

LOS ASIENTOS DE ABASTO DE HARINAS A CARTAGENA. LA COMPAÑÍA TERGA-ECHEGOYEN.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Universidad de Sevilla

Reapertura al tráfico

El 28 de noviembre de 1757 se abrió al tráfico el camino entre el puerto de Carare y el Real de Nuestra Señora de los Dolores de Ture, en la provincia y junto a la ciudad de Vélez, por decreto del virrey José de Solís. El asiento se había librado años antes, en 1754, en favor de Blas de la Terga, comerciante de la Carrera de Indias y vecino de Santa Fe, a cuyo cargo habían corrido las tareas de trazado, acondicionamiento y construcciones realizadas para la seguridad de los traficantes, mercancías y animales de carga (rancherías, bodegas, ramadas, potreros). Entre 70.000 y 75.000 pesos fuertes valoró el asentista el gasto de las obras emprendidas a lo largo de 93.700 varas de extensión vial. Una labor que mereció el informe favorable del comisionado para su inspección, Juan de la Espada, aunque todavía algunas obras estaban incompletas y otras sólo en proyecto, permitiendo no obstante su puesta en funcionamiento a partir de 1757¹.

La concesión del asiento para girar el tráfico por esta vía significó la sustitución del puerto de Honda por el de Carare como núcleo principal del comercio de importación y exportación de las provincias del interior del Nuevo Reino de Granada, de acuerdo a varias de las condiciones capituladas con Terga. Carare pasaba a convertirse (Capitulación 5) en puerto obligado de descarga y distribución de todas las ropas y frutos con destino al Nuevo Reino y a las provincias de Chocó, Popayán y Quito. A los vecinos de Honda, si bien se les permitía transitar libremente entre esta ciudad y Cartagena sin arribar al puerto de Carare, se les impedía internar y vender ropas y otros géneros en otras provincias, como habían hecho antes del asiento. El

¹ El asiento anterior concedido a Terga ha sido estudiado por la misma autora en su artículo sobre: "Reapertura de la vía de Carare-Vélez. El asiento de Blas de la Terga (1754)". *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XLI (Sevilla, 1984), 513-552

Cabildo de San Bartolomé de Honda no dudó en mostrar su oposición a la nueva situación, apoyado por los comerciantes de Cartagena que, por otras razones, aprovecharon la ocasión para recalcar irregularidades e inconvenientes (retraso en el abasto y envío de caudales) ocasionados por el uso del camino bajo el sistema de asiento².

Desde los intentos de reapertura anteriores a Solís (virreyes Pizarra y Eslava) se había hecho hincapié por autoridades, comerciantes y viajeros en las ventajas de sustituir la vía de Honda por la del Carare para el tráfico comercial. Evitar el peligroso trayecto del río Magdalena entre Carare-Honda, con pérdidas de hombres y mercancías; acortar a la mitad la distancia hasta Cartagena (9 ó 10 días de ida y 14 ó 15 de vuelta); disminuir en 16 pesos 1 real por carga los gastos de importación de los géneros de Castilla³. Estas fueron las ventajas más reiteradas que anularon la resistencia de Honda a ceder en su función de ser el único canal de entrada y salida del Nuevo Reino. De todos modos el asiento se había hecho a instancias de los Diputados del Comercio de Santa Fe, a quien estaban subordinados los de Honda, y en beneficio de las provincias productoras de los principales géneros de exportación y próximas al nuevo camino, sin duda la mejor de las ventajas esgrimidas en favor de la reapertura. Tierras fértiles a uno y otro lado del tramo entre el puerto y la ciudad de Vélez, que posibilitaban el fomento de ciertos cultivos (cacao, caña dulce, maíz, algodón, tabaco) y una futura colonización, como la existente en el tramo entre Vélez y Santa Fe con una importante población de españoles e indios principalmente. Abundancia de frutos y producción en la que el cabildo de la Villa de Leiva apoyó su idea de una posible ampliación del tráfico comercial siguiendo un ramal por buenos caminos desde Vélez a Puente Real, valle de Santo Ecce Hamo, Tinjacá, Suta hasta Ráquira, donde se enlazaba con el camino real del Perú hasta llegar a Santa Fe por la ruta usual (Guachetá, Lenguaque, Suesca, Tocancipá, Sopó y Usaquén). Y el otro ramal que, tomando camino por el "sitio del Moro" siguiera por Saboyá, Chiquinquirá, Simijaca, Ubatá, Sutatausa, Tausa, Cogua, Zipaquirá, Cajicá, Chía, Cota y Suba hasta Santa Fe. Todos ellos pueblos y parroquias

² Cabildo y vecinos de Honda, 3 de marzo de 1759; comerciantes y vecinos de Cartagena, 3 de Abril de 1759. AGI. Santa Fe 1056 A y B, n° 4.

³ Eugenio, p. 527.

con muchos vecinos, haciendas, estancias y ventas, comunicados entre sí por caminos a menos de una hora de distancia⁴.

De las ciudades y villas próximas al nuevo camino de Carare tenía que surtirse la villa de Honda que, menos poblada y en zona de excesivo calor y humedad, carecía de los productos que precisamente comercializaba hasta entonces con otras provincias. Productos como lienzos y conservas de Vélez, ropas (camisetas, frazadas) y víveres (queso, azúcar) de Tunja o harinas de Villa de Leiva, además de sal, corambre y jamones de Santa Fe⁵. Dar una más rápida salida a las harinas de la Villa de Leiva para abastecer a Cartagena, muy especialmente en tiempo de guerra, fue la máxima preocupación del virrey Salís y sus antecesores y el motivo que le impulsó a promocionar la reapertura de un puerto más cercano que el de Honda a los principales centro de producción y aceptar la contrata de Blas de la Terga con la condición 9, que daba preferencia de venta en Cartagena a las harinas neogranadinas que bajaran por el puerto de Carare y obligaba a los panaderos de esa plaza a su compra⁶.

El estado de conservación del camino

Hasta 1763 que regularmente se utilizó la vía de Carare se mantuvo transitable por los asentistas, incluso se perfeccionó con una mayor seguridad de piso y ampliación del número de mulas, canoas, viviendas y bodegas, como coincidieron en afirmar muchas autoridades, traficantes y transeúntes en general, al tiempo que llamaron la atención sobre la conveniencia de poblamiento para cultivar y mejor aprovechar la fertilidad de sus tierras. Inclusive el propio virrey Pedro Messía de la Zerda lo comprobó personalmente al utilizar esta vía de vuelta a Santa Fe, tras desvanecerse en Cartagena la noticia de una invasión inglesa, llegando en cinco días a Vélez con su familia y el equipaje. Así pudo ratificar el informe favorable emitido nuevamente por Juan de la Espada, comisionado en mayo de 1763 por el mismo virrey, con motivo de

⁴ Cabildo de Villa de Leiva, 5 de febrero de 1759. AGI Santa Fe 1056 A y B, n° 4

⁵ Representación de Valenzuela, 1759. AGI, Santa Fe 1065 B. n° 4, fol. 26.- Twinan, Ann: *Miners, Merchants and Farmers in Colonial Colombia*. University Texas Press, 1982; pp. 116 y 121

⁶ Informe del Virrey Messia, 21 de Junio de 1768. AGI, Santa Fe 552 y Santa Fe 1056 A, n.º 63.- Vargas, Pedro Fermín de: *Pensamientos políticos y memorias sobre la población del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá, 1944; p.21.

dicho regreso a Santa Fe para su reconocimiento que llevó a cabo esta vez en compañía del Diputado y regidor de Vélez, José Antonio Argüelles⁷.

En 1765, en pleno debate de la anulación del asiento por el virrey Messía, habían expresado las buenas condiciones y mejoras del camino una serie de personas que, por razón de su oficio, cargo u otro motivo, lo habían transitado una o varias veces desde 1757. (Cuadro1). La importancia de sus cargos y las fechas de sus testimonios⁸, cuando ya estaba en marcha el pleito interpuesto por el asentista Terga contra el virrey Messia por la anulación del asiento de harinas, muestran que la causa de ésta no fue tanto la inviabilidad del camino por su mal estado de conservación, en lo que muchos insistieron, como el incumplimiento de lo capitulado respecto al abasto a Cartagena y a los medios para hacerla efectivo y puntual, objetivos no logrados por una serie de problemas surgidos a raíz de la concesión del asiento.

De todos modos el camino, como en ocasiones precedentes, acabó abandonándose al suspenderse el asiento, pues nadie pareció dispuesto a hacer frente a los costos de mantenimiento, estimado entre 800 y 1.000 pesos anuales, ni a emprender las obras de infraestructura necesarias en determinados "puntos negros" que nunca habían tenido las debidas condiciones de seguridad. Tales como la construcción de un camellón o arrecife para transitar en tiempo de lluvias las 6 leguas de pantano entre los "sitios" de Cuevas y Flores, o la de un puente de cal y canto para atravesar el embalse del río Horta y otro para cruzar el pedregoso río Guayabito. Además de la continuación de muertes por calenturas o el inconveniente de que el río Carare sólo era navegable para embarcaciones pequeñas desde el puerto hasta las bodegas en el Real de Ture⁹. Pero la principal causa de su progresivo abandono fue la referida anulación por Messía del sistema de asiento de harinas neogranadinas para el abasto a Cartagena y otras plazas costeras, concedido por el virrey Solís a la Compañía Terga-Echegoyen, y la sustitución por el sistema de licencias y permisos a particulares, tras un período de

⁷ Representación de Bernardo Echegoyen, 1764. AGI. Santa Fe 1056 B, n.º 4, fol. 65.- Certificación de Juan de la Espada y J. A. Argüelles, Santa Bárbara de Puente Real, 14 de enero de 1764. *Ibidem*.

⁸ Testimonio de informes. Traslado, Santa Fe, 28 de Septiembre de 1764. AGI Santa Fe 1056 A, n.º 2. - Despacho del Virrey Messia para interrogatorio, Santa Fe, 1 de diciembre de 1764. AGI. Santa Fe 1056 B, n.º 4, fol. 73v.- Extracto del expediente suscitado por Terga, 18 de marzo de 1775. AGI. Santa Fe 1056 A.

⁹ Eugenio, p. 542.- Copia del análisis del expediente del camino por el secretario Ros, s. f. AGI. Santa Fe 960, doc. 28.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La
Compañía Terga-Echegoyen.

dificultades que los asentistas tuvieron que afrontar para mantener los privilegios capitulados en tiempo del antecesor virrey Solís, objeto de análisis de este trabajo.

CUADRO I
TESTIGOS SOBRE LAS BUENAS CONDICIONES DEL
CAMINO

Nombre	Cargo/ocupación	Residencia
Pedro Messía de la Zerda	Virrey	S. Fe
Juan de la Espada	Alguacil mayor de Tocaima	S. Fe
José A. Argüelles	Regidor, Fiel Ejecutor	Vélez
Juan R. Navarro	Oidor de la R. Audiencia	Quito
Manuel Balsategui	Provincial de Cía. Jesús	S. Fe
Fdo. de Bustillo	Fiscal protector de indios de la R. Audiencia	S. Fe
Bernardo J. Camacho y Luengas	Capitán de Infantería Española de las Milicias.	
A. Ortiz de Zárate	Alcalde ordinario más antiguo	Vélez
Juan F. Martínez Rguez. de Maseda	Teniente de corregidor y justicia mayor; Corregidor de naturales y forajidos de Vélez	Tunja
Francisco García Navarro	Cura y Vicario juez eclesiástico de Vélez; Comisario del S. Oficio y Santa Cruz	Vélez
Pedro de Velasco	Oficial Real y Juez de puerto del de S. José de Solís (sic) conservador de las reales alcabalas y aguardiente de jurisdicción	Vélez.
Agustín de Neira y Rigueyros	Alcalde ordinario más antiguo	Villa Leiva
Antonio Chacón	Alcalde ordinario de 2º voto	Villa Leiva
José de Neira	Regidor y Alférez real	Villa Leiva
Castro y Medina	Regidor y alcalde provincial	Villa Leiva
Joaquín de Cárdenas	Procurador General	Villa Leiva
Joaquín de Baldenebro	Mercader	Vélez
Francisco de Arce		Vélez
Alonso Dueñas		Vélez
Miguel Vizcay		S. Bárbara de Puente Real (Vélez)
Pedro A. de Elorga		S. Bárbara de Puente Real (Vélez)
Juan A. de Cárdenas		Vélez
Luis A. Leyton		Vélez
Benito Agar	Comisario de Caballería, mercader y Diputado	S. Fe.
Vicente Martínez Fandiño de Rioboo	Capitán de Corazas, Regidor Alguacil mayor, comerciante mercader	S. Fe
Tomás J. de Arce	Mercader	S. Fe
Francisco Rguez. de Tejada	Alcalde	S. Fe
Antonio Rguez. Alvar Sánchez	Comerciante	S. Fe.

El primer asiento de harinas neogranadinas

Concluido el camino, Solís animó a los labradores y hacendados de las jurisdicciones de Vélez y en especial de Villa de Leiva, la mejor y mayor productora de trigo (valles de Santo Ecce Homo, Sátiva, Los Corrales, Soacha), para hacer más sementeras y poner las harinas necesarias para el abasto a Cartagena a su costa y riesgo de conducción. La negativa bajo la excusa de falta de mulas y fondos suficientes decidió a Solís sacar a pregón la obligación a dicho abasto con harinas neogranadinas, mediante el correspondiente asiento. Mostró así su decisión de asegurar el tráfico de la recién abierta vía y su resolución a no conceder más permisos para la compra-venta y consumo de harinas extranjeras en la plaza de Cartagena, ni siquiera con el pretexto de la introducción de negros como había sido hasta entonces la fórmula acostumbrada¹⁰.

En diciembre de 1757 se presentó Blas de la Terga, según él llamado por el propio virrey, para contratar este nuevo asiento bajo las 12 capitulaciones siguientes:

1) Abastecer Cartagena por 5 años (2 precisos y 3 voluntarios), a 23 pesos cada carga de harina flor de 10 arrobas netas, con un repuesto continuo de 200 cargas en sus almacenes. Y al año y medio de comenzado el asiento, presentar ante el gobierno superior la continuación o separación de los 3 años voluntarios.

2) Mientras se iniciase dicho abasto con las harinas del Nuevo Reino, pagar a costo y costos los barriles que tuviese el asentista actual al tiempo de dar principio su contrata, sin poderse beneficiar por otro ni alegar derecho de preferencia al presente proveedor.

3) Darle de las Cajas Reales 12.000 pesos para el repuesto de harina por los 2 años forzosos, a entregar en las de Cartagena a los 6 meses del recibo.

4) No permitir que los cosecheros de la Villa de Leiva presenten más precios en sus trigos que el medio que tuvieran en el tiempo de la cosecha.

¹⁰ Eugenio, pp. 544-551.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La
Compañía Terga-Echegoyen.

5) Informarle de los terrenos productores de los granos más selectos y tener facultad para embargar la cantidad de cargas de trigo necesarias para el cumplimiento de su contrata, prorrateándolas entre los hacendados correspondientes.

6) Franquearle los molinos de dichas jurisdicciones siempre que los necesitara, con prelación a otras empresas.

7) Autorizarle para obligar a los dueños de mulas de las jurisdicciones de Tunja, Vélez y Villa de Leiva a llevar las harinas hasta el Real de Ture, pagándoles por carga lo acostumbrado desde dicha villa a Vélez por haber la misma distancia que a Ture.

8) No poder introducirse en Cartagena harinas extranjeras ni del Nuevo Reino por otra persona, bajo penas de comiso y 200 pesos de multa, aplicados en beneficio del asentista. Y para vigilar su cumplimiento tener la guardia suficiente auxiliada por los justicias.

9) Obligar a los dueños de mulas de la Barranca y Mahates a concurrir con las que se les pidiese para la conducción de dichas harinas, sin alteración de los precios fijados antes del asiento.

10) Obligar a los dueños de canoas de Cartagena, Mompós y otros puntos del río Magdalena a franquear sus embarcaciones con la gente necesaria para la conducción desde el puerto de Carare hasta la Barranca o Cartagena por los precios vigentes.

11) No permitir a los bajeles que conducen negros de las colonias extranjeras introducir harinas, bajo pretexto de ser alimento para dichos negros, por ser perjudicial para el asiento y ser público que la ración alimenticia de aquéllos era de plátanos, un producto mucho más barato.

12) Comenzar su obligación de abastecer a Cartagena a los 4 meses de celebrado el remate del asiento¹¹.

La postura se aceptó y se pregonó en las principales ciudades de Nuevo Reino. Al no haber otro postor se remató en Blas de la Terga, asociado con Bernardo Echegoyen, igualmente español, comerciante de la Carrera de Indias y vecino de Santa

¹¹ Testimonio de Autos, Santa Fe, 1 de diciembre de 1757. AGI. Santa Fe 1056 A, n° 1, fols. 9v. - y ss.

Fe, en fecha de 2 de mayo de 1758, con una fianza y préstamo de 10.000 pesos en los términos contemplados en la capitulación 3, para ayuda de los primeros costos en la compra del repuesto de harinas. Así quedó constituida la Compañía Terga-Echegoyen para el tráfico de la vía de Carare y el abasto con harinas del Nuevo Reino en régimen de monopolio a las plazas de Cartagena, Santa Marta y Río Hacha, con la prohibición de conducción por la vía de Honda ni otra alguna excepto la de Carare, bajo penas de comiso¹². A partir de este asiento se acrecentaron los obstáculos de la Compañía para cumplir su obligación, con pérdida de 8 a 10.000 pesos que dio al traste con los beneficios que de él habían esperado obtener los asentistas, arrastrando tras de sí la imposibilidad de seguir manteniendo los costos de funcionamiento de la vía de Carare.

Problemas de arrieraje y peaje

Los obstáculos puestos desde el principio a los asentistas, ya desde la concesión del anterior asiento para el tráfico por la vía de Carare, además de la velada negativa de los hacendados a poner a su disposición las mulas y harinas necesarias para poder cumplir la contrata, fue la falta de trabajadores, primero de peones para las tareas de mantenimiento del puerto y camino y después de arrieros para la conducción de dichas harinas desde el Real de Ture hasta el puerto de Carare¹³. La situación vino dada por una parte, de la jurisdicción que los hacendados del Nuevo Reino ejercían en las regiones aledañas a sus haciendas sobre un número variable de pueblos de indios, sujetos a ellos por el sistema del "concierto agrario". Sistema que operó en el siglo XVIII como una especie de contrato entre el hacendado y el cacique del pueblo a través de la "carta de concierto" que, hecha ante el corregidor, indicaba el número de indios, el trabajo a realizar y el pago. Por otra parte, también del control sobre los mestizos en las tierras arrendadas por los hacendados, con actividades muy diversas entre ellas las de arrieros y compradores de bestias de carga¹⁴.

Para cumplir el abasto el asentista calculó ser necesarias al menos 250 cargas de harina flor y dos arrieros para la conducción de cada partida. En la duda de que los hacendados se los facilitara, voluntariamente logró la concesión, siempre que lo pidiera,

¹² Copia del análisis del expediente de camino, doc. cit.

¹³ Eugenio, p. 543- Relación de Terga a S. M. Madrid, 23 de agosto de 1768. AGI. Santa Fe 1056 A.

¹⁴ González, Margarita: *El resguardo en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá, 1970, pp. 37 y 56.

de dos arrieros para conducir las cargas desde el Real de Ture hasta el puerto de Carare y la elaboración por las justicias de una matrícula con el número de hacendados que tenía peonaje en sus tierras, para que alternativamente concurrieran a dicha obligación. En la jurisdicción de Puente Real los hacendados obligados a la entrega de esos dos arrieros fueron los ocho siguientes:

Santiago Pinzón, José Pinzón y Gamboa, Vicente Ortíz, Mateo Ortíz, Bernardo Fajardo, Francisco Fajardo, José Pinzón, Luis Pacheco.

Al no tener resultado positivo, obtuvo la facultad y jurisdicción (capitulación 7) para obligar a todos los hacendados a la entrega por su turno de dichos arrieros y, en caso contrario, a proceder contra ellos embargándoles las cargas. Aún así del total de doce arrieros que, según Terga, tenía que recibir cada mes, sólo consiguió diez el primero, tres el segundo y ninguno posteriormente, como tampoco peones, en los cuatro meses transcurridos desde la concesión del asiento. La falta de arrieros obligó al almacenamiento de 220 cargas en el Real de Ture y a la solicitud por el asentista del cumplimiento y condena para los hacendados, bajo pena de 200 pesos, a no poder tener en sus tierras a gente libre. En respuesta se dio la orden de numeración de los arrieros de cada hacendado y su distribución por turno para la conducción de las harinas del abasto a Cartagena, condenando a los arrieros a no poder mantenerse en las tierras que tuvieran por arrendamiento o permisión graciosa y a la multa de 200 pesos a los dueños de tierras que lo permitieran. A tal efecto se nombro juez para la recogida de arrieros a Pedro Aldana, quien hizo en la jurisdicción de Vélez los oportunos requerimientos a las parroquias y alcaldes para la entrega de los mismos en día fijado de cada mes.

(Cuadro 2).

CUADRO II
REQUERIMIENTOS HECHOS POR EL JUEZ ALDANA
(1759)

Parroquia	Alcalde	Arrieros	Día fijado
Moniquirá	A. Cárdenas, alc. foráneo (a)	10	10
Puente Real	A. Pinzón, alc. de la Sta. Hermandad y juez ordinario	12	10
Vélez	Alfárez Real y alc. ordinario	12	10
Santa Inés	-	10	10
Ubaza	Diego Pinzón, alc. foráneo de la Parroquia de Pare	6	10
Santa Ana	Juan A. Abaonza, alc. foráneo	8	12
Nra. Sra. de Guadalupe	Joaquín del Soto, alc. foráneo	4	12

(a) alcalde foráneo por no haberse recibido al electo.

Levas obligatorias de trabajadores

En 1760 la orden se había obedecido pero no ejecutado, al menos no plena ni voluntariamente, sino obligados por los justicias, provocando la fuga de la mayoría de los arrieros remitidos al Real de Ture, como se recoge en el cuadro III, donde además se consignan los dueños de tierras o haciendas a los que estaban vinculados estos trabajadores en la jurisdicción de Vélez.

En total 43 peones, de los que habían huido 20, en su mayoría de los remitidos por el alcalde de Santa Ana y pertenecientes a las tierras de los Zavala (2), de Tello (4) y de la Trinidad (2).

En total 27 arrieros enviados de la jurisdicción de Vélez entre el 27 de noviembre y el 10 de diciembre de 1759, de los que sólo ocho habían seguido viaje hasta el punto de destino, sin que a primeros de 1760 se hubieran remitido otros pese a las instancias cursadas. Arrieros no dados voluntariamente por los hacendados, pese a la pena de 200 pesos contra ellos y de destierro contra los arrieros, sino mediante "levas", con más perjuicio que provecho al darse a la fuga y abandonar en medio del camino mulas y cargas.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La Compañía Terga-Echegoyen.

CUADRO III
ARRIEROS REMITIDOS POR LOS JUSTICIAS AL REAL
DE TURE (1759).

Justicias	Arrieros	Dueños de Tierras	Huidos
<i>A. Pinzón alc. de Sta Hdad. de Puente Real</i>	J. Custodio Saraza	Clemente de Ariza	
	J. Andrés Romero	Gregorio Camacho	
	J.F. de Torres	Quebrada de la Caña	X
	Gregorio de Agudelo	Tierras del Arcabuquillo	
	J. de Buiza	Francisco de Ardila	
	Santiago Dassa	Carlos de Torres	X
	José Otalora	Juan Andrés de Olarte	X
	Raimundo de Olarte	Tierras del Vínculo	X
	José Díaz	Antonio Morillo	X
<i>Alcaldes ordinarios (a)</i>	Juan López	Miguel Sánchez	X
	Antonio Barlosa	Hato de la Vega	X
	Antonio de Lesmes	Hato de la Vega	X
	Toribio Quintana	Hato de la Vega	X
	Juan J. Camacho	Hato de la Vega	X
	Salvador Garcés	del Chircal	X
	Andrés Avia	de Tuavita	X
	Salvador Tolosa	Pedro Rguez. de Ariza	X
	Isidro Chacón	en el Olvido	X
	Nicolás Parra	de Pare	X
	Antonio Pérez	de Pare	X
Andrés Meneses	de la ciudad	X	
Juan Tomás Mateo	del Valle de Jesús	X	
Justicias	Arrieros	Dueños de Tierras	Huidos
<i>Juan de Orduña</i>	Gregorio de Ariza	del Arcabuquillo	
	Miguel de Vargas	de Zimacota	
	Marcelo Cavarique	de la Teja	
	Cristóbal Salinas	de la Teja	
	Juan Díaz Currea	de la Teja	X

(a): Alcaldes ordinarios de pueblos de la jurisdicción de Vélez, no indicados en el documento, quienes remitieron un total de 13 arrieros que abandonaron 43 cargas de harina y 61 mulas en el "Monte Regado" para huir.

Otro tanto ocurría con los peones, igualmente enviados mediante dichas "levas" por los justicias de la jurisdicción de Vélez, durante los meses de noviembre y

diciembre de 1759, aunque en este caso el número de huidos fue algo menor en proporción, como se refleja en la síntesis del cuadro IV:

CUADRO IV
PEONES REMITIDOS POR LOS JUSTICIAS (1759)

Justicias	Peones	Huidos
Juan González, teniente	10	0
Pedro Alejandrino	8	8
Alcalde Pedáneo de Pare	3	3
Alcalde de Moniquirá	5	0
Diego Balandia, alcalde de Santa Ana	4 (tierras de los Sosa)	
	4 (tierras de Tomás Tello)	
	3 (tierras de los Zavala)	
	3 (tierras de Juan A. Abaonza)	
	2 (tierras de la Trinidad)	
	1 ("en capita")	9

Las pérdidas materiales y la retención de harina y trigo en los molinos y de otros géneros (carne, bizcocho) por falta de medios disponibles para su transporte demostraban el fracaso del sistema de leva obligatoria de los trabajadores, y por tanto, la imposibilidad de atender a las necesidades de abasto de Cartagena por los asentistas. Las consecuencias pronto se dejaron sentir. Escasez de géneros de Castilla de importante consumo en Santa Fe (vino, aceite), de harinas en Cartagena y, en general, demoras en los envíos y llegadas de las mercancías y pagos excesivos para conseguir las mulas y los arrieros necesarios al objeto de solucionarlo. Hasta 10 pesos por mula y 19 ó 20 pesos por carga llegaron a pagar los comerciantes, inclusive los asentistas, para poder transportar sus mercancías por el camino de Carare en las fechas antes indicadas, estando regulado en cinco pesos el flete de mulas y cargas¹⁵.

Retenciones en el tráfico comercial

¹⁵ Extracto del expediente suscitado por Terga, cit.- Testimonio de Autos de remate, Santa Fe, 2 de mayo de 1764. AGI. Santa Fe 1056 A, n° 1.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La
Compañía Terga-Echegoyen.

Los inconvenientes originados por la falta de medios de transporte afectó al tráfico en general y al de las harinas en particular. Perjuicios derivados de la orden de traficar las mercaderías de Cartagena con destino a las provincias de Santa Fe y Quito por el nuevo camino, con especial prohibición de usar el antiguo de Honda, no tardaron en ser denunciadas por los vecinos y comerciantes de Honda y Cartagena. En un 40% estimaban la subida en costos de conducción hasta las provincias del otro valle (Antioquia, Chocó), Popayán y Quito, al no haber hasta Puente Real personas encargadas de recibir las cargas, tener mulas disponibles o prestar dinero hasta llegar a Santa Fe, ni enfardelador para componer las cantoneras ni avíos (cueros) para arreglo de las cargas o para forzar las cajonerías y marquetas de cera. Comerciantes de la provincia de Antioquia se habían visto obligados a acudir a la villa de Honda para comprar determinados productos (sal, tabaco, harinas), retornándolos en canoas hasta el río Nare previo envío de un "chasqui" para pedir mulas y señalar el día de llegada al puerto para no demorarse en las bodegas del Nare, carente de pasto para las bestias y de alimentos para los mercaderes¹⁶.

Contra estas denuncias respondieron favorablemente unos mercaderes y vecinos de Santa Fe que habían recibido sin averías y a su tiempo la mayor parte de sus cargas, llegadas a las bodegas de Carare a primeros de 1759. Las cargas habían sido llevadas por el camino de tierra hasta el Real de Ture en mulas del asentista sin pedirles nada, con un costo de 30 pesos 4 y 3 cuartillos reales por carga transportada desde el muelle de Cartagena, en champanes, hasta Santa Fe. Y 16 pesos, en lugar de los 19 pesos por la vía de Honda, sólo por costos del río y tierra, sin incluir derechos reales. La diferencia a favor del tráfico por Carare en el costo de conducción entre Cartagena y Santa Fe, que para el asentista era de 43 pesos 5 y medio reales frente a los 59 pesos 6 y medio reales por Honda, decidió en esta ocasión el rechazo de la protesta de Cartagena y de la petición de Honda sobre permitirle la introducción por su puerto hacia Popayán, Quito y Chocó de las mercaderías que los mismos vecinos conducían para su expendio en la villa y jurisdicción¹⁷.

¹⁶ Comerciantes y vecinos de Cartagena, 3 de abril de 1759, cit.

¹⁷ Declaraciones, Santa Fe, 24 y 25 de mayo de 1759. AGI. Santa Fe 1056 B, n° 4 y Santa Fe 1056 A. Las cargas recibidas fueron: 8 y media cargas de mercaderías, clavazón, cera y acero; 380 botijas de vino, 150 botijas de aceite y 50 quintales de hierro: en total 211 cargas remitidas a Fernando Rodríguez, a quien

M^a Ángeles Eugenio MartínezLos asientos de abasto de harinas a Cartagena. La
Compañía Terga-Echegoyen.

Poco duró esta postura favorable al tráfico por Carare. A escasos meses estos mismos comerciantes y en general el Comercio de Santa Fe hizo suyas las quejas del Comercio de Cartagena sobre los perjuicios para todos (mercaderes, acreedores, consumidores) por las condiciones del camino y de la dependencia absoluta del asentista hasta llegar al Real de Ture, únicamente habitado por él. Insuficiencia y cansancio de las mulas por utilizarse las mismas que conducían las harinas al puerto, falta de arrieros pese a ofertas de dinero por encima de lo capitulado, mal acondicionamiento de las bodegas e inseguridad de las ramadas para rancherías, excepto en los "sitios" de San Lorenzo y Horta, fueron señalados como causas de corrupción y averías. Además de la consiguiente merma de beneficios por el pago de fletes excesivos y no poder satisfacer a tiempo sus créditos al experimentarse largos retrasos en las llegadas a su destino de las mercaderías y ser muy cortos los plazos de pago concedidos por los interesados en Cartagena. En octubre de 1759 arreciaron las reclamaciones de los comerciantes de Santa Fe por la retención en el puerto de Carare de un gran número de cargas, indicador de un tráfico importante pero dificultado por las trabas puestas al funcionamiento del sistema de asiento¹⁸. Cargas retenidas en las bodegas con peligro de corrupción, algunas ya afectadas por el "comegen", o perdidas en algún "sitio" del trayecto al Real de Ture.

La gravedad de esta situación para el comercio neogranadino les hizo exigir no sólo el cumplimiento de las condiciones del asiento, sino la anulación de la obligación a girar por el nuevo camino, dando libertad para hacerla por él o por el de Honda. En esta ocasión la protesta tuvo efecto positivo en el decreto dictado el 27 de noviembre de 1759 con carácter provisional, como se indicaba en el mismo texto:

Se ordena "poder conducir por el puerto de Honda **por ahora** los frutos de vino, hierro, acero y demás comestibles que sirven para el gusto y el regalo. Y respecto a

sólo faltaba por recibir una parte del vino y aceite. Además 39 de las 41 y media cargas remitidas a Manuel Rodríguez de Alaraz y otras cargas sin cuantificar a Manuel de Montes y Losada.

¹⁸ Comercio de Santa Fe, 23 de agosto de 1759. AGI. Santa Fe 1056 B, n° 1, fols. 1-4.- Declaraciones de testigos, Santa Fe, 23 de agosto a 7 de octubre de 1759. *Ibidem*, fols. 6 y ss. y Santa Fe 1056 A.- Extracto del expediente suscitado por Terga, cit. Las cargas retenidas eran entre otras: 5 cargas de F. A. Maldonado; 300 cargas de tardos cuyo destinatario no se indica; 40 cargas de M. Rodríguez de Guayabito; 8 y media cargas de fardos y cajones de C. Caravantes, que sólo había recibido 5 y media, pero no el resto ni 3 barriles de higos, 4 cuñetas de alcázaras, 10 botijas de aceitunas y vanos porrones de pasas; 30 cargas de vino y aceite de M. Diago.

fardos de mercaderías, ceras y cajones de aquellas sea facultativo o libre por Honda o Carare".

Se mandaba además, en este mismo decreto, a Terga la construcción de ramadas apropiadas para alojamiento de cargas y mercaderes, y para evitar las averías por las lluvias de invierno¹⁹. Algunos se acogieron al decreto prefiriendo aventurarse a los peligros del río desde Carare a Honda y conducir por esta antigua vía el cargamento que exponerse a su total pérdida en las bodegas o en el camino de Carare²⁰.

Aunque los asentistas calificaron de "libelo", "exageraciones" y "ecos de los comerciantes de Honda y Cartagena", no dejaron de reconocer las denuncias del Comercio de Santa Fe sobre el amontonamiento de mercancías (cargas, fardos, cajonería, hierro, vino), justificado por el fuerte invierno desde fines de agosto y la arribada en julio a Cartagena desde España del "Diamante", cuyas cargas habían comenzado a remitirse en septiembre, por tanto sin tiempo para haberlas recibido. A pesar del agravamiento del problema de arrieraje los asentistas manifestaron haber procurado remitir las cargas llegadas de Cartagena, a excepción de las de vino, hierro y aceite, cuya carencia y necesidad en Santa Fe les hizo aceptar la orden del decreto por su provisionalidad y mientras se solucionaba la cuestión de los arrieros.

Incumplimiento del abasto a Cartagena

El sector más afectado por todas estas irregularidades fue el de las harinas, razón de ser de la reapertura del camino y de la concesión del asiento. A mediados de 1759 en Cartagena comenzó a sentirse la escasez de harinas, que por otra parte no alcanzaba a las necesidades de la escuadra guardacosta, a consecuencia de una situación calificada reiteradamente por los asentistas de "conspiración de los hacendados y vecinos de Vélez" para extinguir el tráfico del camino. Aunque Terga comunicó al gobernador de dicha plaza, Diego Tavares, la resistencia de los arrieros a la conducción de las harinas del Nuevo Reino no pudo lograr permiso para introducir harinas extranjeras, acogiéndose a despachos de 19 de mayo y 9 de octubre de 1758, que posibilitaban la

¹⁹ Decreto, Santa Fe, 27 de noviembre de 1759. AGI. Santa Fe 1056 B, n° 2, fol. 24.

²⁰ Decreto, Santa Fe, 17 de diciembre de 1759. *Ibidem*, n° 3. Tal fue el caso de Francisco Manuel de Quirós, mercader de la Carrera de Indias y residente en Santa Fe, que se había pasado tres meses sin poder sacar las cargas de las bodegas, pese a los altos precios ofrecidos.

compra de las harinas extranjeras que llegaran al puerto en caso de necesidad, como era el presente.

Desde luego la causa del incumplimiento por los asentistas no era la falta de harinas neogranadinas, pues a primeros de 1760 el juez conservador del abasto, Juan de la Barrera, junto con el escribano de Vélez, Felipe de Castro, certificaron tener los asentistas preparadas harinas suficientes, pero almacenadas por la falta de arrieros, a razón de:

315 cargas de harina en el Real de Ture.

40 cargas de harina en el Puente Real.

200 cargas de harina en la Villa de Leiva.

200 cargas de trigo en la Villa de Leiva.

500 cargas de trigo en los molinos.

1.000 cargas de harina preparadas por los hacendados, además de 700 mulas, aperos y avíos (carne, bizcocho, harina)²¹. Pero por no haber recibido últimamente más que dos arrieros, en lugar de los doce mensuales, pese a tener llano el camino y las harinas preparadas, desde noviembre de 1759 sólo había podido poner en el puerto de Carare 100 cargas y ello mediante el pago extraordinario a los arrieros de seis o siete pesos más los avíos. Conscientes los asentistas de la urgente necesidad y mientras se buscaba la forma de transportar las harinas almacenadas, solicitaron los permisos y pasaportes correspondientes para traer de la isla de Jamaica el número de barriles que allí hubiera, por su cuenta y riesgo, en embarcación española o inglesa. Solicitud denegada igual que la licencia para comprarlos a una balandra inglesa anclada en el puerto de Bocachica y al paquebote surto en el de Cartagena que había conducido negros por cuenta de la concesión al hijo mejor de Frier²².

²¹ Relación de Terga. Madrid, 23 de agosto de 1768. AGI. Santa Fe 1056 A. Testimonio de Autos de remate, Santa Fe, 2 de mayo de 1764, cit.- Informe del Virrey Messia, 21 de junio de 1768, cit.

²² Testimonio de Autos de remate. Representación de Echegoyen Valenzuela y decreto de Solís, Santa Fe, 16 de abril de 1760. AGI. Santa Fe 1056 B. fols. 117v. y 127-129.

Las quejas contra los asentistas decidió al gobernador Tavares, a instancia del cabildo de Cartagena, a la importación de harinas de otras provincias de Nueva Granada. El 29 de octubre de 1759 dispuso el envío a Santa Fe de un "chasqui" extraordinario, a costa del asiento, para obtener la autorización necesaria²³. Se recurrió al ofrecimiento voluntario del marqués de Santa Coa, Julián de Tres Palacios, vecino de Mompós, a quien se dio carta-orden para recoger todas las harinas disponibles en este partido y en la villa de Ocaña y a costa del asiento, enviarlas por el río Magdalena hasta la Barranca del Rey, a cuyo capitán a guerra se habían de entregar para su conducción por tierra hasta Cartagena. Así se lograron 400 cargas que, al precio de compra de 23 pesos, el mismo del asiento, se vendieron a 12 ó 15 pesos con pérdida gravosa y costos extras para los asentistas, que además tuvieron que admitir cargas sin cernir, con afrecho, y pagar 3 pesos/carga por su conducción a Cartagena²⁴.

Los asentistas, en un intento de cumplir su obligación, llegaron hasta el embargo de unas mulas y arrieros pagados por tres comerciantes asociados para efectuar un gran desembolso a fin de poder conducir el gran número de cargas que llevaban desde Cartagena. Sus protestas obtuvieron la anulación del embargo, justificado por la precisión de las bestias y los hombres para remitir las harinas del asiento²⁵. Otro intento fue la solicitud para introducir en la jurisdicción del virreinato de Nueva Granada 2.000 piezas de negros "al estilo de Indias" en tres años, pagando sus derechos y en la forma en que se habían concedido a José Ruíz de Noriega, o sea transportando con ellos los alimentos precisos a excepción de harinas. Con estos negros Terga pretendía sustituir los arrieros y peones de las provincias neogranadinas para lograr el buen mantenimiento del camino y la puntual conducción de harinas y otros frutos, además de recuperarse de los costos y pérdidas de dinero mediante su venta, a un precio algo inferior al actual (300 a 400 pesos), en las labores de esmeraldas, en las minas de Popayán, Chocó y Citará y en las haciendas, inclusive para dar principio en las tierras fértiles a ambos

²³ Orden del gobernador Tavares, Cartagena, 29 de octubre de 1759. *Ibíd.*, fol. 119.

²⁴ Procurador General de Cartagena, 20 de octubre de 1759. *Ibíd.*, fols. 122v -123 y Santa Fe 1056 A, n° 3, fol. 25.- Extracto del expediente suscitado por Terga, cit.

²⁵ Decreto, Santa Fe, 13 de diciembre de 1759. AGI. Santa Fe 1056 B, n° 2.

lados del camino a los muchos cultivos posibles (cacao, algodón, tabaco, trigo, maíz, arroz, plátanos) y al establecimiento de ingenios de azúcar y miel²⁶.

La negativa de los dueños de arrias a darlas para conducir hasta el puerto de Carare, por llegar rendidas y ni siquiera haber pastizales para su descanso, la obstinación de los hacendados a servirles con arrieros, empleándolos en transportar otras cargas (miel, azúcar, conservas) a Tunja, Villa de Leiva y Chiquinquirá, el miedo de éstos a las fiebres tercianas que podían contraer y el gasto de 8 a 11.000 pesos en costos de conducción, además de la pérdida en el camino de cargas y mulas por huida de los arrieros y el peligro de corrupción de las almacenadas, habían convertido el asiento en una contrata realmente gravosa²⁷.

Renuncia y nuevas condiciones

A los 18 meses de concedido el asiento, sin haber por tanto concluido los dos años obligatorios, Terga y Echegoyen manifestaron no poder continuar los tres años voluntarios y presentaron su formal dimisión. El 20 de marzo de 1760 Terga comunicó su retirada del asiento para que se sacara a pregón, por la imposibilidad suya de continuarlo ante la persistente "conspiración de los hacendados de Vélez" a no darles los arrieros necesarios. Aceptada la petición, pero congelada hasta nuevo postor y asiento, el fiscal mandó pregonarla en las ciudades más interesadas en el abasto de harinas (Cartagena, Tunja, Mompós, Villa de Leiva y Santa Fe), sin que hubiera otra postura después de pasados algunos meses²⁸. En septiembre Terga volvió a presentar su deseo de continuarlo pero bajo otras condiciones, que fueron las siguientes:

- 1) Pagarle a 23 pesos la carga en flor.
- 2) Obligarse a tener 200 cargas de repuesto, pero con estas declaraciones:

²⁶ Recurso de Terga entregado a Messia. Madrid, 25 de noviembre de 1760. AGI. Santa Fe 1056 A y B.- Eugenio, M^a Ángeles "La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena", *Temas Americanistas*, n^o 2 (Sevilla, 1983).

²⁷ Testimonio de Autos de remate. AGI. Santa Fe 1056 B, fol. 33.- Echegoyen a S.E., Santa Fe, 12 de enero de 1764. *Ibíd.*, fol. 131 y Santa Fe 1056 A, n^o 3, fol. 29.- Informe del Virrey Messia, cit.

²⁸ Extracto del expediente suscitado por Terga, cit.- Testimonio de Autos de remate, cit., fol. 15.- Memorial de Terga visto en el Consejo, 11 de mayo de 1766 y 11 de abril de 1768. AGI. Santa Fe 552 y Santa Fe 1056 A.

a) No ser responsable en casos fortuitos, como pudiera ser por falta de arrieros o pérdida de canoas y sementeras.

b) Si precisara comprar harinas para el repuesto, éstas debían ser recibidas por los panaderos al costo y costos.

3) Los panaderos habían de recibir las harinas y reconocidas por ellos si el "molluelo" pasaba de media arroba lo que excediera tendría que pagarlo a la mitad del valor que correspondiera a cada libra de harina, evitando así los pleitos.

4) Los reconocimientos que se hicieran por los Diputados del cabildo para comprobar la calidad y cantidad de cargas u otros requisitos no se habían de pagar, pues tenían que hacerlo de oficio.

5) Nadie podría introducir ni vender harina del Reino sin licencia del asentista bajo pena de decomisar y multa de 200 pesos aplicados a beneficio del asentista.

6) Poder celar las introducciones de harinas que se pudieran hacer en embarcaciones extrajeras con motivo de traer negros o de arribadas, concediéndoles facultad de poner guardas para fondearlas a su entrada y salida.

7) Las harinas extranjeras decomisadas dentro de la ciudad o inmediaciones por estos guardas u otros habían de entregarse al asentista, pagando a S. M. los derechos correspondientes.

8) Darle los auxilios necesarios para que los justicias de Vélez, Villa de Leiva, San Gil, Tunja y Santa Fe entregaran los arrieros, pagándoles a seis pesos el viaje desde Ture a las bodegas y cuatro reales si volvían cargados, más el bastimento.

9) Poder comprar las harinas en la Villa de Leiva o en otra parte del Reino, pagándolas al precio medio que tuvieran en tiempo de la cosecha, dándole facultad para embargar las necesarias para el abasto de cada año sin obligación de pagarlas hasta que mandara poner el trigo en los molinos y se le entregara.

10) Poder obligar a los dueños de mulas, que conducen en la jurisdicción de Vélez los frutos de mieles y lienzos, a llevar las harinas de la Villa de Leiva u otros parajes al Real de Ture, pagándoles el flete según lo acostumbrado.

- 11) Poder ocupar los molinos necesarios sin intervención de jueces para que molieran los trigos del asentista, a fin de que no cometieran fraudes de cambiarlas y si lo hicieran fueran castigados por el juez conservador.
- 12) Poder tener un año más los 12.000 pesos que estaban en su poder y debía entregar en las Reales Cajas de Cartagena, bajo las mismas fianzas y al año, si necesitara otros pesos se le dieran afianzados a satisfacción de los oficiales reales.
- 13) Poder obligar a los dueños de canoas y botes de mar a cargar o ir a cargar harina al puerto de San José de Carare, sin poder excusarse.
- 14) Poder los botes de mar salir y entrar por las bocas del río Magdalena sin que el cabildo de Cartagena pretendiera que de su carga se pagara el medio dique.
- 15) No poder los dueños de mulas de la Barranca llevar más flete que el que se hubiera llevado a otros y fuese corriente hasta Mahates o Cartagena²⁹.

Un total de 15 condiciones con las que Terga intentaba eludir anteriores responsabilidades y sobre todo paliar los problemas tenidos hasta entonces, asegurándose el transporte por tierra y por río, fortaleciendo el monopolio de compra-venta de sus harinas y el control de los precios, y ampliando sus facultades para obligar a su cumplimiento.

La propuesta no obstante pareció ser aceptada a primeros de octubre de 1760 por el virrey Solís hasta que se efectuara otro remate, cuando a los pocos días Terga volvió a reiterar su renuncia a los años voluntarios por causas no especificadas que le imposibilitaban continuarlo. Esta vez la renuncia le fue denegada el 5 de noviembre y además, al no haber otro postor, se le obligó a continuar en las mismas condiciones que antes por decisión del fiscal, basada en la vigente disposición según la cual:

"cuando no hay postor para las Rentas Reales debe ser comprendido a arrendarlas en los siguientes el mismo sujeto que las haya tenido anteriormente"³⁰.

²⁹Testimonio de Autos: condiciones de Terga, Santa Fe, 12 de septiembre de 1760. AGI. Santa Fe 1056 A, n° 1, fols. 93v. -96.

³⁰ Testimonio de Autos: condiciones de Terga, Santa Fe, 12 de septiembre de 1760. *Ibidem*, fol. 96.- Informe del Virrey Messia, cit.- Extracto del expediente suscitado por Terga, cit.- Relaciones de mando

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La
Compañía Terga-Echegoyen.

Terga no dejó de insistir en la imposibilidad de mantener su obligación, lo que más que una realidad pudo ser una estrategia ideada entre él y su socio Echegoyen para lograr la concesión de otro asiento bajo mejores condiciones, como los hechos parecieron demostrar.

El segundo asiento de harinas a la Compañía Terga Echegoyen

En efecto, en el intermedio se presentó el socio Bernardo Echegoyen con la oferta formal de un nuevo asiento por 10 años y bajo las 16 capitulaciones siguientes, unas iguales a las anteriores de Terga, algunas aumentadas y otras añadidas:

- 1) Pagarle las harinas a 30 pesos cada carga de 10 arrobas, puesto que en caso de falta habría de sufrir quiebra y buscar los arrieros y gente voluntaria para su conducción. Aunque sea excesivo el precio, se decía en la misma capitulación, se libraré al Tribunal Superior de las molestias de los arrieros y a la jurisdicción de Vélez y demás provincias de este gravamen, que tanto había dado que hacer hasta el estado presente.
- 2) Concederle el asiento por diez años, trayendo confirmación de S. M. en cinco años; en caso contrario sacarlo a pregón.
- 3) Tener sólo de repuesto en aquella ciudad (Cartagena) 200 cargas, para cuyo reconocimiento S. E. había de nombrar un diputado y el asentista otro con Jurisdicción bastante, dando al que él nombrara una gratificación y lo necesario de papel y amanuenses.
- 4) Haber en la ciudad sólo los panaderos a quienes el asentista concediera licencia, para evitar fraudes y quejas.
- 5) Caso de abastecer él el consumo de harinas de guardacostas y Armadas Reales, avisándole con tiempo, debía ser preferido y pagarle por sólo la relación jurada, costo y costos, siempre que se le asigne un 20% por el trabajo y riesgo de su administración y conducción, pues deseaba -decía Echegoyen- servir a S. M. y que se verificara la total extinción de harinas extranjeras.

de los Virreyes de Nueva Granada. Memorias económicas preparadas por Gabriel Giralda Jamaramillo. Bogotá, 1954; p. 49.

- 6) Caso de invasión de Cartagena darle para el abasto todos los auxilios necesarios, tales como todos los granos y harinas que hubiera en cualquier parte del Reino, por el precio medio de la cosecha, como en el asiento pasado. Entendiéndose este precio para el abasto regular, mulas y demás proporciones que se verificaron en la guerra pasada, y las pondrá en la Barranca del Rey a costo, siempre que se le asigne por el trabajo y riesgo un 20% de las cargas de harinas que le pidieran, habiéndolas en este Reino.
- 7) No ser obligado al abasto en caso de esterilidad o pérdida de sementeras u otro caso fortuito.
- 8) Nadie pueda introducir ni vender harinas del Reino sin licencia del asentista, bajo pena de decomisar y multa de 200 pesos aplicados al asentista.
- 9) Poder celar las introducciones de harinas en embarcaciones extranjeras que por arribadas o traer negros, se hacían con facultad para poner guardas para fondearlas, a fin de que volvieran a conducir las que trajeran: caso de reconocer algún fraude poder decomisarlas y cualquier comiso que se hiciera de dichas harinas en la ciudad o inmediaciones por los guardas del asentista u otro juez se entregaran a su beneficio, pagando a S. M. los derechos.
- 10) Poder comprar, como había dicho en la capitulación 6, las harinas en la Villa de Leiva o en otra parte del Reino, pagándolas al precio medio del que tuvieran al tiempo de la cosecha, con facultad para embargar todas las necesarias para el abasto de un año, satisfaciendo el precio luego que se le entregara el trigo en los molinos.
- 11) Poder ocupar los molinos necesarios sin intervención de jueces, para que no muelan otros trigos que los que les diese y para evitar fraudes de cambiarlos, pudiendo el juez conservador castigar a los molineros que los cometieran.
- 12) Poder los botes o canoas de mar de asiento conducir las harinas por las bocas del río y regresar con carga por ellas, sin satisfacer el medio dique.
- 13) Por este servicio darle 12.000 pesos de las Reales Cajas de Santa Fe, asegurando a satisfacción de oficiales reales entregarlos en las de Cartagena o en estas Reales Cajas dentro de un año. Y entregadas se le habían de volver a dar con la misma condición en

estas Cajas si lo necesitara, y si antes del año presentase certificación de haber hecho el "entrego" en Cartagena se le habían de entregar aquí por oficiales reales.

14) Concurrir los dueños de mulas de la Barranca y Mahates con las mulas que se les pidiese, sin alterar el precio a más de lo comente antes del asiento.

15) Caso de arribar a Cartagena de Veracruz o de cualquiera de los puertos de Europa una embarcación española con harinas deben ser preferidas en venta las del asentista, y si éste las necesitara se las habían de dar los maestros o sobrecargas.

16) En el puerto de "Opón" al tiempo del embarque de las harinas no había de pagar más derechos que los que asigna el real proyecto por cada carga.

A estas capitulaciones se hizo un añadido respecto a que no se le obligara tener el repuesto de las 200 cargas hasta los 6 meses de verificado el remate³¹.

A primeros de diciembre de 1760 el fiscal de la Real Hacienda pidió se restringiesen y limitasen algunas de estas condiciones, en el sentido de bajar el precio a los 23 pesos del anterior y a la duración a cinco años (1,2), aumentar el repuesto a 640 cargas y ponerlas a los cuatro meses (3), permitir el número de panaderos con licencia suya siempre que el gobernador lo estimara suficiente (4), fijar la venta de harina al guardacostas y Armadas Reales al precio corriente (5), aplicar al asentista sólo la mitad de las mulas por fraudes del asiento y la otra mitad a la Real Hacienda (8) y entregar los 12.000 pesos en Cartagena a los mismos plazos que el asiento anterior (13).

La respuesta negativa de Echegoyen fue tajante, no en balde estaba en la duda de que alguien aceptara el abasto, ni siquiera bajo sus condiciones, como demostraba el no haber otro postor en todo el Reino. La subida del precio a 30 pesos y el porcentaje del 20% por el abasto en caso de invasión (6) estaban justificados, como se indicaba en el enunciado de la capitulación, por la necesidad de aumentar los fletes de mulas y arrieros para no repetir la anterior quiebra de la Compañía en más de 10.000 pesos y para asegurar los costos del abasto en tiempo de guerra. La misma intransigencia mostró respecto a la modificación propuesta de la capitulación 13 o de la reducción a cinco

³¹ A veces el Puerto Carare se designa "de Opón", lo que contribuye a confundir aquél, abierto en la confluencia del río Cara re con el río Magdalena, con el que posteriormente se proyectó en el río Opón.- Testimonio de Autos: capitulaciones vistas por Solís, Santa Fe, 28 de noviembre de 1760. AGI. Santa Fe 1056 B, fols. 1-5v. y Santa Fe 1056 A, n.º 1, fols. 128v.-131.- Informe del Virrey Messia, cit.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La
Compañía Terga-Echegoyen.

años y poner un repuesto de 640 cargas en cuatro meses, salvo que fuera en caso de guerra o cerco a la ciudad, basándose en que el calor y la humedad exponían a la pérdida de harinas por corrupción y a la elaboración de pan con harinas viejas, pues la cantidad de repuesto estaba fijada en 200 cargas en períodos de consumo regular³².

El 4 de diciembre de 1760 por decreto de Solís se admitió la postura de Echegoyen, con la única modificación de distribuir los ingresos de las multas por fraudes a medias entre el asentista y la Real Hacienda (8) y la posterior reducción de la fianza a 5.000 pesos, que escrituró en el Cabildo de Vélez. Del 4 al 6 de diciembre se pregonó sin que apareciera otro postor, de modo que el 13 de diciembre de 1760 se remató en Bernardo Echegoyen, con la obligación de llevar la confirmación real a los cinco años³³.

En su momento ésta le fue denegada por el Consejo al haber sido cortado el asiento por el virrey Pedro Messia de la Zerda y no saberse en Madrid si después se había hecho nuevo remate o si el virrey había tomado otra providencia para conducir las harinas necesarias a Cartagena³⁴.

Efectivamente la política del virrey Messía al respecto difirió de la de su antecesor Solís, como daremos a conocer en un próximo estudio. Messía entendió los motivos de éste para ceder a las pretensiones de la Compañía Terga-Echegoyen, incluso la justificó con el hecho de no haber quien aceptase la obligación del abasto, pero no los compartió³⁵. Nada más tomar posesión en 1761 dejó en suspenso el asiento hasta insertar una serie de modificaciones, como la reducción en el tiempo de duración y en el precio, que fue el inicio de otras medidas adoptadas para el abasto a Cartagena en oposición a los intereses monopolistas de la Compañía, que acabó con la quiebra de ésta y la anulación del asiento en enero de 1764, al tiempo que progresivamente el tráfico por la vía de Carare se había ido desviando nuevamente por Honda.

³² Testimonio de Autos de Remate, cit. fol. 7.- Terga a S. M. Madrid, 31 de julio de 1771. AGI. Santa Fe 1056 A

³³ Decreto de Salís y Junta de Remate, Santa Fe 4 y 13 de diciembre de 1760. Ibídem, fols. 10v y 15.

³⁴ Memorial de Terga visto en el Consejo. Madrid, 11 de mayo de 1766 y 11 de abril de 1760. Ibídem y Santa Fe 552.

³⁵ Informe del Virrey Messia, cit.- Relaciones de mando, cit. p. 61.- *Relaciones de los Virreyes de Nuevo Remo de Granada, ahora Estados Unidos de Colombia, Venezuela y Ecuador*, compiladas por José Antonio García y García. New York, 1869; p. 72.