

Robert C. West Comercio y Transporte en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII

Aunque prácticamente autosuficientes en alimentos de consumo básico, las comunidades mineras del occidente colombiano dependían de distintas regiones para satisfacer otras necesidades, que incluían diversos alimentos, como carne, trigo, harina, sal y dulce; hierro y acero para las herramientas de minería y telas de todas clases. Un amplio grupo de comerciantes ambulantes, que viajaban centenares de leguas con sus recuas de mulas, traían tales mercancías a las minas. En efecto, el mercado ofrecido por las regiones mineras era la principal base económica de extensas regiones de Nueva Granada. De acuerdo con un funcionario oficial, que escribía en 1578, “si las minas dejaran de trabajar, cesarían por completo los negocios y comercios del dicho Nuevo Reino (de Granada), pues su actividad económica principal es la manufactura de textiles y la producción de alimentos, todo lo cual se vende en las regiones de minería. . .”¹. Doscientos años después un observador del siglo XVIII expresó la misma opinión: “La principal, y casi única razón para la subsistencia de este vasto reino (Nueva Granada) y de su comercio con España. . . es el oro; que se extrae de numerosas minas trabajadas en las provincias de Popayán, Chocó y Antioquia; las demás provincias, como las Audiencias de Quito y Santafé (de Bogotá), subsisten sobre la base de ese oro y del comercio con las provincias mineras. . .”².

Aprovisionamiento de carne

Las minas y la cría de ganados. La actividad minera creó un importante mercado para la cría de ganado en Colombia occidental, pues los centros administrativos y los campamentos mineros consumían una cantidad sorprendente de carne. Como se dijo antes, muchos mineros daban raciones semanales de carne a sus cuadrillas, y los españoles mismos han sido conocidos siempre por su elevado consumo de carnes.

NOTA: Tomado del libro “La Minería Colonial en Colombia”, traducido por Jorge Orlando Melo, que publicará próximamente Divulgación Cultural, Universidad Nacional.

¹ AHNC, Reales Cédulas I, f. 179r (1578).

² “Proyecto de Hurtado sobre minas, 1783” BHA, VIII (1920), 183.

Carnes de res frescas y saladas formaban el grueso de la carne consumida, aunque no carecía de importancia la cantidad de cerdo importado a las minas. Además muchas minas requerían mulas para el transporte de provisiones.

La estrecha asociación del rancho ganadero y de la comunidad minera, tan frecuente en las regiones argentíferas de Nueva España, no se dio en muchas regiones de Nueva Granada. Se establecieron ranchos en las colinas llenas de pastos adyacentes a Santafé de Antioquia, Buriticá y Anserma, pero la ausencia de pastos suficientes y la abundancia de pestes y enfermedades hizo casi imposible el desarrollo de criaderos de ganado en las espesas selvas de las zonas de minería de aluvión de las tierras bajas. Por esto el ganado y los cerdos debían traerse a las minas de la baja Antioquia y del Chocó desde praderas lejanas.

La industria ganadera colonial del occidente colombiano se desarrolló principalmente en los pastizales de las sabanas del medio y alto Cauca y en la seca depresión del alto Magdalena. Casi desde los puros comienzos de la colonización española a mediados del siglo XVI la principal región ganadera de la provincia de Popayán estuvo constituida por los pastos de la parte plana del graben del Cauca (La Sabana, o El Valle) y por las colinas adyacentes³. Libres de depredadores naturales, el ganado vacuno, los caballos y las mulas se multiplicaron en el pasto natural del valle, mientras que las suculentas raíces que crecían en los suelos inundados adyacentes al Cauca y los corozos de palma y las bellotas de caba de las vecinas laderas ofrecían un buen medio para la cría de cerdos. Guadalajara de Buga se convirtió en uno de los centros principales de cría del Valle⁴, y hacia 1580 incluso la Corona había adquirido un gran rancho ganadero en Roldanillo, en la parte norte del valle, donde miles de cabezas de ganado vacuno eran pastoreadas por indios de encomienda⁵. Los pastos del Cauca no sólo produjeron carne para los campamentos mineros vecinos, de Anserma

³ López de Velasco, que escribía en la década de 1570, mencionó la gran cantidad de ganado en el valle cercano a Cali. Geografía y Descripción, 4111. Una observación similar hicieron en la década de 1580 Guillén Chaparro, "Memoria...", *Anales de la Instrucción Pública*, XXV, 171, y Escobar, "Relación...", en Pacheco y Cárdenas (eds.), *Col. doc. ined.*, 467.

⁴ Vásquez de Espinosa, *Compendium and Description...* 354. Buga es notable aún por su economía ganadera.

⁵ ACC, sig. 1173 (1583). Este rancho ganadero real funcionaba todavía en 1656. *Ibid.*, sig. 1160 (1656).

y Popayán, sino que durante la última parte del siglo XVI y los primeros años del XVII los ganaderos de Buga y Cali produjeron la mayoría de la carne fresca consumida en las minas de Antioquia, Zaragoza, Cáceres y Remedios. Grandes rebaños y piaras eran conducidos hasta tales sitios por 480 kilómetros de difíciles senderos⁶. En 1595, por ejemplo, se llevaron 1.112 cerdos desde las cercanías de Cali hasta Zaragoza, y en 1619 un criador bugueño llevó 600 vacas y otros tantos toros a Antioquia⁷. En el siglo XVIII se llevaban ganados y cerdos del Valle del Cauca a las minas del Chocó por los pasos bajos que cortan la Cordillera Occidental⁸. Además, los pastizales del Cauca ofrecieron grandes cantidades de ganado a las ciudades de Pasto y Quito⁹.

Ya en 1575 se estaban formando ranchos ganaderos en las tierras templadas del Valle de Aburrá (donde hoy está Medellín), cerca a las zonas mineras de las tierras bajas antioqueñas¹⁰. A mediados del siglo XVII el valle, junto con la altiplanicie de Rionegro, se había convertido en el principal centro ganadero para las zonas mineras de las tierras bajas antioqueñas¹¹. En el siglo siguiente estas praderas surtieron también de carnes y productos animales a los placeres de la altiplanicie vecina del batolito antioqueño¹².

Igual significación como productores de ganado tuvieron también las sabanas secas del alto Magdalena. A mediados del siglo XVI

⁶ BAA, Libros XVII, exp. 14 (1597-1602); AHNC, Visitas de Antioquia III, f. 47^r (1615). Estos documentos señalan que la mayoría de los ganaderos que conducían animales a las tierras bajas de Antioquia eran de Buga. Probablemente estas conducciones se siguieron realizando hasta el siglo XVIII. Todavía en 1689 se llevaba un número considerable de cabezas de ganado a Antioquia. Arboleda, *Historia de Cali*, 187.

⁷ Arboleda, *Historia de Cali*. 96.

⁸ *Ibid.*, 97, n. 1; ANC, Protocolos XXV, exp. 74, ff. 256^v, 368^r (1604-1810).

⁹ No era raro que un bajero de Cali o Buga arriara 3.000 o 4.000 cabezas de novillos al mercado de Quito. Arboleda, *Historia de Cali*, 96.

¹⁰ BAA, Tierras X, exp. 175 (1574); Guillén Chaparro, "Memoria...". *loc. cit.*, 149.

¹¹ Ya en 1573 había algún ganado pastando en las praderas de Rionegro. BAA, Tierras XV, exp. 250 (1643); XXV, exp. 410 (1634).

¹² Sólo a finales del período colonial se comenzó a llevar ganado de los sabanas de Ayapel y Tolú a las minas de Antioquia. La cría de ganados en los pastos de Bolívar (y Córdoba) comenzó probablemente desde el más temprano período colonial; en 1784 un funcionario oficial sugirió que se llevara ganado de esa zona a Antioquia. *Ibid.*, XXXI exp. 540 (1784). Hoy las sabanas de Bolívar y Córdoba forman una de las regiones ganaderas más importantes de Colombia.

Neiva era ya un centro ganadero, y después de la subsiguiente dominación de los Pijao a comienzos del siglo XVII las llanuras del alto Magdalena se convirtieron en la fuente principal de carnes y cueros para la Sabana de Bogotá. Para 1692 los ganaderos de Neiva, Timaná y La Plata conducían 4.500 toros anuales a la capital¹³. Estos potres surtían también las minas de Mariquita¹⁴. Además, el ganado del Magdalena se llevaba a Popayán, Pasto y Quito¹⁵, y en el siglo XVIII se llegó a atarlo a balsas que lo llevaban río abajo en dirección a Mompox y Cartagena¹⁶.

El método usual para surtir de ganado y de carne fresca a los centros mineros y a la mayoría de las ciudades de la América Española consistía en un contrato denominado "remate de carne". Las autoridades de un sitio dado concedían el contrato al ganadero que ofreciera los precios más bajos para entregar un número determinado de cabezas de ganado y de cerdos al matadero local. Tal sistema fue empleado en la mayoría de los centros mineros y administrativos de la Nueva Granada. En 1640, por ejemplo, un ranchero de Buga remató el contrato para surtir las minas de Remedios durante un año con carne de res, a un precio fijo¹⁷. Los mineros no podían comprar reses ni cerdos sino al contratista. Un minero de Remedios, por ejemplo, compró al contratista, en 1632, 13 novillos y una vaca para alimentar a sus esclavos durante un año¹⁸. Sin embargo es probable

¹³ AHNC, Abastos IX, exp. 16, f. 705^r (1692).

¹⁴ *Ibid.*, Reales Cédulas II, f. 816^v (1636).

¹⁵ *Ibid.*, f. 704^v (comienzos del siglo XVI). El despacho de ganado de las praderas del Magdalena a Popayán y Quito tropezó con fuerte oposición de los bogotanos que tenían escaseces de carne en su ciudad.

¹⁶ Velasco, *Historia del Reino de Quito*, III, 18; Oviedo, *Cualidades y Riquezas*, 245. Este sistema de transporte es usado aún en largos trozos del Magdalena y en muchas corrientes del Chocó y las llanuras cálidas de Antioquia. Los pastizales del occidente de Venezuela, aunque no eran una fuente importante de ganado para el consumo de las minas, suministraban numerosas cabezas de ganado y mulas a Bogotá y Perú. Restrepo Tirado, "Archivo de Indias", BHA, XIV (1922-25); Vásquez de Espinosa, *Compendium and Description...* 99.

¹⁷ AHNC, Abastos XIV, exp. 14, ff. 314^r, 340^v (1640). Novillos vivos debían venderse a ocho pesos cabeza, viejas vacas a siete pesos. Una arroba de carne debía producir 6 tomines. Las lenguas debían venderse a un tomin cada una. En 1593 un residente de Santa Fe obtuvo de nuevo el contrato para abastecer de carne a los mineros de Cáceres. *Ibid.*, exp. 10, f. 169^r (1593). Se encuentran contratos similares para las minas de Quiebralomo, cerca de Anserma (*ibid.*, Minas del Cauca III, f. 271^r (1637) y para las de Guamocó (BAA, Minas XIX, exp. 88 (1648).

¹⁸ AHNC, Minas de Antioquia, V. f. 52^r (1632).

que estas normas no se cumplieran en campamentos alejados, donde los mineros compraban la carne a quien pudiera venderla.

Carnes curadas y secas. Es probable que en las húmedas tierras tropicales los campamentos mineros consumieran más carne cruda con sal o seca (tasajo) que fresca. Los comerciantes llevaban al Chocó y a las tierras bajas antioqueñas grandes cantidades de tasajo provenientes de las sabanas del Cauca¹⁹. Además en los húmedos trópicos la carne fresca debía secarse y salarse rápidamente para evitar su corrupción. Por esta razón los esclavos negros usaban una gran parte de su ración semanal de sal para conservar la carne²⁰.

Alimentos de lujo, importados por los comerciantes a los campos mineros, consistían principalmente de jamones de Tunja y del Valle del Cauca²¹. Como ya se dijo, el propietario obsequiaba tales manjares al capitán negro de la cuadrilla y al administrador del campamento²². El jamón, una de las comidas favoritas de los españoles, constituyó siempre un importante artículo de comercio en las colonias.

En el Chocó y en algunas localidades cálidas de Antioquia se cazaba al manatí (*Trichechus sp.*), para utilizar su carne, su aceite y el tocino, que obtenía buenos precios en los campamentos. El manatí, un mamífero acuático y hervíboro, abundaba en los pantanos y ciénagas a lo largo del Atrato y el Magdalena durante la época colonial. A fines del siglo XVI se le perseguía en el bajo Magdalena principalmente para obtener aceite para iluminación y cocina. Cada animal producía aproximadamente 375 libras de grasa derretida²³. A comienzos del siglo XVIII ya había sido prácticamente exterminado a lo largo del Magdalena²⁴. En la parte norte del Chocó se vendía su carne habitualmente a los mineros, como comida para las cuadrillas de trabajadores. Su gusto era similar al del cerdo y su precio era

¹⁹ *Ibid.*, Protocolos XX, exp. 30, f. 242^r (1774): *ibid.*, Minas de Bolívar I, f. 52^r (1651). En un año un minero de Remedios compró 27 arrobas (675 libras) de tasajo, fuera de varias cabezas de ganado y cerdos para dar carne fresca a su cuadrilla de unos 40 esclavos. *Ibid.*, Minas de Antioquia V, f. 52^r (1632).

²⁰ Arboleda. *Historia de Cali*, 252.

²¹ Restrepo Tirado, "Archivo de Indias", BHA XV (1925-26), 75.

²² AHNC, Minas de Antioquia V, f. 187^r (1632).

²³ Latorres (ed.) *Relaciones geográficas*, 18.

²⁴ A mediados del siglo XVII todavía se extraía manteca del manatí, mediante trabajo forzado indígena, en las riberas del Magdalena. Más de 30.000 animales morían anualmente. Simón, *Noticias Historiales de las Conquistas*, IV, 193; AHNC. Visitas de Bolívar X, ff. 938^r, 951^r (1611).

aproximadamente el mismo. Las mejores zonas de caza eran los pantanos vecinos al Bajo Atrato, donde eran lanceados desde canoas²⁵. Puesto que el Atrato estuvo cerrado al comercio y la navegación durante la mayor parte del siglo XVIII, la caza del manatí estuvo legalmente prohibida, pero poco caso se hizo a una prohibición que habría impedido una actividad tan lucrativa²⁶.

Aunque no se menciona en la documentación, pescado fresco debe haber sido un importante componente de la alimentación de los campos mineros, particularmente en el bajo Cauca y las llanuras del Pacífico. En esta última región los mineros negros actuales consumen grandes cantidades de pescado atrapado con redes y trampas en los ríos y en el mar con sistema de cacea. Durante la época colonial los comerciantes transportaban pescado seco y salado del bajo Magdalena a los placeres bajos de Antioquia²⁷.

Otras importaciones

Alimentos de lujo. Los valles elevados de la Cordillera Oriental, como Málaga, Ocaña, Tunja y Vélez, surtían a las minas de Antioquia, el Cauca medio y el Magdalena con diversos productos alimenticios (Mapa 12). Por el alto valor que el duro y largo transporte añadía a tales productos, no es impropio considerarlos como alimentos de lujo. De éstos, la harina de trigo y los bizcochos encontraron un mercado abierto entre los españoles de los campamentos de tierra caliente, donde el clima húmedo y las altas temperaturas impedían el cultivo de los granos del mediterráneo. La mayor parte de la harina era transportada por tierra en barriles desde los extensos campos trigueros cercanos a Tunja y Ocaña²⁸. La escasa harina que entraba al Chocó provenía de las tierras de trigo vecinas a Popayán²⁹.

²⁵ AHNC, Minas del Cauca I, ff. 110^r, 117^r (1751).

²⁶ *Ibid.*, Protocolos, XXV, ff. 82^r - 86^v (1746).

²⁷ BAA, Real Hacienda VI, exp. 216 (1681); BAA, Libros XVI, exp. 252 (1718).

²⁸ AHNC, Minas de Antioquia V, f. 53^r (1632). Este documento señala que en un año se despacharon 37 barriles de harina de trigo de Tunja a las minas de Oca, cerca de Remedios. Vázquez de Espinosa, *Compendium and Description*, 316; Restrepo Tirado, "Archivo de Indias". BHA. XV (1925-26), 75.

²⁹ AHNC, Protocolos XX, exp. 31, f. 256^v (1774).

Otro alimento originado en la zona de Tunja era el queso, que se comía sobre todo en los días de abstinencia. Centenares de quesos entraban a las minas antioqueñas cada año³⁰. En la mayoría de los campamentos mineros la costumbre era dar al administrador, siempre un español, un queso semanal para consumir los viernes y sábados, días de abstinencia religiosa³¹. También se daba queso a los capitanes de cuadrillas como un soborno para que mantuvieran disciplinados a sus trabajadores, y como era una comida bastante alimenticia, se llevaba usualmente en las expediciones de cateo³².

Otras comidas importadas a las minas incluían panela y varios tipos de conservas de Vélez y La Palma, ambos valles templados en la vertiente occidental de la Cordillera Oriental³³. Una parte del azúcar se obtenía en las vecindades de Cali en el Valle del Cauca, y en las llanuras cálidas los pequeños trapiches ofrecían una adecuada oferta de dulce a las minas vecinas³⁴. El cacao del valle del Magdalena, ajos y ajíes de la cordillera oriental, y olivas y aceite de olivas de España conformaban el resto de productos de lujo consumidos en las minas del occidente colombiano.

Sal. Constituía una importación indispensable en las húmedas tierras bajas, donde no existían salinas naturales. Como se anotó antes la sal era necesaria para los esclavos negros como comida y como medio de conservar la carne. Por lo tanto la mayoría de los propietarios se veían obligados a mantener reservas adecuadas. La mayoría de la sal utilizada en la costa del Pacífico era importada de las salinas de Guayaquil³⁵, mientras que la que se consumía en las llanuras antioqueñas venía de pequeñas fuentes salobres del Valle del Cauca, de los depósitos de Zipaquirá y de salinas marinas cerca a Cartagena³⁶.

Bebidas. El vino era indispensable para los españoles como bebida de mesa, y en la mayoría de las zonas mineras españolas europeos,

³⁰ En menos de dos años y medio se consumieron 230 quesos en una mina cercana a Remedios. *Ibid.*, Minas de Antioquia V, f. 237^r (1632).

³¹ *Ibid.*, ff. 180^r - 237^r (1632).

³² *Ibid.*, Minas de Bolívar I. exp. 1, ff. 80^r - 86^v (1651).

³³ Vásquez de Espinosa, *Compendium and Description...* 321.

³⁴ AHNC, Visitas de Antioquia III, f. 937^v (1615).

³⁵ ACC, sig. 887 (1682).

³⁶ BAA, Real Hacienda VI, exp. 216 (1681) AHNC, Minas de Antioquia V f. 179^v (1632).

indios y negros consumían grandes cantidades de licores de uva y aguediente de caña. Puesto que el cultivo de la vid estaba legalmente prohibido en Nueva Granada, tales bebidas debían traerse del exterior³⁷. Por la vía de Cartagena se cargaban a Antioquia y el alto Cauca botijas de vinos y brandis españoles, y pequeños barcos de Guayaquil traían vinos y aguardientes peruanos a los puertos de la costa del Pacífico³⁸. En algunas regiones del medio Cauca se destilaba ilegalmente el aguardiente a partir de melazas obtenidas en pequeños trapiches locales, y este licor encontraba usualmente en camino a las cuadrillas de trabajadores de las minas cercanas³⁹.

La mayoría de las ordenanzas de minas de Nueva Granada prohibían la venta de licores embriagantes a trabajadores negros e indios, pero la evidente facilidad con la que los comerciantes ambulantes podían contrabandear aguardiente a las dispersas minas indica el poco cumplimiento de tales normas. La embriaguez de las cuadrillas de esclavos negros era así común, y conducía a una menor producción de oro y a peligros de rebelión⁴⁰. Durante el siglo XVIII la corona monopolizó la distribución y venta de licores en dichas regiones coloniales; el "asiento" (monopolio) para ciertas regiones era rematado a particulares. En Antioquia, por ejemplo, el asentista de aguardiente establecía estancos en varias ciudades de la provincia, que vendían el licor a los mineros. Los asentistas, sin embargo, obtenían grandes ganancias vendiendo ilegalmente el licor a los esclavos negros, lo que despertaba la ira de los propietarios, que sostenían con razón que la embriaguez reducía mucho la productividad de sus negros⁴¹.

Tabaco. Los esclavos negros del occidente colombiano se volvie-

³⁷ Para proteger la industria española se prohibió el cultivo de vides en todas las regiones de la América española, con la excepción del Perú. No obstante, en varios sitios aislados, como en el norte de México, se cultivaron uvas para vino. *Recopilación*, II (Libro 4, tít. 17, ley 18).

³⁸ La mayoría de los productos despachados por vía marítima a las minas de Barbacoas, Iscuandé y el Chocó estaban formadas por vinos y aguardiente. Algunos cargamentos consistían exclusivamente de estas bebidas, que provenían de los valles de Nasca, Ica, Pisco y Trujillo a lo largo de la costa desértica peruana. Sólo pequeñas cantidades de vinos españoles eran introducidas al Chocó desde Panamá. ACC, sig. 887 (1620).

³⁹ BAA, Aguardientes I, exp. 1 (1705).

⁴⁰ AHNC, Minas del Cauca III, f. 186^r (1627); BAA, Aguardiente I, exp. 3 (1749); *Ibid.*, Minas X, exp. 136 (1786).

⁴¹ BAA, Minas XX, exp. 109 (1774); *Ibid.*, Aguardiente I, exp. 5 (1766).

ron fumadores inveterados. Por esto los campamentos mineros coloniales eran mercados provechosos para los pequeños paquetes de hojas que los mercaderes transportaban. Usualmente el propietario daba a sus esclavos pequeñas raciones semanales de tabaco, y los negros estaban habitualmente en capacidad de comprar hojas adicionales con el oro que extraían en los días de fiesta. Hasta hoy los negros y negras de los distritos mineros colombianos mascan y chupan unos cigarrillos largos y duros mientras trabajan en los canalones. Durante la era colonial el tabaco llevado a las minas provenía en su gran mayoría de plantaciones de la zona de Barinas en Venezuela, de Tunja y de Buga⁴². Como en el caso del aguardiente, la venta del tabaco fue colocada bajo un monopolio real en el siglo XVIII, que establecieron estancos, donde se vendía el tabaco, en la mayoría de los centros administrativos de las zonas mineras⁴³.

Metales. Indispensables para la industria minera, el hierro y el acero formaban otra importación digna de mención. Los metales eran importados al occidente colombiano desde los depósitos vizcaínos del norte de España, y venían en forma de lingotes que eran forjados en herramientas —barras, almocafres, machetes— en el mismo campo minero.

Textiles. En términos de valor y cantidad, la importación más notable a las minas estaba constituida por telas. Durante el período trienal de 1668-71, por ejemplo, una tercera parte de la mercancía que entró a Santafé de Antioquia era de textiles (Cuadro 3). Como se indicó antes, las raciones de vestidos para los esclavos negros constituían el uso principal de las telas en las minas. Además los comerciantes vendían grandes cantidades de bienes de algodón y lana a los trabajadores negros e indios, así como a indios aislados, como los Chocó y los Noanamá en la costa del Pacífico⁴⁴.

La mayor parte de las telas consumidas en las minas era *de la tierra*, o sea producida dentro del territorio de la Nueva Granada. Dos centros textiles eran notables: los valles y hoyas de la Cordillera Orien-

⁴² AHNC, Minas de Antioquia V, f. 54^r (1632); *Ibid.*, Protocolos XX, exp. 74, f. 385 (1774); Restrepo Tirado, "Archivos de Indias". BHA, XV (1925-26), 65-75 (1584).

⁴³ AHNC, Tabacos XXXVI, ff. 893^r-901^r (1780).

⁴⁴ *Ibid.*, Protocolos XX, exp. 24 f. 183^v (1774).

tal y los valles elevados de las vecindades de Quito en el Ecuador actual⁴⁵. En la cordillera oriental Tunja era el foco de una de las regiones de manufacturas laneras más grandes de la América colonial. Grandes rebaños de ovejas, cuidados por pastores indígenas, se alimentaban con los pastos y arbustos del páramo vecino, y en 15 aldeas indígenas entre Tunja y Sogamoso los trabajadores indígenas tejían grandes cantidades de ruanas, frazadas, telas burdas ("sayal") y bayeta, utilizando telares de pie españoles⁴⁶. Al norte y al oeste de Tunja había una serie de pueblos en los cuales se tejían telas de algodón. Estos pueblos (principalmente San Gil, Vélez, Socorro, Girón), estaban situados en cañones secos y cálidos profundamente horadados en el flanco occidental de la Cordillera Oriental. Todos estos sitios habían sido importantes zonas de cultivo de algodón desde la época anterior a la conquista. Durante los siglos XVI y XVII la prosperidad de los centros laneros y algodoneros de la cordillera oriental dependió principalmente del mercado constituido por las regiones mineras de Bucaramanga, Antioquia y el Magdalena. Los "obrajes", o talleres textiles de Quito, otro importante centro textil en las colonias españolas, estaban concentrados en dos pueblos vecinos —La Tacunga y Anacos—⁴⁷. Como en la zona de Tunja, los tejidos de lana formaban la parte principal de la manufactura, y eran distribuidos hacia el norte a las áreas mineras de Popayán y de las llanuras del Pacífico, y hacia el sur a las minas de oro de Zaruma⁴⁸. (Mapa 12).

Los textiles de lujo —tafetán, sarga, seda, lino— eran importados de España y destinados al uso de los propietarios más prósperos para sus vestidos de ceremonia. En comparación con el volumen de telas baratas importadas de Tunja y Quito, el comercio de textiles europeos en las zonas mineras no era muy notable.

⁴⁵ Una tercera región textil, los Llanos de Casanare, en las sabanas al este de la Cordillera Oriental, carecía de importancia.

⁴⁶ Oviedo, *Cualidades y Riquezas*, 120, 134. Una de las aldeas textiles indígenas más importantes era Tota, a 2.700 metros sobre el nivel del mar y a unos 40 kilómetros al oriente de Tunja.

⁴⁷ AHNC, Protocolos XX, exp. 36, f. 257^r (1774); Becker y Rivas Groot, *El Reino de Granada*, 205. Hacia 1734 las empresas textiles de la región de Quito ya habían decaído, en gran parte a causa de la competencia de textiles europeos importados en buques españoles.

⁴⁸ AHNC, Protocolos XX, exp. 36, f. 257^r (1744).

Cuadro N° 3

IMPORTACIONES A SANTA FE DE ANTIOQUIA 1668-1671 a
EN CARGAS

Artículo	Origen de la Importación				Total
	"El Reino" (b)	Quito	España	No especificado	
Tejidos	68	46	17	3	134
Vino	19 (c)	—	5	45 (d)	69
Brandy	2 (c)	—	8	4	14
Harina de trigo	35	—	—	1	36
Bizcocho	30	—	—	2	32
Tabaco	20	—	2	1	23
Hierro y acero	7 (c)	—	8	7	22
Azúcar	23	—	2	—	25
Sal	21	—	—	2	23
Conservas	9	—	—	—	9
Cacao	11	—	—	1	12
Pescado seco	9	—	—	—	9
Aceite de oliva	—	—	2	1	3
Cera	—	—	1	—	1
Sebo	5	—	—	—	5
Jabón	3	—	—	—	3
Mercurio	—	—	1	—	1
Queso	2	—	—	—	2
No especificado	32	8	2	—	42
Total	296	54	48	67	465

(a) Compilado de los datos contenidos en BAA, Real Hacienda VI, exped. 216 (Manifestación de Mercaderías en Antioquia, 1681).

(b) Altiplanicie de la Cordillera Oriental.

(c) Probablemente producido en España, reexpedido a Antioquia vía Bogotá.

(d) Producido probablemente en España.

El sistema comercial

El comerciante ambulante, que ha sido ya mencionado con frecuencia, era el principal proveedor de importaciones a las minas. Aparentemente la mayoría de los comerciantes eran negociantes privados

y de fortunas pequeñas; otros pueden haber estado asociados a grandes casas comerciales de España o Cartagena. Unos pocos comerciantes fuertes tenían grandes depósitos de mercancías en Cartagena, en algunos de los puertos del Magdalena o en los centros administrativos de los distritos de minería. Por ejemplo, en 1597 un comerciante importó de España 50.000 pesos de mercancía, que almacenó en Zaragoza y vendió a los propietarios de los campamentos vecinos⁴⁹. La mayoría de los mercaderes, sin embargo, compraba o tomaba en consignación pequeñas cantidades de artículos a los importadores de Cartagena o a intermediarios que tenían sus almacenes en Bogotá, Tunja o Quito. Un comerciante llevaba usualmente una amplia variedad de productos. Por ejemplo, el inventario de un comerciante, que se registró en Santafé de Antioquia en 1670, consistía de telas españolas, varios productos alimenticios de la región de Tunja, una esclava negra y unas pocas botijas de vino. Un comerciante de Quito, por otra parte, negociaba solamente en telas, mientras que uno de Bogotá transportaba cacao y azúcar⁵⁰. La naturaleza fragmentaria de los archivos impide ofrecer cifras precisas, pero durante el período de auge productivo de finales del siglo XVI, el número de comerciantes que entraban a Zaragoza o Remedios cada año debe haber sido de varias decenas.

Los pequeños negociantes no vendían sus mercancías únicamente a los propietarios de las minas; una parte significativa de sus negocios consistía en ventas directas, aunque ilegales, a trabajadores negros e indios⁵¹. Las razones por las que era ilegal tal comercio son obvias. Los trabajadores hurtaban grandes cantidades de oro de las explotaciones para comprar alimentos de lujo, vestidos, licores y tabaco, usualmente a precios excesivos⁵². Además los comerciantes comprometidos con este tráfico ilegal dejaban de registrar sus mercancías en el centro

⁴⁹ *Ibid.*, Negros y Esclavos de Antioquia IV, f. 850^r (1597).

⁵⁰ BAA, Libros XIX, exp. 34 (1670). Los datos se tomaron del registro real de la alcabala.

⁵¹ Con el objeto de controlar los precios y movimientos de los bienes y recaudar los impuestos a las ventas y a la importación, el gobierno colonial exigía a cada comerciante el registro de su mercancía en los centros administrativos donde iba a venderla. *Recopilación* II (Libro 8, tít. 13, ley 5). Es evidente, por su frecuente repetición en los diversos centros administrativos de la Nueva Granada, que esta norma fue muchas veces incumplida. BAA, Libro II, exp. 89 (1656).

⁵² Un minero de Guamocó se quejó de que sus negros le habían robado en un año por lo menos 4.000 pesos, para obtener con qué comprar mercancía a los comerciantes ambulantes. AHNC, Minas de Bolívar I, f. 861^r (1631).

administrativo y sacaban el oro en polvo que recibían de los negros sin declararlo ni pagar el quinto real. Finalmente, en algunas zonas los propietarios se quejaban de que la posibilidad de adquirir libremente ciertos artículos daba a sus esclavos un sentimiento de independencia, que contribuía a incitar su rebeldía o su huida ⁵³.

Los comerciantes no sólo eran los proveedores de los campamentos mineros, sino que servían como transportadores del polvo de oro a las funciones y de los lingotes de oro a Cartagena y Bogotá. A lo largo del período colonial el polvo de oro fue el medio no oficial de cambio en la Nueva Granada, y los mineros entregaban a los comerciantes la mayor parte de lo que extraían de los placeres y las vetas en pago de provisiones y esclavos ⁵⁴. Además, y esto es más importante, los comerciantes eran los banqueros de la época, y ofrecían crédito a los mineros necesitados. Los mercaderes frecuentemente adquirieron, o por embargo o por compra, cuadrillas de esclavos y minas ⁵⁵. A fines del siglo XVIII los grandes comerciantes de Popayán eran también los propietarios de las minas más importantes de la región costera que está al sur de Buenaventura ⁵⁶. El comerciante de la América española era un individuo respetado y a veces poderoso, lo que sigue siendo cierto en nuestros días.

Sin embargo muchas veces el mercader obtenía su riqueza y su prestigio por medios ilegales. Para evitar el pago de los derechos reales los comerciantes sacaban de contrabando grandes cantidades de polvo de oro de la Nueva Granada. En 1656 se calculó que menos de la tercera parte del total de oro producido en Antioquia era registrado en las fundiciones reales; el resto era sacado de contrabando por los comerciantes, que a menudo negociaban con buques extranjeros an-

⁵³ BAA, Minas X, exp. 136 (1786).

⁵⁴ A fines del período colonial los comerciantes manejaban prácticamente todo el oro que se sacaba de las minas. José Manuel Restrepo, "Ensayo sobre la Geografía...", en Caldas (ed.) *Semanario del Nuevo Reino*, 211.

⁵⁵ Las quiebras no eran raras en algunos de los centros mineros más ricos. A fines del siglo XVI los mineros de Zaragoza escribieron al rey para pedirle que los esclavos y los equipos mineros no fueran embargables por deudas, pues los comerciantes que los habían embargado estaban retirando una buena parte de los mejores trabajadores de las minas. Una cédula real, expedida una y otra vez desde 1541 teóricamente protegía a los mineros de tales tipos de juicio hipotecario, pero es evidente que la orden fue cumplida raras veces. AHNC, Minas de Antioquia I, ff. 445v-451r (1601).

⁵⁶ Caldas (ed.) *Semanario del Nuevo Reino*, 21, n. 2.

clados a cierta distancia de la costa del Caribe⁵⁷. Por cerca de 85 años (1698-1783) se mantuvo cerrada la ruta del Atrato al Chocó —un esfuerzo oficial para detener el flujo ilegal de oro desde la rica región minera hacia el bolsillo de ingleses, franceses y holandeses—⁵⁸. Incluso hoy una gran cantidad de la producción de oro y platino de la costa del Pacífico colombiano se saca del país de contrabando, para evitar el pago de impuestos y obtener precios más elevados⁵⁹.

El sistema de transportes

El extenso tráfico asociado con la minería neogranadina exigía el desarrollo de una amplia red de transportes. El viaje por tierra era particularmente difícil por lo quebrado del terreno andino. La mayoría del comercio terrestre se hacía en recuas de mulas, pero los senderos más difíciles tenían que ser recorridos con cargueros indios o negros. Sin embargo el tipo de transporte interno más propio de la Nueva Granada era el fluvial.

Transporte fluvial. A pesar de sus quebradas montañas, el interior de Colombia está recorrido por dos grandes ríos —el Magdalena y el Cauca— que desde antes de la conquista han servido como arterias comerciales. Las partes bajas de ambos ríos corren por un territorio bajo y anegadizo, que puede recorrerse sólo en bote. Grandes canoas pueden subir el Cauca sin dificultad desde su desembocadura en el Magdalena hasta el inicio del cañón en el moderno Puerto Antioquia, a 400 kilómetros de distancia. El Magdalena es navegable durante 800 kilómetros desde sus bocas hasta los rápidos de Honda. Además, las

⁵⁷ BAA, Libro II, exp. 89 (1656A). Una buena parte del polvo de oro que se sacaba ilegalmente de Antioquia era convertido en joyería en Mompo y Cartagena, y embarcado para España en esa forma. AHNC, Reales Cédulas II f. 816^r (1636).

⁵⁸ AHNC, Caciques e Indios XXVI, exp. 21, f. 906^r (1788); XXXVIII, exp. 56, f. 725^v (1784).

⁵⁹ Se ha calculado en forma no oficial que por lo menos la tercera parte del platino extraído en el Chocó no se registra en las oficinas del gobierno; una gran parte del oro producido por los placeres pequeños y primitivos se saca de contrabando a Panamá y Ecuador, donde puede venderse con frecuencia a precios más elevados. Por lo tanto las estadísticas oficiales sobre la producción de metales preciosos son bastante inexactas.

partes altas de ambos ríos pueden ser navegadas por balsas y canoas ligeras. Por otra parte el Atrato y el San Juan ofrecen fáciles rutas para el Chocó, y las dos terceras partes del sur de la Costa Pacífica son anfibias —cubiertas con ciénagas y selva húmeda tropical—. En esta última región las numerosas corrientes representan las únicas vías de transporte.

En ninguna otra área de la América española dependieron tanto los comerciantes que trataban con importaciones españolas del transporte fluvial como en Nueva Granada. Todos los productos que venían de España y los esclavos de Africa y las Indias Occidentales pasaban por Cartagena, el principal puerto colonial en el Caribe y uno de los más importantes de todas las Indias. Tales mercancías, destinadas o para las minas de Antioquia o Popayán o para las altiplanicies de Bogotá y Tunja, eran transportadas en canoas por el Magdalena y el Cauca. Después de que eran descargados en varios puertos a lo largo de los ríos, los artículos eran transportados por las vertientes de las cordilleras vecinas mediante recuas de mulas⁶⁰. Todavía hoy el Magdalena es una de las principales vías de comercio y comunicación con el mundo exterior.

El tipo habitual de vehículo acuático utilizado en el bajo Cauca y en el Magdalena era el pesado champán, una ampliación de la piragua indígena. Con un largo de 12 metros y 1.20 de ancho, el champán era capaz de transportar cien botijas de vino y estaba impulsada por 12 o 14 tripulantes⁶¹. La canoa era hecha con un solo tronco —usualmente el gigante cedro tropical— (*Cedrela sp.*) que abundaba en la selva húmeda de las tierras bajas y lluviosas cercanas a la desembocadura del Cauca y en los alrededores del bajo San Jorge. Durante el siglo XVI y a comienzos del XVII los indios de encomienda de esta zona construyeron numerosos champanes, que eran vendidos a los transportadores de Mompo⁶². Hacia 1620 había más de 100 canoas de esta clase dedicadas al transporte por el Magdalena, entre la Ba-

⁶⁰ Breves descripciones del tráfico fluvial colonial se encuentran en López de Velasco, *Geografía y Descripción* 378-79 (siglo XVI), Herrera y Tordesillas, *Historia general* I, 111-113 (siglo XVI); y Vásquez de Espinosa, *Compendium and Description*, 312 (comienzos del siglo XVII).

⁶¹ Latorre (ed.) *Relaciones geográficas* "Relación de San Miguel de las Palmas Tamalameque, 1579", 26-27; Herrera y Tordesillas, *Historia General*, X, 64.

⁶² López de Velasco, *Geografía y Descripción*, 391; AHNC, *Visitas de Antioquia* III, f. 938^v (1614).

rancia de Matero (cerca a Cartagena) y Honda, puerto principal de Bogotá y de las zonas mineras de occidente⁶³. En el alto Cauca se utilizaban pequeñas canoas y balsas para el transporte. Estas últimas estaban hechas con el bambú nativo (Guadua). En ellas se cargaban, en una plataforma techada colocada en el centro, maíz, otros productos alimenticios e incluso pasajeros y se dejaban flotar desde Cali hasta las vecindades de Cartago y desde Arma hasta Antioquia⁶⁴.

Los indios que vivían a lo largo del bajo Magdalena y el bajo Cauca fueron obligados a manejar los champanes. Algunos encomenderos de la región se convirtieron en prósperos transportadores fluviales, dueños de champanes y tripulaciones indígenas⁶⁵. En estos botes se transportaba la carga de los comerciantes ambulantes desde Cartagena o Mompo hasta los diversos puertos del río. Alarmada por la desastrosa mortalidad de los barqueros o bogas, la corona promulgó en 1601 una serie de ordenanzas para proteger a los indios de abusos y exceso de trabajo⁶⁶. Para aplicar tales leyes se nombró un funcionario oficial llamado "juez de canoas", que debía servir en los principales puertos fluviales⁶⁷. Impulsar los champanes era realmente un trabajo duro, incluso para un grupo de doce, pues estos vehículos, pesados por la carga de mercancía, tenían que ser empujados lentamente contra la corriente. El tiempo normal de transporte de Cartagena a Honda era de 30 o 40 días⁶⁸. A causa del peculiar régimen de lluvias del occidente colombiano, el tráfico fluvial era estacional. Durante las dos estaciones de lluvia, o períodos de aguas altas (abril-mayo, septiembre-noviembre), el transporte por medio de champanes se suspendía por la dificultad de subir contra la fuerte corriente. Tales

⁶³ Simón, *Noticias Historiales de las Conquistas*, III, 293.

⁶⁴ López de Velasco, *Geografía y Descripción*, 419; AHNC, *Visitas de Antioquia III*, f. 53^r (1615).

⁶⁵ Restrepo Tirado, "Archivo de Indias", BHA XIV (1922-25), 655; XV (1925-26), 4.

⁶⁶ Ya en 1552 se mencionan informes sobre la condición de los bogas indígenas. Restrepo Tirado, "Archivo de Indias", BHA XIV (1922-25), 581. En 1583 se calculó que de una población original de 40.000 no quedaban sino 1.000 indios (o familias?) en las riberas del Magdalena. AGI, Patronato 27, ramo 33 (s. f.). El autor no logró encontrar una lista completa de las ordenanzas relativas a los bogas nativos de los ríos Cauca y Magdalena. La substancia de unos pocos artículos se encuentra en AHNC, *Visitas de Bolívar X*, ff. 778-90 (611).

⁶⁷ Por ejemplo, en 1623, un oficial de éstos residía en el puerto de Honda. AHNC, *Caciques e Indios XXXVI*, exp. 2. f. 231 (1623).

⁶⁸ Restrepo Tirado, "Archivo de Indias", BHA, XVIII (1930), 364.

períodos de inactividad eran llamados “bogas cerrados”, mientras que los restantes meses del año, correspondientes a las dos estaciones secas, eran conocidos como de “bogas abiertos” o épocas de tráfico fluvial⁶⁹.

En el Chocó el transporte fluvial carecía de la desarrollada organización existente en el bajo Magdalena y el bajo Cauca. Como se dijo antes, los mineros chocoanos eran usualmente dueños de sus propias flotas de canoas, tripuladas por obreros indios asignados por el corregidor de las aldeas indígenas⁷⁰.

Tanto en el Chocó como en el bajo Magdalena, los negros desplazaron eventualmente a los indios como bogas. Ya en 1601 la corona ordenó a los propietarios de canoas el uso de trabajadores negros siempre que fuera posible⁷¹. Hacia 1625 muchas de las cuadrillas del Magdalena estaban formadas por negros⁷² y a finales del período colonial los bogas indígenas habían desaparecido, excepto en el Chocó. Durante el siglo XIX la navegación a vapor, y en los últimos años la lancha con motor de gasolina, destruyeron casi por completo el sistema colonial de boga⁷³. Sin embargo la gran canoa de carga subsiste en algunas regiones aisladas de la costa del Pacífico.

Otro aspecto relacionado con el transporte en las zonas bajas del Magdalena y el Cauca se refiere a la organización de los puertos. Transportadores y comerciantes estaban obligados legalmente a pagar derechos de muelle y bodegaje reales en los puertos donde se descargaba y almacenaba su mercancía. Usualmente la corona vendía el derecho a recaudar tales impuestos a un individuo, que recibía además el título de “alcalde de puertos”⁷⁴. En 1652 esta concesión incluía los

⁶⁹ AHNC, Visitas de Bolívar X. f. 116^r (1611). Aunque la zona atravesada por el bajo Magdalena y el bajo Cauca está caracterizada usualmente por una sola estación seca y una lluviosa durante el año, los cursos medios y altos de ambos ríos, más abajo de los 7 grados de latitud norte, drenan regiones con el régimen de lluvias de dos épocas máximas y dos mínimas.

⁷⁰ AHNC, Minas del Cauca I, f. 121^v (1751). En el Chocó el corregidor controlaba también la manufactura de canoas al forzar a los indios de su jurisdicción a tallar botes en troncos de cedro cortados en la selva húmeda del bajo Atrato. Además el corregidor guardaba a veces las canoas para explotarlas él mismo cargando la minería exorbitantes tarifas de transporte.

⁷¹ *Recopilación II* (Libro 6, tít. 13, ley 26).

⁷² Simón, *Noticias Historiales...* III, 293.

⁷³ Hasta hace pocos años una gran cantidad de café se transportaba por el Magdalena hacia el mar en grandes canoas.

⁷⁴ AHNC, Real Hacienda XV f. 378^r (1594). El cargo de alcalde de puertos se compraba usualmente para un período de 6 años.

puertos del Cauca (Cáceres y Espíritu Santo), el Nechí (Zaragoza) y el Magdalena (Tenerife, Mompo, Simití, Carare, Nare y Honda) ⁷⁵. Zaragoza, Espíritu Santo y Nare eran los principales puertos de entrada de la mercancía española y de los esclavos negros destinados a las minas de Antioquia. La mayoría de los artículos de ultramar que iban de Popayán eran descargados en Honda, desde donde las recuas de mulas los llevaban a su destino.

Aparentemente en la costa del Pacífico no se desarrolló un sistema similar de organización portuaria. Allí los productos provenientes de Guayaquil, Perú y Panamá eran descargados de los pequeños buques costeros en varios puertos, algunos localizados en islas cercanas a la costa pantanosa y llena de manglares, otros situados tierra adentro, en la cabecera de los estuarios inundables en marea alta. Desde estos puertecitos las canoas transportaban los artículos río arriba hasta las minas. Si el Atrato no hubiera estado cerrado para el comercio durante la mayor parte del siglo XVIII, el tráfico fluvial del Chocó podría haber alcanzado la misma importancia que el del bajo Cauca.

Transporte por tierra. El terreno increíblemente áspero de los Andes del norte dio a la Nueva Granada la reputación de tener los peores caminos de todas las Indias españolas. Típica es la afirmación hecha por un funcionario que viajaba por Popayán en el siglo XVI: "Se cree que en el mundo entero no hay peores caminos que en esta provincia..." ⁷⁶. Incluso la vía más frecuentada de la colonia —la que conducía de Honda a Bogotá— fue descrita a finales del siglo XVI como "... un camino cuya sola vista llenara de horror a su excelencia, especialmente si se viaja en la estación lluviosa..." ⁷⁷. No sólo las inclinadas pendientes sino el resbaladizo suelo de arcilla, producto de una meteorización laterítica profunda, hacían impassables los caminos durante las lluvias. El costo del transporte en tales rutas era excesivo, y en muchos casos los altos precios que alcanzaban las importaciones en los campamentos condujeron a la quiebra a muchos mineros.

⁷⁵ *Ibid.*, XXIII, exp. 70, ff. 643^r-48^r (1652). Posteriormente se concedieron a una persona puertos separados. Para evitar el pago de derechos en los puertos fluviales se practicaba un amplio contrabando. Por ejemplo, los transportadores descargaban la mercancía a poca distancia, río abajo, de Zaragoza, y la llevaban a la ciudad a lomo de mula.

⁷⁶ AGI, Patronato 240, ramo 6 (1592).

⁷⁷ Caballero y Góngora, "Relación", en *Relaciones de Mando* (addenda) 744.

Durante los años iniciales de poblamiento de la Nueva Granada la falta de suficientes mulas y caballos llevó a los españoles a utilizar a los indios como cargueros⁷⁸. Esta era una práctica habitual a lo largo y ancho de las Indias, pues incluso en los Andes centrales, donde la llama era una bestia de carga, los indígenas se habían acostumbrado tradicionalmente a llevar sobre sus espaldas pesadas cargas a largas distancias. En el siglo XVI se expidieron varias ordenanzas para regular el trabajo de los cargueros indígenas (llamados "tamemes" en México, "apires" en Perú)⁷⁹. Este sistema de transporte persistía en los caminos que bajaban por la pendiente y boscosa ladera de la cordillera Occidental que llevaba a la costa del Pacífico hasta bien avanzado el siglo XVIII. Los senderos de Pasto a Barbacoas y de Cali a Buenaventura, en particular, eran tan difíciles que las mulas eran inútiles⁸⁰. Por ley cada indio debía llevar una carga inferior a 50 libras (dos arrobas)⁸¹, pero puesto que los cargueros eran en su mayoría de las altiplanicies, se agotaban fácilmente y adquirían enfermedades contagiosas cuando trabajaban en las llanuras húmedas y cálidas de la costa pacífica. Prácticamente todo documento relativo al transporte humano se refiere a la alta mortalidad entre los cargueros indígenas.

En la mayoría de los caminos neogranadinos las recuas de mulas reemplazaron rápidamente los cargueros humanos. Para 1565 había más de 500 mulas y caballos transportando alimentos de Popayán a las minas cercanas⁸², y a fines del siglo tales animales se empleaban en la mayoría de los senderos de los Andes del norte, excepto en los que cruzaba la cordillera Occidental en dirección al Pacífico. Aunque en Antioquia muchos mineros poseían sus propias recuas para condu-

⁷⁸ Ya en 1547 se utilizaban cargueros para transportar mercancías de Buenaventura a Cali. Magaña, "Carta...", *Col. Doc. Ined.* Rel. SEB. de Benalcázar, 279. En 1554 las mercancías que se llevaban de Tunja a Tocaima, en el Magdalena medio, iban a lomo de indio. Restrepo Tirado, "Archivo de Indias". *BHA.* XIV (1922-25), 587.

⁷⁹ Las regulaciones se encuentran en la *Recopilación*, I (Libro 3, tít. 3, ley 63); II (Libro 6, tít. 12, leyes 6-15). Solórzano y Pereyra discuten el uso de indios como cargueros en su *Política Interdiana*, libro 2, cap. 13, pp. 115-21.

⁸⁰ Guillén Chaparro, "Memoria...", *Anales de Instrucción Pública*, XXV, 151; Escobar, "Relación..." en Pacheco y Cárdenas (eds.), *Col. doc. ined.*, 465; ACC. sig. 1825 (1633); ACC. sig. 8363 (1709). Ya para 1700 se estaban utilizando mulas en una parte de la vía Cali-Buenaventura. Arboleda, *Historia de Cali*, 201.

⁸¹ *Recopilación* II (Libro 6, tít. 12, ley 15, 1533); Magaña, "Carta..." *Col. Doc. Ined. Rel. Seb. de Benalcázar*, 279.

⁸² AHNC, Caciques e Indios XXVI, exp. 17, f. 646^r (1565).

cir la mercancía desde los puertos del Magdalena, la mayoría de los productos eran transportados por mulas de propiedad de comerciantes o de transportadores profesionales. Durante la última parte del siglo XVIII, sin embargo, los caminos de montaña de Antioquia estaban en tal estado de deterioro que muchos no podían utilizarse sino a pie. Por esto reapareció allí el carguero humano como medio de transporte, incluso para llevar a su espalda a los viajeros⁸³.

El sistema vial

Los caminos que llevaban a las regiones mineras del occidente colombiano formaban una red bastante compleja (Mapa 13). Una de las rutas más importantes formaba parte del gran "camino real" que iba en dirección sur a norte durante más de 3.200 kilómetros, desde Lima a Bogotá y Caracas. En Nueva Granada esta vía llevaba desde Quito hacia el norte, pasando por Pasto y la depresión del Patía hasta Popayán, desde donde dos caminos alternativos llevaban a Bogotá⁸⁴. Uno seguía por el Valle del Cauca hasta Cartago, desde donde iba a Ibagué a través del paso del Quindío, cruzaba las llanuras del Magdalena y subía por las faldas de la cordillera Oriental hasta Bogotá⁸⁵. El otro tomaba una dirección oriental al salir de Popayán, cruzaba el Páramo de Guanacas para llegar a La Plata y Timaná en el alto Magdalena⁸⁶. Desde estas ciudades la ruta seguía por el valle del Magdalena y en Tocaima ascendía la cordillera Oriental por los desfiladeros

⁸³ Humboldt, *Essai politique sur la Nouvelle-Espagne*, III, 389

⁸⁴ De Pasto salía una rama que iba en dirección noroeste al distrito minero de Almaguer. López de Velasco, *Geografía y Descripción*, 410.

⁸⁵ El camino que atravesaba el Paso del Quindío fue abierto en 1556. Para pagar por su construcción, todo comerciante que utilizaba el camino debía pagar 1 tomín por carga de mercancías, otro tomín por cada cabeza de ganado mayor (reses, caballos y mulas) y dos tomines por cada 20 cabezas de ganado menor (ovejas, cerdos y cabras). Restrepo Tirado, "Archivo de Indias", BHA, XIV (1922-25), 64, 641.

⁸⁶ El primer camino español de Popayán al alto Magdalena pasaba a través de los Coconucos (un páramo al sur de Guanacas) y estaba ya en uso en 1544. Guevara y Magaña al Rey, *Col. Doc. Ined. rel. Seb. de Benalcázar*, Apéndice, p. x. Esta ruta fue abandonada durante la revuelta pijao, que duró hasta mediados del siglo XVII. Alrededor de 1650 se abrió el camino de Guanacas, "Acta de fundación de la ciudad de la Plata" BHA, XI (1917), 539-42.

que llevan a Bogotá. Desde allí seguía a lo largo de la cordillera Oriental por Tunja, Pamplona y Cúcuta, donde tomaba la dirección noreste para entrar en Venezuela. De Cartago se desprendía del "camino real" una rama que iba al norte, a Anserma. Para evitar el estrecho cañón del medio Cauca, ascendía el batolito antioqueño en dirección a Medellín y Santafé de Antioquia. Una gran parte de los textiles que las minas de Antioquia y el alto Cauca recibían de Quito venían por el "camino real". El ganado del Valle del Cauca era conducido hasta Antioquia por la rama norte de la ruta.

Sin embargo, para los centros mineros eran de mucha mayor importancia los caminos transversales que salían de los puertos fluviales. El camino de Nare, que salía del puerto homónimo sobre el Magdalena, para ascender la elevada cordillera hasta Medellín, Santafé, Remedios y Zaragoza, puede considerarse como la "línea de la vida" de los distritos mineros antioqueños durante los siglos XVI y XVII. Una gran parte de la harina de trigo y de otros productos alimenticios importados de la zona de Tunja, y los artículos de lujo y de primera necesidad que venían de España y subían por el Magdalena entraban a Antioquia por esta difícil ruta. El viaje de Nare a Zaragoza (de unos 200 kilómetros) tomaba 16 días, mientras que a Santafé de Antioquia, pasando por Medellín (unos 240 kilómetros) se gastaban 20 días⁸⁷. El camino de El Espíritu Santo, el puerto antioqueño sobre el Cauca, fue usado también para abastecer las minas, pero cayó en desuso desde el fin del siglo XVII⁸⁸.

Una serie de vías transversales cruzaban la cordillera Occidental desde la hoya del Cauca hasta los campos mineros del Chocó y de las llanuras costeras del Pacífico. Aunque eran los caminos más difíciles de Nueva Granada, sirvieron para abastecer las minas con telas de Quito y alimentos y esclavos de Popayán y Cauca⁸⁹. Varias rutas atravesaban la cordillera para llegar al Chocó⁹⁰. Una llevaba a Nóvita por medio de un afluente del alto Tamaná, mientras que otra

⁸⁷ AHNC, Minas de Bolívar I (folios sin numerar) (1720).

⁸⁸ *Ibid.*, José Manuel Restrepo, "Ensayo sobre la Geografía...", en Caldas (ed.) *Semanario de la Nueva Granada*, 220.

⁸⁹ Este sendero fue abandonado en la década de 1590 por los ataques de los hostiles indios Noanamá. Fue abierto de nuevo en la década de 1670. Arboleda, *Historia de Cali*, 151.

⁹⁰ AHNC, Protocolos XX, p. 34, ff. 225^r-31^r (1774).

—el camino de Chami— unía a Anserma con Tadó, en el alto San Juan. Más al norte los antioqueños utilizaban la vía de Urrao para penetrar al Atrato medio y bajo por medio del río Bebará. Finalmente, en el extremo sur, el distrito minero de Barbacoas obtenía sus provisiones de la altiplanicie de Pasto por un camino traicionero, ahora convertido en una carretera abierta en cualquier estación.

*(Del libro "La Minería Colonial en Colombia".
Traducción de Jorge Orlando Melo. Revisión de Camilo Rodríguez).*