año, después del registro, el 13 de Marzo de 1741, don Isidro Lazo Velmontes fundió 373 pesos por cuenta de dicho registro y pagó los derechos del mismo. Así le quedó cancelada la deuda con el fisco. En este caso, los tres comerciantes residentes en Medellín pagaron de contado sus derechos. (1).

En Medellín y Rionegro, los libros de comercio seguían también en forma cronológica los pagos de derechos que hacían los comerciantes.

Después de 1780 se hicieron directamente en Medellín y Rionegro los pagos de sisa, alcabala y quintos reales. Veamos un ejemplo para el caso de Medellín:

"Don Antonio de Piedrabita Teniente Oficial Real y Juez de Comisión en esta Villa de Medellín en jurisdicción por el excelentísimo Virrey de este Reino. Certificó que hoy día de la data, don Pantaleón Arango, vecino y del comercio de ésta, habiendo presentado en esta Real Aduana con una guía librada en la Real Aduana de la Villa de Mompós, fecha 1 de Julio de 1799 los géneros que en ella se expresan que contuvieron:

41/2 cargas de efectos de Castilla, y el aforo que se le dió 2.219 castellanos de oro, como parece del legajo de guía al folio 21 corriente al 22, habiendo pagado de contado el real derecho de sisa que son 4 petacones, 4 reales de plata, se obligó a pagar la alcabala a los 4 meses cumplidos y contados desde la fecha, la que según el aforo arriba dicho, al 21/40/o importa 99 petacones, 7 reales de plata, y a fundir o pagar el derecho de Quinto de los referidos 2.219 castellanos de oro a los 3 años, también contados desde esta misma fecha, para todo lo que dió

(1) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 378 de 1740.

por fiadores a don Joaquín Sañudo, y ambos se obligaron como por deuda real de Man Comun Insoludum renunciando las leyes de la división y demás del caso, sujetándose de no cumplir con la presente obligación, a ser apremiado ejecutivamente cual si fuere por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, y según que lo referido más (latamente) del libro real de registros al folio 9 corriente a su reverso a que me refiero. Medellín, Enero 7 de 1800. (1).

En este caso, se pagó la sisa al tiempo del registro y se otorgaron los plazos correspondientes para el pago de alcabala y Quintos. Dichos pagos, se hicieron con retraso. A los 5 meses el 20 de Agosto de 1800, se presentó el señor Ignacio Reyes y fundió 450 castellanos de los que correspondían al pago de alcabala aproximadamente 50 pesos. Al año siguiente, el 11 de Mayo de 1801 otra persona Juan Francisto Obeso a nombre del mismo registro fundió 400 castellanos quedando pagos la mitad de los quintos. Por último, el 31 de Mayo de 1802 don Juan Antonio Salazar fundió 1.369 castellanos con lo que quedó cancelada la deuda de don Pantaleón con el fisco de Medellín. El retraso de un mes en el pago de la alcabala se compensó con la cancelación total de su deuda un año antes del plazo concedido. (2)

Las relaciones de los comerciantes con el fisco estuvieron regidas por tres formas de gravámenes sobre el comercio:

Ellas fueron la sisa, la alcabala y los quintos reales. Como se pudo observar en los ejemplos anteriores, tanto a mediados como a fines del siglo XVIII, a pesar de existir en las aduanas una cierta regulación en el pago de los derechos reales, éstos se hacían según se desarrollaran las actividades de los comerciantes. Así mientras más rápido realizara las ventas o en otros términos, mientras menos tiempo demorase en convertir sus mercancías en oro, más rápidamente eran cancelados los derechos en las Cajas Reales.

(1) A.H.A. Libros Tomo 681; Dcto. 10863 de 1800.

(2) Idem.

La sisa del registro fué tal vez el único derecho que pagaron simultáneamente al ingreso de las mercancías.

Los tres gravámenes fueron cargados a la cuenta de costos de comercio al igual de los gastos del transporte, y la mayoría de las veces los comerciantes contaron con la elasticidad de los oficiales de aduana, quienes a pesar de exigir fiador y juramento de pago, aceptaron en la práctica los pagos retrasados.

Este sistema favoreció mucho a los comerciantes ya que estos podían invertir sus capitales en la compra de mercancías y cancelar al fisco solo en la medida en que hiciesen líquidas sus ventas.

Esto fué posible, además, por la ausencia de un circulante monetario suficiente, pues los pagos se hacían generalmente en oro en polvo.

3. RELACIONES DE PODER Y EXENCIONES DE IMPUESTOS.

La amplitud del oficio de comerciante, tan generalizado en la segunda mitad del siglo XVIII en Antioquia, tocó suficientemente el terreno de la administración pública y eclesiástica de las ciudades y se aliaron así con fuerza indisoluble, funcionarios, curas y comerciantes.

En el mercado de Santa Fé de Antioquia ingresaron gran cantidad de mercancías que por llevar el nombre del Gobernador, el cura párroco o el rector de la Compañía de Jesús, eran exentos del pago de sisa y alcabala. Muchas veces hasta se pasaba por alto el avalúo dando vía libre a los comerciantes para imponer a su antojo los precios al consumidor.

No quiere decir esto que los comerciantes fueran personas totalmente aparte de los cargos públicos o funciones eclesiásticas. Aquellos que

ocuparon dichos cargos fueron también del comercio e incluso los más ricos.

Fueron los alcaldes ordinarios, los gobernadores, los sargentos mayores, los capitanes, curas, alférez real, etc., precisamente comerciantes de los que tenían una mayor capacidad económica dentro de la clasificación que hemos hecho de los mismos. (1).

CUADRO No. 24
CLASIFICACION DE LOS COMERCIANTES DE LA PROVINCIA
SEGUN EL MONTO DE SUS TRANSACCIONES

Comerciantes	(1740 — 1776)		(1785 — 1791)		(1803 — 1810)	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Pobres (— 200)	70	16	36	9.86	10	4.7
Pequeños (200 a 1.000)	206	47.5	119	32.6	73	34.7
Medianos (1.001 a 3.000)	90	20.7	83	22.7	47	22.3
Ricos (3.001 a 10.000)	36	8.3	32	8.7	37	17.6
Grandes (más de 10.000)	3	0.69	10	2.7	5	2.3

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 690; Dctos. 378 a 11016 de 1740 a 1810.

Pero no solamente en Antioquia durante el siglo XVIII, se presentaron lazos estrechos entre el comercio y los funcionarios públicos; éste fué un fenómeno propio de toda la vida colonial creada por españoles y criollos como sectores dominantes.

(1) Ver cuadro No. 24.

Refiriéndose a la sociedad señorial de Popayán, Colmenares ilustra de modo bastante claro aquellas relaciones de privilegio de los funcionarios frente al comercio.

“Los funcionarios reales (oidores, gobernadores, oficiales del tesoro) solían recibir franquicias de los derechos de almojarifazgo con el objeto de que pudieran traer muebles destinados a su uso, de acuerdo con el rango de cada funcionario. De esta suerte podían traer mercancías y algunos esclavos, lo mismo que su comitiva. Esta muy numerosa a veces, se componía no solamente de sus familiares, sino de sus “criados” o protegidos que venían a engrosar los rangos de las gentes ávidas de un empleo, de un beneficio eclesiástico, de una encomienda, y, en el peor de los casos, de una comisión en las provincias. Para mantener el fasto de su casa muy pocos funcionarios dejaron pasar la ocasión de traer mercancías para la venta, sobrepasando la franquicia del almojarifazgo. El presidente López de Armendáriz, por ejemplo, hablaba de cien caballos cargados de mercancías que el visitador Monzón había traído. Esta no era una exageración: el visitador había embarcado mercancías en siete canoas, cada una de 200 arrobas, es decir, que las mercancías destinadas supuestamente para su uso representaban unas quince toneladas.

Denuncias de este género eran frecuentes y alcanzaron a oidores como Lesmes de Espinosa y Juan de Valcárcel, a varios gobernadores de Popayán y Antioquia y aún algunos obispos. (1).

En Santa Fé de Antioquia durante la segunda mitad del siglo XVIII, encontramos una serie de situaciones del mismo tipo de las anteriormente descritas y que bajo diversas razones, tales como fiestas religiosas, gastos de familia, o de la producción, se eludía el pago de impuestos. También se involucraba en los registros a funcionarios públicos y eclesiásticos con la finalidad de obtener exenciones fiscales y otros beneficios.

(1) Colmenares Germán. *Historia Económica y Social de Colombia 1537 - 1719*. Tomo I. Ed. La Carreta, Bogotá, 1978, pp. 382 - 383.

a.. Las Fiestas Religiosas.

Las festividades religiosas servían de excusa para introducir algunas mercancías, como el vino, sin pagar los respectivos derechos. Por ejemplo las botijas de vino que registró en Santa Fé de Antioquia el señor Juan A. de Zabala el 3 de Agosto de 1744 no fueron gravadas con la alcabala por estar desitinadas al consumo en la Fiesta de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín a celebrarse ese año por petición de Alfonso López de Restrepo vecino de dicha ciudad. (1).

Tampoco las catorce botijas de vino y una carga de harina que el 3 de Marzo de 1752 registrara en la ciudad de Antioquia Simón de Urrego, pagan la alcabala por decir éste que estaban destinadas al consumo en las fiestas de Purificación de Nuestra Señora. (2).

Catorce años después encontramos otro caso: A Juan Antonio de Toro Castaño (cura) vecino de Santa Fé de Antioquia no le gravan el vino, la harina, el cacao, el anís, la canela y el tabaco que trajo desde Mompós el 15 de Septiembre de 1756, por haber declarado que eran para las fiestas de Nuestra Señora de la Concepción de Chiquinquirá. (3).

b. La Compañía de Jesús.

El beneficio se extendía a la Compañía de Jesús, así por ejemplo de las mercancías que Antonio Lavandera llevó a Santa Fé de Antioquia en 1749, no pocas de ellas se vieron exentas del pago de alcabala debido a que estaban destinadas al Colegio de

(1) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 392 de 1744.

(2) A.H.A. Libros Tomo 457; Dcto. 413 de 1752.

(3) A.H.A. Libros Tomo 258; Dcto. 428 de 1756.

la Compañía de Jesús. Ocurrió realmente con 8 arrobas de cera para la fabricación de cirios y de un tercio de arroz que llevó desde Mompós el 9 de Mayo de ese año. (1).

Lo mismo sucedió con las mercancías que el 9 de Enero y 29 de Junio de 1761 registró el piloto Francisco Madrid según la remisión que le fué hecha desde Mompós. Estas no pagaron impuestos debido a que sus propietarios eran miembros de la Compañía de Jesús y del Colegio de la misma en la capital de la provincia. (2).

c. El Servicio Personal.

El servicio personal también gozó de exenciones en el pago de los derechos comerciales. Por ejemplo el 4 de Marzo de 1756 al sargento mayor Manuel García de la Fuente no se le cobró alcabala por la introducción que hizo de un negro, entre otras mercancías, al decir que era para su servicio personal. (3).

Ese mismo año, el 16 de Septiembre, a Diego Alvarez del Pino, vecino de Medellín y a Antonio Cardona vecino de Rionegro, se les rebaja la alcabala sobre dos cargas de tabaco, una carga de sal, y dos botijas de manteca al afirmar que estaban destinadas al consumo de sus estancias en las Sabanas de Cancán. (4).

d. El Rango Social.

Por otro lado, el rango y papel de los funcionarios se constituía con frecuencia en razón para eludir los pagos. Así ocurrió con don Mateo Manuel Ruíz quien se negó a pagar, el 26 de Octubre

(1) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 406 de 1749.

(2) A.H.A. Libros Tomo 460; Dcto. 465 de 1761.

(3) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 428 de 1756.

(4) Ibidem.

de 1758, los derechos de alcabala correspondientes a dos botijas de vino y dos botijuelas de aceite alegando que eran para el señor Gobernador de la provincia. (1).

e. La Producción.

Cuando se trataba de materias primas para la producción local se hicieron rebajas en el pago de alcabala. Tal es el caso de Manuel Antonio de Aguirre y Ibarra a quien el 31 de Mayo de 1774, se le rebajara el pago de alcabala en 8 arrobas de hierro y 4 de acero dentro de un conjunto de mercaderías que incluían telas y cacao que le fueron remitidas desde Mompós, por tratarse de metales que se utilizarían para los trabajos en sus minas de Titiribí. (2).

A Francisco Rincón se le rebajan todas las cargas que registró el 9 de Mayo de 1768 con una guía de Cartagena, valuadas en 3.088 pesos, por estar dirigidas al Depositario General don Gregorio Diez quien argumentó que dichas mercancías, entre las que había 4 cargas de cera, serían gastadas en la producción. (3).

Tenemos, que aunque muchos curas o miembros de la Compañía de Jesús, así como alcaldes, gobernadores u otros funcionarios públicos, fueran ellos mismos comerciantes y gozaron de algunos privilegios que ellos mismos se otorgaban; no se puede dejar de ver el hecho de que otros comerciantes aprovechando sus lazos de amistad con los primeros, lograsen también algunas exenciones en el pago de los derechos de importación en nombre de sus relaciones con el poder de las ciudades.

(1) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 428 de 1756.

(2) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 552 de 1774.

(3) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 511 de 1768.

K. RUTAS DE COMERCIO Y RELACIONES COMERCIALES CON EL EXTERIOR.

Los tres niveles básicos en el desarrollo del comercio colonial: El comercio trasatlántico, el mercado de los puertos y el mercado de introducción de cartas al interior de las diferentes provincias en la Nueva Granada, propició la conformación de una red de relaciones entre las diferentes localidades y entre comerciantes de ciudades distintas.

Los comerciantes antioqueños mantuvieron contacto con los comerciantes de aquellas ciudades que hemos llamado de "larga distancia" que fueron aquellos sitios por donde ingresaban las mercancías a la Nueva Granada como Cartagena, Santa Marta y Quito; además de aquellas que recibiendo de las primeras se hallaban distantes de los tres principales centros de mercado de la provincia: se trataba en este caso de ciudades como: Mompós, Popayán, Santa Fé de Bogotá, Tunja, Cali o Cartago.

Algunos de ellos, tenían en dichos sitios personas que trabajaban a su servicio remitiéndoles las cargas de mercancías hasta las ciudades donde debían ser vendidas por sus propietarios, sin que estos últimos se viesen en la necesidad de realizar tan largos y complicados viajes.

Por el río Magdalena, se desarrolló el principal tráfico comercial durante el período colonial y en sus riberas se fundaron numerosos puertos que desembarcaban las mercancías que serían luego introducidas a través de ríos menores o de caminos de herradura o de trochas por donde era obligado la utilización de los cargueros o silleteros.

1. PUERTOS EN EL RIO MAGDALENA, EL RIO CAUCA Y BODEGAS.

El sistema de bodegas durante el período colonial se constituyó en

un elemento básico del circuito comercial, tanto de los productos europeos que ingresaron a la Nueva Granada como también en el comercio de los productos agrícolas que desde los centros de producción en las haciendas estaban destinados al abasto de los distritos mineros y las ciudades.

Las principales bodegas que debieron utilizar los comerciantes de Santa Fé de Antioquia fueron las de Mompós, pues hasta esa ciudad llegaban las mercancías que se introducían a la Nueva Granada por el río Magdalena. En Mompós, se generó un gran mercado mayorista, que exigió el uso de grandes bodegas para preservar las mercancías, mientras se vendían a los comerciantes encargados de llevarlos al interior de la provincia de Antioquia o al puerto de Honda. También fue necesario el uso de bodegas en los casos en que después de haber comprado, un comerciante no pudiera transportar todas las cargas de un solo viaje, guardando una parte para hacer un segundo viaje o para hacerlas remitir por alguno de sus colegas o agentes.

Manuel García de la Fuente, un comerciante y vecino de la ciudad de Antioquia, registró en dicha ciudad, el 4 de Mayo de 1756, un cargamento avaluado en 2.241 pesos, que trajo desde Cartagena. En su paso por la ciudad de Mompós, dejó allí otras mercancías por valor aproximado de 9.000 pesos, las que necesitaron dos viajes, uno en Agosto y otro en Septiembre del mismo año, para ser llevados a su destino final en Santa Fé de Antioquia. (1).

También Bernardo Martínez utilizó, como ya habíamos dicho, las bodegas de Mompós en espera de que las mercancías que él compraba en Cartagena, fueran llevadas a Santa Fé de Antioquia. En Abril de 1767 a su regreso de Cartagena, deja en Mompós mercancías por va-

(1) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 428 de 1756.

lor de más de 1.500 pesos que luego conduce por partes hasta la ciudad de Antioquia en dos viajes, uno en Octubre de dicho año y otro en Febrero del año de 1768.

Ahora bien, no todos los comerciantes de Santa Fé de Antioquia guardaron sus propias mercancías en las bodegas de Mompós. La mayoría de ellos viajaron hasta dicho puerto, a comprar allí las mercancías que otros comerciantes de la ciudad habían traído desde Cartagena o incluso desde Honda. Como ya lo habíamos afirmado anteriormente, la gran mayoría de los registros de mercancías hechos en la aduana de Santa Fé de Antioquia, venían con guías despachadas en Mompós. Solo los más acaudalados comerciantes compraron directamente en Cartagena, logrando por supuesto precios más bajos. Otros como Pérez de Rublas en 1785, aprovechando la tolerancia del Virrey Caballero y Góngora, compraron sus mercancías directamente a los barcos extranjeros en el puerto de Santa Marta donde no se cobraban el impuesto de Armada de Barlovento y el papeleo era mínimo. (1). Se trataba de mercancías de contrabando, legalizadas en Antioquia.

También fueron creadas otras bodegas menores, que atendían directamente el ingreso de mercancías de Santa Fé de Antioquia, en Cáceres y el Valle de San Andrés, así como en el Puerto del Espíritu Santo.

Don José Joaquín Celis, comerciante y vecino de Antioquia desde 1767, cliente de los comerciantes de Mompós, después de comprar allí sus mercancías con variados productos como: acero, ropas de Castilla, y de la tierra y cera, recogía en su paso por Cáceres y el Valle de San Andrés las cargas de cacao necesarias para completar su

(1) Mc Farlane, Anthony. *Op. cit.* pp. 73.

abastecimiento en la ciudad de Antioquia. Por ejemplo en Noviembre de 1767 compró cacao en Mompós, y al año siguiente, en los meses de Julio y Septiembre volvió a comprar cacao, pero ahora en San Andrés y en Cáceres respectivamente. (1).

Sabemos, de la existencia de bodegas en Mompós, Honda, Cáceres y otros sitios; y de su utilización por parte de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia. Pero no tenemos información que nos permita afirmar algo sobre la propiedad particular de bodegas en manos de los comerciantes de la capital de la provincia. De todas maneras, esto no cambia mucho las cosas en cuanto al circuito operativo del comercio.

En la parte antioqueña del río Magdalena, se crearon varios puertos como el de San Bartolomé y el de Nare, en donde se construyeron bodegas para almacenar las cargas en espera de su introducción a las ciudades.

No tenemos conocimiento de comerciantes que tuviesen bodegas propias en aquellos lugares, pero lo cierto es que todos debieron utilizarlas en el tránsito de sus mercancías.

Los bodegueros, además de encargarse de almacenar, también realizaron funciones como la de la expedición de guías de comercio que debían respaldar a todo tipo de cargas, pues esta guía era expedida por los oficiales de aduana.

También hicieron remisiones cuando se les solicitaba, ganando por ello, seguramente una buena comisión.

(1) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 499 y 511 de 1767 y 1768.

2. RUTAS DE ENTRADA A LA CIUDAD DE ANTIOQUIA.

Para ubicar mejor las relaciones de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia con el exterior, se deben tener en cuenta, las rutas de entrada a la provincia, que durante aquellos años se utilizaron.

Según los registros de introducción de cargas de mercancías para mediados del siglo XVIII, se ha podido establecer, que a Santa Fé de Antioquia se llegaba por cuatro caminos diferentes a saber:

- El que desde Mompós seguía río Cauca arriba, hasta la población de Cáceres donde se continuaba directamente hasta la capital. En algunas ocasiones los comerciantes hacían un descanso en el Valle de San Andrés donde aprovechaban dejar mercancías, o para cargar con otras que llevaban a Santa Fé de Antioquia.

Fué precisamente la ciudad de Cáceres, un puente de llegada y donde durante algunos años se hizo el registro de las mercancías que se vendían en Santa Fé de Antioquia. Esta fué la ruta más directa para la introducción de géneros de Castilla y en comparación con los otros fué posiblemente la más utilizada.

- El que desde Mompós seguía el río Magdalena arriba hasta el puerto de San Bartolomé desde donde se iniciaba una travesía a las Sabanas de Cancán, para llegar al Valle de Aburrá, de donde se continuaba hasta la ciudad de Antioquia por la ruta San Cristóbal, Ebéjico y Quebrada Seca. (1).

- El que arrancando desde el puerto de Honda se dirigía a Mari-

(1) Ver mapa de la Provincia de Antioquia en la República de Nueva Granada trazado de acuerdo con los más modernos reconocimientos por Carlos Sigismundo de Greiff, 1857. París

quita y de allí a Rionegro. De ésta última llegaban a Medellín las cargas que se registraban antes de despacharse para Santa Fé de Antioquia.

- Por último el de la Vega de Supía que servía al tráfico comercial del sur, especialmente a los géneros de Quito y de otros productos de Popayán, Cali, Cartago, Buga, etc.

Por estas cuatro rutas se introdujo todo el comercio legal al mercado de Santa Fé de Antioquia, y los comerciantes de ésta, debieron sostener con los de las otras ciudades lazos comerciales en los que podían operar como gestores en el caso de registrar mercancías de otros comerciantes de fuera de la ciudad, o también como propietarios de sus mercancías con representantes o gestores en los puertos del Magdalena, Cáceres o Supía.

Para tener una visión más clara de como funcionaba este tráfico por las diferentes rutas veamos una a una con sus respectivos ejemplos.

a. Por Cáceres.

A la ciudad de Cáceres llegaban las mercancías en embarcaciones pequeñas bajo el mando de un "piloto" quien contratado por los gestores de los comerciantes antioqueños en Mompós, hacía el registro de las cargas aforadas con el nombre del comerciante dueño. Luego se encargaba de remitirlos con arrieros hasta su destino final en Antioquia.

Veamos algunos ejemplos que nos ilustran el tráfico comercial: Mompós, Cáceres, Santa Fé de Antioquia.

El 1 de Marzo de 1760, llegaron a Cáceres 8 arrobas de cera, 700 millares de cacao y 24 arrobas de mercaderías varias que

remitiera desde Mompós don Francisco Aristizábal por encargo de Bernardo Martínez en Santa Fé de Antioquia. El trámite en Cáceres debía hacerlo Domingo Viloría piloto de la embarcación en donde llegan las cargas. (1).

También enviaron mercancías a Bernardo Martínez, desde Mompós, por la vía de Cáceres, otras personas como Francisco Antonio Carriazo y Cayetano Núñez. (2).

El 12 de Agosto del mismo año de 1760 llegaron a Cáceres con Domingo Viloría y también con destino a Santa Fé de Antioquia para ser entregadas a Bernardo Martínez:

53 piezas de lienzo,
1 docena de cordobanes,
1/3 de harina,
1/3 de anís,
6 medios de suela, y
998 millares de cacao.

En este cargamento tenía parte el señor Felipe Casteñada de Antioquia, a él le remitía Fermín Campuzano su gestor en Mompós. (3).

Los cuatro negros criollos, que registró en Cáceres el 10 de Agosto de 1760 don Manuel de Toro estaban dirigidos al Gobernador de la Provincia y se los remitieron con otras mercancías con escritura desde Mompós, los señores Agustín Cueto y Nicolás de Lastra. (4).

(1) A.H.A. Libros Tomo 460; Dcto. 465 de 1760.

(2) Idem.

(3) Idem.

(4) Idem.

En 1762 aparecen también en Cáceres otros registros con destino a Santa Fé de Antioquia y con remisiones hechas desde Mompós como la que hizo Juan Quintana para la Compañía de Jesús en Santa Fé de Antioquia el 9 de Enero de 1761. (1).

Ese mismo año aparecen algunos comerciantes de Santa Fé de Antioquia con registros hechos en la ciudad de Cáceres de guías despachadas desde Mompós por gestores de esa ciudad. Por ejemplo, el 11 de Abril de 1761 Juan Ignacio Jurado envió a Joaquín Celis con varias cargas de telas, vinos, cacao y tabaco desde la ciudad de Mompós. La mercancía estaba a nombre de Pedro Pastor en Antioquia. Ese mismo día Domingo Rivero, remitió desde Mompós un cargamento de telas, aceite, harina, cacao y tabaco para José Rodríguez de Paula en Santa Fé de Antioquia. Otros comerciantes durante ese año y el siguiente también recibieron desde Cáceres considerables cantidades de mercancías que llegaron a esta ciudad desde Mompós. Ellos fueron: José Galvis García, Juan Salvador Quintana, rector de la Compañía de Jesús en Santa Fé de Antioquia, quien recibió el envío de su hermano Juan Andrés, por aquel entonces residenciado en Mompós; Francisco Zapata a quien le fueron enviadas desde Cartagena mercancías de Europa, principalmente hierro, acero, harina, vino, cera y pólvora; el señor Pedro Bruno Escandón, que remitió a Francisco Zapata las mercancías de Cartagena, también despachó desde Mompós para Tomás de Sepúlveda, telas, cera, cacao, tabaco. También, con un contenido similar en las cargas Juan Escobar registró en Santa Fé de Antioquia en 1762, la remisión que le hiciera desde Mompós, Francisco Carriazo. (2)

(1) A.H.A. Libros Tomo 460; Dcto. 465 de 1761.

(2) A.H.A. Libros Tomo 460; Dcto. 465 de 1760, 1761 y 1762.

Así vemos, que los comerciantes de Santa Fé de Antioquia mantenían sus más estrechas relaciones con personas del comercio de Mompós, por la ruta de Cáceres que fué utilizada por lo menos en un 50 o 60^o/o, mientras la ciudad de Antioquia conservó el mercado más grande de la provincia, hasta el año 1776.

b. Por las Sabanas de Cancán.

También desde Mompós, pero ahora por el puerto de San Bartolomé, se introdujeron a la provincia de Antioquia con destino a la capital mercancías que desde aquella ciudad despacharon gestores a comerciantes de Santa Fé de Antioquia.

La ruta que debieron seguir las mercancías, iba desde Mompós por el río Magdalena arriba hasta el puerto de San Bartolomé, desde allí se iniciaba la travesía por las Sabanas de Cancán para llegar por ese camino hasta el Valle de Aburrá, de donde seguían las cargas a Santa Fé de Antioquia.

Por esta ruta llegaron las mercancías que el 4 de Febrero de 1744 registrara Juan Andrés de Zabala en nombre de Bernardo Alástiras comerciante de Medellín. Se trataba de 2 cajones con ropa de Castilla, 142-¹/₂ arrobas de mercaderías varias de Europa, y 2 cargas de lienzo y camisetas de la tierra, todo avaluado en 4.395 pesos. (1).

También por esta ruta de Cancán llegaron hasta el Valle de Rio-negro algunos productos que tenían como destino final a Santa Fé de Antioquia. El 11 de Septiembre de 1742 el Alférez Diego Franco de Cepeda registró a nombre de Felipe Villegas unas mercancías con guía de Cartagena y certificación del Alcalde de las Sabanas de Cancán, en la que consta que se trata de 10-¹/₂

(1) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 392 de 1744.

arobas de géneros de Castilla, 14-1/2 arrobas de ropa, 18 botijas de vino y 1 carga de cacao, todo en 621 pesos. (1).

Así mismo el 31 de Enero de 1740 Juan A. de Zabala registró En Santa Fé de Antioquia:

10-1/2 arrobas de ropa de Castilla; 1-1/2 carga de lienzo de la Palma; 2 cargas de cacao y 1 carga de suela, en nombre de Isidro Lazo, Pedro Arana y Felipe Villegas, todos vecinos y residentes en Medellín desde donde se hizo el envío, con la guía de Mompós. (2).

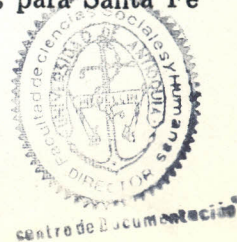
c. Por el Puerto de Honda.

En las bodegas del puerto de Honda se recogían los géneros de la tierra que posteriormente eran llevados a Santa Fé de Antioquia. En algunas ocasiones hemos visto registros en los que se presentaron guías de Honda y de Mompós al mismo tiempo; esto nos indica que los comerciantes recogían sus mercancías en uno de estos puertos pero se dirigían al otro, para completar sus cargas, ya fuese en el caso de géneros del Reino en Honda, o de los géneros de Castilla en Mompós. Cuando las mercancías venían directamente desde Honda, se introdujeron por el camino de Herveo.

Por ejemplo el 25 de Mayo de 1768 don Bernardo Martínez hizo el registro de uno de los más grandes cargamentos de mercancías que por aquellos años ingresaron a la provincia. Se trataba de más de 19.000 pesos en ropa de Castilla y del Reino; vino, cacao y otras misceláneas. Los géneros de Castilla llegaron al puerto de Honda desde Cartagena donde se juntaron con los géneros del Reino. En Honda fueron despachados para Santa Fé

(1) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 386 de 1742.

(2) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 378 de 1740.



de Antioquia por el señor Cayetano Núñez. Son evidentes las relaciones que mantenían los comerciantes de Santa Fé de Antioquia con otros de Honda, que se encargaban de hacerles llegar todo tipo de mercancías de Castilla o del Reino. (1).

d. Por la Vega de Supía.

Por la Vega de Supía llegaban a Santa Fé de Antioquia las mercancías que desde Quito, Popayán, Cartago o Buga trajeron los comerciantes a la ciudad. Se traficó por este camino del sur principalmente con ropas de Quito y mulas.

Por ejemplo el 17 de Marzo de 1740 Salvador Hidalgo trajo desde Cartago 8 arrobas de ropa de Quito y 4 arrobas de anís, todo por 170 pesos. (2).

Nueve años más tarde en 1749, el sargento Mayor Mario García de la Fuente registró en Santa Fé de Antioquia a nombre del mercader de Medellín Pedro Luis Vidal 1.930 pesos en mercancías de Castilla y géneros de botica que venían desde Cartago, con un registro hecho en Medellín. (3).

En ese mismo año, y con registro hecho en Medellín, Manuel Ladrón de Guevara registró en Santa Fé de Antioquia 5 arrobas de géneros de Quito que venían con guía de la ciudad de Buga (avaluados en 81 pesos) a nombre del comerciante de Medellín, Clemente Molina de Zapata. También en 1749 el comerciante de Rionegro Antonio Lavandera llevó hasta Santa Fé de Antioquia 4 cargas de ropa de Castilla y 4 mulas por 580 pesos, desde Popayán con un registro hecho en Rionegro. (4).

(1) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 511 de 1768.

(2) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 378 de 1740.

(3) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 406 de 1749.

(4) Ibidem.

Otro caso de remisión es el de la carga de lienzo y bayeta de Quito y las 2 mulas por 160 pesos, que con guía de Buga y registro en Medellín introdujera Pedro de la Serna Alvarado a nombre de Juan José de Upegui comerciante de Medellín. (1).

También en 1756 Juan A. de la Madrid registró en Santa Fé de Antioquia 5 cargas de ropa de Castilla y 15 mulas por 875 pesos, con una guía de Popayán y un registro de Medellín hecho ante José Jerónimo Gutiérrez. (2).

3. LOS GESTORES O REPRESENTANTES.

Con las dificultades del transporte y las largas distancias desde los centros de intermediación comercial a los centros de consumo, era prácticamente imposible que un comerciante operando de modo individual lograse la eficiencia necesaria para la obtención de buenas ganancias.

Fué una condición frecuente de los más destacados comerciantes, tener en otras ciudades, principalmente en los grandes mercados como Cartagena, Mompós, Honda, Santa Fé de Bogotá y Popayán, a agentes gestores encargados de el despacho y recibo de mercancías.

Los comerciantes de Santa Fé de Antioquia contaron con gestores principalmente en la ciudad de Mompós, de donde se despachaban la mayor parte de las mercancías que se vendieron en la ciudad durante los últimos años de la vida colonial.

(1) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 406 de 1749.

(2) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 428 de 1756.

También operaron los comerciantes de la ciudad de Antioquia, como gestores de colegas suyos en ciudades como Medellín y Rionegro, por lo menos antes de 1763 año en que la competencia de los mercados de estas dos ciudades comienza a ser tan fuerte que permite a los comerciantes de éstas, vender allí mismo sus mercancías.

4. DE MEDELLIN Y RIONEGRO A SANTA FE DE ANTIOQUIA.

Analizando todas las rutas de entrada a Santa Fé de Antioquia, se pudo observar que excepción hecha de la entrada por Cáceres, las otras tres tenían un paso obligado por los valles de Rionegro y de Aburrá.

De todos los registros hechos en Santa Fé de Antioquia, antes de 1780, aproximadamente la mitad eran mercancías que venían directamente desde Mompós traídos por comerciantes de la ciudad. Los otros registros legalizaron mercancías introducidas por comerciantes de otras ciudades principalmente de Medellín y Rionegro a través de sus gestores en la capital. Se trataba de las mercancías que siguieron las rutas de Cancán, Honda y la Vega de Supía.

Estas mercancías, que se registraron en Medellín o Rionegro, fueron vendidas por gestores en la capital donde funcionaba el gran mercado de consumo en la provincia a mediados del siglo XVIII.

El funcionamiento de un tráfico comercial de importancia por la vía Medellín—Rionegro antes de 1780 posiblemente se debió al interés de los comerciantes por eludir los controles aduaneros que se hacían más rigurosos en la capital, si se tiene en cuenta que, antes de 1776 no funcionaron en Medellín y Rionegro aduanas donde se hiciesen pagos de alcabala y sisa.

De este modo, los comerciantes de Medellín y Rionegro debieron servirse de los de Santa Fé de Antioquia para que estos registraran las cargas de mercancías que a dicha ciudad enviaron en su nombre.

Del total de registros de mercancías hechas en Santa Fé de Antioquia a mediados del siglo XVIII, una tercera parte fueron asentados por gestores de comerciantes de Medellín y Rionegro. Mientras que las dos terceras partes de dichos registros los hicieron directamente los comerciantes de la ciudad de Antioquia.

La proporción se puede observar en el cuadro No. 25.

CUADRO No. 25

<u>Vecindad de los Comerciantes</u>	<u>No. de Registros</u>	<u>o/o</u>
Santa Fé de Antioquia	206	66
Medellín y Rionegro	108	34
Total Registros (1740 - 1776)	314	

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 455 a 485; Dctos. 378 a 536 de 1740 a 1785.

Para que se tenga una mejor apreciación de la extensión del fenómeno de gestores en Santa Fé de Antioquia, de comerciantes de Medellín y Rionegro, véase el cuadro siguiente.

CUADRO No. 26
GESTORES EN LA CIUDAD DE ANTIOQUIA DE COMERCIANTES
DE MEDELLIN Y RIONEGRO ANTES DE 1780

F e c h a	Gestor de Sta.Fé de Ant.	Comerciantes de Med.	Comerciantes de Rion. Ctes. de Med. y Rioneg.
28 Enero 1740	José Velasco Alvarado Juan Álvarez del Pino	Isidro Gómez de Abreu	
31 Enero 1740	Juan A. de Zabala	Isidoro Lazo Pedro de Arana	Cristóbal de Rivero
31 Enero 1740	Diego Franco de Cepeda	Felipe Villegas Pedro Ignacio Sánchez de la Hinosca Mateo Alvarez del Pino Domingo Ibáñez Cataño	
3 Nvbre. 1740	Pedro de Zea	Carlos Velásquez Carlos Gaviria Juan de Alzate Fco. Angel de la Calle Vicente Cadavid García Simón de Urrego Juan José de Vasco Pedro García Alonso López de Rtpo. Mateo Alvarez del Pino	

F e c h a	Gestor de Sta.Fé de Ant. Comerciantes de Med.	Comerciantes de Rion. Ctes. de Med. y Rioneg
3 Nvbre. 1740		Cristóbal Díaz José Palacio Estrada Miguel de Arango Pedro de Restrepo Bernardo Alástiras Pedro Ignacio Sánchez
16 Abril 1744		Cristóbal de Rivero José de Saldarriaga José Antonio de Izarzi Ignacio Jiménez Rtpo. José Vélez de Rivero Cristóbal de Rivero
31 Enero 1740	Diego Franco de Cepeda (Alférez)	Felipe Villegas Alejandro Casayus Nicolás de Villegas Fco. Javier Mejía Simón Hoyos Bravo Fco. José Ausmadis
3 octubre 1744		Julio A. de la Madrid
13 Febr. 1740	Pablo Carvajal	Esteban Jurado
16 Marzo 1740	Francisco de Oquendo	Faustino Sanabria
31 Marzo 1740	Antonio Ferreiro Cer- vido (Alcalde de Ant.)	Miguel Justo Arango Domingo Ontaneda
4 Mayo 1744		Andrés Salgado

F e c h a	Gestor de Sta.Fé de Ant.	Comerciantes de Med.	Comerciantes de Rion.	Ctes. de Med. y Rioneg
18 Abril 1740	Sebastián Díaz de la Torre	Diego Franco Cepeda		
23 Abril 1740	Juan José de Lora Sandoval	Diego Montoya Alejandro Casayus Isidoro Gómez de Abreu (Alférez) Juan Macías Portillo Ignacio García Ignacio Gaona Rafael de Ricaurte Juan Fernández de la T. Alejandro Casayus (Al- güacil mayor) José Ignacio Echavarría	Jerónimo López de A.	
3 Octubre 1750				
5 Mayo 1740	Miguel Gutiérrez de L. Vo. de Riog. Rste. Med.		Ignacio Chaverra	
5 Mayo 1740	Fco. Javier Ruiz A.	Manuel de Porras		
1 Agosto 1740	Francisco Leal y Fco. Mariaca (Cura Ant).		Miguel Gutiérrez	
13 Abril 1744	Fco. Mariaca (Cura)		Miguel Gutiérrez	
17 Sept. 1740	De Hoyos y Serrantes	Fco. Javier Gómez de Múnera.		

F e c h a	Gestor Sta. Fé de Ant.	Comerciantes de Med.	Comerciantes de Rion.	Ctes. de Med. y Rioneg.
25 Abril 1742	Pedro Zamarra	Juan Fernández de la Torre		
		Nicolás Benítez		
6 Marzo 1744		Isidoro Gómez de Abreu		
6 Sept. 1742	Miguel Aguirre (Tesorero y Capitán)	Juan de la Madrid		
30 Abril 1752		Antonio Arango		
27 Octub. 1742	Javier Zapata (Capitán de Campo)	Carlos Alvarez del Pino		
16 Marzo 1744	Javier Zapata		Redes Zapata García	
30 Marzo 1744	Juan Salvador Castañ.	Felipe Salgado		
30 Marzo 1744	Faustino Sanabria	José Ignacio Piedrahíta		
15 Mayo 1744	Manuel García de la F.		Juan de Dios Morales	
7 Enero 1749		Pedro Luis Vidal		
7 Julio 1744	Gregorio Díaz (Depositarario General)		José Ruiz Arango (Alférez)	
20 Octub. 1750	Pedro Pastor y José Domínguez, y Antonio Ferreiro	Bernardo Martínez (residente en Medellín)		
13 Enero 1749	Manuel Ladrón de Guevara	Clemente Molina de Zapata y Felipe Salgado		

F e c h a	Gestor Sta.Fé de Ant.	Comerciantes de Med.	Comerciantes de Rion.	Ctes. de Med. y Rioneg.
29 Enero 1749	Ignacio Echavarría Vo. de Medellín	Palacio Estrada	Blas Sáenz de Tejada	
22 Abril 1749	Juan de Dios Morales		Juan de Dios Morales	
30 Abril 1749	José Antonio Cataño (cura y juez eclesiást).	José Pedro de Granda		
14 Octub. 1749	Pedro de la Serna Alvarado	Juan José de Upegui		
31 Enero 1750	Pedro Robledo	Mateo Alvarez (Tesore- ro) y Juan José de Arenas		
1 Octubre 1750	Diego Sierra		Ignacio Mejía Gutiérrez	
15 Octub. 1750	Antonio Gutiérrez de la Peña		José Gardeazábal	
13 Agost. 1742	Antonio de Orellana	Nicolás Piedrahíta Guillermo Osorno		
13 Sept. 1770	Francisco José del Campillo		Felipe Villegas Prudencio Marulanda	Felipe Villegas
1740 - 1170	TOTAL: 33			

5. COMERCIANTES DE MOMPOS Y BUGA

Los gestores de comercio de la ciudad de Antioquia también funcionaron con mercancías de comerciantes de fuera de la provincia. Se conocen algunos casos de comerciantes de Mompós y Buga por ejemplo:

El 7 de Abril de 1756 José Domínguez, mercader vecino de la ciudad de Antioquia y quien sirviera de puente a muchos comerciantes de Medellín y Rionegro, registró en la aduana de esta ciudad, varias cargas de hierro y acero, botijas de vino, aceite, telas y otras mercancías por valor de 2.229 pesos a nombre de Francisco Carriazo un comerciante de Mompós dueño de dichas cargas. (1).

El 3 de Octubre de 1744 el alférez Diego Francisco de Cepeda, también comerciante intermediario de la ciudad de Antioquia, registró a nombre de don José de Lorza comerciante vecino de Buga una carga de ropa de Quito por valor de 130 pesos con guía de dicha ciudad. (2).

Se trataba pues de agentes de comercio al servicio de otros comerciantes de fuera de la provincia. Pero realmente estos fueron casos esporádicos.

L. SIGNIFICADO DE LOS COMERCIANTES EN LA CIUDAD.

El desarrollo de la sociedad colonial antioqueña se sucedió en las concentraciones de población alrededor de las que giraba la minería, las haciendas y la actividad comercial. De ahí la importancia que lograron los comerciantes

(1) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 428 de 1756.

(2) A.H.A. Libros Tomo 456; Dcto. 392 de 1744.

en la vida de las ciudades, en donde abastecieron las demandas de sus habitantes.

Comparando los diferentes sectores económicos que contribuyeron al desarrollo de la ciudad colonial, encontramos que los comerciantes ocupan un puesto bastante destacado en relación a los mineros y terratenientes, y no se diga frente a los sectores no propietarios, ante los cuales gozaban de mucho respeto y poder.

Como se podrá ver, los comerciantes, incluso los de medianos recursos ocuparon en su mayoría los puestos en el cabildo municipal, y los más poderosos fueron Sargentos Mayores, Alcaldes Ordinarios y recibieron títulos como el de Alférez Real.

Apellidos como: Alástiras, Celis, Fernández de la Torre, García de la Fuente, Gómez de Abreu, Llul, Martínez, Ossa Zapata, Pérez, Rincón, Rivero, Ruíz de Rivera, Santana y Vergara, fueron los más destacados en la ocupación de diversos cargos en la administración de la ciudad. Por ejemplo: En 1740 don Isidro Gómez de Abreu, vecino de Medellín y mercader de Antioquia es nombrado Alférez Real de la Villa de la Candelaria. En 1744 a don Gabriel Rivero, vecino de Santa Fé de Antioquia y corregidor del pueblo de Sopetrán lo nombran como Ayudante Mayor de Milicias de la ciudad. (1). En 1750 don Manuel García de la Fuente, vecino y mercader de Santa Fé de Antioquia fué nombrado como Sargento Mayor.

Fueron los comerciantes entonces, los dueños y señores de la ciudad colonial en Antioquia y desde sus posiciones en la administración citadina lograron escalar las más altas posiciones en el comercio e incrementar sus riquezas.

(1) A.H.A. Libros Tomo 455; Dcto. 378; Tomo 456; Dcto. 392; Tomo 457; Dcto. 410 de 1740, 1744 y 1750.

1. RELACIONES INTERURBANAS E IMPORTANCIA COMERCIAL.

Antes de 1780, el principal centro de mercado de la provincia fué Santa Fé de Antioquia.

Pero desde 1776, cuando ya es evidente la utilización del puerto de Nare para ingresar a la provincia, comienzan Medellín y Rionegro a sobrepasar en todas las actividades tanto mineras, agrícolas, como de comercio a la otrora pujante ciudad de Antioquia.

Para fines del siglo XVIII, Medellín y Rionegro se convertirían en las dos ciudades más importantes de la provincia. Parece ser que desde su fundación Medellín y luego Rionegro, deben su crecimiento y empuje al comercio.

Comparados los valores de las mercancías llegadas a las capital de la provincia con las llegadas a Medellín, aquellos son más elevados, pero si se tiene en cuenta que de Medellín a Santa Fé de Antioquia pasaban gran cantidad de productos que eran registrados en ésta última por los gestores de la Villa de la Candelaria, nos percatamos de que existía en el Valle de Aburrá y abastecido desde Medellín un mercado cuya demanda superaba, ya desde mediados del siglo XVIII, al de la ciudad de Santa Fé de Antioquia.

A mediados del siglo XVIII, se hicieron en la aduana de Santa Fé de Antioquia 314 registros con guías despachadas en su gran mayoría desde Mompós, Honda y Popayán. De éstos, 108 fueron asentados allí por gestores de los comerciantes de Medellín y Rionegro. Esta cantidad de registros alcanza a ser el 34^o/o del total de registros y representan para Santa Fé de Antioquia un incremento de más del 50^o/o en el número de registros, los que en realidad se refieren a mercancías que venían a esta ciudad por la vía de Medellín y Rionegro.

(1).

(1) A.H.A. Libros Tomos 455 a 464; Dctos. 378 a 566 de 1740 a 1776.

Antes de abrirse la aduana de Medellín, muchos de los comerciantes de dicha Villa, tenían gestores en Santa Fé de Antioquia, que se encargaban de hacer allí el registro correspondiente de las mercancías que aquellos remitían para la venta en la capital. La elección de esta vía hacia Santa Fé de Antioquia debió obedecer posiblemente, como se dijo atrás, al interés de los comerciantes en evadir mayores cargos fiscales.

Un ejemplo de este proceso es el caso de que al parecer, Bernardo Martínez, antes de convertirse en el más destacado y acaudalado comerciante de Antioquia, residió en Medellín, desde donde remitió mercancías que recibía en la capital, el señor Juan Andrés de Zabala que a su vez mantenía relaciones semejantes con otros comerciantes de Medellín y Rionegro. Bernardo Martínez operó, a larga distancia al iniciarse como comerciante, hasta el año de 1752 cuando decide trasladarse a Santa Fé de Antioquia y encargarse personalmente del manejo de sus negocios de importación que le exigían su presencia dado su gran volumen. (1).

De todos modos, los registros se mantenían en Santa Fé de Antioquia, donde los comerciantes debieron pagar los derechos de sisa y alcabala.

Esta situación llevó a que se concentraran en la capital durante la segunda mitad del siglo XVIII, los más grandes comerciantes de toda la provincia, entre los que destacamos al ya referido Bernardo Martínez y Juan Pablo Pérez de Rublas.

Todavía, para los años inmediatamente anteriores a la implantación de las reformas administrativas y económicas de los años ochenta, se muestra fuerte la resistencia de los residentes de Santa Fé de Antio-

(1) A.H.A. Libros Tomo 457; Dcto. 413 de 1752.

quia con respecto a la irresistible corriente de fuerza en que se convierte el Valle de Aburrá, donde gentes de todas condiciones lo pueblan en busca de sustento mediante la adquisición y explotación de tierras, el trabajo de las minas de oro y en el desarrollo del comercio.

“Desde fines del siglo XVIII, la población antioqueña había registrado cambios importantes en lo que se refiere a su ubicación y distribución en el espacio.

. . . se iniciaba un desplazamiento de la población hacia las tierras medias del Valle de Aburrá y las zonas altas de Rionegro, Marinilla y Santa Rosa. (1).

Con este desplazamiento para la segunda mitad del siglo XVIII

“según los censos de 1780, la zona de Rionegro y Marinilla albergaba 20.706 de los 53.000 habitantes de la provincia, mientras que Medellín y el Valle de Aburrá reunían cerca de 15.000 habitantes. En otras palabras, en estos valles se encontraba ubicado el 70% de la población regional. (2).

Esta concentración demográfica en el centro y oriente de la provincia incidió considerable y decididamente en el aumento de la demanda de productos de importación, factor que a su vez generó allí una mayor circulación de mercancías y por supuesto del oro en polvo. Debido a este crecimiento económico en esta parte de la provincia, se decidió la creación de la aduana de Medellín en el año 1763 (3). Se pretendía recaudar en dicha Villa en forma directa y para su propio beneficio, los derechos de alcabala y otros que debieron pagar los comerciantes que llevaron allí cargas y que antes registraban y pagaban en la capital.

(1) Alvarez, Víctor: *Movimientos Demográficos . . . op. cit.*, pág. 9.

(2) Idem, pags. 9 y 10.

(3) Los primeros registros de introducción de mercancías y pago de sisa y alcabala en la Villa de la Candelaria de Medellín se encontraron para el año 1763. (Ver a este respecto las afirmaciones de Ann Twinam en: *op. cit.*, pág. 60.

Tenemos, que Santa Fé de Antioquia, a pesar de su gran capacidad receptiva en cuanto al ingreso de mercancías extranjeras y de su primacía económica, política y administrativa durante la colonia, entra durante la segunda mitad del siglo XVIII y más concretamente con la apertura de las aduanas de Medellín y Rionegro, en 1763 en su declive irreversible que la conduciría, a final del siglo a ocupar una posición de segundo orden con respecto a Medellín y Rionegro que se disputan la residencia de la gobernación de la provincia. Si bien, los cambios político-administrativos solo se materializan, luego de alcanzada la independencia de España, la superación de Santa Fé de Antioquia, por lo menos en el terreno económico, de parte de Medellín y Rionegro se logra desde antes de 1810.

2. CONTRADICCIONES ENTRE LAS CIUDADES

Desde la segunda mitad del siglo XVIII, es notable el crecimiento de núcleos urbanos en el centro y oriente de la provincia. Entre Medellín, Rionegro y Santa Fé de Antioquia se generan una serie de contradicciones que llevan a conflictos en el orden político-administrativo.

La migración de algunos vecinos de Santa Fé de Antioquia hacia el Valle de Aburrá en busca de tierras y minas, el conflicto sobre tierras ejidales entre Santa Fé de Antioquia y Rionegro, la incorporación que ésta última se hace de Santiago de Arma en 1783 y la elección de los caminos del Magdalena por parte de los comerciantes para llegar a Marinilla, Rionegro y Medellín desde mediados del siglo XVIII fueron motivos suficientes en la generación de dichos conflictos.

El estudio de las contradicciones desarrollados entre las ciudades coloniales de la provincia de Antioquia durante el siglo XVIII y el papel que en ellos jugó el comercio son tema suficiente para nuevas investi-

gaciones que están aún por iniciarse y que escapan por lo pronto a los objetivos propuestos por la presente monografía. Queda abierta la inquietud, para la introducción de los investigadores, en esta apasionante temática que dará seguramente nuevas luces en el conocimiento de la historia regional antioqueña.

M. AUGE Y OCASO DEL COMERCIO EN SANTA FE DE ANTIOQUIA.

Analizando todo el período estudiado desde 1740 hasta 1807 es posible observar el proceso de crecimiento económico de la ciudad de Antioquia y su inevitable ocaso.

Antes de 1780 se dan en la ciudad las condiciones suficientes para afirmar el proceso de acumulación, enriquecimiento y concentración de los bienes materiales, principalmente el oro en manos de unos pocos comerciantes. Estos, con su acción abastecedora de las demandas de los antioqueños lograron captar las más grandes cantidades de oro, generalmente en polvo, que utilizaron siempre en la mejora de sus negocios. Durante estos años, aunque no fuese muy efectivo el sistema de alcabalas, fué posible registrar importantes cantidades de mercancías que introdujeron a la capital los comerciantes antioqueños.

La ciudad de Antioquia, no solo fué la capital política de la provincia, sino además la capital en el terreno económico y particularmente en el comercio. Allí se concentraron los más importantes cargamentos de mercancías que se importaron a la provincia principalmente desde Europa a través de comerciantes españoles quienes los vendían a los comerciantes antioqueños en Cartagena o con otros intermediarios en Mompós.

Hasta 1763, cuando son abiertas las aduanas de Medellín y Rionegro, la capital antioqueña controló la casi totalidad del tráfico de importaciones de

todo tipo de mercancías: metales, herramientas, ropas, textiles, misceláneas y los más variados productos agrícolas, licores y hasta esclavos que allí llegaban. A partir de esta fecha, y no obstante comenzaron ya a filtrarse a la provincia, por otras puertas, un considerable volumen de mercancías, la ciudad de Antioquia no varió su tendencia de crecimiento comercial que la colocaba en el primer lugar de las concentraciones de población urbana en la provincia.

Durante la década de los ochenta se aprecia un mayor crecimiento del comercio en Santa Fé de Antioquia, acompañado de una superior concentración de la riqueza y de la actividad comercial que se presenta históricamente como un último esfuerzo de la ciudad por conservar su posición ante la iniciada riña con las prometedoras ciudades de Medellín y Rionegro.

En la década de los ochenta se destaca la presencia y accionar en la vida económica de la ciudad de grandes comerciantes como Bernardo Martínez y Juan Pablo Pérez de Rublas quienes llegan a controlar prácticamente el mercado que allí funciona, y a concentrar la mayor cantidad de riqueza nunca vista en manos de una sola persona en Antioquia durante el siglo XVIII.

Ya, durante los últimos años de vida colonial y últimos también de significación de Santa Fé de Antioquia a nivel provincial, se observa una reducción enorme en el número de comerciantes, así como también en sus niveles de capacidad comercial; pero aunque desaparecen los grandes comerciantes de fines del siglo XVIII, durante los primeros años del siglo XIX, apreciamos una situación de mayor igualdad entre los pocos comerciantes que aún operan, pues si han desaparecido los grandes comerciantes, también han desaparecido los comerciantes más pobres; es decir, ya no tiene la capital de la provincia de Antioquia, comerciantes capaces de introducir de una sola vez, mercancías por un valor superior a los 10.000 pesos, pero tampoco encontramos comerciantes cuyos registros no superen los 200 pesos. Es una

especie de democratización de la actividad comercial ya en el ocaso económico de la ciudad.

De todos modos, tanto a mediados del siglo XVIII como durante la década de los años ochenta, así como en los primeros años del siglo XIX, los comerciantes funcionaron dentro de la estructura económica de la provincia, como verdaderos motores de la riqueza, en sus manos estuvo siempre la fuerza que dió empuje a la circulación de mercancías y del oro. Como tales podemos decir que fueron quienes dirigieron la vida política y económica de la provincia desde los cargos de alcaldes, gobernadores, etc. Además de que constituyeron el núcleo más importante dentro del sector dominante de la sociedad colonial antioqueña. Conformaron de esta manera, un estamento que a pesar de no representar una clase social, y de hallarse esparcido en todos los niveles económicos de la población, logró definir en gran medida el curso del desarrollo económico y político de Antioquia.

III. MEDELLIN

La ciudad de Medellín presenta algunas diferencias en cuanto a su organización comercial que a finales del siglo XVIII la colocan a un nivel económico superior que la capital de la provincia. De esas diferencias nos ocupamos a continuación.

A. EL MERCADO DE MEDELLIN

La concentración demográfica que se inició en el siglo XVII en el Valle de Aburrá constituyó un hecho trascendental para el desarrollo social, económico y político de la provincia de Antioquia.

Desde fines del siglo XVII una considerable cantidad de españoles, indios, mestizos y mulatos logran un establecimiento definitivo en el Valle de Aburrá. Y con la

“intervención del gobernador Francisco Montoya y Salazar”.
(1).

fué posible la fundación de Medellín.

Esta fundación como la de otras ciudades al oriente de la provincia vinieron a generar cambios sustanciales y a proyectar perspectivas negativas al ulterior desarrollo de Santa Fé de Antioquia.

A este respecto dice Emilio Robledo:

“La fundación y el desarrollo de Medellín, Rionegro y Mari-nilla en el curso del siglo XVII contribuyó de tal manera a la decadencia de la benemérita Santa Fé de Antioquia; por el mejor templé del clima, que el cabildo de la capital se vió obligado a apelar a medidas restrictivas de emigración, las cuales no dieron resultado satisfactorio, pues las familias

(1) Robledo Emilio. Bosquejo biográfico del señor Oidor Juan Antonio Mon y Velarde, Visitador de Antioquia 1785-1788. II Tomos. Imprenta Banco de la República. Bogotá. 1954, p.35.

españolas numerosas durante aquella centuria, en vez de instalarse en la antigua ciudad donde contaban con habitaciones confortables y vida más ciudadana, preferían avanzar hasta las recientes Villas en busca de más agradable tempero, como fué cosa notoria". (1).

De este hecho surgió precisamente uno de los primeros conflictos entre "ciudades" que se sucedieron en la provincia durante la colonia. Los atractivos de Medellín y todo el Valle de Aburrá, así como los de los Valles de Rionegro y Marinilla crearon una tendencia incontenible no solo en la concentración demográfica en ellos, sino que además allí las gentes se consolidaron con más firmes raíces en el desarrollo económico y social.

A partir de ese momento, el comercio funcionó ^{CON} en base a otras rutas que de una u otra manera favorecieron las nuevas poblaciones del centro y oriente de la provincia. Se desarrollaron como ya se ha descrito, los circuitos comerciales que para llegar a la capital pasaban primero por otros sitios y ciudades cubriendo al tiempo sus mercados.

Para mediados del siglo XVIII las rutas de Cancán, de Honda, y de Supía, fueron receptoras de aproximadamente la mitad de todos los cargamentos registrados por aquellos años en Santa Fé de Antioquia.

En particular la Villa de la Candelaria de Medellín, vió pasar por su jurisdicción todas aquellas cargas de mercaderías que tenían como destino final a la capital de la provincia.

La razón de ser de esta nueva situación en el comercio de Antioquia no debe entenderse como producto de la elección caprichosa de los comerciantes. Se dieron condiciones suficientes y en tal sentido señalamos las siguientes: En primer lugar, el hecho de que los géneros de Castilla que los comercian-

(1) Robledo Emilio, *op. cit.*, pp. 36 y 37.

tes introducían a la provincia desde Mompós no siguiera la ruta más “directa” por la vía del Cauca a la ciudad de Cáceres, se debió al interés de cubrir otros mercados de la provincia aprovechando la vía del Magdalena hacia Honda.

En segundo lugar, lo centralizado de la administración provincial impedía el establecimiento de las Cajas Reales fuera de la capital, hasta donde los comerciantes debían llevar el oro en polvo para fundir, pagar quintos y otros derechos. De esta suerte, los comerciantes de Medellín optaron por “ganarse” ventajas en el pago de alcabala, sisa y quintos vendiendo gran cantidad de mercancías en diversos sitios antes de hacer el debido registro en Santa Fé de Antioquia. Sobra aquí repetir los múltiples ejemplos de introducción de cargas que con este sistema cubrieron a lo largo del siglo XVIII el mercado de Medellín y el Valle de Aburrá. (1).

De todas maneras, y como una muestra más de la prolongación del conflicto entre Medellín y Santa Fé de Antioquia, los oficiales reales de la aduana en la capital obraron siempre en detrimento de los intereses de los comerciantes no avecindados allí, a quienes cobraban doblemente los derechos de comercio. En tal sentido, como lo señalara Emilio Robledo:

“Uno de los asuntos más graves en que debía intervenir el señor Visitador (Mon y Velarde), era el relativo a la investigación del proceso instaurado por don Francisco Silvestre, el gobernador cesante a los oficiales reales por malversión de caudales, por pactos en daño a terceros, colusión y otras faltas, entre los cuales la de maquinaciones o acechanzas llevó a Silvestre a reducirlos a prisión”. (2).

La actuación de Silvestre no fué aprobada por Mon y Velarde, quien debió trasladarse a Medellín en 1785 para profundizar en la investigación y veri-

(1) Ver libros de Registro de Introducción de mercancías en Santa Fé de Antioquia. 1740-1776.

(2) Robledo Emilio, *op. cit.*, pp. 61 y 62.

ficación de los hechos.

"... El testimonio de tales diligencias consta en un mamotreto de 53 folios en que se comprueba plenamente el culpable proceder de los oficiales reales de la ciudad de Antioquia. Casi todos los comerciantes de Medellín habían tenido que pagar el doble, en todo o en parte, los derechos de registro, de quintos, de sisa, etc., de sus mercancías, porque dichos oficiales, dice el Visitador, no procedían con la buena fé, legalidad y pureza que corresponde, omitiendo cancelar o abonar a la obligación que otorgan los comerciantes, relativa a fundir el dinero que importó su registro; pues sinembargo de tenerla saldada en todo o en parte, se les vuelve a cobrar los referidos derechos..." (1).

Pero este conflicto generado entre los oficiales reales de Santa Fé de Antioquia con los comerciantes de Medellín, no dejaba de ser un asunto más de las muy abundantes contradicciones entre ambas ciudades. Hechos como éstos estaban dando cuenta del empuje alcanzado por Medellín y de la decadencia inevitable de la capital que solo podía mantener su posición con la obstaculización al libre desarrollo de las demás ciudades.

Además de esto debió contribuir a que las autoridades provinciales permitiesen la creación de respectivas aduanas en las ciudades de Medellín y Rionegro a partir de 1763.

Así pues, el mercado de Medellín, tenía gran magnitud desde comienzos del siglo XVIII y para ello no constituyó obstáculo alguno la carencia de una oficina de aduana en la ciudad. Por el contrario, los comerciantes de la Villa se vieron favorecidos al cubrir los territorios desde el Magdalena hasta el centro de la provincia por fuera del control de los oficiales de Santa Fé de Antioquia. (2).

(1) Robledo Emilio, *op. cit.*, pp. 62.

(2) Ver Registros de Introducción de Mercancías a Santa Fé de Antioquia 1740 - 1887.

Desafortunadamente no contamos con información suficiente para establecer magnitudes de cantidad o valor de las mercancías llegadas a Medellín antes del establecimiento de su aduana en 1763; pero el movimiento de mercancías que para llegar a Santa Fé de Antioquia debieron pasar por Medellín durante aquellos años nos sugieren una gran cantidad. Además, si observamos los niveles de concentración de comercio, volúmenes y valores registrados a partir de dicha fecha no podemos más que concluir en que el mercado de Medellín competía, sino lo superaba, al menos con el de la capital de la provincia desde mediados del siglo XVIII. (1).

Si se observa el monto de las importaciones de toda la provincia a mediados del siglo XVIII, con Medellín y Rionegro a partir de 1763, y Santa Fé de Antioquia desde 1740, podemos apreciar que a pesar de considerar para esta última un mayor número de años de registros la diferencia entre ésta y Medellín, no es muy grande. El cuadro No. 16 de la página siguiente, lo ilustra muy claramente.

Si se pudiera contar las mercancías introducidas a Medellín antes de 1763 muy seguramente ocuparía esta ciudad el primer lugar en las importaciones antioqueñas. Más adelante, aproximadamente diez años, luego de abierta la aduana de registros en Medellín, se aprecia una clara diferencia en el valor total de las importaciones hechas en Medellín con las realizadas en la capital.

A partir del año de 1770 las cifras dan un mayor valor a las mercancías introducidas en Medellín. Para los años ochenta, la diferencia es de más de 100o/o entre el valor total de las mercancías introducidas a la capital, con las introducidas en Medellín. Veamos esta diferencia que otorga una superior posición a la Villa de Medellín con base a los siguientes años de registro que tomamos de los cuadros Nos. 2 y 27.

(1) Ver cuadros Nos. 2 y 27.

CUADRO No. 27

IMPORTACIONES LEGALES REGISTRADAS EN LA CIUDAD DE MEDELLIN, EN CARGAS

PRODUCTOS	1763	1764	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1774	1776	TOTAL	
											No.	o/o
Herramientas				1			4	2			7	0.2
Metales	21	24	62	44	15	6	12	25	31	41	281	6
Telas	32	13	92	79	107	85	44	20	196	56	724	15
Confecciones	128	100	37	32	57	71	71	115	47	161	819	17
Cacao	93	50	111	38	88	56	77	242	194	203	1.152	24
Tabaco	88	47	60	69	154	158	24	52	146	349	1.147	24
Vino	5	6	35	16	7	7	15	26	25	14	156	3
Harina	9	2	6	3	16	11	3	9	27	21	107	2
Arroz								9			9	0.2
Sal						1					1	0.02
Pescado		1				1	1			1	4	0.1
Aceite	2		3			4		1	1	1	12	0.2
Aguardiente								1	4		5	0.1
Anís	9		4		1	3	2				19	0.4
Especias			1					1	1	1	4	0.1
Cuero	9	1	4		10	1	6	2	5	8	46	1
Cera	3		3	2	1	1	1	1	1	1	14	0.3
Vidrio			1			1					2	0.04
Botica								1			1	0.02
Costales	2	1	8			3	3		3		20	0.4
Otras mercaderías	5	10	108	40	5	12	20	37	34	74	345	7
Total en cargas	406	255	535	324	461	421	283	544	715	931	4.875	—
Total en pesos	19.946	14.040	39.489	16.080	16.019	18.025	23.050	28.773	44.372	52.694	272.488	

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 460 a 464; Dctos. 469 a 564 de 1763 a 1776.

VALOR EN PESOS DE LOS REGISTROS

<u>Ciudad</u>	<u>Años de Registro</u>			
	<u>1770</u>	<u>1771</u>	<u>1774</u>	<u>1776</u>
<u>Medellín</u>	23.050	28.773	44.372	52.694
<u>Santa Fé de Antioquia</u>	22.370	9.963	23.525	20.067

Fuente: Cuadros Nos. 2 y 27. A.H.A. Libros 1770, 1771, 1774 y 1776.

Como puede apreciarse, la diferencia es creciente, y para 1776 las importaciones en Medellín doblan en más de una vez a las importaciones de Santa Fé de Antioquia. Esta diferencia se mantendrá definitivamente hasta el ocaso total de la capital de la provincia y Medellín tendrá solo un competidor en la ciudad de Rionegro.

Ahora bien, la diferencia entre estos dos mercados de la provincia, no solo era cuantitativa en términos de valor, sino también en el contenido de las mercancías que particularizan el mercado de Medellín por lo menos en los primeros años de abierta su aduana antes de 1780.

B. LOS PRODUCTOS.

Antes de 1780 el mercado de la ciudad de Medellín fué un gran receptor de productos agrícolas. (1). Analizando únicamente los siete productos de mayor importación encontramos que los agrícolas ocupan un lugar más importante no solo por su cantidad en cargas, sino también por la dedicación especializada de los comerciantes en su introducción. Esto le da una particular posición a Medellín con respecto a Rionegro y Santa Fé de Antioquia en

(1) Entiéndase aquí la clasificación que hemos hecho de lo que se contenía en la lista de productos agrícolas de importación que presentamos al inicio de este trabajo.

donde se prefieren los productos textiles a los agrícolas y efectivamente los mayores volúmenes se encuentran allí.

En el cuadro No.27 se observa con claridad que la presencia de tabaco y de cacao cubre aproximadamente la mitad del volumen en cargas del mercado de la ciudad de Medellín. Si a estos productos sumamos otros de origen agrícola como harina, el arroz, el azúcar, el anís, las especias, el pescado, la cera, etc., su presencia aumenta hasta ocupar más de la mitad de total de cargas introducidas antes de 1780.

Durante la década de los ochenta comienza a cambiar la situación pero sin embargo los productos agrícolas siguen ocupando la mitad del total de las importaciones y los géneros textiles un poco más de la tercera parte del total. (1).

Ya para los primeros años del siglo XIX la tendencia del mercado de Medellín se iguala con Rionegro y Santa Fé de Antioquia. Ahora, los textiles ocupan más de la mitad del total de cargas introducidas, mientras que los productos agrícolas pasan a ocupar en cantidad, el lugar que antes tenían los textiles. (2).

Esa particularidad del mercado de Medellín en relación con los de Rionegro y Santa Fé de Antioquia, pudo deberse a que los habitantes del Valle de Aburrá tenían más arraigada la costumbre de los pobladores de Marinilla,

"que imitan a los de Medellín de donde son trasladadas las familias" (3)

Y que Francisco Silvestre llamó viciosa

(1) Vease cuadro No. 28.

(2) Ibidem.

(3) Robledo Emilio, *op. cit.*, pp. 44 y 45.

IMPORTACIONES LEGALES REGISTRADAS EN LA CIUDAD DE MEDELLIN, EN CARGAS

PRODUCTOS	1785	1786	1787	1789	1791	1805	1806	1808	1809	1810	TOTAL No.	o/o
Herramientas			X	4								
Metales	73	80	210	100	46	102	4				615	5
Telas	398	434	X	642	316	385	383	527	473	503	4.083	37
Confecciones	X	X	X	X	X	X	22	X	X	X		
Cacao	373	293	476	325	285	445	394	445	203	25	3.264	29
Tabaco	456	377	411		428	61	260				1.993	18
Vino	14	24	82	41	28	36	2				227	2
Harina	27	91	33		44	43	22				260	2.3
Arroz	1										1	
Pescado	4	9	3		41	7					64	0.5
Aceite	2	1	6	4	2	4	1				20	0.2
Aguardiente	1			1		1		1			4	0.02
Anís	14	21	29	8	55	15	20				162	1
Especias		3	2		4		1				10	0.1
Cuero	8	7	101	79	4						199	2
Cera		7	13	5	3	2					30	0.3
Vidrio			X									
Botica			6	1		1					8	0.1
Costales		1	18			1	1				21	0.2
Otras mercaderías	53	22	56	12	29	12	8				192	
Total Cargas	1.424	1.370	1.447	1.221	1.286	1.114	1.117	972	676	529	11.160	
Total en Pesos			200.000	127.059		93.843	17.156	73.524	75.085	51.910	638.577	

154

Nota: Los espacios con X significan que hubo introducción considerable del producto pero no se pudo determinar su cantidad.

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 485 a 690; Dctos. 168 a 11029 de 1785 a 1810.

"en extremo en el chocolate y el tabaco de humo que beben y fuman con demasía". (1).

Además, y según se desprende del mismo informe de Silvestre

"los textiles no debieron significar una preocupación de primer orden pues el lujo y la moda tienen un imperio muy limitado porque toda su vanidad está reducida a querer ser gentes de suposición y calidad aunque el traje sea el más antiguo y extraño: algunos españoles que entran de nuevo y otros de los patricios que comercian con los lugares de afuera o van a estudiar, suelen variar en los trajes que introducen el uso, pero "estos se vuelven a pocos días a los propios. Viven en general con demasiada sobriedad y sencillez". (2)

Se entiende que el hecho de que en Medellín y el Valle de Aburrá las importaciones de tabaco y cacao ocupasen durante la segunda mitad del siglo XVIII un primer lugar en el conjunto de las mercancías que allí se vendían, y de que los textiles no representaron lo que para los habitantes de la capital de la provincia o para los de Rionegro, tuvo que ver directamente con la demanda de sus habitantes quienes preferían una buena taza de chocolate y un buen tabaco de humo a los lujos y las modas en el vestir.

Estas costumbres, tan particulares en los habitantes del Valle de Aburrá cambiarían con el tiempo al identificarse con las de otras regiones de la provincia a partir del siglo XIX.

Aparte de tabaco y cacao, los dos primeros productos que introdujeron los comerciantes a Medellín antes de 1780 encontramos otros cinco de gran importancia como se muestra en el cuadro No. 13.

(1) Robledo Emilio, op. cit., pp. 44 y 45.

(2) Ibidem.

Lógicamente, y de igual forma que ocurría en Santa Fé de Antioquia, la lista de artículos de importación era mucho más grande, pero los registros no dan cuenta de ello, allí solo se mencionan frazadas, camisetas, lienzo, hierro y acero, vino, cera, aceite, harina, arroz, cacao, cueros, tabaco y mulas. (1).

Solo a partir de 1780 se comienza a detallar el contenido de las cargas. Con los registros hallados para los años ochenta, es posible elaborar una lista de productos de importación, la cual no se presenta aquí, pues no se diferencia en lo fundamental de la que se elaboró para el caso de Santa Fé de Antioquia para la misma época.

C. VOLUMEN Y VALORES DE LAS MERCANCIAS REGISTRADAS EN MEDELLÍN DE 1763 A 1810.

Como se puede ver en el cuadro No. 27, los volúmenes de mercancías introducidas a Medellín se duplican de 1763 a 1776. En el año de 1763 los comerciantes registraron en la aduana de la ciudad la cantidad de 439 cargas. Se aprecia un incremento considerable de los mismos durante los años de 1766, 1771 y 1774 hasta alcanzar en 1776 la más grande cantidad de cargas registradas en Medellín antes de 1780, año en el cual se introdujeron unas mil cargas aproximadamente.

Durante la década de los ochenta el ritmo de crecimiento del mercado de la ciudad de Medellín no tiene igual en toda la provincia y ni siquiera Rio-negro iguala esos volúmenes. En estos años el volumen de las cargas es más de dos veces mayor que el registrado antes de 1780. En 1787 se logró en Medellín el récord de importaciones cuando se introdujeron al mercado más de 1.400 cargas de mercancías con todo tipo de productos, principalmente, como ya lo anotamos atrás, con cacao y tabaco. Durante ese año se

(1) A.H.A. Libros Tomos 460 a 464; Dctos. 469 a 566 de 1763 a 1776.

registró también el mayor valor de las cargas importadas. Más de 200.000 pesos en mercancías llegaron a Medellín en dicho año. Esta es una cifra bastante alta para la época, sobre todo si se tiene en cuenta que para antes de 1780 el valor de las mercancías cada año no pasaba del medio centenar de miles de pesos; y que para los primeros años del XIX las cifras solo alcanzan cerca de los 100.000 pesos. (1). Mientras que en Rionegro durante estos mismos años apenas si se sobrepasaba dicha cantidad en pesos y mucho menos en cargas. (2).

D. PROCEDENCIA DE LAS MERCANCIAS EN MEDELLIN

Una inspección de la procedencia de las mercancías que llenaron el mercado de la ciudad de Medellín, a partir de la fecha en que se abrió la aduana en dicha ciudad, hecha según el origen de las guías que exhibían los comerciantes ante los oficiales reales dió los siguientes resultados:

Antes de 1780 los comerciantes llevaron a Medellín mercancías procedentes en su mayoría de ciudades ubicadas a corta distancia como Honda y San Bartolomé. Durante la década de 1780 se aprecia una tendencia al equilibrio entre la cantidad de comerciantes que adquieren sus mercancías en ciudades de larga distancia con las de corta distancia. Por esta época son cerca de la mitad los comerciantes que a Medellín llevan sus productos desde sitios y ciudades como: Cali, Buga, Roldanillo, Anserma, Supía, Toro, Gigante, Cartago, Honda y Mariquita. (3).

Para la primera década del siglo XIX el equilibrio es tangible y ahora, cerca de la tercera parte de los comerciantes están presentando a los oficiales de la aduana de Medellín guías procedentes de lugares como: Quito, Tunja, Santa Fé de Bogotá, Popayán, Mompós, Cartagena y Santa Marta. Mientras

(1) Ver cuadro No. 28.

(2) Ver cuadro No. 31

(3) A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dcto. 469 a 11016 de 1763 a 1810.

que una cantidad similar exhiben sus guías de las ciudades consideradas como de corta distancia.

Con relación a ciudades y puertos al interior de la provincia, Medellín fue un receptor de gran cantidad de mercancías que primeramente eran registradas en Rionegro. Esta situación se hace más notoria a partir de 1800. También llegaron a Medellín muchos productos de sitios como Cancán, y los puertos antioqueños en el Magdalena, Regla y San Bartolomé y Nare. (1).

E. LA ADUANA DE MEDELLIN.

La aduana de Medellín, con las mismas características de la más antigua en Santa Fé de Antioquia, hizo sus primeros registros el 31 de Enero de 1763. (2). A partir de ese momento, los comerciantes que vendían en Medellín, anteriormente acosados por los oficiales de la capital, de alguna manera obtuvieron muchas ventajas y sobre todo lograron rebajas en el pago de derechos para casi todos los registros.

Se valieron para ello de argumentos iguales a los que utilizaban con los mismos fines ante la aduana de Santa Fé de Antioquia. Si el comerciante decía que las cargas de productos serían consumidas en su casa, su mina o su estancia, los oficiales le otorgaban "rebajas". Estas rebajas se hacían de dos maneras: Una forma era exceptuando algunas cantidades o algunos productos del avalúo general para que por ellos no se pagara derechos.

También y con menos complicaciones, se utilizó mucho la forma de hacer "rebajas" en términos de pesos, generalmente éstos no pasaban de los 30 pesos pero representaban más de la mitad de los derechos de alcabala y casi

(1) A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dcto. 469 a 11029 de 1763 a 1810.

(2) A.H.A. Libros Tomo 460; Dcto. 469 de 1763.

siempre la sisa. (1).

Para ilustrar esta situación, veamos los siguientes ejemplos:

El 31 de Enero de 1763 a José Manuel de Uribe se le rebajan

“para el gasto familiar una carga de fardos, 2 botijas de vino, 1 carga de cacao y 2 cargas de tabaco” (2).

de un total de cargas que incluyeron otras cantidades de hierro y badanas sumaban de principal según el avalúo más de 2.000 pesos.

Al año siguiente, el 14 de Febrero, Fernando Antonio Barrientos obtuvo la rebaja de una carga de cacao y una de tabaco en un registro que también incluía lienzos y misceláneas todo avaluado en 375 pesos. (3).

En 1766 encontramos varios registros que por la variedad en los argumentos para la obtención de “rebajas” presentamos a continuación:

El 20 de Marzo Cristóbal de Rivero, avecindado en Copacabana fue exento del pago de derechos por adicionar a la guía una “razón y respaldo del Alcalde de Copacabana”. (4).

El 13 de Mayo Juan Lorenzo Alvarez del Pino obtuvo una rebaja considerable en el cargamento que introdujo a la ciudad, por argumentar que dichos productos estaban destinados

“para su gasto, pago de peones y construcción de una casa al otro lado del río Medellín”. (5).

(1) A.H.A. Libros Tomos 460 a 464; Dctos. 469 a 565 de 1763 a 1776.

(2) A.H.A. Libros Tomo 460; Dcto. 469 de 1763.

(3) A.H.A. Libros Tomo 461; Dcto. 477 de 1764.

(4) A.H.A. Libros Tomo 461; Dcto. 489 de 1766.

(5) Ibidem.

El 5 de Julio a José Eusebio Ramos, administrador del Estanco del Tabaco en Medellín, se le acepta sin guía el registro de más de 1.600 pesos en mercancías y se le

“rebajan 2 cargas de anís por ser para el abasto del aguardiente de Santa Fé de Antioquia, 1 carga de cacao y 2 cargas de tabaco”. (1).

Más adelante, en 1771 encontramos a los oficiales de la aduana de Medellín haciendo descuentos o rebajas en el pago de derechos por ser

“para gastos de casa, mina o estancia”.

Así sucedió con el registro que el 16 de Febrero de dicho año hiciera Manuel Santamaría por una cantidad superior a los 4.000 pesos. Estas “rebajas” las obtuvo en todo

“el hierro y el acero, la mitad del vino, el cajón de medicinas, las 2 arrobas de canela, 1 carga de misceláneas y 2 cajones de los contenidos en el registro por ser del procurador de menores Francisco Zea”. (2).

En 1774 y 1776 abundan las rebajas en pesos. Por ejemplo a Juan José de Larena se le rebajan 30 pesos porque las ropas y el cacao que avaluados en 1.245 pesos que registró el 15 de Enero de 1774 eran para su gasto. (3).

Como ya se había observado, estas rebajas en dinero se hacían frecuentemente por 30 pesos. Esta cantidad le fue rebajada a Juan Antonio Madrid el 15 de Marzo de 1774 porque la carga de frazadas y camisetas que registró con 3 arrobas de cobre eran

“para el vestuario de sus esclavos”. (4)

-
- (1) A.H.A. Libros Tomo 461; Dcto. 489 de 1766.
 - (2) A.H.A. Libros Tomo 463; Dcto. 523 de 1771.
 - (3) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 548 de 1774.
 - (4) Ibidem.

También por tratarse de lienzo, camisetas y frazadas.

“para el vestuario de la cuadrilla que laborara en su mina”

Antonio Arango y Vélez es exento del total de la alcabala y solo paga el derecho de sisa. (1).

Solo en casos excepcionales, este descuento en dinero pasaba los 30 pesos. Por ejemplo el 1 de Julio de 1776 a Juan José Callejas le rebajan 48 pesos y el 1 de Septiembre de ese mismo año a Miguel Fernández de la Torre le rebajaron 67 pesos, 4 tomines (2) por los registros que hicieron de mercancías.

La época de oro de los comerciantes de Medellín se inicia pues a partir de 1763, fecha a partir de la cual obtienen mayores ventajas respecto al pago de los derechos de comercio y sus relaciones con el fisco y con los oficiales reales no son tan tirantes como lo fueron años atrás con los oficiales de aduana de la ciudad de Antioquia.

Para la década de los 80, el sistema de “rebajas” prácticamente desaparece y si alguna vez los oficiales de la aduana de Medellín llegaron a otorgarla, estos no aparecen legalmente registrados en los libros de introducción de cargas de mercancías. Las reformas llevadas a cabo en Antioquia como extensión de los cambios que se operaron en el aparato económico, político y administrativo de la Nueva Granada; llevaron un control más estricto sobre la administración de las aduanas y acabaron con el “después dirá” de Santa Fé de Antioquia y con las “rebajas” de Medellín.

(1) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 548 de 1774.

(2) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 565 de 1776.



F. NUEVA SITUACION A PARTIR DE 1780.

A partir del año de 1785 encontramos en la Villa de Medellín dos tipos de registro de introducción de cargas de mercancías:

- Registro de mercancías y transporte, y
- Registro de mercancías y avalúo.

El primero se hacía con la finalidad de consignar el tipo de mercancías y su cantidad en cargas sin tener en cuenta el avalúo de las mismas.

También se registraba el nombre del comerciante y los nombres de el propietario de las mulas en que se hacía el transporte o del propietario de los esclavos en el caso de que las cargas entraran con peones cargueros. El nombre de los caporales y arrieros libres o esclavos también quedaba en el registro.

El segundo se hacía al igual que se hizo en Santa Fé de Antioquia a partir de 1785; es decir, teniendo en cuenta con máximo detalle el contenido de las cargas y su avalúo correspondiente artículo por artículo.

No queda claro la escogencia que los oficiales de la aduana hacían con respecto al tipo de registro que debían asentar, pues a unos comerciantes les hacían uno y a otros el otro, sin que aparentemente existiese una razón que explique el hecho.

De todas maneras utilizando la información obtenida de ambos registros se ha enriquecido el conocimiento de la forma como operaba el comercio en la Villa de Medellín, en particular de las formas del transporte y de las condiciones como se desarrolló dicha industria con mulas, arrieros o peones cargueros libres o esclavos.

El registro de mercancías y transporte se hizo en Medellín hasta 1806. De 1807 en adelante se continúa con la modalidad del registro de mercancías por cargas y avalúos en petacones. (1).

G. LOS COMERCIANTES

Estos fueron los que mayor presencia tuvieron en la provincia desde mediados del siglo XVIII.

Como ya se ha dicho no solo asistieron al mercado de Medellín y las regiones desde el Magdalena hacia el centro de la provincia por las que pasaban con sus cargas, sino que además llegaron con ellas hasta Santa Fé de Antioquia a donde debían hacer el registro de sus mercancías antes de 1763.

Los comerciantes de Medellín contaron, quizás más que cualesquiera otros comerciantes, con la colaboración de "gestores" en el trámite de sus negocios. Como se puede observar en el cuadro de gestores de la ciudad de Antioquia, la gran mayoría de ellos atendían a los comerciantes de Medellín y muy pocos a comerciantes de Rionegro u otras ciudades por fuera de la provincia.

Al parecer amantes de la ciudad de su vecindad y dispuestos siempre a contribuir en su desarrollo, los comerciantes de la Villa de Medellín llevaron siempre sus productos a la ciudad antes de registrar en Santa Fé de Antioquia. Para ello utilizaron desde mediados del siglo XVIII los caminos del Magdalena, dejando la ruta de Mompós por el Cauca hacia Santa Fé de Antioquia, a los comerciantes de la capital. Antes de 1763 utilizaron mucho la entrada por San Bartolomé hacia Cancán cuando adquirían sus mercancías en Mompós o Cartagena.

Petacones son pesos de plata. Este avalúo es diferente al que anteriormente se hacía en Castellanos que son los pesos de oro.

Después de creada la aduana de Medellín, y cuando esta ciudad adquiere mayor autonomía en el manejo de sus asuntos comerciales se abren otras rutas desde el Magdalena que dan vida al oriente de la provincia. (1).

En esta perspectiva es que se ubica el desarrollo paralelo y competitivo que tuvieron Medellín y Rionegro. Esta última llegó a ser receptora junto a la ciudad de Marinilla de la gran corriente comercial del Magdalena una vez que el camino del Nare se convirtió en la entrada principal al interior de la provincia, a fines del siglo XVIII y durante todo el siglo XIX.

De esta forma, los comerciantes de Medellín y Rionegro lograron adueñarse del mercado de toda la provincia como se observa en los registros de la primera década del siglo XIX. (2).

1. CATEGORIAS ECONOMICAS DE COMERCIANTE.

Los de Medellín no escapan a la clasificación económica hecha en el caso de los comerciantes de Santa Fé de Antioquia.

Como se puede ver en el cuadro No. 9 para antes de 1780, los comerciantes de Medellín se encuentran a todos los niveles económicos de la población. Entre pobres, pequeños, medianos, ricos y grandes, hay desde 1763 hasta 1776, 137 comerciantes. Aproximadamente la mitad de ellos, son pequeños comerciantes, mientras que un poco más de la cuarta parte tienen una capacidad media en sus operaciones. Entre los pequeños y medianos comerciantes se encuentra la mayoría de los que en Medellín hicieron negocios mercantiles antes de 1780.

Durante la década de 1780, aunque solo se cuenta con información su-

(1) Ver: Casas, Alvaro: El Papel del Comercio en el Desplazamiento del Núcleo Administrativo y de Poder de Santa Fé de Antioquia a Medellín. IV Congreso de Historia Colombiana, Tunja 1983. Cuadro No. 7, pág. 29.

(2) Ibidem.

ficiente, para cerca del 50^o/o de los comerciantes de la ciudad, (1), sí se pudo observar la tendencia a la disminución de los comerciantes de menos recursos y la tendencia al aumento de los mismos en el grupo con mayores capacidades económicas.

Como se puede ver en el cuadro No. 29 los comerciantes más ricos y los grandes pasan de 8 a 10 en dicha década. Esto se explica posiblemente por los beneficios otorgados a los grandes comerciantes bajo la política de "comercio libre", y al incremento en las importaciones de productos de países europeos diferentes a España de las cuales se hicieron cargo precisamente aquellos comerciantes con mayor capacidad económica. Estos, adquirían dichas mercancías en Cartagena o Santa Marta y los conducían directamente hasta Medellín. Este tráfico de larga distancia llevó a los comerciantes menos capacitados económicamente a perder campo de actividad y por tanto a su disminución numérica. En Medellín, antes de 1780 solo funcionan 7 comerciantes ricos.

Para la primera década del siglo XIX, también con vacíos de información, se pudo observar, según el cuadro No. 29, que definitivamente la tendencia a la disminución de los pobres, pequeños y medianos comerciantes, está acompañada de un aumento de la concentración de la actividad comercial en manos de solo 2 grandes comerciantes.

En Medellín antes de 1780, guardadas proporciones cuatro comerciantes ocuparon la posición que en Santa Fé de Antioquia ocuparon don Bernardo Martínez, es decir, el de ser los comerciantes más ricos de la ciudad. Ellos fueron: Manuel Fonnegra, Jerónimo Posada, Vicente Restrepo y Manuel Santamaría, quienes lograron introducir a la ciudad de Medellín el 19^o/o del valor total de mercancías durante

(1) Para los años ochenta, los registros de comercio suministran información sobre avalúos apenas para cerca de la mitad de los comerciantes.

CUADRO No. 29
CANTIDAD Y PROPORCION DE COMERCIANTES

Categoría	Antes de 1780		Déc. de los 80		Principios S.XIX	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Pobres	20	15	6	4	2	2
Pequeños	65	46	30	18	27	27
Medianos	38	28	33	19	23	23
Ricos	7	5	11	6	8	8
Grandes	4	3	6	4	2	2
Sin clasificar	3	2	85	50	38	38

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dctos. 469 a 11029 de 1763 a 1810

esos años. Los otros 7 comerciantes ricos de la ciudad de Medellín lograron llevar allí el 20^o/o del total de mercancías introducidas.

Como se puede ver, las posibilidades de hacer fortuna con el comercio fueron mejores para los comerciantes en Medellín que en Santa Fé de Antioquia. De los comerciantes ricos se pudo comprobar que algunos de ellos habían realizado, sin mucho éxito, en el pasado negocios en la capital de la provincia. Así sucedió con Manuel Fonnegra quien durante los años 1749 y 1756 registró mercancías en Santa Fé de Antioquia donde solo llegó a ser un mediano comerciante. (1). Y cuando en 1763 inicia actividades en Medellín logra mayores ventajas que desafortunadamente no disfrutó por mucho tiempo.

También el señor Vicente Restrepo funcionó en Santa Fé de Antioquia antes de 1763 con poca suerte, la misma que sí logró en Medellín a partir de 1766. (2).

(1) A.H.A. Libros Tomos 457 a 458; Dctos. 406 a 429 de 1749 a 1756.

(2) A.H.A. Libros Tomos 460 a 461; Dctos. 469 a 489 de 1763 a 1766.

Lo mismo ocurrió con Pedro Robledo quien fuera un pequeño comerciante en la capital hacia 1740 pero que cuando en 1771 se trasladó a Medellín se convierte en uno de los 11 comerciantes más ricos de la ciudad. (1).

Otros factores, un tanto ajenos al comercio, llevaron a otros hombres a lograr una magnífica posición en torno a dicha actividad económica, pero en este caso trasladándose de Medellín a Santa Fé de Antioquia. Tenemos el ejemplo más significativo en el señor Juan Pablo Pérez de Rublas quien antes de 1780 traficaba en Medellín con mercancías que en ninguno de sus registros superaba los 1.000 pesos, pero que tan pronto se unió a la familia de Bernardo Martínez, al casarse con su hija Rita, encontró el camino abierto para crear una gran fortuna a partir de la actividad comercial en Santa Fé de Antioquia durante la década de los ochenta del siglo XVIII. En este caso se trata de un comerciante que se traslada de Medellín a Santa Fé de Antioquia, pero como ya se dijo, por motivos que incluían el de su matrimonio lo que lo llevó a pertenecer a la élite de la capital en donde ocupó el cargo de Alcalde Ordinario de primer voto en los años 1781, 1786 y 1794. (2). Y en 1794 ocupó interinamente la gobernación de la provincia por enfermedad de don Francisco Baraya y la Campa.

Este fue un caso que, aunque muy común durante la colonia y aún durante la república, fué excepcional dentro de la tendencia de los comerciantes a trasladar sus negocios de la capital a Medellín a fines del siglo XVIII.

(1) A.H.A. Libros Tomos 455 a 463; Dctos. 378, 522, 523 y 524 de 1740 a 1771.

(2) A.H.A. Libros Tomo 489; Dcto. 214 de 1786 y Duque Betancur, Francisco, *op. cit.*, pp.393

2. LOS COMERCIANTES MAS GRANDES EN LA CIUDAD DE MEDELLIN.

Se describirá en este punto, la posición de los más grandes comerciantes de la ciudad de Medellín, tanto en su función comercial como social y política. Se diferencian de acuerdo al período de su actividad, para apreciar así su movimiento tanto a finales del siglo XVIII como a comienzos del siglo XIX.

a. Antes de 1780

Como se vió atrás, el 80/o de los comerciantes que traficaron en Medellín, lograron introducir a dicha ciudad el 390/o del valor total de las mercancías que allí se registraron antes de 1780. Esto nos muestra un alto grado de concentración de la riqueza producto del comercio, que se aprecia aún más si observamos que los 4 comerciantes más "grandes", o sea el 30/o de ellos lograron introducir un valor aproximado al 250/o. Los comerciantes pobres, pequeños y medianos que constituyen el 920/o del total de comerciantes en Medellín, apenas pueden introducir el 610/o del valor total de mercancías.

Esta concentración de la riqueza creada por la actividad comercial estuvo en manos de unas pocas familias pertenecientes a la élite de la ciudad, que a su vez tenían lazos entre ellas. (1).

Veamos ahora a los 4 comerciantes más grandes en Medellín para antes de 1780.

(1) Una revisión detallada de las genealogías de los 11 comerciantes más ricos de Medellín antes de 1780 hecha por Gabriel Arango para Antioquia y Caldas nos muestra cómo entre ellos había una red de relaciones familiares donde el incesto no estaba muy lejano.

El primero es Miguel Jerónimo Posada, de quien se tienen muy pocos datos. Gabriel Arango Mejía averiguó que este señor era conocido en la Villa de Medellín y se casó con una prima suya, Rosalía Maurie con quien tuvo 7 hijos. De otro lado se ha sabido que de su familia solo resultó otro comerciante. Ese fué su hermano José Antonio, el sacerdote, cura rector de Medellín y comisario de la Santa Cruzada, quien hace algunos registros en 1786 por los que no paga derecho algunos.

Miguel Jerónimo Posada es talvez de los comerciantes de Medellín con un más alto récord en registros de comercio. Aunque antes de 1780 no introdujo mercancías que en un solo registro pasaron el valor de 10.000 pesos, sí superó a los demás comerciantes por la cantidad de introducciones que hacía cada año. Su actividad comercial se inicia en 1776 año en el que registra 2.452 pesos en mercancías que incluían hierro, acero, ropa del Reino, vino y harina, que adquirió en la ciudad de Honda. A partir de 1744 comienza a incrementar sus registros por año. En éste hizo 3 registros en los meses de Junio, Agosto y Diciembre. Ya durante los años ochenta se convierte en un acérrimo importador. En 1785 hizo 9 registros con guías de Honda, Nare y Cartagena; y en 1786 llega a la cantidad de 15 registros en el año.

En 1787 vuelve a mermar el número de registros, pero el 20 de Marzo de ese año introdujo en hierro, acero, ropa y vino más de 22.000 pesos en mercancías que trajo desde Cartagena. Así se colocó en el tercer comerciante de Medellín de los años 80. Fué don Miguel Jerónimo Posada un destacado importador que no se especializó en ningún producto en particular. Sus cargas siempre contenían metales, ropas y productos agrícolas,

así como misceláneas, cueros y papel, mucho papel. (1).

El segundo en orden de importancia fué Manuel Santamaría, nacido en España en 1734. Llegó a Medellín a mediados del siglo XVIII. En 1759 contrajo matrimonio con María Josefa de la Calle, hija de Francisco Angel de la Calle un destacado comerciante de la ciudad. De este matrimonio nació una hija que casó con otro destacado comerciante de la ciudad, José María Zulaibar.

En 1770 se casó por segunda vez con otra María Josefa, esta vez de apellido Isaza, hija de otra familia de comerciantes emparentados con los Restrepo. De este matrimonio nacieron 10 hijos, cuatro de ellos se destacaron como su padre en la actividad comercial, a comienzos del siglo XIX. Entre ellos se destaca don Juan Santamaría Isaza quien fuera gobernador de Antioquia en 1836 y uno de los más grandes colonizadores del suroeste antioqueño. (2).

Inició su actividad comercial en Medellín en 1764, se destacó siempre por sus viajes de larga distancia al puerto de Cartagena, a Santa Fé de Bogotá, Honda y Cartago.

Murió a los 53 años de edad cuando sus negocios de comercio estaban en pleno auge. Su hijo Manuel, estando aún muy joven debió trasladarse desde Cartagena, donde estaba viviendo, a Medellín el 22 de Enero de 1787 para encargarse de los negocios de su padre. En 1809 Manuel Santamaría Isaza hacía compañía con Francisco Antonio Campuzano para vender mercancías en Rionegro. (3).

(1) A.H.A. Libros Tomos 461 a 491; Dctos. 489 a 223 de 1766 a 1787.

(2) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(3) A.H.A. Libros Tomos 461 a 690; Dctos. 477 a 11029 de 1764 a 1809.

Vicente Restrepo, antioqueño, vecino de Medellín y comerciante en élla. Perteneció a una de las dos líneas de Restrepo que en el siglo XVIII vivieron en Medellín. Contrajo matrimonio con Juana Manuela Restrepo Puerta con quien tuvo 7 hijos. Se casó por segunda vez con María Josefa Londoño. De su primer matrimonio es es hijo Marcelino Restrepo también comerciante, padre de Vicente Restrepo Maya el político (1837-1889). (1).

Vicente Restrepo (viejo-abuelo) el comerciante del siglo XVIII inició su vida comercial en 1752 en Santa Fé de Antioquia sin mucho éxito, pero a partir de 1766 se dedica por entero a las ventas en Medellín donde logra una gran fortuna. Sus registros superaban siempre los 1.000 pesos generalmente con ropa de Castilla, del Reino y de Quito. (2).

Otro comerciante, que de conjunto no lograra introducir cantidad de mercancías como los 3 anotados atrás se destaca como el comerciante que introdujo antes de 1780 el único cargamento superior a los 10.000 pesos fué Manuel Fonnegra. Español, nacido en Santoña (Santander) en 1722. Fué fundador de la familia de su apellido en Antioquia. De una familia de marineros, cruzó varias veces el Atlántico y residió en Cartagena y Honda. (3). En 1748-49 pasó a vivir en Medellín en donde se hace vecino en 1756 (4). Allí fué tesorero y alférez real. En 1757 se casó con María antonieta Quintana. Tuvo 4 hijos: dos hombres, Miguel y Rafael, ambos comerciantes, y dos mujeres: Eugenia y Manuela. La primera casada con el comerciante español Antonio Abad del Valle que fuera fusilado en 1819 por

(1) A.H.A. Libros Tomos 457 a 464; Dctos. 413 a 565 de 1752 a 1776.

(2) Idem.

(3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(4) A.H.A. Libros Tomo 458; Dcto. 429 de 1756.

José María Córdoba acusado de realista y de ocultar los dineros de la Caja Real de Santa Fé de Bogotá de la que fué tesoro. La segunda hija también se casó con un comerciante español: Francisco José Ramos y Díaz. (1).

Manuel Fonnegra inició actividades comerciales en Medellín en 1763, pero ya desde antes había traficado por los caminos de Antioquia haciendo sus registros en la capital. En 1764 cayó gravemente enfermo y correspondió a su esposa hacer frente a los negocios. Esta recibía las cargas de tabaco y cacao que le despachaba desde Honda Agustín de Bonilla. El último registro hecho en su nombre lo hacen sus albaceas testamentarios en 1776 año de su muerte. (2).

Se sabe que su descendencia se instaló en Copacabana donde fué una de las familias más ricas propietarias de hatos de ganado y esclavos. Hasta muy recientemente se conocían en Copacabana (según la información de algunos de sus actuales vecinos), a dos familias de apellido Fonnegra, una de blancos y otra de negros. Las gentes del lugar los llamaban respectivamente los españoles y los esclavos.

LOS MAS DESTACADOS COMERCIANTES EN MEDELLIN ANTES DEL 80.

Miguel Jerónimo de Posada	22.061
Antioqueño, vec. de Medellín, Cte. en Med./66.	
Manuel Santamaría	18.058
Español, Cte. en Med./64	

(1) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(2) A.H.A. Libros Tomos 460 a 464; Dctos. 469 a 565 de 1763 a 1776.

Vicente Restrepo	15.478
Antioqueño, vec. de Med., Cte. en Med./66	
Manuel Fonnegra	12.592
Español, Cte. en Med./63	
José Eusebio Ramos	8.986
Español, vec. de Honda, Cte. en Med./66	
Juan José Callejas	6.474
Español, vec. de Med., Cte. de Med./66	
Salvador Machado	6.138
Antioqueño, vec. de Med., Cte. en Med./66	
Francisco Javier Restrepo	4.819
Antioqueño, vec. de Med., Cte. en Med./74	
Mateo Hernández de Ceballos	3.896
Antioqueño, vec. de Yar., Cte./74	
Pedro Robledo	3.510
Español, vec. de Med., Cte. en Med./71	
José Nicolás Jaramillo y Molina	3.016
Antioqueño, vec. de Med., Cte. en Med./74	
TOTAL	105.118

Fuente: Este listado así como todos los presentados en este trabajo fueron elaborados por el autor con información de los registros de introducción de mercancías del Fondo Libros del A.H.A.

El total aportado por estos 11 comerciantes, constituye poco más del 39^o/o del valor total de mercancías introducidas a la ciudad de Medellín, desde la creación de la aduana hasta 1776.

b. Década de los 80

Durante la década de 1780 se van a presentar algunos cambios en la composición y número de los comerciantes más ricos de la ciudad. Ahora son 15 los más grandes comerciantes, y de ellos 6 van a concentrar en pesos la mayor cantidad de mercancías introducidas.

Tenemos así que el 90/o de los comerciantes introdujeron más de las 2/3 partes del valor total y de ellos, el 30/o, registró más de la mitad del valor total de las importaciones en Medellín esos años.

Además de aumentar el número de los grandes comerciantes, se observa un cambio en su composición donde solo permanece Miguel Jerónimo Posada quien fuera el primer comerciante antes de 1780. Se incorpora a este grupo Juan José Callejas (1726 - 1788 Español) que antes de 1780 no hiciera registros superiores a los 10.000 pesos, y que ahora se destaca como el segundo comerciante más importante de Medellín después de José María Zulaibar. Este último se destacó como comerciante especialmente durante los años de 1785 a 1789, período en el cual hizo unos 40 registros de los que estimamos su valor en más de 50.000 pesos. (1) Zulaibar, natural de Viscaya, llegó a la Nueva Granada,

“por los años 1780 a 1784. Contrajo matrimonio en Medellín el 20 de Junio de 1784 con doña Inés Santamaría (unión de la cual sacara provecho para el beneficio de sus actividades comerciales), hija de Manuel Santamaría y de su primera esposa . . . Los hijos varones fueron 4 llamados don Julián, que murió en Mompós a su regreso de Europa trayendo mercancías; don Wenceslao Zulaibar tam-

(1) A.H.A. Libros Tomos 485 a 494; Dctos. 168 a 246 de 1785 a 1789

bién comerciante en Bogotá, donde por sus compromisos en la Conspiración del 25 de Septiembre de 1828, fué fusilado; don Genaro que murió joven y don Joaquín, a quien mató la explosión de un taco en una mina". (1).

También aparece en la nómina de los más grandes comerciantes Francisco José Ramos, hermano de José Eusebio Ramos. Destacado comerciante de antes de 1780. Francisco José contrajo matrimonio con la hija de otro destacado comerciante de Medellín, doña Manuela Fonnegra (2). Correspondió a Francisco José continuar con las actividades de su hermano y de su suegro durante la década de los ochenta.

COMERCIANTES MAS RICOS DE MEDELLIN AÑOS 80

José María Zulaibar	32.645
Juan José Callejas	26.039
Miguel Jerónimo Posada	23.174
Antonio Muñoz Rosas	14.687
Francisco José Ramos y Diaz	13.992
Miguel Vélez	11.393
Manuel José Jaramillo y Molina	10.365
Pedro Arroyo Campero	9.675
Joaquín Alvarez del Pino	7.963
Vicente Hernández Marroquín	5.777
Salvador Madrid	5.492
Felipe Atar	4.604
Miguel María Uribe	3.660
Carlos Paniagua	3.471
José Ignacio Rodríguez y Obeso	3.130

(1) Arango Mejía, Gabriel, op. cit.

(2) Idem.

c. Los más ricos a comienzos del siglo XIX.

Para los primeros años del siglo XIX la tendencia a la concentración del comercio parece estabilizarse. Durante la primera década del siglo sólo tres comerciantes, controlan cerca del 500/o de las importaciones en Medellín. (1). Ellos fueron: Miguel María Uribe, también comerciante en la ciudad de Rionegro; Juan Francisco Rodríguez Obeso y Mateo Molina. Se destaca el comerciante Miguel María Uribe de Medellín y Rionegro, quien concentró en sus manos el 100/o del total de importaciones antioqueñas, y el 330/o con respecto a sus más inmediatos competidores. (2).

Veamos ahora algunos datos referentes a estos 3 grandes comerciantes de Medellín:

Miguel María Uribe Vélez. Nació en Medellín, en una de las más importantes familias avecindadas allí en la última mitad del siglo XVIII. Fué cabeza de familia. Contrajo matrimonio el 5 de Febrero de 1779, en primeras nupcias con María Josefa Restrepo, hija de Vicente Restrepo con quien tuvo 22 hijos.(3)

Manejó negocios en Medellín desde 1785 y en Rionegro desde 1804. Su especialidad fué la importación de géneros textiles, los que acompañaba de vez en cuando con algunas cargas de cacao, anís y mulas.

Se dedicó al tráfico por la parte sur de la provincia estableciendo contactos con Popayán, Santa Fé, Tunja, Sogamoso, El Socorro, Honda, Gigante, Pitalito y Neiva. (4).

(1) A.H.A. Libros Tomos 686 a 690; Dctos. 10941 a 11029 de 1803 a 1810.

(2) Casas Alvaro, *op. cit.*, pp. 27

(3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(4) A.H.A. Libros Tomos 485 a 690; Dctos. 168 a 11029 de 1785 a 1810.

Esta línea de comercio por el sur fué lo que llevó a registrarse en el mercado de Rionegro ciudad por la que pasaban sus cargamentos al entrar a la provincia. De este modo llegó a controlar el mercado de Medellín y Rionegro y convertirse en el más acaudalado comerciante antioqueño de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. Durante los 25 años de vida comercial que fué posible rastrear, Miguel María Uribe asentó 39 registros de comercio, (1) e introdujo al mercado de la provincia más de 10.000 pesos en mercancías (2), que adquirió en el sur de Nueva Granada promoviendo su desarrollo y mercado interno.

Antes de Miguel María, seis de sus familiares, se destacaron sólo como medianos comerciantes; con él, los Uribe Vélez se convierten en una de las más ricas y más importantes familias antioqueñas de principios del siglo XIX.

Juan Francisco Rodríguez Obeso. Español que llegó a Medellín a fines del siglo XVIII en compañía de su hermano José. Contrajo matrimonio en Medellín en 1796 con Josefa Callejas hija del comerciante Juan José Callejas (3) de quien heredó su empresa mercantil. Su hermano José Rodríguez Obeso se casó con la hija de Manuel Santamaría. De esta forma los dos hermanos se hicieron al comercio de Medellín.

Juan Francisco se inició en el comercio de Medellín en 1804, introduciendo a dicha ciudad especialmente hierro, acero, ropas y cacao. Aunque realizó algunos viajes a Mompós, la mayor parte del tráfico lo realizó por el sur de la provincia de Antioquia con Santa Fé, Honda, Roldanillo y Neiva. (4).

-
- (1) A.H.A. Libros Tomos 485 a 690; Dctos. 168 a 11029 de 1785 a 1810.
 - (2) Casas, Alvaro, *op. cit.*, cuadro No. 6, pág. 27.
 - (3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*
 - (4) A.H.A. Libros Tomo 686; Dcto. 10941 de 1804.

Mateo Molina. Fué el tercero de los más importantes comerciantes en Medellín durante los 10 primeros años del siglo XIX. Inició su actividad comercial en el año de 1805, llevando a la Villa de la Candelaria, ropas, cacao y harina. (1).

A partir de 1809 se dedicó con exclusividad a la importación de textiles especialmente ropas de "Castilla" y "de la tierra".

El 6 de Febrero de ese año llevó desde Mompós más de 24.000 pesos de plata (petacones) en ropa de Castilla, y en Marzo del mismo año introdujo cerca de los 4.000 petacones en ropa de la tierra que adquirió en Santa Fé. (2).

Con el tráfico desarrollado por Mateo Molina en 1809 se logró destacar definitivamente como uno de los 3 comerciantes más ricos de Medellín.

Respecto a su origen, no contamos con dato alguno, pero por la información que suministra Gabriel Arango Mejía en sus genealogías de Antioquia y Caldas, sabemos que quien introdujo este apellido a Antioquia fue don Antonio Molina y Toledo, un comerciante de Mariquita cuya descendencia se emparentara con familias importantes de Medellín.

Posiblemente de este emparentamiento es producto Mateo Molina, hijo natural de Pedro Rodríguez de Zea y hermano medio de Francisco Antonio Zea. (3).

-
- (1) A.H.A. Libros Tomo 686; Dcto. 10979 de 1805.
 - (2) A.H.A. Libros Tomo 690; Dcto. 11029 de 1810.
 - (3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

IV. R I O N E G R O.

Con esta ciudad, al igual que con Medellín, sólo se destacan aquí sus particularidades esenciales.

A. EL MERCADO DE RIONEGRO.

La ciudad de Rionegro se destacó entre las principales de la provincia desde mediados del siglo XVIII. Particularmente, se expresó su desarrollo en el comercio que desde allí se ejercía por diversos sitios de Antioquia y de la Nueva Granada. El origen mismo de la ciudad, vinculado estrechamente al puerto de Nare, hicieron de élla el mercado más grande de Antioquia a comienzos del siglo XIX.

1. ORIGEN DE LA CIUDAD.

Sobre el origen de la fundación de Rionegro no se conocen datos exactos. Aquí tomamos a manera de referencia la información publicada en la Monografía de Rionegro organizada por Jairo Casas U. De esta publicación que contiene una referencia histórica de dicha ciudad escrita por Guillermo Arbeláez A., sabemos que Rionegro comenzó su poblamiento a finales del siglo XVI.

"En el año de 1580 aparece el señor Juan Daza, quien obtuvo esta merced de don Sancho García del Espinal, Gobernador y Capitán General de la provincia y gobernación de Popayán, una adjudicación de tierras en el Valle de Rionegro, al parecer, estableciéndose allí, fundando su casa y hacienda. . . La abundancia en minerales de oro, excelentes aguas y clima suave, atrajo numerosos españoles que fueron la génesis de la ciudad". (1)

(1) Casas, Jairo: Monografía de Rionegro. Ediciones Hemisferio No. 32, Medellín, 1961, pp. 1 y ss.

Vecinos de Santa Fé de Antioquia en busca de mejor fortuna y vida, y otros españoles recién llegados poblaron en ese valle la que para el siglo XVIII se convertiría en una de las principales ciudades de toda la provincia.

Los habitantes de Rionegro se dedicaron a la minería, la agricultura y ganadería. También desarrollaron altamente la actividad comercial, aprovechando la ubicación geográfica de la ciudad que la convirtiera en la puerta (legal) de Antioquia desde finales del siglo XVIII. Por Rionegro pasaban gran cantidad de las mercancías que ingresaron a la provincia en aquella época.

La utilización de los caminos desde el río Magdalena tenían en Rionegro y Marinilla la mejor recepción antes de Medellín y Santa Fé de Antioquia.

Tenemos pues, que la fundación de Rionegro al oriente de la provincia de Antioquia fué un factor favorable no solo al comercio de la misma, sino también al de toda la provincia.

2. CONEXION CON NARE.

La apertura del camino comercial de Rionegro hasta el Puerto de Nare, realizada durante la gobernación de Francisco de Baraya y la Campa, constituyó una de las realizaciones más importantes para el desarrollo de la provincia. (1).

(1) Duque Betancur, Francisco, *op. cit.* pp. 390.

"El poblado de Nare existía desde el siglo XVII, cuando familias provenientes de "el sitio de Palagua" que había sido inundado por las aguas del río Magdalena, se trasladaron a ese lugar donde habitaba una tribu pacífica, cuyo Cacique tenía en nombre de Nare. Cuando hubo de tener la comunicación con el centro de Antioquia se convirtió en lugar obligado del tráfico, y allí se trasladaron algunas familias españolas. Fué relativamente grande su prosperidad y ésta se mantuvo hasta que construido el Ferrocarril de Antioquia, el puerto de Nare fué abandonado en provecho de Puerto Berrio. En aquel entonces se construyeron allí bodegas. Desde el siglo XVI se sabe que estuvo misionando en este lugar San Luis Beltrán. El tráfico por el oriente de la provincia contribuyó notablemente al progreso de Rionegro". (1).

Durante la segunda mitad del siglo XVIII los puertos de Regla y San Bartolomé sirvieron al tráfico comercial, pero a partir de 1780 comienza a destacarse el puerto de Nare como el más importante puerto antioqueño sobre el Magdalena. Su conexión más rápida y directa con Marinilla y Rionegro fué preferida por comerciantes y viajeros que contaban ahora con una vía fluvial en el río Nare que los adentraba en la provincia haciendo más corto el camino por tierra.

El río Nare

"abrió el paso para el comercio colonial, exigencia de la riqueza aurífera y el intercambio de productos con la metrópoli y el resto del país. Fué el gran vehículo cultural de los españoles, gobernantes, científicos, viajeros ilustres, hombres de gobierno y de la iglesia". (2).

También llegaba a Rionegro por el sur, el camino que comunicaba con Santiago de Arma, la Vega de Supía, Cartago y otras poblaciones de la Nueva Granada.

(1) Duque Betancur, Francisco, *op. cit.*, pp. 390.

(2) Giraldo Gómez, Alicia: El río Nare en la Historia de Antioquia en: *Repertorio Histórico* No. 241, Medellín, pp; 294.

Esta posición favorable de Rionegro contribuyó en gran medida al desarrollo comercial de dicha ciudad, y a que en ella se conformara una fuerte capa de comerciantes con una extensa red de relaciones que cubría: Honda, Mariquita, Supía, Arma, Nare, Guatapé, El Peñol, Marinilla y Medellín.

3. LA PUERTA DE ANTIOQUIA

El desarrollo del comercio durante la segunda mitad del siglo XVIII y su posterior consolidación en el siglo XIX hicieron de Rionegro la gran puerta de Antioquia.

Las principales líneas de comercio que hicieron los comerciantes de la provincia de Antioquia principalmente los de Medellín y Rionegro, después de 1780, conducían a Rionegro como la primera ciudad de importancia receptora de mercancías.

En esta época, los tres grandes caminos de Antioquia llegaban a Rionegro. Estos eran: El de Nare, Honda y Supía.

a. Por Nare

“El auge de los mercados de Medellín, Rionegro y Marinilla, de los distritos mineros, y los frentes de colonización que desde estas ciudades se abastecían, creó un flujo comercial, lo suficientemente grande como para que se justificara la travesía desde el Magdalena”. (1).

En particular, la ciudad de Rionegro se convirtió a través de Marinilla en la gran puerta por donde entraban las mercancías que llegaban desde Nare al interior de la provincia. Por

(1) Casas, Alvaro, *op. cit.*, pp. 9.

este camino llegaba todo tipo de mercancías ropas de Castilla y del Reino o de la tierra junto con los productos agrícolas propios de las riberas del río Magdalena.

Aunque los comerciantes pasaban con sus cargas (primero por Marinilla), estas no podían dejarlos allí, pues era obligado el registro y pago de derechos comerciales en Rionegro.

El camino del Nare se elevaba por los Andes dando movimiento y vida a lugares y poblados en donde los viajeros y comerciantes hacían contacto con sus gentes. Las relaciones de los comerciantes con los habitantes del oriente de la provincia estaban generalmente relacionados con el movimiento de cargas y su almacenamiento.

De puerto Nare se iniciaba la travesía navegando río arriba hasta la bodega de Juntas, de allí se continuaba por tierra en un recorrido que integraba San Carlos, El Sitio de Ceja (de Guatapé), El Peñol, Marinilla y Rionegro.

También por el camino de Nare se dirigían dos ramales:

- El que de Islitas llegaba hasta Santo Domingo entrando al Valle de Aburrá por el norte pasando por Barbosa, Copacabana, hasta Medellín.
- El que desde el desembarcadero de San Cristóbal seguía río Nus arriba hasta un punto en donde se continuaba por tierra hacia Yolombó desde donde se cubrían territorios del nordeste y Santa Rosa de Osos. (1)'

(1) Casas, Alvaro, *op. cit.* Mapa Rutas de Comercio en Antioquia, siglo XVIII.

Fué el camino de Nare, el más importante de toda la provincia, y el que dió primacía a Rionegro.

b. Desde Honda

Desde Honda hasta Rionegro, funcionó también una ruta conocida con el nombre de "Camino de Herveo". Por ésta se transportaron las mercancías que venían desde Santa Fé de Bogotá,

"por un camino de berradura de 22 leguas hasta Honda donde los comerciantes recogían mercancías llegadas desde Mompós y Cartagena para seguir luego 91 legua y media más, para llegar a Rionegro pasando primero por Mariquita y Arma". (1).

c. La antigua ruta de Supía.

Por el sur, como ya lo habíamos dicho, siguió funcionando el camino que unió Quito con Rionegro fomentando el tráfico comercial en poblaciones y ciudades como Pasto, Popayán, Cali, Buga, Cartago, Anserma, La Vega de Supía y Arma. Por este camino se introdujeron a Rionegro los "géneros de Quito" y las mulas que llegaban desde Popayán. (2).

En resumen, a Rionegro llegaban tres de los más importantes caminos coloniales que comunicaban a la provincia de Antioquia con todo el territorio de la Nueva Granada y con la metrópoli. El antiguo camino del sur que entraba a la provincia por la Vega de Supía, el famoso camino de Herveo que comunicaba a Honda y Mariquita con Rionegro y el más reciente y más importante camino de Antioquia durante el siglo XVIII y XIX el que recorriendo toda la región del oriente unía a Nare con Rionegro.

(1) Casas, Alvaro, *op. cit.*, pp. 19. Una legua granadina equivale a 5.000 metros.

(2) A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dctos. 468 a 11027 de 1763 a 1810.

4. PEQUEÑOS PUERTOS EN EL NARE.

Fué al auge del comercio por el camino de Nare, el que propició un relativo desarrollo de algunos pueblos ribereños en el río Nare cerca de la desembocadura del Magdalena.

Estos fueron:

- El desembarcadero de San Cristóbal, un pequeño puerto a cinco horas Nare arriba de navegación en piragua. (1).
- La bodega de Islitas sobre el río Nare entre las desembocaduras de los ríos Nus y Samaná norte.
- La bodega de Juntas, donde recogían las cargas los peones cargueros, o los arrieros con sus mulas para llevarlas más al interior.
- El desembarcadero de Palagua en la desembocadura del río Corcóna que se dirigía a Rionegro buscando el camino de herradura que venía desde Juntas. (2).

B. LOS PRODUCTOS

En la revisión de los productos más frecuentes que se introdujeron a Rionegro durante la segunda mitad del siglo XVIII y la primera década del siglo XIX se pudo verificar que no existe una diferencia con respecto a los que se introducían en Santa Fé de Antioquia y Medellín.

Lógicamente en Rionegro, existe una variación de orden cuantitativo. Allí

(1) Shafray, *op. cit.*, pág. 62.

(2) Casas, Alvaro, *op. cit.*, pp. 11.

el primer lugar, como lo muestra el cuadro No. 11, lo ocupan las confecciones pero al igual que en Santa Fé de Antioquia, el total de géneros textiles ocupan la mayoría de los productos importados. (1).

Como se puede ver en el cuadro No. 30, antes de 1780 del total de las importaciones, el 14^o/o, correspondió a las telas y el 33^o/o a las confecciones. De modo que los géneros textiles ocuparon cerca de la mitad del total de las cargas llegadas a la ciudad.

Para la década de los ochenta aumenta la proporción de ingreso a la ciudad de Rionegro de los géneros textiles. En estos años este renglón ocupa el 53^o/o del total de las cargas de productos importados. En segundo lugar aparece el cacao con un 37^o/o del total de cargas, mientras que los demás productos aparecen en proporciones muy reducidas. (2).

La tendencia a que los textiles ocupen cada vez un mayor porcentaje en el conjunto de las importaciones se puede apreciar con mayor claridad, si miramos las cifras para los primeros 10 años del siglo XIX.

En efecto, durante seis años de registros desde 1804 a 1810, los géneros textiles ocupan el 68.2^o/o de las importaciones en Rionegro. Por su parte, el cacao, segundo producto de importación disminuye levemente su proporción hasta el 31^o/o.

A diferencia de lo que ocurría en Medellín o en Marinilla antes de 1780 respecto a la utilización de la ropa; en Rionegro, sí constituyó ésta un factor importante y motivo de preocupación de sus pobladores.

La cantidad creciente de confecciones que usaban los habitantes de la ciudad es un indicativo de que posiblemente sus actividades económicas no in-

(1) Ver cuadro No. 30.

(2) Ver cuadro No. 31.

IMPORTACIONES LEGALES REGISTRADAS EN LA CIUDAD DE RIONEGRO, EN CARGAS

187

PRODUCTO	1764	1766	1768	1769	1770	1771	1774	1776	TOTAL No.	o/o
Herramienta										
Metales	7	5			1	18	11	2	44	2
Telas	16	33	1	2	11	15	146	42	266	14.5
Confecciones		19	75	45	62	90	167	141	599	32.5
Cacao	9	32	30	28	9	78	112	157	455	25
Tabaco	30		16				86	125	257	14
Vino		1	15	4	1	13	11	13	57	3
Harina		2			3	5	27	7	47	2.5
Arroz								1	1	0.2
Pescado								3	3	0.2
Aceite							1	1	2	0.1
Aguardiente									2	0.1
Anís				1		1		5	6	0.3
Especias						1			5	0.3
Cuero		1		2		1	1	1	4	0.2
Cera		1				1	1		1	0.05
Botica							1		1	0.05
Sal							1		1	
Costales										
Otras mercad.	1	4	57	11	14	24	5	26	142	
Total Cargas	63	97	198	93	101	248	571	524	1.899	
Total Pesos	4.060	8.598	10.319	6.339	7.138	16.785	49.160	33.662	136.061	

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 461 a 464; Dctos. 479 a 566 de 1764 a 1776.

IMPORTACIONES LEGALES REGISTRADAS EN LA CIUDAD DE RIONEIRO, EN CARGAS

PRODUCTOS	1785	1787	1788	1789	1791	1804	1806	1807	1808	1809	1810	TOTAL No. o/o
Herramienta	X		X	X	30							
Metales	77	13	26	22								138
Telas	X	716	835	913	628	622	450	809	755	730	514	6,972
Confeciones	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Cacao	336	400	512	527	402	503	99	296	480	313	95	3,963
Tabaco												
Vino	22	8	16	17	9						2	74
Harina												
Arroz												
Pescado		X	2	X	8					7		
Aceite	2	1	1	1	1							6
Aguardiente	1			2	41							44
Anís	6	7	1				2	1		2	2	21
Especias	1	1	X	X	1							
Cuero	43	9	10	71	85							218
Cera	1	X	X	1	2							
Botica	X	X		X	X							
Costales	1											1
Otras mercaderías	X		10	X	X							
Total en Cargas												11,511

Total en Pesos	65,937	98,151	96,568	83,578	64,728	86,805	61,881	126,919	75,332	87,975	54,074	901,948
----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	--------	--------	--------	---------

NOTA: Los espacios con X significan que hubo introducción considerable del producto pero no se pudo determinar su cantidad.

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 485 a 690; Dctos. 167 a 11029

cluían la costura, por lo menos en la proporción en que ésta pudo hacerse en Santa Fé de Antioquia a mediados del siglo.

Debemos entender que los comerciantes en Rionegro se dedicaron principalmente al comercio de ropas acomodándose a las condiciones de una región de eminente actividad minera y agrícola.

Si se observa esta situación desde el punto de vista de la dedicación de los comerciantes a traficar con un solo tipo de productos, podemos apreciar, como lo muestra el cuadro No. 32, que antes de 1780 más de la tercera parte de los comerciantes de Rionegro, se ocupaban en el comercio de ropas y textiles en general. Si bien para la década de los ochenta su proporción se ve disminuía, al abrirse el siglo XIX aumenta el número de comerciantes dedicados a la venta de ropas. Durante la primera década de dicho siglo prácticamente la mitad de los comerciantes se dedicaron a este tipo de mercado con cierta exclusividad. Veámoslo en el cuadro No. 32.

CUADRO No. 32
ESPECIALIZACION DE LOS COMERCIANTES DE RIONEGRO
SEGUN LAS MERCANCIAS

Tipo de productos	1763 - 1776		1785 - 1791		1804 - 1810	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Metales	—	—	1	0.62	—	—
Ropa	31	37.3	42	26.2	46	48.4
Productos agrícolas	7	8.4	46	28.7	37	38.9
Toda cosa	45	54.2	70	43.7	12	12.6

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dctos. 468 a 11029 de 1763 a 1810.

En cuanto a los productos agrícolas, vino, tabaco, cacao, etc, se nota a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII un aumento creciente de los comerciantes que se dedican a ese mercado.

Así a comienzos del siglo XIX más del 38^o/o de los comerciantes introducen cargas exclusivamente con dichos productos.

Las ropas en primer lugar, y los productos agrícolas en el segundo, integran en el siglo XVIII más o menos la mitad del total de mercancías introducidas a Rionegro, y durante los diez primeros años del siglo XIX entre ambas llegan casi al 90^o/o. Quedan entonces pocos comerciantes interesados en el comercio de metales o de misceláneas como especialidad comercial.

C. PROCEDENCIA DE LAS MERCANCIAS REGISTRADAS EN RIONEGRO.

Los productos que se vendían en Rionegro procedían en su mayoría de sitios ubicados a corta distancia.

Desde Honda, Mariquita y Nare se despachaban las guías de comercio a los comerciantes de la ciudad.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII más de las 3/4 partes del total de las guías provenían de Honda y Mariquita.

En cuanto a la preferencia de los comerciantes en la consecución de sus mercancías tenemos, como se puede apreciar en el cuadro No. 33, que la mayoría de ellos preferían conseguir las mercancías en dichos sitios.

Antes de 1780 el 75^o/o de los comerciantes presentaron ante los oficiales de aduana de la ciudad de Rionegro guías provenientes de los puertos de Honda y Mariquita. En 1764 por ejemplo, el mercader vecino de Honda y residente en Rionegro, Lázaro Hernández llevó a dicha ciudad: 6 cargas de lienzo, frazadas y camisetas, 4 cargas de harina y 3 arrobas de misceláneas

que había adquirido en el puerto de Honda, según lo que constaba en la guía. (1).

CUADRO No. 33
PROCEDENCIA DE MERCANCIAS LLEGADAS A RIONEGRO

Guías expedidas en	Antes de 1780		Década de 1780		Com. del S. XIX	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Mompós						
Cartagena	6	6.6	31	19	45	48.3
Quito						
Santa Fé						
Nare						
Honda	68	75.5	122	76	48	51
Mariquita						
Santa Bárbara			3	1.8		

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dctos. 468 a 11027 de 1763 a 1810.

También desde Mariquita gran cantidad de comerciantes llevaban sus cargas a Rionegro.

En 1770, por ejemplo, el alcalde de la ciudad Juan Antonio Díez Quintana registró: 40 arrobas de ropa que llegaron en 6 mulas con la respectiva guía que le remitiera desde Mariquita Juan García Conde. (2).

- (1) A.H.A. Libros Tomo 461; Dcto. 479 de 1764.
(2) A.H.A. Libros Tomo 462; Dcto. 514 de 1770.



centro de documentación

Algunos, como Francisco Moyano, quien introdujera a Rionegro un importante cargamento, avaluado casi en 3.000 pesos, adquirido en Honda, repartió los mismos en el transporte, llevando una parte por el camino de Nare donde compró, para la venta, harina y cacao y por otra parte desde Honda por el camino de Herveo. (1).

Por otra parte, un pequeño grupo, apenas el 6^o/o, realizaron sus transacciones directamente en los puertos de recepción internacional en Cartagena y Santa Marta o en otros puertos y ciudades de gran mercado como Mompós, Santa Fé, Tunja, Popayán o Quito.

Mencionaremos solo dos ejemplos de los más importantes por el monto en pesos.

El 31 de Enero de 1776 Julián Calvijo llevó a Rionegro, desde Popayán 34 cargas de ropa de la tierra y 50 mulas, todo avaluado en 5.000 pesos. (2).

Ese mismo año, el ayudante mayor de Rionegro, Juan de Dios Morales Silva, registró en dicha ciudad 3.875 pesos en mercancías que incluían hierro, acero, ropa, vino, cera, aceite y otras misceláneas que traía desde Cartagena y que introdujo a la ciudad por el camino de Nare. (3).

Durante los años ochenta de dicho siglo, aparece una particularidad relativa a la procedencia de las mercancías que llegan a Rionegro.

En estos años, aunque siguen apareciendo las guías provenientes de Cartagena, Popayán y otras ciudades del sur como: Buga y Cartago; prácticamente desaparecen las mercancías despachadas directamente de Mariquita

(1) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 549 de 1774.

(2) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 566 de 1766. Fols. 2r.

(3) A.H.A. Libros Tomo 466; Dcto. 566 de 1766. Fols. 7r.

y comienza a generalizarse la pareja de guías Honda - Nare. Al parecer los comerciantes tenían en estos dos puertos su principal abastecimiento y más conveniente lugar de encuentro, para, a partir de allí ingresar a la provincia.

En Honda los comerciantes cargaban con los géneros del Reino y de la tierra; luego bajaban por el Magdalena hasta Nare donde además de los géneros de Castilla, que allí llegaban desde Mompós, cargaban con tabaco y cacao para emprender la travesía por los Andes hasta Marinilla y Rionegro.

Aunque era preferible el viaje por el camino de Nare, algunos comerciantes hacían el recorrido Nare - Honda para ingresar a la provincia por las montañas de Herveo.

Por ejemplo el 15 de Febrero de 1785 Juan Suárez registró en Rionegro un cargamento que contenía ropa de Castilla y especias, las cuales había comprado en Nare, antes de subir hasta Honda tan solo por una carga de cacao para ingresar a la provincia por el camino de Herveo. (1).

En cambio, el 5 de Abril de ese mismo año, Tatián Hoyos que venía desde Tunja y Santa Fé de Bogotá con camisetas y frazadas de la tierra y del Reino, pasó por Honda donde recogió otros productos para seguir al Nare y embalar 60 badanas que introdujo en territorio antioqueño por el Nare. Al llegar a Rionegro presentó 4 guías correspondientes a Tunja, Santa Fé, Honda y Nare. (2).

A finales de ese mismo año también el comerciante José Sacramento de Ocampo llegó al Nare con un cargamento de hierro, acero, ropas del Reino y alpargatas que traía desde Honda para conducir a Rionegro. El motivo de su paso por Nare, fué adquirir allí una caja de cacao. (3).

(1) A.H.A. Libros Tomo 485; Dcto. 165 de 1785.

(2) A.H.A. Libros Tomo 485; Dcto. 165 de 1785 Fols. 11v.

(3) Ibid. Fols. 52r.

Podríamos decir, entonces para resumir, que cuando los comerciantes venían desde Cartagena o Mompós con géneros de Castilla, recogían en Nare tabaco o cacao y continuaban hasta Honda para adquirir allí los géneros del Reino; en este caso su entrada a la provincia se hacía por Herveo. En el caso contrario, es decir, cuando se tratara de comerciantes que llegaban a Honda con cargamento de Tunja o Santa Fé, generalmente bajaban hasta el Nare para comprar allí principalmente cacao y en este caso su entrada a la provincia se hacía por el camino del Nare.

Al iniciarse el siglo XIX, la importancia de la bodega y puerto de Nare ha mejorado tanto, que allí se practica con mucha eficiencia y agilidad al intercambio de productos. A él confluyen tanto los géneros de Castilla como los del Reino.

De este modo, los comerciantes adquirirían en el mismo puerto de Nare las mercancías que solicitaban.

En el año de 1803, por ejemplo, los comerciantes Juan de Dios Vallejo y Manuel Bernal llegaron a Nare para emprender el camino a Rionegro, con guías y productos de Santa Fé y Honda. (1).

Con guías de Mompós y Cartagena que respaldaban productos de "Castilla" arribaron a puerto Nare con importantes y valiosos cargamentos, Miguel Crisanto Córdoba y Mesa vecino de San Vicente y José María Montoya vecino de Rionegro. (2).

Es muy notoria también la procedencia para el siglo XIX tienden gran cantidad de las mercancías que surtían el mercado de Rionegro. Los comer-

(1) A.H.A. Libros Tomo 527; Dcto. 696, Fols. 1r, 2r.

(2) Ibid Fols 4r y 19v. En esta ocasión, Miguel Crisanto Córdoba y Mesa introdujeron uno de los más costosos cargamentos que llegaron a Rionegro a comienzos del siglo XIX. Se trataba de 75 1/2 cargas de ropa de Castilla evaluadas en 25.542 pesos.

ciantes exhiben por aquellos años numerosas guías despachadas en ciudades y sitios como: Anserma, Anzá, Buenavista, Buga, Bucaramanga, Cartago, Cúcuta, Gigante, Ibarra, La Vega de Supía, Naranjo, Mariquita, Neiva, Pasto, Parroquia de San Cayetano, Pital, Parroquia de San Antonio, Popayán, Quito, Quiebralomo, Roldanillo, Socorro, Toro, Tunja y Villa Vieja. (1).

Jamás se ha visto, ni en Santa Fé de Antioquia, ni en Medellín, una procedencia tan diversa de las mercancías como se vió en los libros de la aduana de la ciudad de Rionegro durante la primera década del siglo XIX.

Esto es una muestra del grado de integración regional que en la Nueva Granada, a comienzos del siglo XIX, se había logrado a partir de la actividad comercial. Así el auge del comercio favoreció no solo a la ciudad de Rionegro, sino también al puerto y bodegas de Nare y otros desembarcaderos como San Cristóbal, Islitas y Juntas.

D. EL TRANSPORTE A RIONEGRO

Como ya se ha dicho en capítulos anteriores, cuando nos referíamos a los mercados de Santa Fé de Antioquia y de Medellín, el transporte tuvo en la provincia de Antioquia durante la época colonial, tres formas básicas que se prolongaron a lo largo del siglo XIX.

Estas tres formas fueron:

- Fluvial,
- La terrestre con cargueros y silleteros, y
- La terrestre a lomo de mula.

(1) A.H.A. Libros Tomos 685 a 690; Dctos. 10934 a 11029 de 1803 a 1810.

Si bien en todas las provincias de la Nueva Granada se hicieron comunes estas formas de transporte, en la de Antioquia adquirió especial relevancia por su vinculación al comercio.

A partir de 1780, cuando el tráfico comercial había elegido definitivamente los caminos del Magdalena para ingresar a la provincia

“los comerciantes antioqueños debieron desarrollar importantes empresas de transporte especialmente terrestre para hacer frente a las escarpadas montañas de los Andes que cubren su territorio. Luego de utilizar al máximo los ríos navegables, abrieron trochas y caminos de herradura”. (1).

En cuanto al transporte fluvial, luego de llegar a territorio antioqueño por el río Magdalena, los comerciantes se introdujeron a la provincia por los ríos Regla y Nare llegando hasta los sitios donde emprendían nuevas jornadas por tierra.

En el transporte fluvial por los ríos Nare y Regla se utilizó la “piragua” comandada por un piloto que casi siempre se hacía acompañar de algunos de sus hijos (2) y una tripulación conformada por “bogas” encargados de cargar y descargar y que constituían el motor de la embarcación.

Estos bogas, habitantes de las riberas de los ríos, negros o con sangre negra en sus venas, según los relatos de algunos viajeros del siglo XIX, eran gente ociosa, pero siempre prestos a embarcarse en estos turbulentos ríos, muy a pesar del temor que invadía sus mentes supersticiosas. (3).

Es pues, para finales del siglo XVIII cuando el auge de la minería del oro en el oriente y el centro de la provincia, y la expansión de la frontera colonizadora cuando se justifica la travesía desde el Magdalena hasta las ya im-

(1) Casas, Alvaro, *op. cit.*, pp. 15.

(2) Para una mejor descripción de la navegación por el Magdalena ver: Holton, Isaac, *op. cit.*, pag. 56 y ss.; también p. 83.

(3) Safray *op. cit.*, pp. 63.

portantes ciudades de Medellín y Rionegro.

Para llegar a Medellín se utilizó la ruta que va desde el puerto de San Bartolomé en el Magdalena a Yolombó y Santo Domingo para ingresar a Medellín por el norte del Valle de Aburrá.

Pero la ruta que más se utilizó en los últimos años de vida colonial e incluso durante todo el siglo XIX y hasta la construcción del Ferrocarril de Antioquia, fué el camino del Nare. Por este camino ingresaron a la provincia la mayor parte de las mercancías importadas y los viajeros que deseaban conocer a Antioquia.

Toda la región cercana a la desembocadura del río Nare en el Magdalena, se convirtió en una concentración de pequeños puertos y desembarcaderos donde se construyeron bodegas comerciales y donde se contrataban pilotos y bogas, arrieros o cargueros.

Las bodegas de Juntas, Isalitas, San Cristóbal y Nare, vieron pasar por su espacio el gran flujo comercial de la provincia que tenía como destino el mercado de la ciudad de Rionegro.

La gran utilización de este camino del Nare, y los de Herveo y Supía, que conducían todos a Rionegro constituyeron el factor más importante en el desarrollo del mercado y de la ciudad que funcionó a su vez como centro de distribución o abastecimiento no solo en los frentes mineros o de colonización, sino también para Medellín, a donde llegaban importantes cargamentos por el alto de Santa Elena. Así fué que se convirtió Rionegro en la puerta interior de la provincia y el camino del Nare en el zagúan que a ella conducía.

En esto y en los demás caminos, como lo describe el doctor Safray en 1835, solo era posible ver el cielo con la mirada bien en alto, pues con el

tiempo, al pisar de las gentes y las bestias, se convertían en verdaderas grietas donde la mayor parte del trayecto solo había lugar para una mula. (1).

“La creciente demanda de productos importados, en las ciudades de Medellín y Rionegro, traídos de otras provincias y de otros países hicieron de aquellos caminos un ajetreado sendero con el paso permanente de las recuas de mulas y los peones cargueros. . .

En el transporte corriente de géneros textiles y productos agrícolas, así como misceláneas y herramientas o hierro y acero sin pulir, se utilizó el transporte en mulas, pero cuando se trataba de algunos objetos muy grandes como muebles o también para el transporte de personas y viajeros y por los puntos más difíciles e intransitables, se prefería el empleo de los peones cargueros. . .

Estos peones, según los relatos de viajeros como Safray, Gosselman y Holton hechos en el siglo XIX, eran bastante apreciados por la seguridad que garantizaban a sus clientes y que además de ser cargueros fueron verdaderos sirvientes del que los contrataba y servía de compañía en las largas jornadas”. (2).

Los cargueros o silleteros cobraban según el peso y la distancia.

En cuanto a las mulas,

“No se tiene un registro del costo de los fletes, pero es de suponer que los precios eran elevados; si consideramos el mal estado de los caminos y el precio de las mulas que para finales del siglo XVIII era en Medellín de 18 pesos”. (3).

Además, la alta mortalidad de estos animales durante los largos viajes los hacía cada vez más costos. (4).

En 1768 por ejemplo, a don Simón de Moya comerciante que llevaba desde Mariquita a Rionegro, 970 pesos en mercancías se le rebaja del avalúo general el costo de 6 mulas de las 12 que contaba en la guía, que di-

(1) Safray op. cit., p. 92.

(2) Casas, Alvaro, op. cit., pp. 15, 16 y 17.

(3) Casas, Alvaro, op. cit., pp. 16 y 17.

(4) A.H.A. Libros Tomo 485; Dcto. 165 de 1785.

jo se le murieron en el camino. (1).

En los registros del año de 1769 también encontramos uno que da cuenta de aquella mortalidad de las mulas que cargaban a Rionegro desde Mariquita por el páramo de Herveo. El 11 de Abril de dicho año, de las 10 mulas que Nicolás Arias (vecino de Rionegro) conducía por aquel camino con 270 pesos en mercancías, solo llegaban con vida 5 mulas (2).

Igualmente sucedió en 1785 durante el viaje que desde Popayán hasta Rionegro hiciera José Antonio Ruiz Zapata con ropas de Quito, anís y 17 mulas, todo perteneciente al capitán Esteban Jaramillo. En la guía constaba que desde Popayán partió con 20 mulas pero según declaró el señor Ruiz Zapata, en el camino se le murieron 3. Teniendo en cuenta esta razón, que causara pérdidas al capitán Esteban Jaramillo, y para compensarlo en parte, le fueron rebajadas del pago de derecho de sisa 2 mulas vivas y las 3 que no llegaron (3).

Otro ejemplo es el de las 12 mulas que en 1789 constaban en la guía de Buga que Juan Francisco Zapata registrara en Rionegro. Solo llegaron a esta ciudad 8 mulas pues 4 murieron en el camino. (4).

Esta situación que para la segunda mitad del siglo XVIII no era nueva en la provincia, había generado desde antes la preocupación y el interés de numerosos comerciantes en establecer criaderos de mulas en sus tierras, principalmente en las ubicadas al norte del Valle de Aburrá. Tenían como fin fortalecer la empresa transportadora de la época: la arriería.

Desde mediados del siglo XVIII es frecuente ver en los registros de Medellín, Antioquia y Rionegro la constancia de haber conducido las cargas en

-
- (1) A.H.A. Libros Tomos 462 a 500 de 1768, Fols. 2r.
 - (2) A.H.A. Libros Tomos 462 a 510 de 1769, Fols. 3r.
 - (3) A.H.A. Libros Tomo 485; Dcto. 165 de 1785.
 - (4) A.H.A. Libros Tomo 497; Dcto. 280 de 1789.

mulas a flete. También y como la forma más utilizada era la de conducir las cargas en mulas que hacían parte de las mercancías contempladas en la guía. Cuando no se habían comprado las mulas en el lugar de procedencia de las mercancías, ni se estaba pagando flete, en el registro se hacía constar que se trataba de mulas propias o de otra persona con lo cual se libraba el pago de derechos por las mismas. (1).

No se tiene la información suficiente como para cuantificar esta situación durante todo el período estudiado. De todas formas para los años 1770 y 1771 en los registros de Rionegro obtuvimos los siguientes resultados, que se aprecian en el cuadro No. 34.

CUADRO No. 34
EL TRANSPORTE EN MULAS A RIONEGRO

A ñ o	N ú m e r o d e r e g i s t r o s		
	Mulas a flete	Mulas en la guía	Mulas propias
1770	11	5	4
1771	22	4	1

Fuente: A.H.A. Libros Tomo 462; Docto. 514 de 1770 y Tomo 463; Docto. 527 de 1771.

Como se puede observar en el cuadro anterior, para la segunda mitad del siglo XVIII se da una mayor utilización de las mulas a flete. Ahora bien, esto no es indicativo de la propiedad de las mulas, pues aunque ya se había constituido una empresa de transporte con mulas, esta fué posible gracias al comercio y por tanto, fueron los comerciantes los que mayor interés pusieron en que dichas empresas funcionaran realizando inversiones en la cría de mulas.

En el caso de Medellín, durante los años de 1805 y 1806, el 50o/o de los comerciantes que llevaron cargas a la ciudad, lo hicieron en mulas propias

(1) Ver registros de comercio en H.A.H. Libros desde 1740 a 1776.

mientras que los demás contrataron el servicio de los dueños de mulas que se encargaban de despachar las recuas al mando de un caporal que en la mayoría de los casos se trataba de un esclavo del dueño. De 43 comerciantes que introdujeron mercancías a Medellín de 1805 a 1806; aproximadamente el 50o/o contrató servicios de 33 propietarios de mulas que operaron durante esos años por los caminos de San Bartolomé, de Juntas y el camino de Herveo. (1).

Para el siglo XIX los comerciantes estaban metidos en el negocio de transporte; ya fuera para el transporte de sus propias mercancías, o para alquilarlas a flete a otros comerciantes. Según la residencia y vecindad de muchos de los dueños de mulas, podemos deducir que en sitios como Copacabana, Barbosa y posiblemente Hatillo y Hatoviejo, así también como en Medellín, existieron importantes potreros para la crianza de las mimas. (2).

Así, el comercio y el transporte estuvieron controlados por los comerciantes tanto en la actividad como en la propiedad.

El problema más importante a resolver por el comercio siempre fué el de la conducción de las mercancías desde los puertos hasta los centros de consumo; este problema tuvo solución con el desarrollo del transporte y la utilización de todos los medios a su alcance:

La navegación fluvial, las trochas y caminos de herradura; las piraguas, los pilotos, bogas, peones cargueros y silleteros; las mulas, los caporales y los arrieros.

Las dificultades en la travesía por los Andes que desde el Magdalena conducía principalmente a Rionegro hicieron más típica la arriería en esta parte de la provincia que se convirtió durante el siglo XIX en la puerta de Antioquia.

(1) Casas, Alvaro, *op. cit.*, pp. 15 y 16.

(2) A.H.A. Libros Tomos 489 a 690; Dctα. 213 a 11027 de 1786 a 1810.

E. LOS COMERCIANTES EN RIONEGRO

Rionegro estuvo favorecida durante la segunda mitad del siglo XVIII al confluír en élla los 3 principales caminos que daban acceso a la provincia. Así fué receptora de un importante tráfico comercial que hicieran de dicha ciudad el mercado más grande de Antioquia al comenzar el siglo XIX.

En la primera docena de años de creada la aduana de Rionegro, el valor de las mercancías que allí se registraban apenas si alcanzaba al 20^o/o del valor total de las importaciones en la provincia. (1).

Pero a partir de 1780 con el incremento general de las importaciones en la Nueva Granada y la navegación intensa por el río Magdalena, con la consiguiente utilización de los puertos antioqueños en este río y la penetración por los caminos que conducían a Marinilla y Rionegro; esta última ciudad comienza a registrar los mayores valores en el conjunto de las mercancías introducidas a la provincia. Durante la década de los años ochenta Rionegro está registrando cerca del 47^o/o del valor total de mercancías importadas en la provincia.(2).

Para los primeros años del siglo XIX Rionegro está recibiendo (según los registros de aduana), más del 60^o/o del valor total de mercancías importadas en la provincia. (3).

Entonces en Rionegro hubo muchas posibilidades para la conformación de un poderoso grupo de comerciantes ricos.

Sin embargo, como lo muestra el cuadro No. 36 en Rionegro, al igual que en Santa Fé de Antioquia y en Medellín, los comerciantes se hallaban distribuídos en todos los sectores de la población. Allí es posible reconocer a los pobres, los pequeños, los medianos, los ricos y los grandes comerciantes.

(1) Ver cuadro No. 16.

(2) Ver cuadro No. 35.

(3) Casas, Alvaro, *op. cit.* cuadro No. 7, p.29.

CUADRO No. 35
PARTICIPACION EN PESOS, DE LAS CIUDADES EN EL
MERCADO DE LA PROVINCIA (1785 - 1791)

Ciudad	Pesos	o/o
Medellín	más de 261.911	30
Santa Fé de Antioquia	203.061	23
Rionegro	408.962	47

Fuente: A.H.A. Libros, Tomos 485 a 500; Dctos. 167 a 313 de 1785 a 1791.

CUADRO No. 36
LOS COMERCIANTES EN RIONEGRO SEGUN
SU CAPACIDAD ECONOMICA

Clase	Antes de 1780		Años 80		Princ. sig. XIX	
	No.	o/o	No.	o/o	No.	o/o
Pobres	12	13.3	27	16.8	7	7.4
Pequeños	54	60	73	45.6	35	37.2
Medianos	17	18.8	46	28.7	19	20.2
Ricos	5	5.5	12	7.5	28	29.7
Grandes	1	1.1	2	1.2	5	5.3

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 460 a 690; Dcto. 470 a 11027 de 1763 a 1810.

Como se puede observar en el cuadro No. 36 en Rionegro se presenta desde mediados del siglo XVIII una tendencia al aumento del número de comerciantes de gran capacidad económica. Así, los comerciantes ricos pasan de ser el 5.50/o de los comerciantes de la ciudad antes de 1780 al 29.70/o a comienzos del siglo XIX. Ocurre lo mismo con los grandes comerciantes que pasan de 1 a 5. Por otra parte se nota que aquellos comerciantes de menos recursos (pobres, pequeños y medianos) disminuyen en proporción que tenían antes de 1780 en el conjunto de los comerciantes de la ciudad.

1. LOS MAS ACAUDALADOS

La preocupación, en cuanto al señalamiento del grupo de comerciantes que con mayor incidencia contribuyó al desarrollo del mercado de la ciudad de Rionegro va dirigida a detallar a los grandes y a los comerciantes ricos.

Ciñéndonos a la consideración de orden cuantitativo según los más grandes registros de mercancías, solo fué posible aceptar en Rionegro antes de 1780 a un comerciante con la categoría de Bernardo Martínez. Esto es que tuviese la capacidad económica suficiente como para introducir en un solo registro más de 10.000 pesoe en mercancías.

Se trata de Pedro Ortiz, un comerciante de Honda que en 1774 introdujo a Rionegro más de 20.000 pesos en ropas de Castilla, harina y tabaco. (1). Este fué el único gran registro, así se destacó como el más grande comerciante de Rionegro por aquellos años, pues muy pocos comerciantes en toda la provincia contaban con un capital de tal proporción para invertir en una sola transacción. Además este registro representó cerca del 50^o/o del valor total de las mercancías que ese año ingresaron a Rionegro (2). De todas maneras, su éxito no debió ser muy grande pues en 1776 solo está introduciendo a la ciudad ropa, tabaco y cacao por 757 pesos (3), lo que podría ser un indicativo de que las ventas eran lentas y todavía no realizaba el total de mercancías obtenidas dos años atrás.

También se considera aquí el hecho de que durante esos años este comerciante registrara en pesos el 16^o/o del valor total de las importaciones en la ciudad. (4).

(1) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 549 de 1774.

(2) En 1774 ingresaron a Rionegro un total de mercancías cuyo avalúo se pudo establecer en 49.000 pesos.

(3) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 566 de 1776.

(4) Ver cuadro No. 37.

Ahora observemos a otros de los más ricos comerciantes en Rionegro de antes de 1780. Aparte de Pedro Ortiz, otros 5 comerciantes se destacan por su contribución en las importaciones de Rionegro y vale la pena mencionarlos. Ellos son, según el valor en pesos de mercancías introducidas los siguientes:

COMERCIANTES RICOS EN RIONEGRO 1764 - 1776

	P e s o s
Blas Sáenz de Tejada. Rste en Rionegro (1766-74)	13.220
Juan de Dios Morales. Rste. en Rionegro (1171-76)	5.175
Julián Calvijo (1776)	5.170
Juan García Conde. Vo. de Mariquita. Rste. en Rionegro, dueño de mulas a flete (1) (1776 - 74)	4.444
Francisco Antonio Echandía Vo. de Popayán. Rste. en Rionegro (1774-89)	4.416

Fuente: A.H.A. Libros. Tomo 461; Dcto. 490 de 1766

Su importancia, aparte de haber introducido a la provincia, por la aduana de Rionegro mercancías por valor superior a los 3.000 pesos en un solo registro, estriba en que representando apenas el 50/o del total de comerciantes de la ciudad, aportaron de conjunto más del 200/o del valor total de las importaciones antes de 1780. (1).

De estos 5 comerciantes no se obtuvo más información, que apor-
tara luces sobre sus actividades.

Para que se tenga una visión de conjunto sobre el aporte de los diferentes sectores de comerciantes veamos el cuadro No. 37.

(1) A.H.A. Libros. Tomos 461 a 566; Dcto. 465 a 564 de 1764 a 1776.

CUADRO No. 37
PARTICIPACION DE LOS COMERCIANTES EN EL MERCADO
DE RIONEGRO ANTES DE 1780.

No.	Comerciantes	o/o	o/o v/r. regist. (1764-1776)	Pes.
1	Pedro Ortiz	1	16	21.423
5	5 ricos	6	24	32.423
84	El resto	93	60	82.158

Fuente: A.H.A. Libros. Tomos 461 a 566; Dctos. 465 a 564 de 1764 a 1776.

Esta participación de los diferentes grupos de comerciantes en el mercado de Rionegro da cuenta del grado de concentración de la actividad comercial a pesar de el gran valor que alcanzan el total de mercancías introducidas por los comerciantes medios, pequeños y pobres.

Durante los años ochenta, el aumento de los comerciantes ricos y grandes, nada tiene que ver con los de la época anterior y solo se mantiene en la nómina el comerciante Blas Sáenz de Tejada. Para esa misma década dos grandes comerciantes surgen en Rionegro, como producto del incremento comercial que se da gracias a las nuevas disposiciones oficiales.

Ellos fueron Antonio Ruiz de Rivera vecino de Buga y comerciante en Rionegro y Francisco Antonio Campuzano comerciante de Rionegro y Medellín avecindado en esta última. (1).

Antonio Ruiz de Rivera miembro de una familia de 7 hermanos (2) de los cuales se sabe Pedro también fué comerciante, estuvo avecin-

(1) A.H.A. Libros Tomos 462 a 688; Dcto. 509 a 10981 de 1769 a 1807.

(2) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

dado en la ciudad de Buga hasta 1774. De dicha ciudad, condujo a la de Rionegro mercancías consistentes en ropa de Quito y mulas. Debido al éxito de su actividad resolvió trasladar su residencia a Rionegro el 9 de Julio de 1774. A partir de ese momento, incrementó el volumen y el valor de sus cargas. Ese mismo año hizo compañía con Vicente Toro para llevar a Rionegro más de 1.000 pesos en ropa de Quito con una guía expedida en Buga. (1).

Posteriormente, a fines de la década de los ochenta, luego de una prolongada estancia en España, trajo a Rionegro directamente desde Cádiz, vía Cartagena, más de 23.000 pesos en mercancías que incluían hierro, acero, ropa de Castilla y una buena cantidad de resmas de papel. (2).

Francisco Antonio Campuzano, fué uno de los tantos españoles de "prestigio" que llegaron a la Nueva Granada en busca de fortuna. A los 25 años de edad llegó a territorio antioqueño en 1779, y se estableció en Rionegro, donde contrajo matrimonio al año siguiente con María Josefa González (3) quien contaba apenas con 18 años de edad. Con ella tuvo 7 hijos y consolidó una de las más prestigiosas familias de Rionegro.

Las primeras transacciones comerciales de que se tiene noticia, las realizó Francisco Antonio Campuzano en Enero de 1787. En 1805 hizo más de 7 registros algunos en compañía de otros comerciantes como el que hiciera el 6 de Marzo de ese año con un cargamento de cacao con Francisco Ignacio Armero y sus hermanos. (4).

En 1807 se avecindó en la ciudad de Medellín donde fué nombrado Alcalde Ordinario (5). El cargo que ocupara en la Villa de la Cande-

(1) A.H.A. Libros Tomo 464; Dcto. 549 de 1774.

(2) A.H.A. Libros Tomo 494; Dcto. 245 de 1788.

(3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(4) A.H.A. Libros Tomos 491 a 686; Dcto. 224 a 11941 de 1787 a 1805.

(5) A.H.A. Libros Tomo 690; Dcto. 11013 de 1809.

laria al parecer no le ocasionó la pérdida de su vecindad en Rionegro. De este modo Francisco Antonio Campuzano tenía acceso a las instancias del poder de ambas ciudades y disfrutó de los privilegios propios de su posición. Su tráfico lo realizó siempre por Rionegro desde donde enviaba para Medellín parte de las mercancías . Por ejemplo el 2 de Diciembre de 1807 de las 22 cargas de ropa de Quito y misceláneas que trajera de Popayán, despachó 15 cargas para su venta en Medellín. (1).

En 1809, cuando se destacaba ya como uno de los más grandes comerciantes de Rionegro y de la provincia; realizó varios negocios con Manuel Santamaría (hijo). (2).

Otra familia, con la que tuvo relaciones, esta vez de parentesco, fué con los Vásquez Rendón (3) destacados comerciantes en Rionegro a comienzos del siglo XIX. (4).

Se entiende así, como el camino recorrido por Francisco Antonio Campuzano para acumular esa gran riqueza a partir del comercio, estuvo acompañado de muchos otros comerciantes que desde fines del siglo XVIII hicieron alianzas con él.

Los otros comerciantes que de alguna manera compartieron con Ruiz Rivera y Campuzano el control del mercado de Rionegro fueron los siguientes:

-
- (1) A.H.A. Libros Tomo 688; Dcto. 10982 de 1707.
 - (2) Idem
 - (3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*
 - (4) A.H.A. Libros Tomos 685 a 690; Dcto. 10934 a 11027 de 1804 a 1810.

COMERCIANTES RICOS EN RIONEGRO
DECADA DE 1780

Francisco Antonio Campuzano	38.269
Antonio Ruiz de Rivera	23.723
Andrés Jerónimo Montoya, vecino de Rionegro (1770 - 1791)	15.905
Francisco Moyano Rste. en Rionegro (1769 - 1789)	14.873
Bernardo Gómez de Castro Comerciante de Rionegro y Marinilla (1785/89)	10.241
José Félix de Echeverry (1785/91)	8.730
José Sánchez Rendón vecino y comerciante de Rionegro (1787-1810)	7.217
Blas Sáenz de Tejada Mercader residente en Rionegro (1766/91)	6.395
Manuel Bernal (Dr.) vecino y comerciante de Rionegro (1785-1809)	5.498
Manuel Oliveros (1789)	4.402
Pedro Lobatón (1789)	3.946

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 485 a 500; Dcto. 167 a 313 de 1785 a 1791

Se puede apreciar que mientras aumenta el número de los grandes comerciantes y de los comerciantes ricos, su participación porcentual se ve prácticamente disminuída.

La participación de estos comerciantes en el mercado de Rionegro, a pesar de que se mantiene dentro de los límites del control monopolizador, se disminuye proporcionalmente. Los 11 comerciantes, que representan el 80/o de los de la ciudad efectúan importaciones por el 340/o del valor total de las cargas registradas en dicha ciudad.

Ahora bien, el nivel de concentración de la actividad, en manos de los más grandes comerciantes, se mantiene en un 15^o/o con la diferencia de que para esta década ya son solo dos los comerciantes que comparten dicha posición.

Para los primeros años del siglo XIX la tendencia continúa favorable a la incorporación de otros al grupo de los más grandes comerciantes e incluso al de los comerciantes ricos. En los registros de introducción de cargas de mercancías a Rionegro de 1804 a 1810 hay 28 comerciantes cuyas transacciones oscilan entre los 3.000 y los 10.000 pesos y 5 pueden hacer registros en la aduana por encima de los 10.000 pesos. (1).

Veamos de quiénes se trata:

GRANDES COMERCIANTES EN RIONEGRO - 1804 - 1810

Miguel María Uribe	100.000 pesos
Francisco Antonio Campuzano	72.000 "
Miguel Crisanto Córdoba y Mesa	32.338 "
Pedro Sáñez López	31.501 "
Pedro carvajal	11.000 "
TOTAL	246.838=38o/o

Fuente: A.H.A. Libros. Tomos 685 a 690; Dcto. 10934 a 11027 de 1804 a 1810.

(1) Ver cuadro No. 36

COMERCIANTES RICOS EN RIONEGRO 1804 - 1810

José María Montoya	39.146
José Sánchez Rendón	26.074
Manuel Santamaría (hijo)	10.000
José Antonio Pasos	9.871
Sinforoso García	9.586
Francisco Carvajal	9.282
Juan Berrío	9.106
José Nandín	9.077
José Antonio Gaviria Cataño Ponce de León	8.459
Félix Rojas	7.845
Domingo Leal	7.025
José Manuel Tirado	6.898
Francisco Ignacio Armero	6.643
Luis Buelta Lorenzana	6.084
Juan de Dios Vallejo	5.965
Evaristo Martínez de Pinillos	5.779
José Ignacio Callejas	5.224
Hilario Mejía	5.113
Concepción Arellana	4.754
Diego María Sánchez Rendón	3.790
Mario Mejía	3.172
T O T A L	198.913 = 30°/o

Fuente: A.H.A. Libros Tomos 685 a 690; Dctos. 10934 a 11027 de 1804 a 1810.

Nota: Esta lista de comerciantes, así como las demás contenidas en este trabajo fueron elaboradas por el autor en base a los registros de introducción de mercancías que se encuentran en el A.H.A.

El siglo XIX comienza para la ciudad de Rionegro con grandes perspectivas en el desarrollo comercial. En la primera década de dicha centuria se ve marcada claramente la tendencia en la acumulación de riqueza con el aumento en el número de los grandes comerciantes. Como se anotaba al inicio de este capítulo cada vez hay más comerciantes con suficiente capacidad económica como para introducir cargamentos avaluados en miles de pesos y el llegar a ser un gran comerciante no parece una cosa excepcional.

De todas maneras es necesario tener de presente, que las proporciones de participación de cada comerciante en términos del avalúo de sus cargas ha variado. Durante la primera década del siglo XIX participa también en el mercado de Rionegro el comerciante de Medellín, Miguel María Uribe quien registrara en aquella ciudad, durante 6 años, más de 100.000 pesos en mercancías.

Las importaciones de este comerciante equivalen al 16^o/o del total de mercancías llevadas a Rionegro durante la primera década del siglo XIX (1). En la misma proporción había participado Pedro Ortiz del mercado de Rionegro a mediados del siglo XVIII; pero ahora, los aportes de Miguel María Uribe están representando el 10^o/o del total de las importaciones antioqueñas, y la tercera parte del valor total de mercancías introducidas a la provincia por los 7 comerciantes más grandes en toda Antioquia durante aquellos años. (2).

Por su parte, Francisco Campuzano ocupa el segundo lugar con una participación en las importaciones de Rionegro del 11^o/o y un 4^o/o en el conjunto de las importaciones antioqueñas. (3).

Como se puede ver, Miguel María Uribe está muy por encima de su

(1) A.H.A. Libros Tomos 685 a 690; Dcto. 10934 a 11027 de 1804 a 1810.

(2) Casas, Alvaro, *op. cit.*, cuadro No. 6, p. 27.

(3) El valor total de las importaciones antioqueñas durante los años comprendidos entre 1803 y 1810 es de dos millones de pesos, aproximadamente. A.H.A. Libros 1803 - 1810.

inmediato competidor y definitivamente se coloca como el más grande comerciante de la provincia en los últimos 70 años de vida colonial en Antioquia.

Nacido en Medellín, Miguel María Uribe Vélez, hijo de Antonio Uribe Sánchez y Bárbara Vélez Restrepo, contrajo matrimonio en dicha ciudad con María Josefa Restrepo Vélez. (1).

Comienza su actividad comercial en la ciudad de Medellín a fines de la década de los ochenta introduciendo básicamente ropa del Reino y de Castilla y cacao que adquiría en Santa Fé de Bogotá, Honda y Nare. (2). Aunque sus registros fueron siempre cuantiosos, el más importante que hiciera en los años ochenta, por su contenido y avalúo fué el del 26 de Octubre de 1787 con hierro y acero, ropa, vino, cacao y badanas todo avaluado en más de 3.000 pesos (3), y que respaldó con dos guías, una de Honda y otra de Santa Fé de Bogotá.

A partir de 1804 comienza a interesarse seriamente por el mercado de Rionegro a donde introduce gran cantidad de mercancías que lleva desde Popayán, Honda, Santa Fé, Neiva y Gigante; en donde compraba ropa, cacao y mulas. También viajó hasta el Socorro, Sogamoso y Tunja para adquirir allí la ropa de la tierra que le era demandada en Rionegro. (4).

2. ALGUNOS DATOS BIOGRAFICOS DE LOS MAS DESTACADOS COMERCIANTES EN RIONEGRO DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XIX.

Miguel Crisanto Córdoba y Mesa. Nació en Rionegro en 1762 y murió en la misma ciudad en 1823. Contrajo matrimonio con Pascuala

(1) Arango Mejía, Gabriel, op. cit.

(2) A.H.A. Libros Tomo 485; Dcto. 167; Tomo 491; Dcto. 223 de 1785 y 1787.

(3) A.H.A. Libros Tomo 491; Dcto. 225 de 1787.

(4) A.H.A. Libros Tomo 690; Dcto. 11013 de 1809.

Muñoz Castrillón con quien tuvo 5 hijos. Dos de ellos, José María y Salvador Córdoba murieron en conflictos civiles luego de haber participado intensamente en la gesta emancipadora. (1).

En 1804 se acercó en San Vicente desde donde al parecer realizó importantes operaciones comerciales en Rionegro. Durante 4 años introdujo a la provincia cuantiosos cargamentos de ropa de Quito, del Reino y de Castilla los cuales adquiría directamente en Cartagena, Mompós y Santa Fé. (2).

En 1808 hizo compañía con varios comerciantes entre los cuales estaba José Antonio Pasos, quien se encargó de conducir desde Popayán uno de los más importantes cargamentos de ropa de Quito que se registraran durante aquellos años en Rionegro. (3).

Pedro Sáenz López (1780 - 1855). Español que llegó a Rionegro como empleado de la casa del Dr. José María Montoya y se casó con Ana María una de las hijas del doctor Montoya (4). Con dicho matrimonio el señor Sáenz López se hizo partícipe de los negocios de su suegro y patrón, logrando acumular una considerable fortuna personal.

El Capitán Pedro de Carvajal. Vecino de Rionegro, su matrimonio con Lucía Marulanda hija de Prudencio Marulanda, le permitió hacer la carrera de comerciante. trasladó su residencia a Popayán y luego a Bogotá, donde una de sus dos hijas, Timotea se hiciera esposa del general José María Obando. (5).

(1) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(2) A.H.A. Libros Tomos 685; Dcto. 10934 de 1804 y Tomo 687; Dcto. 10936 de 1806.

(3) A.H.A. Libros Tomo 689; Dcto. 11005 de 1808.

(4) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(5) Idem.

En 1808 y 1809 sus actividades comerciales lo llevaron a concertar compañías con José Nandín y Evaristo Martínez de Pinillos, para introducir a Rionegro mercancías de Castilla, desde Honda y Santa Fé. (1).

El Doctor José María Montoya. (1754 - 1834). Se le llamó el "Patriarca de Rionegro". Se casó con María Josefe Zapata y Ossa con quien tuvo 12 hijos. Estableció los primeros vapores por el río Magdalena y fundó una vasta escala de negocios de comercio. Cuatro de los más destacados comerciantes de Rionegro se vincularon a la actividad comercial bajo su órbita gracias a los lazos matrimoniales que hicieron con cuatro de sus hijas. Ellos fueron: Luis Buelta Lorenzana, Sinforoso García, Pedro Sáenz López y Juan de Dios Vallejo (2). Además, para cerrar el nudo y conservar la riqueza y negocios de la familia, no vaciló en casar a su hijo Francisco con una de sus nietas, Manuela, hija del Capitán Pedro Sáenz y de su hija Ana de Montoya.

Otra de sus hijas Mariana, contrajo matrimonio con el historiador José Manuel Restrepo. (3).

La grandeza de sus negocios y las múltiples relaciones que logró establecer, llevaron a José María Montoya a ocupar la posición más alta. En 1811 fué nombrado Presidente del Estado de Antioquia. (4).

Desde 1785 estaba realizando transacciones de gran valor con ropas, cacao, cueros y mulas que llevaba a Rionegro desde Popayán, Santa Fé y Honda. A partir de 1804 intensifica su unidad con su yerno y

(1) A.H.A. Libros Tomo 689; Dcto. 11011 de 1803; Tomo 690; Dcto. 11016 de 1809.

(2) Arango Mejía, Gabriel, op. cit.

(3) Idem.

(4) Idem.

empleado Pedro Sáenz a quien encarga la realización de largos viajes para traer a la ciudad principalmente ropas de Quito, Cartagena, Mompós y Santa Fé. (1).

Luis Buelta Lorenzana. Fué hijo de Cayetano Buelta Lorenzana gobernador de Antioquia (1776 - 1782) en la época de la insurrección comunera.

Nació en 1783, contrajo matrimonio con Genoveva Montoya Zapata (hija de José María Montoya). Sus actividades comerciales y su familia se mantuvo unida alrededor del "Patriarca de Rionegro". Su hijo Nazario se casó con una prima Aquilina Sáenz, hija de Pedro Sáenz López. De su posterior descendencia se establecieron lazos con la familia del presidente José Hilario López. (2).

La actividad comercial de Luis Buelta Lorenzana no fué muy prolongada, pero se destacó por el valor de sus cargas en los años 1804 y 1806. (3).

Sinforoso García Salgar. Nació en Bucaramanga, hijo de una de las familias fundadoras de dicha ciudad. Se avecindó en Rionegro a principios del siglo XIX y allí contrajo matrimonio con una de las hijas de José María Montoya. Como dato curioso Gabriel Arango Mejía cuenta que Sinforoso murió el mismo día que su esposa en el año de 1867. (4).

Sinforoso García, como la mayoría de los vinculados a la familia Montoya dedicó sus actividades comerciales exclusivamente al tráfico de los géneros textiles que traía de Santa Fé y algunos lugares de Santander como Bucaramanga y el Socorro. (5).

(1) A.H.A. Libros Tomo 485; Dcto. 167 de 1785 y Tomo 690; Dcto. 11016 de 1809.

(2) Arango Mejía Gabriel, *op. cit.*

(3) A.H.A. Libros Tomo 685; Dcto. 10934 de 1804 y Tomo 687; Dcto. 10979 de 1805.

(4) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(5) A.H.A. Libros Tomo 687; Dcto. 10979 de 1806 y Tomo 690; Dcto. 11016 de 1809.

José Antonio Gaviria Cataño Ponce de León. Este destacado comerciante en Rionegro del cual no se conoce su procedencia, se avecinó en dicha ciudad donde contrajo matrimonio con Bárbara Londoño Ossa. (1).

Desde 1787 efectuó negocios de comercio en Rionegro a donde llegaba por el camino de San Bartolomé para vender algunos productos agrícolas. En esta época no pasaba de ser un pequeño comerciante.

Más adelante, al abrir el siglo XIX logró incluir en sus mercancías algunas cargas de ropa y productos de hierro; de esta forma obtuvo apreciables ganancias que le ubicaron en la nómina de los más grandes comerciantes, de Rionegro hacia 1810. En ese año ya estaba viajando hasta Neiva de donde traía cacao y a Cartagena para obtener a más bajo precio las ropas de Castilla. (2).

Parece ser que fué por esta misma época cuando resolvió traslar su residencia a Aguadas donde se estableció con sus 8 hijos. (3).

Domingo Soriano Leal Higuera. Este "venerable sacerdote a quien recomienda el gobernador Francisco Silvestre como ecuaníme". (4). no fué en realidad un comerciante de profesión. Con él sucedió lo que con la mayoría de los clérigos, que utilizando sus fueros no despreciaron la ocasión para llevar a la ciudad las mercancías que pudieron comprar en los puertos del Magdalena cada vez que salían de la provincia.

(1) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(2) A.H.A. Libros Tomo 491; Dcto. 223 de 1787; Tomo 690; Dcto. 11027 de 1810.

(3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(4) Idem.



El padre Domingo Leal registró en la aduana de Rionegro el 21 de Enero de 1807 un importante cargamento de efectos de Castilla que incluían aguardiente de España los cuales había adquirido en Mompos por más de 14.000 petacones. (1).

Domingo Leal estaba avecindado en Santa Fé de Antioquia y a dicha ciudad despachaba, con su hermano Remigio, parte de las mercancías que ya estaban registradas en Rionegro. Así ocurrió el 28 de Febrero de 1807 cuando hizo llegar a la capital de la provincia con una guía despachada en Rionegro unas cargas de ropa, algunas botijas de vino y papel por valor de 746 pesos. (2).

Hilario Mejía Restrepo. Nació en Rionegro y se avecindó en el Retiro. A principios del siglo XIX trasladó su residencia a Yarumal a donde llegó con su esposa Nicolasa Mejía y 7 hijos. (3).

Su único gran registro de comercio, y que lo coloca dentro de los comerciantes más ricos en Rionegro fué el que hizo el 25 de Junio de 1810 con ropas de Quito, cacao y anís que según el avalúo contenido en las guías que exhibió de Popayán y Villa Vieja montaban de principal 14.227 petacones, 2 reales. (4).

José Antonio Pasos. Español que llegó a la provincia de Antioquia a comienzos del siglo XIX. Se instaló en Rionegro donde contrajo matrimonio con María Antonia Rojas hija de un importante comerciante de la ciudad, con ella tuvo 4 hijos. (5).

Tan pronto como pudo, se dedicó al comercio de ropas llevando a

-
- (1) A.H.A. Libros Tomo 688; Dcto. 10982 de 1807.
 - (2) A.H.A. Libros Tomo 688; Dcto. 10981 de 1807.
 - (3) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*
 - (4) A.H.A. Libros Tomo 690; Dcto. 11027 de 1810.
 - (5) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

Rionegro desde Santa Fé, Cartagena, Mompós y Popayán todo tipo de géneros textiles.

En Agosto de 1808, en compañía de su suegro Félix de Rojas y de Miguel Crisanto Córdoba y Mesa, registró en la ciudad ropas de Quito y del Reino por valor superior a los 14.000 petacones. (1).

Juan de Dios Vallejo. Comerciante, residente en Rionegro, contrajo matrimonio con Ana María Montoya una hija de José María Montoya. (2).

Al igual que los demás colaboradores y allegados a la familia Montoya, Juan de Dios se dedicó por completo al tráfico de textiles del Reino, estableciendo una línea comercial permanente con la capital del Reino (3).

En Rionegro, al igual que en Medellín, a fines del siglo XVIII, muchos comerciantes lograron amasar grandes fortunas. Algunos de ellos participaron simultáneamente en los mercados de Rionegro, Medellín y Santa Fé de Antioquia aprovechando el beneficio de los caminos que pasaban por la primera.

Aún así, la tendencia del desarrollo de las ciudades en Antioquia hizo que en Medellín y el Valle de Aburrá se instalara la mayor concentración demográfica de toda la provincia. Este factor favoreció definitivamente a Medellín para convertirse en la capital del Estado de Antioquia a partir de la primera mitad del siglo XIX.

(1) A.H.A. Libros Tomo 689; Dcto. 11005 de 1808

(2) Arango Mejía, Gabriel, *op. cit.*

(3) A.H.A. Libros Tomo 527; Dcto. 696 de 1803 y 1804; Tomo 687; Dcto. 10965 de 1806.

ANEXO

UNIDADES DE PESO Y CAPACIDAD COLONIALES
Y SUS EQUIVALENCIAS

Según los registros de introducción de mercancías en Antioquia en la segunda mitad del siglo XVIII, se han podido establecer las siguientes equivalencias de pesos y medidas.

1 carga de lienzo	7 arrobas.
1 carga de lienzo	6 piezas de lienzo.
1 pieza de lienzo	1.16 arrobas.
1 bulto de lienzo	1.25 piezas.
1 bulto de lienzo	64 varas de lienzo.

1 carga de frazadas y camisetas	6 arrobas.
1 carga de frazadas y camisetas	9 1/2 arrobas. (Rionegro 1768).
1 carga de géneros	9 arrobas.

1 carga de hierro	7 arrobas.
1 barra de hierro	2 arrobas.
1 carga de hierro	3 1/2 barras.

1 carga de machetes	100 machetes.
1 fondo de cobre	2 arrobas.

1 carga de cacao	50 o 60 millares.
1 carga de cacao	10 arrobas (Rionegro 1768).
1 arroba de cacao	5 millares.
1 millar de cacao	5 libras.

1 carga de ropa del Reino	6 arrobas.
1 vara de rúan	1,35 libras.
1 vara de lienzo	0,019 piezas.
1 pieza de lienzo	51.2 varas.
1 hanega de sal	55.5 litros.
1 tercio de mercaderías	5.48 arrobas.
1 tercio (según Gosselman)	de 60 a 120 kilos. de 21/2 arrobas a 5 arrobas.
1 botija 2 botijuelas	21/2 limetas.
1 cántara toledana	8 azumbres.
1 azumbre	medida de capacidad (2.016:1).
1 cántara toledana	1 botija.
1 botija	8 frascos.
1 frasco	1 azumbre.
1 frasco	5 libras (agua común).
1 botija	40 libras (agua común) &
1 carga de vino	4.37 botijas.
1 carga de aguardiente	4.37 botijas. &&

& Lo que se desprende de lo anterior es la gran variabilidad en los pesos y medidas, aunque como en el caso del lienzo o del cacao si hay equivalencias permanentes.

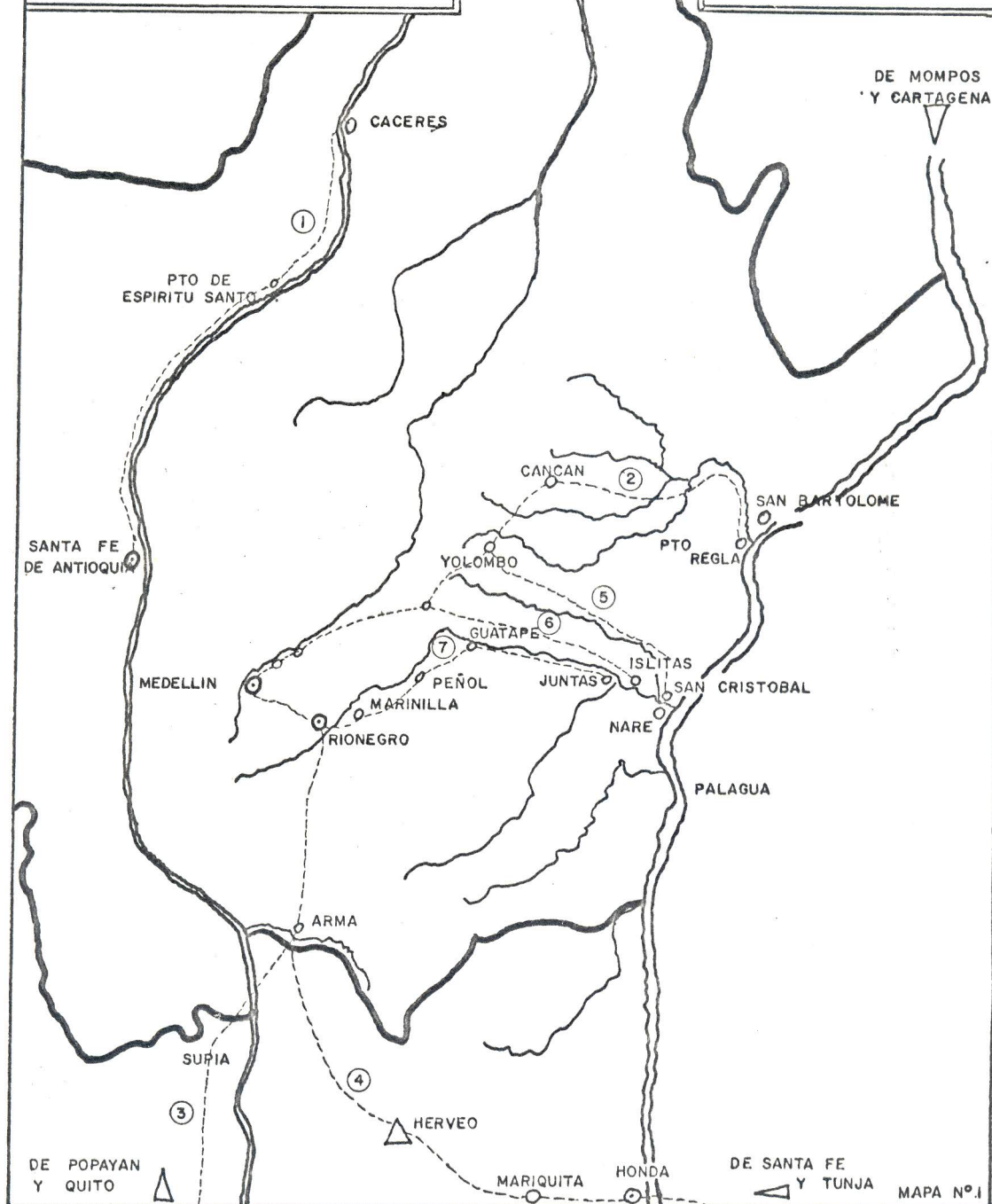
&& Documentos para la historia de la revolución comunera en Antioquia. Departamento de Historia Universidad de Antioquia. pp. 84.

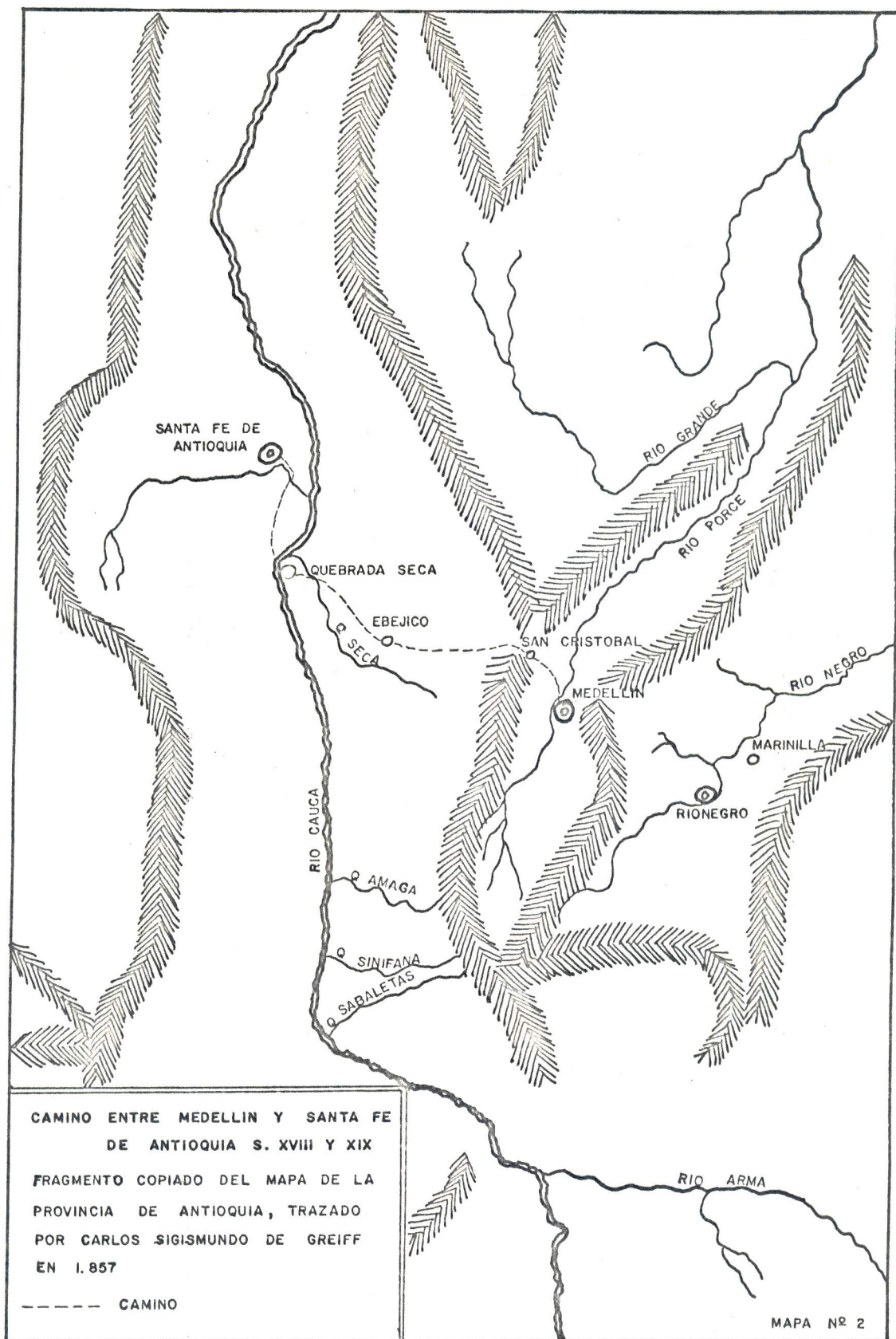
**CAMINOS DE COMERCIO EN LA
PROVINCIA DE ANTIOQUIA
S. XVIII Y XIX**

TRAZADOS DE ACUERDO A LAS GUÍAS
DE COMERCIO

— LIMITE ACTUAL DPTO ANTIOQUIA
~ RÍOS Y QUEBRADAS
- - - CAMINOS

- ① DE CACERES
- ② DE CANCÁN
- ③ DE SUPIA
- ④ DE HERVEO
- ⑤ DE SAN CRISTOBAL
- ⑥ DE ISLITAS
- ⑦ DE JUNTAS





CAMINO ENTRE MEDELLIN Y SANTA FE
DE ANTIOQUIA S. XVIII Y XIX
FRAGMENTO COPIADO DEL MAPA DE LA
PROVINCIA DE ANTIOQUIA, TRAZADO
POR CARLOS SIGISMUNDO DE GREIFF
EN 1.857

----- CAMINO

MAPA Nº 2

CONCLUSIONES

No es fácil hacer conclusiones de un trabajo tan extenso y de tanta información como el que ahora se presenta, sin omitir de pronto algunos tópicos. Sinembargo es necesario plasmar por lo menos aquellas sobre los más importantes asuntos.

Esta Monografía sobre el Comercio en las Ciudades Antioqueñas del último período colonial, muestra de manera general, la situación social y económica de la provincia y en particular la manera como se desenvolvió la actividad comercial y las incidencias de éstas en el desarrollo de Antioquia.

El progreso que para el siglo XVIII habían alcanzado la minería con la expansión de occidente hacia el centro y el oriente de Antioquia, la formación y crecimiento de numerosas haciendas y estancias, se manifestó en el auge de la actividad comercial que coadyudó a la acumulación de riquezas que desdican de la idea tradicional sobre la pobreza de la provincia en aquella centuria.

No solo fué posible tener una idea general del estado social y económico en avance de la provincia, sino también una idea precisa y detallada de lo que fué la actividad comercial, de las operaciones de los comerciantes y de la incidencia de éstos en el desarrollo regional.

También con esta Monografía se pueden diferenciar 3 momentos en el desenvolvimiento del comercio en las tres principales ciudades antioqueñas, de las que se comprueba la prosperidad que da empuje a la provincia. Su gran capacidad para adquirir del exterior todo tipo de bienes de consumo a través de un mercado de importaciones sostenido básicamente con la producción aurífera.

Es muy clara la formación de una capa social detentadora de la riqueza y del poder políti-

co en las ciudades, conformada por los más grandes comerciantes que concentraron en sus manos la casi totalidad del oro que circulaba ya fuese éste quinado o en polvo.

Se puede conocer también sobre las relaciones que generó el comercio entre Santa Fé de Antioquia, Medellín y Rionegro, relaciones no siempre amables, sino por el contrario llenas de conflictos y contradicciones que condujeron a fines del siglo XVIII al ocaso definitivo de la ciudad capital y al auge económico, social y político de Medellín y Rionegro.

Entre estas diferencias más dicientes que se pueden apreciar, entre las ciudades antioqueñas del siglo XVIII y que se relacionan directamente con el comercio, está la variedad de productos de una ciudad a otra como la preferencia de las gentes de Medellín por el cacao y el tabaco mientras que en Santa Fé de Antioquia y Rionegro siempre se tuvo una prelación por el suministro y consumo de textiles y ropas con los que se hacía ostentación.

Otra de las cosas importantes que se desprenden de esta investigación es el origen de los comerciantes, que si bien a mediados del siglo XVIII hay muchos peninsulares, a fines de dicho siglo y comienzos del XIX prácticamente todos los comerciantes son antioqueños. Se pudo comprobar que a la provincia llegaban con frecuencia peninsulares pobres que emparentándose con los hijos de los más destacados comerciantes de la región lograron hacerse a importantes fortunas. Igualmente y como algo que está presente a lo largo de toda la vida colonial, fueron los comerciantes los que obtuvieron un rápido y seguro control de las ciudades a través de los cabildos y otros cargos públicos y eclesiásticos. Es decir que además del control económico los comerciantes tuvieron el poder político.

También se puede concluir de el presente Trabajo que con el desarrollo del transporte, que gracias al comercio se desplegó por todos los rincones de la provincia y que unía a ésta con los más apartados lugares de la Nueva Granada, se fué consolidando la integración neogranadina y antioqueña al tiempo que se daban los primeros pasos para la conformación de un mercado interno que solo tendría concreción muy avanzado el siglo XIX.

En definitiva, con esta Monografía es posible conocer una parte de la historia de Antioquia que sólo recientemente se ha empezado a descubrir.

BIBLIOGRAFIA

- A.H.A. *Alcabalas*, Tomo 716; Dcto. 11476 de 1790.
- A.H.A. *Libros* de Introducción de Mercaderías. Santa Fé de Antioquia, Medellín y Rionegro. Tomos 485 a 690 de 1740 a 1810.
- ACEVEDO y Gómez José. "El Comercio de Bogotá y el Monopolio Cartagenero". en: "*Economía Colombiana*", septiembre 1954. pp. 347 - 350.
- ANDRE Louis. *Historia Económica desde los Descubrimientos hasta Nuestros días*. México, 1940.
- ALVAREZ de Abreu. *Organización Colonial del Comercio*. Universidad de Antioquia. Medellín, 1943. pp. 423 - 445.
- ALVAREZ Víctor. "*Movimientos Demográficos y Fuerza de Trabajo en Antioquia (1750 - 1850)*". Simposio sobre Mundo Rural Colombiano. Faes, Medellín, 1981.
- ALVAREZ Víctor. *La Insurrección Comunera en la Provincia de Antioquia (1781)*. Ponencia del III Congreso de Historia Colombiana. Medellín, 1981.
- ARANGO Mejía Gabriel, "Algo sobre el origen de los Antioqueños", en: *Repertorio Histórico*, Medellín, 1942. pp. 297 - 304.
- ARANGO Mejía Gabriel, *Genealogías de Antioquia y Caldas*. 2a. edición. Imprenta Departamental. Medellín, 1942.
- ARIAS Juan de Dios, "*El Control de Precios en la Colonia*" en: Ranc, Bogotá. VI.
- BONILLA Vélez Gloria Estella. *La Estructura Agraria en el Valle de Aburrá (1676 - 1730)*. Tesis de Grado, Universidad de Antioquia, 1984.
- CASAS O. Alvaro. *El Papel del Comercio en el Desplazamiento del Núcleo Administrativo y de Poder de Santa Fé de Antioquia a Medellín*. IV Congreso de Historia Colombiana, Tunja, 1983.

- CASAS Upegui, Jairo: *Monografía de Rionegro*. Publicidad Hemisferio. Colección Esta es Antioquia. Medellín, 1955.
- CARREÑO Alberto María. *Breve Historia del Comercio*. Imprenta Universitaria. México, 1942.
- COLMENARES Germán. La Economía y la Sociedad Coloniales 1550 - 1800 en: *Manual de Historia de Colombia*. Tomo I. Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá, 1978.
- COLMENARES Germán. *Historia Económica y Social de Colombia 1537 - 1719*. Tomo I. Editorial La Carreta, Bogotá, 1978.
- COLMENARES Germán. *Historia Económica y Social de Colombia. Tomo II: Popayán: Una Sociedad Esclavista 1680 - 1800*. Editorial La Carrera. Bogotá, 1979.
- COLMENARES Germán. *Cali: Terratenientes, Mineros y Comerciantes. Siglo XVIII*. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1980.
- DAY Clivé. *Historia del Comercio*. Versión española de Teodoro Ortiz. México, Fondo de Cultura Económica, 1941.
- DEYON Pierre. *Los orígenes de la Europa moderna: El Mercantilismo*. Ediciones Península, Barcelona, 1970.
- Documentos para la Historia de la Insurrección Comunera en Antioquia 1765 - 1785*. A.H.A. Comuneros, Tomo 332, Departamento de Historia, Universidad de Antioquia, Medellín, 1982.
- DUQUE Antonio. Nare el más antiguo y el primer puerto de Colombia en: *Repertorio Histórico*. Medellín, 1937.
- DUQUE Betancur Francisco. *Historia de Antioquia*. Imprenta Departamental, 1967.
- DUQUE Gómez Luis. "Apuntes sobre el Comercio entre los Indios Precolombinos. Notas de algunos de los principales cronistas de la Epoca de la conquista" en: *Boletín de Arqueología*, Bogotá, Tomo I No. 1, 1945.
- ESCOBAR Uribe, Arturo. "La Arriería en Antioquia" en: *Vínculo Shell*, Bogotá No. 127, 1965, pp. 9-14.
- FORERO, Manuel José. "La Querella de las Alcabalas", en *Boletín Histórico de Antioquia*. Bogotá XX, 1933.
- GARCIA Baquero González Antonio. "Comercio Colonial y Guerras Revolucionarias" en: *Escuela de Estudios Hispanoamericanos*. Sevilla, 1972.

- GOMEZ Beatriz: ¡Que Historia la del Guaro! en *Ventana Colombiana*. El Colombiano. Medellín, Agosto 25 de 1984.
- GOSSELMAN, Carl August. *Viaje por Colombia 1826 - 1826*. Ediciones del Banco de la República. Bogotá, 1981.
- GIRALDO Gómez Alicia: "El río Nus en la Historia de Antioquia" en: *Repertorio Histórico*. Volumen XXXV No. 241. Medellín, 1982.
- GROOT, José Manuel: *Historia Eclesiástica y Civil de la Nueva Granada*. Bogotá, 1869.
- HARING, Clarence. *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la Epoca de los Habsburgos*. México, 1935.
- HOLTON, Isaac. *La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes 1857*. Ediciones Banco de la República. Bogotá, 1981.
- IBIZA de Restrepo Chislaine. *El Proceso de Desarrollo Económico de Antioquia*. Medellín, Servigráficas.
- JARAMILLO Justo y Giraldo Juan. *Estudios Monográficos de Marinilla*. Tipografía Piloto. Medellín, 1967.
- LOPEZ Toro, Alvaro: *Migración y Cambio Social en Antioquia*. Ediciones Hombre Nuevo, Tercera edición. Medellín, 1979.
- McFARLANE, Anthony. "El Comercio Exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la Política Económica de los Borbones (1783 - 1789) en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nos. 6 y 7. Bogotá, 1971 - 1972.
- MELO, Jorge Orlando: *Los Estudios Históricos en Colombia, Situación Actual y Tendencias Predominantes*. La Nueva Historia de Colombia. Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1976.
- MORNER, Magnus. "El Comercio de Antioquia. Alrededor de 1830 según un observador Sueco" en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. No. 2. Bogotá, 1964. pp. 317 - 332.
- MUÑOZ Pérez, José. "El Comercio de Indias bajo los Asturias y los Tratadistas Españolas del siglo XVII, en: *Revista de Indias* No. 68. Madrid, 1957. pp. 209 - 222.
- NIETO Arteta, Luis Eduardo. *Economía y Cultura en la Historia de Colombia*. Ediciones Tiempo Presente. Bogotá, 1975.

- OSPINA Tulio. Mon y Velarde, Regenerador de Antioquia en: *Repertorio Histórico*, Nos. 9 a 11. Medellín, septiembre, 1918.
- OSPINA Vásquez Luis. *Industria y Protección en Colombia 1810 - 1930*. Faes. Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales. Medellín, 1979.
- OTS Capdequi José María. "La Regulación del Comercio entre España y las Indias y los Mercantilistas del Siglo XVI en: *Revista de las Indias*. No. 46. Bogotá, 1942. pp. 255.
- OTS Capdequi José María. *El Estado Español en las Indias*. Fondo de Cultura Económica. México, 1976.
- OVIEDO Basilio Vicente de: Cualidades y Riquezas del Nuevo Reino de Granada. *Biblioteca de Historia Nacional*. Volumen XLV. Bogotá, 1930.
- PALACIOS Preciado, Jorge. *La Trata de Negros por Cartagena de Indias*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Ediciones La Rana y El Aguila. Tunja, 1973.
- PARSONS, James: *Urabá: Una salida de Antioquia al mar. Geografía e Historia de la Colonización*. Instituto de Integración Cultural. Medellín, 1980.
- PARSONS, James. *La Colonización Antioqueña en el Occidente de Colombia*. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1979.
- PATÍÑO Beatriz: *Guía Temática Documental del Archivo Histórico de Antioquia*. Universidad de Antioquia. 1977.
- PEDRAJA René de la: "Aspectos del Comercio de Cartagena en el Siglo XVIII" en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. No. 8. Bogotá, 1976.
- PLAZA Prieto Juan. *El Comercio entre los Países de Hispanoamérica*. Madrid. Cultura Hispánica. 1953.
- PORRAS Troconis, Gabriel. El Comercio Colonial en la Epoca Colonial en: *Boletín de Historia Colombiana* No. 43. Cartagena, 1918.
- ROBLEDO Correa Emilio: *Bosquejo Biográfico del Señor Oidor Juan Antonio Mon y Velarde. Visitador de Antioquia 1785 - 1788*. Imprenta Banco de la República. Bogotá, 1954.

RAMOS Demetrio. *Minería y Comercio Interprovincial en Hispanoamérica. Siglos XVI, XVII, XVIII*. Valladolid, 1970.

REAL Cédula en la que se manda que los alcaldes ordinarios visiten las ventas y mesones . . . y hagan aranceles. 20 de Julio de 1538. en: *Repertorio Boyacense* No. 81. Tunja, 1927.

REAL Cédula que manda que la justicia y un Regidor pongan precios a las cosas de comer y beber, en: *Repertorio Boyacense*, 1977.

SAFFORD, Frank. "Significación de los Antioqueños en el Desarrollo Económico Colombiano. Un examen crítico a las tesis de Everett Hagen". en: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* No. 3. Bogotá, 1965, pp. 49 - 69.

SAFFRAY. *Viaje a Nueva Granada*. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. Bogotá, 1948.

SILVESTRE Francisco. *Descripción del Reino de Santa Fé de Bogotá*. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. Bogotá, 1953.

SUAREZ Iyonne. *Oro y Sociedad en Antioquia*. Tesis de Grado. U. de A. Medellín, 1983.

TWINAM, Ann. Comercio y Comerciantes de Antioquia en: *Memoria del Simposio Los Estudios Regionales en Colombia: El Caso de Antioquia*. Faes. Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales. Medellín, 1982.

TWINAM, Ann. *Miners, Merchants, and Farmers; the roots of entrepreneurship in Antioquia*. Traducción mecanografiada 1982.

VILAR, Pierre. *Oro y Moneda en la Historia 1450 - 1920*. Ediciones Ariel. Barcelona. 1972.

VILLEGAS, D.M. *El Colombiano*, 15 de Agosto de 1982. Suplemento.

ZAPATA Cuéncar Heriberto. *Monografías de Antioquia*. Cervecería Unión, Medellín, 1978.

