

MOLINOS HARINEROS Y RUTAS DE LARGA DISTANCIA EN AMÉRICA MERIDIONAL (SIGLOS XVI-XVII)

FLOUR MILLS AND LONG DISTANCE ROUTES IN SOUTH AMERICA (16TH, 17TH, CENTURIES)

Sandra Montoya* <https://orcid.org/0000-0002-4263-3952>

Pablo Lacoste** <https://orcid.org/0000-0003-1876-8141>

Alejandro Salas*** <https://orcid.org/0000-0001-7410-7968>

Marisol Videla**** <https://orcid.org/0000-0002-3733-1466>

Natalia Soto***** <https://orcid.org/0000-0001-6119-699X>

Resumen

Se examina el papel de los molinos harineros y de la harina en las rutas comerciales de larga distancia en América Meridional. Para el imperio español se indaga principalmente la ruta transpampeana del Cono Sur de América (Buenos Aires-Mendoza), el triángulo Quito-Cuenca-Guayaquil, y los caminos del Nuevo Reino de Granada, con sus conexiones con Panamá y El Callao. Para Brasil se destaca el molino de la ruta San Pablo-Santos. Se concluye que los molinos contribuyeron a promover el comercio regional de harina y, al mejorar el abastecimiento de los transportistas en puertos, posadas y "tambos", consolidaron las rutas comerciales de larga distancia y el intercambio de productos típicos regionales.

Palabras clave: Molinos harineros – transporte terrestre colonial – rutas comerciales latinoamericanas – historia económica latinoamericana colonial

Abstract

The role of flour mills and flour in long-distance trade routes in South America is examined. For the Spanish empire, the main focus is on the trans-Pampean route of the Southern Cone of America (Buenos Aires-Mendoza), the Quito-Cuenca-Guayaquil triangle, and the roads of the New Kingdom of Granada, with its connections with Panama and El Callao. For Brazil, the mill on the São Paulo-Santos route is highlighted. It is concluded that the mills contributed to promoting the regional flour trade and, by improving the supply of transporters in ports, inns, and "tambos," they consolidated long-distance trade routes and the exchange of typical regional products.

Keywords: Flour mills - colonial land transport - colonial Latin American trade routes - colonial Latin American economic history.

Fecha de recepción: 08-06-2023 Fecha de aceptación: 22-03-2024 Versión final: 01-04-2024

Los molinos harineros estuvieron en el corazón del abastecimiento de las ciudades españolas desde el primer siglo de la conquista de América. Los conquistadores aspiraban a mantener las pautas alimentarias acostumbradas en la península, centrada en la dieta mediterránea (Medina 2018; Bauer 1986), que incluía trigo, vino y olivo. Dos de estos elementos eran elaborados en grandes cantidades en España y se podían exportar en buenas condiciones, motivo por el cual la Corona desalentó y muchas veces restringió su producción en Indias, para asegurar mercados a los grandes productores

de la metrópoli; pero la situación era muy diferente con la harina y el trigo, pues España no elaboraba excedentes exportables y, además, su transporte a América era complejo debido al rápido deterioro del producto (Mora 2015). El trigo y la harina eran productos considerados indispensables para los colonizadores españoles y su carencia generaba tensiones y conflictos (Schmidel 1599; Lovera 1999; Earle 2012), y ante las dificultades de importarlo desde España, se hizo indispensable la producción local, no solo de trigo, sino también de harina, para lo cual los molinos eran indispensables.

* Universidad de Santiago de Chile. Santiago, Chile. Correo electrónico: scmontoya@uc.cl

** Autor correspondiente. Universidad de Santiago de Chile. Santiago, Chile. Correo electrónico: pablo.lacoste@usach.cl

*** Universidad de Santiago de Chile. Santiago, Chile. Correo electrónico: alejandro.salas@usach.cl

**** Universidad de Santiago de Chile. Santiago, Chile. Correo electrónico: marisol.videla@usach.cl

***** Investigadora independiente. Correo electrónico: nataliasotog@gmail.com

Como hipótesis de trabajo, se considera la capacidad de los molinos de irradiar su influencia más allá del ámbito local, para hacer sentir sus efectos en espacios ampliados, a través de vectores de expansión dados por las rutas comerciales. Este enfoque requiere reconocer que las ciudades (y sus molinos) no eran enclaves aislados sino nodos interconectados, que formaban “un sistema porque estas ciudades se comportan desde todo punto de vista —económico, político, cultural— integrando una red en el marco del virreinato” (Areces 2000:160).

En efecto, las ciudades se emplazaban en lugares estratégicos, teniendo en cuenta el papel que jugarían dentro de este sistema. Algunos documentos fundacionales daban cuenta de estas consideraciones. La Serena se fundó para abastecer de servicios al puerto de Coquimbo (Vergara et al. 2021); y San Rafael se asentó con la misión de abastecer el camino de Mendoza a Talca. Las ciudades no se pensaban como entes aislados ni autosuficientes. Al contrario, los agentes del imperio tenían clara conciencia de la importancia de los vínculos de cada localidad con los demás nodos del sistema. Y dentro de este tejido socioeconómico, los molinos tendrían un papel crucial para abastecer, no solo las ciudades, sino también las rutas.

El presente estudio se focaliza en las principales áreas molineras: en el Cono Sur, se examina el papel de los molinos en la ruta transpampeana Buenos Aires-Córdoba-Mendoza; en la mitad norte de América Meridional, se indagan los molinos en el Reino de Quito y el Nuevo Reino de Granada, con referencias complementarias a Perú. La hipótesis se confronta con los referentes empíricos disponibles: relatos de cronistas, actas capitulares, epistolarios, informes, memorias, ordenanzas, escrituras públicas, registros notariales y judiciales. Naturalmente, por tratarse de un estudio de un territorio muy amplió en tiempo y espacio, el trabajo se ha realizado a partir de la articulación de fuentes primarias y secundarias, éditas e inéditas. Debido a la amplitud del marco espacial, uno de los principales desafíos ha sido la selección de la información y los datos recogidos, para identificar lo más relevante y entregar un texto equilibrado y breve, que pueda dar cuenta del funcionamiento del sistema en su conjunto, con el objeto de delinear la modalidad de funcionamiento del sistema de escala sudamericana.

Asimismo, como marco teórico que sirva como referencia interpretativa, el texto se ha elaborado teniendo en cuenta el territorio como un conjunto integrado (al menos relativamente), por el establecimiento de los grandes espacios geoeconómicos, debido a la unión aduanera establecida por los imperios, antecedente que permitió establecer rutas comerciales de larga distancia, lo cual promovió el desarrollo de polos productivos especializados que podían exportar sus excedentes a mercados distantes, sistema que, después de

la independencia, inspiró proyectos de integración económica regional como los que impulsaron, en épocas posteriores, Simón Bolívar en el congreso anfitriónico de Panamá y Juan Bautista Alberdi en su tesis y, en los últimos años, intelectuales latinoamericanistas como Leonardo Jeffs (Lara 2017).

1. Los molinos y la ruta transpampeana Buenos Aires-Córdoba-Mendoza

La ruta transpampeana de la harina y los molinos surgió como respuesta a la acción de los piratas y los mapuches rebeldes en Chile, que llevaron a la Corona a reforzar el territorio con ejércitos remitidos por el puerto de Buenos Aires. En efecto, como se ha estudiado profundamente, la expedición de Francis Drake, tras cruzar el estrecho de Magallanes, azotó costas españolas del Pacífico Sur (1579), causaron un fuerte impacto en la Corona. El Consejo de Indias reaccionó con indignación y decisión: resolvió enviar una formidable expedición al mando de Sarmiento de Gamboa para establecer ciudades en el confín austral, fortificar el Estrecho de Magallanes y cerrar definitivamente el paso a los piratas ingleses. Asimismo, la resistencia mapuche en la Araucanía, llevó a las autoridades del gobierno de Chile a solicitar socorro al Rey, demanda que fue respondida con el envío de refuerzos. Buena parte de los territorios colonizados por los españoles al sur del Biobío, después del levantamiento general de 1599, fueron controlados por los indígenas por un largo periodo de tiempo y solo serían reconquistados por la sociedad hispano criolla varios siglos más tarde (Leal et al. 2023).

La estrategia de seguridad de la Corona tenía como objetivo prevenir ataques piratas y consolidar las ciudades asentadas al sur del Reino de Chile, en los territorios habitados por los mapuches libertarios, que se negaban a aceptar la subordinación colonial. La tenaz resistencia de los mapuches a la dominación española llevó al Consejo de Indias a remitir nuevas huestes destinadas a reforzar las capacidades militares. La expedición de 1583 tenía, por lo tanto, doble propósito: ocupar el Estrecho de Magallanes y consolidar la dominación de la Araucanía.

La decisión de enviar los ejércitos por esta ruta tenía serios problemas, naturales y culturales. El viaje por el Estrecho debía enfrentar las recias tormentas del extremo sur, sus bajas temperaturas y desolados paisajes. Asimismo, la travesía por tierra de Buenos Aires a Chile, con las 600 tropas destinadas a la guerra de Arauco no parecía mejor. Implicaba un viaje de 1500 km a través de las desconocidas y casi deshabitadas pampas, para luego cruzar los Andes, la cordillera más alta del mundo fuera de Asia, para lo cual era necesario trepar a más de 4.000 metros snm y pasar sobre las nieves eternas. El viaje no se podía realizar en menos de dos meses, lo cual planteaba un problema logístico mayor. A ello se sumaba la asimetría entre las ciudades receptoras y la fuerza expedicionaria. Recordemos que nada había quedado de la

primera fundación de Buenos Aires, ni de sus 2.650 colonos, pues la mayoría murió de hambre y el resto, se trasladó a vivir a Asunción. La ciudad fue refundada en 1580, y en vísperas de la expedición, era apenas una aldea. Mendoza y Córdoba, fundadas en 1561 y 1573 respectivamente, estaban más consolidadas; pero apenas contaban con algunas decenas de vecinos; de ninguna manera contaban con recursos suficientes para abastecer una fuerza expedicionaria tan numerosa.

La primera experiencia se concretó en 1581 y estuvo al mando del distinguido oficial del ejército de Flandes y flamante gobernador de Chile, Alonso de Sotomayor. La flota de veinte barcos zarpó el 25 de septiembre de 1581 del puerto de Sanlúcar de Barrameda. Al recalar en Brasil, la expedición se encontró con la sorpresa de que no había trigo ni molinos: debieron abastecerse con harina de mandioca, la única disponible (Encina 1983; III:71).

Estos hechos sirvieron para visibilizar el disímil grado de avance de la cultura del trigo y el molino en los imperios coloniales de España y Portugal en el siglo XVI. Porque mientras los españoles ya contaban con cerca de 200 molinos hidráulicos "corrientes y molientes" en América, los portugueses no fueron capaces de instalar ninguno. El registro más antiguo de cultura molinera en las colonias portuguesas está fechado en 1614 y corresponde a la autorización que otorgó el cabildo de San Pablo para instalar un molino junto al río Mubiquisaba (Andrade 2014). Hasta entonces los colonos portugueses se habían dedicado a importar harinas de Córdoba, a través del puerto de Buenos Aires (Torres 1984). Y por tales motivos, no disponían de harina de trigo para abastecer la flota española en la década de 1580.

Tras abastecerse en Brasil los barcos expedicionarios continuaron su marcha hacia el sur. La rama principal de la armada se dirigió al Estrecho de Magallanes para asentar allí una nueva gobernación, al mando de Sarmiento de Gamboa; una rama menor, con 600 efectivos, incluyendo varios veteranos de las guerras de Flandes, al mando de Sotomayor desembarcó en Buenos Aires para continuar su camino por tierra hacia Chile. Su estadía en el Río de la Plata fue áspera debido a la incapacidad de hospedaje por parte de Buenos Aires, donde "no había encontrado el menor socorro sino pagándolo a precio de oro" (Barros Arana 1884; 3:24). Atravesó las pampas, arribó a Mendoza el 15 de agosto de 1583, atravesó los Andes y finalmente, llegó a Santiago el 15 de septiembre, con apenas 400 hombres. Mientras tanto, el viaje de Sarmiento de Gamboa por el Estrecho de Magallanes terminaba en el más completo fracaso. Las trágicas noticias que llegaron de esta epopeya en los años subsiguientes, contribuyeron a crear un ambiente proclive a renunciar a la ruta marítima y la colonización del extremo sur. En su lugar, los ojos se posaron en la ruta Buenos Aires-Santiago como el camino más adecuado para trasladar tropas, funcionarios,

comerciantes esclavos y mercancías. Pero ello planteaba también la necesidad de asegurar el abastecimiento durante las 200 leguas de travesía. Por este motivo, la experiencia del viaje de las tropas de 1583 fue un laboratorio para observar el territorio y buscar la forma de mejorar las condiciones de transitabilidad para futuros viajes.

La travesía de las pampas por las huestes españolas planteó la necesidad de resolver dos problemas fundamentales: ruta y alimento. El establecimiento de una ruta clara era perentorio porque hasta entonces, no existía la ruta Buenos Aires-Córdoba-Mendoza. Ambas pertenecían a tres circunscripciones distintas: Buenos Aires a la Gobernación del Río de la Plata, Córdoba a la del Tucumán y Mendoza al Reino de Chile. Todavía no se habían establecido relaciones comerciales entre ellas ni servicios regulares de transporte terrestre de carga. Por este motivo, las columnas de soldados se extraviaron en las desoladas pampas, y fue necesario enviar una patrulla de baqueanos mendocinos para rescatarlos. Finalmente los hallaron en Río IV y desde allí los escoltaron hacia Mendoza (Lucero 1993:21). Esta experiencia contribuyó al reconocimiento del terreno y poco después, se abrió la ruta terrestre por la frontera sur del imperio español, conectando el puerto de Buenos Aires con el puerto terrestre de Mendoza, rumbo a Chile.

Junto con la traza de la ruta tras-pampeana, se avanzó con la mejora del sistema de abastecimiento a lo largo de toda la ruta bioceánica. Por ejemplo, en Santiago, "el cabildo dispuso que se hicieran mayores siembras en todos los corregimientos, para subvenir a las necesidades alimenticias del nuevo ejército" (Barros Arana 1884; 3:26; Encina 1983; 3:77). Por su parte, los hacendados cordobeses enviaron una misión a Charcas para contratar artesanos que viajaron a Córdoba para instalar allí el primer molino hidráulico harinero. Al año siguiente, 1584, el molino ya estaba "corriente y moliente" en la capital cordobesa.

Gran relevancia tuvo también la instalación del primer molino en Mendoza. Este territorio contaba con la ventaja de disponer de redes de canales de riego, legados por los pueblos indígenas (Iniesta et al. 2020; García y Damiani 2020). Los colonizadores españoles aprovecharon estas ventajas comparativas y utilizaron las acequias para utilizar el agua como fuerza motriz para sus molinos. Junto al canal del cacique Goazap, Alonso de Videla levantó el primer molino cuyano, registrado formalmente en 1588 (Lucero 1993; Figueroa 2006). Este molino se instaló sobre el llamado "canal del molino" que corría en dirección sur-norte, una cuadra al este de la plaza fundacional de Mendoza (Palacios 2018:449-450). Este molino contribuyó a promover la producción de trigo y harina en Mendoza que, en poco tiempo, logró generar excedentes exportables. Ello se concretó en la venta de 500 fanegas por 470 pesos para el fuerte de Arauco (Espejo 1954; 1:37).

En las adyacencias del molino de Mendoza surgió la terminal de cargas bioceánica, espacio de encuentro de los troperos de carretas que llegaban de Buenos Aires, con los arrieros de mulas, que servían la ruta trasandina, rodeado de tabernas y posadas donde se reunían viajeros, campesinos, proveedores de servicios y vecinos para intercambiar noticias, mercancías y provisiones, en un entorno de guitarreadas, baile y esparcimiento (Hudson 1863:163).

Los buenos resultados logrados por el primer molino de Mendoza, impulsaron la instalación de nuevos establecimientos en la ruta, particularmente en puntos clave como San Luis y Buenos Aires. En efecto, poco después, el general Luis Jufre fundó la ciudad de San Luis (1594) y una de sus primeras medidas fue otorgar una con merced a Francisco Muñoz, de "un solar para molino en la otra parte de la acequia principal" (Espejo 1954; 1:37). En Buenos Aires también se realizaron iniciativas para instalar molinos, principalmente tahonas (Salas et al. 2022). En relativamente poco tiempo se produjo un notable salto tecnológico en las ciudades situadas sobre esta ruta. Los encomenderos cordobeses fueron todavía más allá, y comenzaron a exportar harinas hacia el exterior. A través del puerto de Buenos Aires vendían harinas a los comerciantes portugueses para abastecer los mercados de Brasil y Angola. Entre 1590 y comienzos del siglo XVII se produjo un "ciclo triguero y harinero" en Córdoba, donde funcionaban cinco molinos hidráulicos (Torres 1984). La sucesión de instalación de molinos permitió consolidar la ruta tras-pampeana.

Las mejoras en la infraestructura molinera en la ruta Buenos Aires-Córdoba-Mendoza instaló en los imaginarios de los gobernantes españoles la idea de la viabilidad de esa ruta, con ella se generaron nuevos desplazamientos estratégicos. Esta idea estuvo en la mente de los conquistadores y las autoridades de la Corona, para planificar nuevos movimientos de tropas y altos funcionarios. En este contexto llegaron al Consejo de Indias las noticias del levantamiento general de la Araucanía (1599) y la reconquista del territorio por parte de los pueblos indígenas (Camus et al. 2023); ante la necesidad de enviar refuerzos a Concepción y la demanda de nuevas tropas, la Corte se propuso enviar un ejército por el Río de la Plata. En el amanecer del siglo XVII la ruta tras-pampeana se consolidó como camino regular para el desplazamiento de tropas, generando efectos sociales, económicos y culturales. En 1601 llegó un contingente desde España, formado por 500 tropas, al mando del recién designado gobernador de Tucumán y Juríes, don Francisco Martínez de Leiva. Arribaron a Buenos Aires en febrero y, tras permanecer un mes en la capital, se embarcaron en 45 carretas rumbo a Mendoza remitidas por el cabildo porteño. Una vez en la capital cuyana, se generaron tensiones porque la ciudad, con el molino de Alonso de Reinoso y sus 50 vecinos (Barros Arana 1884; 3:338), no daba abasto para un contingente tan numeroso. Se produjeron hechos de violencia y

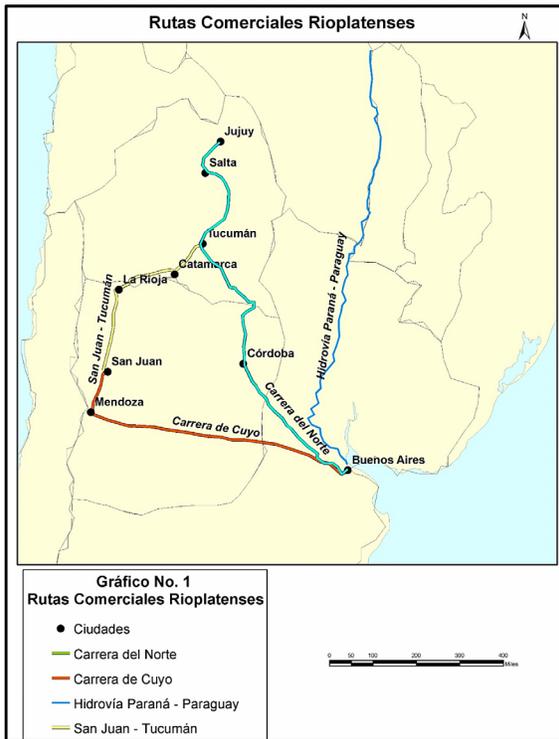
graves delitos. Finalmente, en octubre de 1601, las tropas llegaron 430 hombres a Chile (Lucero 1993). Una vez más, la exigencia de alimentos para abastecer viajeros se instaló en la agenda de las ciudades de la ruta tras-pampeana, y estimuló un ambiente pro molinero.

Mientras tanto, la Corona se aprestaba para enviar un nuevo contingente todavía más importante. Nuevamente se puso a prueba el corredor tras-pampeano, comenzando por el puerto de Buenos Aires con sus 60 vecinos (Angelis y Carretero 1969:426). La nueva expedición zarpó del puerto de Lisboa, el 22 de noviembre de 1604. Después de un extenuante viaje de tres meses por el Atlántico, la expedición llegó al Río de la Plata a fines de febrero de 1605 y planteó la urgente necesidad de alimentos, teniendo en cuenta que "los víveres para su alimentación durante el viaje eran escasos" (Barros Arana 1884; 3:336). El comandante del ejército real, Antonio de Mosquera, exigió a las autoridades porteñas el inmediato abastecimiento de sus soldados y las provisiones para la travesía de las pampas. Llevaba órdenes expresas del rey, pero no recursos para financiar sus gastos; estos debían cubrirse con las rentas del comercio de esclavos, lo cual generó tensiones. El gobernador del Río de la Plata, Hernando Arias de Saavedra, tomó medidas drásticas, incluyendo la confiscación de las carretas cordobesas cargadas con harinas y despachó al ejército rumbo al oeste, el 17 de marzo, con las provisiones tomadas por la fuerza. La división atravesó las pampas se reabasteció en Córdoba, donde los molineros aportaron 800 quintales de bizcocho (Encina 1983; IV:57) Las tropas llegaron a Mendoza el 2 de mayo, donde permaneció cinco meses porque la cordillera de los Andes estaba cerrada por la nieve. Este fue un periodo crítico, en el cual el ejército clamaba por alimentos y la ciudad no tenía capacidades para satisfacer la demanda. Desde Santiago se mandaron provisiones que resultaron insuficientes. El comandante Mosquera tomó el control del Cabildo, y ordenó a los hacendados asegurar una provisión de diario de 1.000 panes de 1 ½ libra cada uno (Lucero 1993:24). Nuevamente el pan se situaba en el centro de la escena. El ejército retomó su marcha y el 6 de noviembre llegó a Santiago, después de un año completo de viaje, con sensibles bajas: zarparon 1.014 y llegaron 952 hombres a destino. Las capacidades de las ciudades americanas fueron nuevamente puestas a prueba.

Tal como había ocurrido en 1583, 1600 y 1601, la expedición de 1605 fue un laboratorio de pruebas para fortalecer la infraestructura de transporte y comunicaciones de la ruta tras-pampeana. Una vez más, se puso en evidencia la importancia estratégica de disponer de una ruta segura para el desplazamiento bioceánico con objetivos militares, políticos y económicos. Y nuevamente, las autoridades locales fueron interpeladas para mejorar la infraestructura de abastecimiento, particularmente con la instalación de nuevos molinos.

Por su parte, el cabildo de Buenos Aires convocó al empresario cordobés, propietario de un molino en la capital mediterránea, para que instalara otro establecimiento harinero en la capital del Plata. Los regidores porteños llegaron a pagar los gastos de un comisionado para que viajara a Córdoba a convencerlo de construir el molino hidráulico en Buenos Aires. Esta iniciativa no prosperó, pero sí se consolidaron las tahonas como molinos adecuados para asegurar el abastecimiento de harina en Buenos Aires (González 1995, 2002). Las tahonas se convirtieron en parte importante de los paisajes culturales bonaerenses (Moreno 2008). Mientras tanto, la infraestructura molinera se afianzó en Córdoba (Torres 1984; González 2009) y Mendoza, que ya en el siglo XVII, se consolidó como un polo molinero regional (Figuroa 2006).

Figura 1
Rutas rioplatense-pampeanas



Elaboración propia. Cartografía de Bibiana Rendón.

La consolidación del sistema molinero tras-pampeano, especialmente con los establecimientos de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, facilitó las condiciones para abrir la ruta en forma permanente. En efecto, en el siglo XVII se abrió este camino, apoyado por el servicio regular de transporte terrestre ofrecido por caravanas de carretas y mulas conducidas por troperos y arrieros respectivamente (Lacoste 2009). Esta ruta recibió el nombre de "Carrera de Cuyo", y fue el principal eje de transporte Este-Oeste del Cono Sur de América en los tres siglos del periodo colonial. Sobre esta base surgieron, como en capas superpuestas, dos rutas de productos típicos

regionales: yerba mate del Paraguay (en dirección Este-Oeste), los vinos y destilados de Mendoza y San Juan (en dirección opuesta). La Carrera de Cuyo se articuló con la hidrovía Paraná-Paraguay, que vinculaba Asunción con Buenos Aires, y la Carrera del Norte, que enlazaba esta última con Potosí. En forma complementaria surgió la ruta de herradura de las faldas cordilleranas (dirección Norte-Sur), que unía Cuyo con Tucumán. De este modo se consolidó el sistema troncal de rutas del espacio rioplatense-pampeano. Ver figura 1

2. Molinos en el triángulo Quito-Guayaquil-Cuenca

El reino de Quito fue el principal polo molinero del norte de América Meridional en el siglo XVI, la harina se convirtió en uno de los dos principales productos de exportación, junto con los tejidos de sus obrajes (Ortiz 1993:24). La ausencia de yacimientos minerales importantes en esta Audiencia, orientaron a los encomenderos hacia la producción agropecuaria, incluyendo agricultura cerealera (trigo y maíz); de productos tropicales (cacao); ganadería menor (ovinos), y elaboración de manufacturas derivadas (quesos y textiles en sus famosos obrajes). Para los objetivos del presente estudio, lo importante es destacar la notable producción cerealera. En 1573 el relato de un oidor de la Real Audiencia se refería a la abundancia de alimentos que producía la ciudad de Quito: "es abundantísima de trigo y de maíz, más de cuantas hay en el Perú. Vale la fanega ordinariamente a tres y cuatro tomines del trigo; y el maíz vale siempre un tomín menos que el trigo" (Salazar de Villasante 1573:21). Dentro de esta estructura productiva, los encomenderos que dominaban la política y la economía quiteña derivaron parte importante de sus capitales y capacidades a la construcción de molinos hidráulicos harineros, tanto en la capital del Reino como en las haciendas que se extendían en el territorio.

Los molinos quiteños contribuyeron no solo a generar una de las principales exportaciones, sino también a mejorar el abastecimiento y servicio de las rutas comerciales. Esta situación se puso de manifiesto en la principal ruta terrestre de este reino, que se extendía de Quito hacia Riobamba (200 km al sur) y las dos vías que continuaban desde allí: una hacia el oeste, para llegar al puerto de Guayaquil y conectar el Reino de Quito con los puertos de Tierra Firme (Panamá), Callao y Valparaíso. La otra ruta enlazaba Riobamba con Cuenca (270 km al sur), para luego continuar camino terrestre hacia Trujillo y Lima. Dentro de la ruta Quito-Riobamba-Cuenca, los molinos tuvieron un papel fundamental.

Los primeros molinos de harina en Quito surgieron entre 1535 y 1541. Sus propietarios eran los grandes encomenderos que monopolizaban los cargos del cabildo y los principales recursos económicos: tierras fértiles, ingenios de azúcar, obrajes y minas (Ortiz 1993). Los molinos de Quito también molían el grano que llegaba de las tierras de regadío de Pomasque (20 km al Norte), Guayllamba (32 km al Nordeste)

y del valle de los Chillillos (18 km al sur)¹. Posteriormente la cadena de abastecimiento se extendió hacia el Norte y llegó a Pasto (300 km al Norte), gran productor triguero de la gobernación de Popayán, que formaba parte tanto del Reino de Quito como del Nuevo Reino de Granada.

La ciudad de Riobamba, fundada el mismo año que Quito (1534), fue un auténtico cruce de caminos. Para la circulación entre los reinos de Quito y Perú, abastecida con posadas para los transportistas y viajeros. “Este asiento están los tambos reales, que son ventas para la gente pasajera y arrieros, porque por aquí pasan todos los que van a Los Reyes por mar y por tierra; y en este lugar se aparta el camino de los que quieren ir por tierra y el camino de los que quieren ir por mar a Guayaquil a embarcarse; y asimismo, los que vienen del Pirú para Quito y el Nuevo Reyno, todos pasan por este asiento” (Salazar de Villasante 1573:16). Los ricos encomenderos de Quito invirtieron recursos para instalar molinos en puntos estratégicos de esta ruta. Pocos años después, Riobamba se destacaba por su producción de harina, tanto para el mercado interno como para la exportación. Así lo señaló con precisión un cronista de la época.

En este asiento se da mucho trigo y maíz y hay un molino muy bueno en un río donde se muele mucha harina. Algunos españoles que están en este asiento, tienen granjerías de hacer mucho bizcocho y enviarlo Guayaquil para vender a los navíos. También lo envían a Tierra Firme, para provisión de la armada que viene de España y a los navíos que van a Los Reyes. Es muy lindo bizcocho (Salazar de Villasante 1573:17).

Los molinos se extendieron también a las haciendas cercanas de Riobamba. Cerca de esta localidad surgió la hacienda Molinos de Pedro de Ozaeta; y tres leguas al sudeste, en la localidad de Chambo, Francisco Ramírez de Arellano levantó la hacienda Molino-Pungala. La consolidación de la infraestructura molinera contribuyó a asentar el papel de Riobamba como pivote del triángulo formado por Quito, Guayaquil y Cuenca y los reinos vecinos del Perú y Nuevo Reino de Granada:

En este asiento [Riobamba] están los tambos reales, que son ventas para la gente pasajera y arrieros, porque por aquí pasan todos los que van a Los Reyes por mar y tierra; y en este lugar se aparte el camino de los que quieren ir por tierra y el camino de los que quieren ir por mar a Guayaquil y embarcarse. Asimismo, los que vienen del Perú para Quito y el Nuevo Reino, todos pasan por este asiento (Salazar de Villasante 1573:17).

La fundación de Cuenca (1555) permitió extender el camino principal hacia el sur, con el objetivo de facilitar la conexión terrestre entre Quito y Lima. Si bien esta localidad tenía algunos yacimientos de metales, su economía tenía fundamentalmente una base agropecuaria. Sus alimentos y materias primas contribuían a abastecer a los obreros de producción textil y a la vez, se exportaban a través del puerto de Guayaquil hacia otros reinos españoles. Para transportar sus excedentes era importante el abastecimiento de los arrieros, lo cual se apoyó con la instalación de nuevos molinos. Un buen ejemplo fue el molino que instaló allí Rodrigo Núñez de Bonilla, quien también tenía un molino de trigo en Quito y haciendas en Pomasque (Ortiz 1993:196, 219).

La disponibilidad de molinos facilitó la conservación de los caminos y el abastecimiento de los viajeros en el triángulo estratégico del Reino de Quito. La documentación de la época registró la red de postas, llamadas “tambos”, instaladas a lo largo del camino, para abastecer a los arrieros, transportistas y viajeros que recorrían la ruta.

Hay tambos en cada jornada, donde los naturales son compelidos a tener en cada uno, una tienda donde se venda y haga provisión de comida para los caminantes y lo hayan de vender conforme al arancel que se les da. De ordinario venden el maíz a ducado la fanega, y si el año ha sido estéril, a peso. Los tambos son suyos: liados a cinco, seis, siete leguas. En la ciudad hay un mesón donde dan posada sin cama y de comer sin vino por seis tomines cada día².

El funcionamiento de la red de posadas a lo largo del camino troncal del Reino de Quito, representaba una facilidad estratégica para promover el intercambio comercial entre las distintas regiones productivas dispersas a lo largo del territorio y para fortalecer vínculos complementarios con otros reinos del imperio español.

3. Trigo y molinos en las rutas de Nuevo Reino de Granada

Tal como ocurrió en el Cono Sur, en el norte de América Meridional la producción económica se especializó en materias primas dedicadas a la exportación: Venezuela se especializó en la producción y exportación de azúcar y cacao; el Nuevo Reino de Granada exportaba oro y esmeraldas. Naturalmente, el destino final de estos productos estaba en Europa (Pérez 1985). El comercio de importación también era relevante, con eje en Cartagena de Indias, principal centro de recepción y distribución de esclavos y productos de Castilla (Vila 2012). Paralelamente a las materias primas vinculadas al comercio exterior, la región elaboraba productos

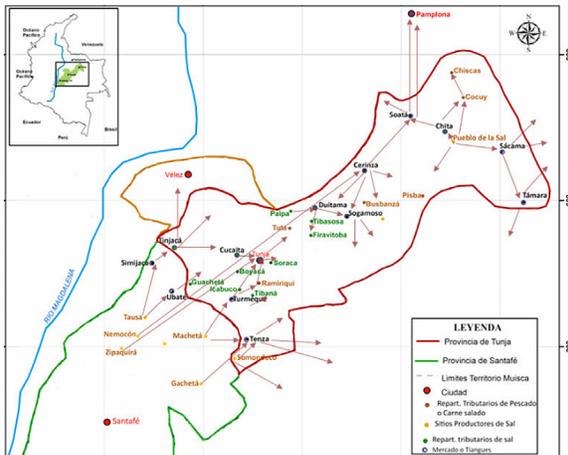
¹ Oficios o cartas al cabildo de Quito por el Rey de España o el Virrey de Indias 1552-1568. Publicaciones del Archivo Municipal 1534-1934. Quito, Ecuador 1934:185.

² Oficios o cartas al cabildo de Quito por el Rey de España o el Virrey de Indias 1552-1568. Quito, Publicaciones del Archivo Municipal 1934:583.

destinados al abastecimiento interno, sobre todo trigo y harinas. Las rutas de larga distancia estuvieron hilvanadas con estos elementos.

Las rutas de esta región eran extensas y complejas. La conexión entre Cartagena de Indias y Santa Fe de Bogotá, a partir del siglo XVII, se realizaba por el camino de Honda, sobre el río Magdalena. Por allí se transportaban esclavos y productos de Castilla hacia el sur, y esmeraldas y sal hacia el norte (Ospina-Tascón et al. 2019). Este eje se proyectaba hacia el sudoeste, para conectarse con la gobernación de Popayán, donde se producía azúcar en el Valle del Cauca (Ramos 2005) y oro de Popayán (Almarío 2018), a cambio de sal y otros productos (Acuña 2018). Ver figura 2.

Figura 2
Ruta de intercambio y circulación de sal en la provincia de Tunja S. XVI



Tomado de Acuña Rodríguez, B. 2018: 328.

En el Nuevo Reino de Granada, la producción de trigo tenía su mayor volumen en la provincia de Tunja, particularmente en la villa de Leyva, desde donde se transportaba la harina hacia Santa Fe de Bogotá. En la década de 1570, un cronista afirmó que en la provincia de Tunja:

se da el maíz, trigo, y todas las semillas de España en abundancia, y así hay en ella muy buena harina para bizcocho, y se hace allí maravilloso, que se trae con mucho queso, jamones y carne salada a vender a los puertos de la mar; hay mucho algodón y lino, de qué se hace ya lienzo, y hay mucha miel y cera; y aunque no hay descubiertas hasta ahora minas de oro, las hay de plata, y una buena mina de esmeraldas (...) Hay muchos molinos en esta ciudad. Las veinte leguas que hay de Santa Fe a Tunja es el camino todo sabana y andan recuas por él (López de Velasco 2006 [1574]:367-368).

Cronistas posteriores a López de Velasco coincidieron con estas apreciaciones, como Pedro de Valencia, que visitó el territorio medio siglo después (Valencia 1610). La literatura especializada coincide en reconocer que en los siglos XVII y XVIII se consolidó la provincia de Tunja como productor triguero (Satizábal 2004). Pero como la capa fértil era muy delgada, y los agricultores españoles no tomaron medidas para cuidar la calidad del suelo (con ciclos de alternancia de cultivos y descanso de la tierra), se generaron problemas de agotamiento de suelos, erosión y caída de la producción (Trujillo et al. 1990:28). Entonces se producía una caída de la producción, que no alcanzaba para satisfacer la demanda interna, con lo cual se tomaban medidas para restringir las exportaciones; como resultado, el valle de Tunja no logró convertirse en polo triguero (Mora 2015). La producción debía complementarse entonces con trigos provenientes del Reino de Quito o del Perú.

Los principales polos molineros del Nuevo Reino de Granada surgieron en Santa Fe y Villa de Leyva (Trujillo et al. 1990). Pero también surgieron molinos en localidades pequeñas, que servían de posadas para los viajeros. Un buen ejemplo fue el caso del molino de Ubaté, localidad situada en un lugar estratégico, a medio camino entre Santa Fe de Bogotá y Villa de Leyva. Por este camino circulaban los arrieros de la ruta de las esmeraldas y la ruta de la sal (Acuña 2018), juntamente con los transportistas que llevaban el trigo del lugar de producción a los grandes centros de consumo. La densidad del tráfico comercial que animaba esta ruta generó la necesidad de fortalecer los centros de abastecimiento. Así lo comprendió la comunidad local, que asumió la tarea de prestar servicios a los viajeros.

El montaje del molino exigía no solo permisos de las autoridades, sino también asistencia técnica y provisión de materiales especializados. En 1567 los caciques locales elevaron un documento señalando que el molino “para su sustento y vida política, les es muy necesario y provechoso porque molerán el trigo que siembran y se aficionarán a sembrar más para vender a los mercaderes y requeros que pasaren”³. El argumento que esgrimieron para justificar su molino era, precisamente, la evidente necesidad que tenían los comerciantes y arrieros de abastecimiento de harina en aquella ruta. De este modo se aplicaban criterios que formaban parte de un patrón de cultura molinera, reiterado en buena parte de América colonial. Casos como el de Ubaté se reiteraron a lo largo de las rutas comerciales, tal como se registró en la Villa de Leyva (1630), por la disputa y reclamación de un molino por parte de los indios del pueblo

³ Archivo General de la Nación Colombia (AGN), Fondo Colonia, Caciques Indios 32.D.29, año 1567. F. 275v.

de Turca y Gachaintiva⁴. Los pequeños molineros sabían de la relevancia de la harina en las rutas comerciales, y se involucraban en la instalación y operación de molinos para aprovechar la oportunidad y ofrecer el servicio de molienda.

Además de su posición estratégica en el abastecimiento en ruta, el trigo y la harina jugaron un papel central en las redes del transporte como producto comercial. Paralelamente, en la gobernación de Popayán surgió un importante centro triguero: Pasto. Esta ciudad contaba a finales del siglo XVI con al menos 6 molinos (Trujillo et al. 1990:58). Desde allí se abastecía la demanda regional, incluyendo las plantaciones de azúcar del Valle del Cauca, a la vez que se generaban excedentes destinados al Reino de Quito. Surgió así una importante ruta de transporte entre Pasto y Quito, de doble vía (Trujillo et al. 1990). Las caravanas de trigo de Pasto circulaban en dirección al sur para luego traer tejidos de Quito y otros productos en el viaje de regreso (Granados y Pinto 2019).

El papel del trigo en estos circuitos del Nuevo Reino de Granada se vio fortalecido por el comercio entre tres importantes puertos del imperio español en el Pacífico: Panamá, Guayaquil y El Callao. Los tres cumplían roles estratégicos como nodos e inter-conectores de centros de producción y mercados, a la vez que se complementaban para servicios comerciales y de seguridad. Entre ellos se crearon lazos de confianza mutua y en casos de emergencias, se prestaban auxilio y apoyo para enfrentar crisis mayores. Un buen ejemplo se registró con motivo de la expedición del corsario británico Henri Morgan a Panamá (1671); al saber que las fuerzas de 500 piratas atravesaban el istmo para asaltar la rica ciudad española, las autoridades resolvieron proteger sus tesoros, para lo cual los embarcaron en buques mercantes y los enviaron a los puertos de Guayaquil y El Callao (Piatt 1998).

Las rutas marítimas se unían satisfactoriamente entre sí y con las rutas terrestres. Como resultado, se logró una fluida articulación entre cuatro ciudades importantes: Quito, Cartagena de Indias, Panamá y Lima. Estas ciudades se destacaban por su alta población y su prosperidad económica y comercial; las cuatro tenían élites enriquecidas, formadas por españoles deseosos de consumir buen trigo; y esto fue, precisamente, lo que activó y complejizó las redes comerciales de la harina. Sobre todo, por la asimetría de calidad del trigo que se hizo evidente, al comparar el de Lima con el trigo de Quito y Pasto, en favor del peruano (Trujillo et al. 1990).

Por lo tanto, mientras el bajo pueblo aceptaba el trigo de Pasto, las élites trataban de conseguir trigo de Lima. A esta situación se sumó otro factor decisivo: el contrabando. De

acuerdo a los reglamentos, Panamá debía abastecerse desde España, a través del circuito oficial que enlazaba las colonias con la metrópoli. Pero las demoras de estos viajes solían generar desabastecimiento del estratégico puerto caribeño, motivo por el cual, las propias élites locales alentaron la creación de los circuitos de contrabando (Beluche 2017:40). La ruta mercantil entre Panamá y Perú se estableció desde 1530; al istmo se le asignó la tarea de abastecer los barcos que zarpaban hacia la capital virreinal, principalmente con maíz y carne vacuna. Este viaje tomaba alrededor de cuatro meses debido a la corriente de Humbolt (Beluche 2017:36). Desde entonces, esta vía quedó establecida de forma legal, pero poco a poco se fueron incrementando los productos que se llevaban, en doble vía, tanto de manera legal como de contrabando, entre ellos el trigo y la harina, que eran tan necesarios para mantener la dieta mediterránea. La convergencia de estos dos factores, contribuyó a delinear las rutas del trigo y la harina en el norte de América Meridional.

En Guayaquil el trigo peruano se trasladaba a Quito para abastecer a las élites. Paradójicamente, por esas mismas rutas, pero en sentido contrario, viajaban las harinas molidas en Quito y Riobamba, a partir del trigo local, que se reexportaban hacia Panamá. Este comercio fue tan importante que la harina se convirtió en una de las dos principales exportaciones del Reino de Quito (Ortiz 1993:24).

A Panamá llegaban dos trigos de diferente calidad: el peruano y el quiteño, y ambos se remitían de contrabando a Cartagena de Indias. Parte se consumía en la plaza fortificada, y parte se remitía clandestinamente hacia el sur, para llegar a Santa Fe de Bogotá (Satzábal 2004:36). De este modo se lograba asegurar el abastecimiento de la población española de las principales ciudades de las colonias, con trigo de primera (peruano) para las élites, y trigo de segunda (de Pasto) para el bajo pueblo.

A partir de estos antecedentes, el presente artículo examina el papel de los molinos en las largas rutas comerciales —terrestres y marítimas— que se desarrollaron en América colonial durante tres siglos, favorecida por la unión aduanera de las Coronas y los grandes espacios geoeconómicos integrados, lo que, permitieron conectar centros de producción con distantes mercados de consumo.

Surgieron así productos especializados que se distribuyeron por los inmensos mercados regionales: cacao de Guayaquil; algodón y cueros del Nuevo Reino de Granada (McFarlane 1972), yerba mate del Paraguay (Jeffer 2017), cobres labrados de Coquimbo (Lacoste et al. 2016), azúcar de Perú, tejidos del Reino de Quito (Ortiz 1993; Aguilar 2021), vinos y destilados de Perú, Chile y Cuyo, jamón de Chiloé (Mujica et al 2017), quesos de Chanco (Aguilera 2016), entre otros. Con estos productos, y los contenedores de cuero labrado que los

4 AGN, Índice del Archivo Colonial. (1935). Vol. I, Tierras, Jefe de la sección publicaciones, Carlos Valencia Estrada. Bogotá, Colombia. Imprenta Nacional. Tomo XI:44.

talabarteros manufacturaban para envasarlos y transportarlos (Lacoste 2020), se modeló el patrimonio agroalimentario y artesanal mestizo de América del Sur. Estos productos eran llevados por servicios regulares de transporte marítimo y terrestre desplegados a lo largo de América Meridional que requerían de abastecimiento para alimentar arrieros, tropeiros y marineros. La academia ya ha identificado esas rutas, pero hasta ahora, no había indagado sistemáticamente en el papel de los molinos en ellas.

Conclusión

En sus dos primeros siglos de historia (XVI-XVII), los molinos harineros generaron un valioso patrimonio arquitectónico y cultural, a partir de una multiplicidad de efectos económicos y sociales, que iban más allá del abastecimiento de las ciudades. Los molinos proyectaron su influencia en la región a través de las extensas rutas terrestres y marítimas, por donde circulaban el trigo y la harina, junto con otros productos. Los molinos sirvieron para convertir a las ciudades en nodos interconectados en un sistema y contribuyeron a consolidar las redes de intercambio regionales tanto para promover las exportaciones como para el intercambio intra-colonial. Asimismo, los molinos modelaron los paisajes culturales y las relaciones de poder dentro de las ciudades y de estas con mercados distantes y diversificados. Sentaron las bases de las rutas de larga distancia de América Meridional y facilitaron la conformación de grandes espacios

geoeconómicos, capaces de vincular centros de producción especializada con mercados distantes.

Los grandes espacios geopolíticos del imperio español permitieron estimular el aprovechamiento de las ventajas comparativas, y el surgimiento de productos típicos regionales para abastecer amplios mercados regionales. Sobre la base de estas rutas, definidas por los molinos en el siglo XVI, se desarrollaron los productos típicos y el patrimonio agroalimentario sudamericano en los siglos XVII y XVIII. Los molinos harineros sirvieron como infraestructura invisible para facilitar el funcionamiento del sistema productivo y comercial de la época. Las propuestas de integración latinoamericana formulada por Simón Bolívar en el congreso de Panamá, y el proyecto de unión aduanera sudamericana de Juan Bautista Alberdi en 1841, tenían buena parte de su fundamento en estas redes forjadas durante los tres siglos precedentes.

Agradecimientos

Este artículo ha recibido financiación de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) a través de su programa Fondecyt N° 1310034. Como también agradecemos el apoyo de la Universidad de Santiago de Chile por el financiamiento con el proyecto postdoctoral interno Dicyt 032391LG_Ayudante (2023-2024), y al equipo de evaluadores de la Revista Diálogo Andino.

Referencias citadas:

- Acuña, B.
2018. Rutas de circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI. *Historia y Memoria* 16:319-345.
- Aguilar, M.
2021. El Patrimonio Artesanal: Los sombreros de paja toquilla. *Universidad-Verdad* 64:177-191.
- Aguilera, P.
2016. El queso de Chanco: un producto típico de la industria popular de Chile (siglos XVIII y XIX). *RIVAR* 3:41-63.
- Almario, O.
2018. "La gobernación de Popayán y la diferenciación en las fronteras mineras del Pacífico. Las relaciones de mando de los gobernantes coloniales en la Nueva Granada, 1729-1818", *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 10:54-99.
- Andrade, F.
2014. "As ruínas do Sítio do Morro. Um importante mohino de trigo da era das bandeiras". *Arquitextos* 14:167.
- Areces, N.
2000. Las sociedades urbanas coloniales. En *Nueva Historia Argentina. La Sociedad Colonial*, Tomo II, dirigido por E. Tanderer, pp. 145-187. Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- Barros Arana, D.
2000. [1884-1902]. *Historia General de Chile*. 17 tomos. DIBAM, Santiago.
- Bauer, A.
1986. La cultura mediterránea en las condiciones del Nuevo Mundo: Elementos de la transferencia de trigo a las indias. *Historia* 21:31-53.
- Beluche, O.
2017. *Historia Agraria y luchas Sociales en el campo Panameño*. Centro de Investigaciones de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá (CIFHU), Panamá.

- Camus Gayán, P.; Elgueta Labra, G., & Castillo Castillo, S.
2023. Poder hidráulico, irrigación y ambiente: transformaciones ecológicas, económicas y sociales en la cuenca de Santiago de Chile. S. XVI-XIX. *Diálogo Andino* 70:232-249.
- Angelis, P. & Carretero, A.
1969. *Colección de obras y Documentos Relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*. Plus Ultra, Argentina.
- Earle, R.
2012. *The Body of the Conquistador. Food, race and the Colonial Experience in Spanish America 1492-1700*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Encina, F.
1983 [1940-1952]. *Historia de Chile*, 37 tomos. Editorial Ercilla, Santiago.
- Espejo, J.
1954. *La Provincia de Cuyo del Reino de Chile*, 2 tomos. Fondo Historia y Bibliografía José Toribio, Santiago.
- Figueroa, P.
2006. Los molinos hidráulicos en Mendoza (Argentina) durante el periodo colonial (S. XVI, XVII, XVIII). *Universum* 21:28-47.
- García, A. y Damiani, O.
2020. Sistemas de riego y agricultura prehispánica en el centro oeste de Argentina. *RIVAR* 7:22-45.
- González, R.
1995. Producción y comercialización del trigo en Buenos Aires a principios del siglo XVII. *Boletín Instituto de Historia Argentina y Americana Emilio Ravignani* 11:7-37.
- González, R.
2002. *La Pequeña aldea: Sociedad y Economía en Buenos Aires (1580-1640)*. Editorial Biblos, Buenos Aires.
- González, C.
2009. La estancia: su génesis y su estructura en Córdoba (gobernación del Tucumán, virreinato del Perú, 1573-1700). *Secuencia* 74:15-51.
- Granados, O. y Pinto, J.
2019. Más allá de Pamplona (Nueva Granada) circuitos caacoteros del suroccidente durante la transición, 1790-1821. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History* 37:539-566.
- Hudson, D.
2008 [1863-1874]. *Recuerdos Históricos sobre la Provincia de Cuyo*. EDIUNC, Mendoza.
- Iniesta, M.L.; Ots, M.J. y Manchado, M.
2020. Prácticas y tradiciones alimenticias prehispánicas y de la colonia temprana en Mendoza (centro oeste de Argentina). Un aporte desde la arqueología y la etnohistoria. *RIVAR* 7:46-66.
- Jeffer, J.
2017. Chile en el macrocircuito de la yerba mate. Auge y caída de un producto típico del Cono Sur americano. *RIVAR* 4:148-170.
- Lacoste, P.
2009. Transporte terrestre en el Cono Sur (1550-1850): arrieros y troperos como actores sociales. *Si somos Americanos* 9:139-166.
- Lacoste, P.; Castro, A.; Soto, N.; Polanco, C.; Rendón, B.; Jiménez, D.; Muñoz, J.G.; Cruz, E.; Mujica, F.; L. Adunka, M. y Martínez, F.
2016. Cobre labrado, alambique y aguardiente (Chile y Argentina, 1586-1850). *Quinto Sol* 20:1-29.
- Lacoste, P.
2020. "Cueros labrados, economía y sociedad en el Cono Sur: odres, petacas y zurroneos (Chile y Cuyo, siglos XVII-XIX)", *Andes (Salta)* 31:1-40.
- Lara, M.
2017. La integración latinoamericana como vocación. El caso de Leonardo Jeffer Castro (†). *Diálogo Andino* 52:7-14.
- Leal Yasima, C.; Urbina Araya, S.; & Adán Alfaro, L.
2023. Los límites de la expansión colonial hispano criolla en los llanos del río Bueno y Osorno. Chile (1740-1820). *Diálogo Andino* 71:92-115.
- Lovera, J. R.
1999. Alimentación e historia en la Venezuela colonial. El caso de los panes. En *Para una Historia de América*, editado por A. Hernández; R. Ruggiero Romano y M. Carmagnani, Vol. III, pp. 73-97. El Colegio de México, México.
- Lucero, J.
1993. *Cartas y Documentos Coloniales de Mendoza*. Ediciones Culturales, Mendoza.
- Mcfarlane, A.
1972. *El Comercio Exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la Política Económica de los Borbones (1783-1789)*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Medina, F.
2018. La construcción del patrimonio cultural inmaterial de carácter alimentario y sus retos en el área mediterránea: el caso de la Dieta Mediterránea, *RIVAR* 5:6-26.

- Mora, K.
2015. *Prácticas Agropecuarias Coloniales y Degradación del suelo en el Valle de Saquencipá, Provincia de Tunja, siglos XVI y XVII*. Bogotá, Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Moreno, C.
2008. *Cosas del campo Bonaerense en los tiempos Antiguos. Memorias de la pampa y el Trabajo de su gente*. ICOMOS, Buenos Aires.
- Mujica, F.; Adunka, M.; Martínez, F.; Lacoste, P.; Castro, A.
2017. Jamón de Chiloé: auge y declinación de un producto típico del sur de América (siglos XVIII y XIX). *Cuadernos de Historia*. 46:55-82.
- Ortiz, J.
1993. *Los Encomenderos de Quito 1534-1660. Origen y Evolución de una elite Colonial*. Escuela de Estudios hispanoamericanos. C.S.I.C, Sevilla.
- Ospina-Tascón, J., Peñaloza, E., y Velandia, C.
2019. El río Magdalena en el crecimiento histórico de Honda (Colombia). Un caso atípico de morfología urbana en América Latina. En *Hábitat, Paisaje y Territorio del Tolima*, Coordinado por C. Velandia, pp. 93 – 115. Ediciones Unibagué, Ibagué.
- Palacios, E.
2018. *Mendoza. La ciudad Perdida*. Editorial de los Cuatro Vientos, Buenos Aires.
- Pérez, J.
1985. La minería colonial americana bajo la dominación española. *Boletín Millares Carlo* 7-8:53-120.
- Piatt, Walter.
1998. *The attack of Panama City by Henry Morgan*. Pensilvania, Master Thesis- Faculty of the U.S. Army Command.
- Ramos, O.
2005. Caña de azúcar en Colombia. *Revista de Indias* 65:49–78.
- Salas, A.; Soto, N.; Videla, M.; Montoya, S. y Lacoste, Pablo
2022. Molinos y tahonas en Charcas, Córdoba y Buenos Aires (1550-1600). *Estudios Atacameños* 68:1-23.
- Satizábal, A.
2004. *Molinos de Trigo en la Nueva Granada. Siglos XVII – XVIII*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Torres, F.
1984. Agricultura y conflictos en la Córdoba colonial. *Todo es Historia* 17:38-58.
- Trujillo, E. O.; Torres, E. y Conde, J.
1990. *El trigo en la Época Colonial. Técnica agrícola, Producción, Molinos y Comercio*. Federación Nacional de Molineros de Trigo – FEDEMOL, Cali.
- Vergara, C.; Salas, A. y Lacoste, P.
2021. El puerto de Coquimbo, la ciudad de La Serena y el patrimonio vitivinícola del Cono Sur (1536-1600). *Revista de Estudios Hemisféricos y Polares* 12:58-80.
- Vila, E.
2012. Cartagena de Indias en el siglo XVII: puerto negrero internacional. En *Redescubriendo el Nuevo Mundo: Estudios Americanistas en Homenaje a Carmen Gómez*, coordinado por M. Elvás y S. Olivero, pp. 63-74, Universidad de Sevilla, Sevilla.

Archivos y fuentes primarias

Actas del Cabildo de Buenos Aires

1589-1591. Buenos Aires, Edición de Vicente Fidel López por encargo de la Municipalidad de la Capital, Tomo I 1895.

Actas del Cabildo de Córdoba. Libro 1

(1573-1587), 2 (1588-1596) y 3 (1597-1602) http://www.bibliotecadigital.gob.ar/files/original/13/1296/edicion-oficial_archivo-municipal-cordoba_1880.1.pdf

Archivo General de la Nación Colombia,

Fondo Colonia, Caciques Indios, 32, D.29, año 1567.

Archivo General de la Nación Colombia,

Índice del Archivo Colonial. (1935). Vol. I, Tierras, Jefe de la sección publicaciones, Carlos Valencia Estrada. Bogotá, Colombia. Imprenta Nacional.

López de Velasco, Juan

2006 [1574]. Geografía y descripción universal de las Indias, recopilada por el cosmógrafo-cronista desde el año de 1571 al de 1574, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Oficios o cartas al cabildo de Quito por el Rey de España o el Virrey de Indias

1934 (1552-1568). Quito, Publicaciones del Archivo Municipal

Salazar de Villasante.

1881 [1573]. Relación general de las poblaciones españolas del Perú hecha por el licenciado Salazar de Villasante". En *República del Perú*. Tomo I, pp. 1-47, Ministerio de Fomento, Relaciones Geográficas de Indias, Madrid.

Schmidel, Ulrico.

1970, 1599. Viaje al Río de la Plata y Paraguay. En: *Colectión de Documentos Pedro De Angelis*, tomo VI, pp. 246-346, Plus Ultra, Buenos Aires.

Valencia, Pedro.

1610. Descripción de la ciudad de Tunja. En *Descripción de Indias*, Tomo I. Madrid, Biblioteca Nacional de España, Madrid. Mss/3064.