

Sugerencia de citación: Alcazar Gómez, A. F. (2024). Dinámicas comerciales del arroz en la ciudad de Cartagena de Indias: circulación y abastecimiento en la segunda mitad del siglo XVIII. *tiempo&economía*, 11(2), 1-28. <https://doi.org/10.21789/24222704.2135>

DOI:
<https://doi.org/10.21789/24222704.2135>

Dinámicas comerciales del arroz en la ciudad de Cartagena de Indias: circulación y abastecimiento en la segunda mitad del siglo XVIII

Commercial Dynamics of Rice in the City of Cartagena de Indias: Circulation and Supply in the Second Half of the 18th Century

Andrés Felipe Alcazar Gómez

Miembro del grupo de investigación H-ESOPO (Historia económica, social y política del programa de historia de la Universidad de Cartagena).

Historiador, Universidad de Cartagena, Colombia

aalcazarg@unicartagena.edu.co

<https://orcid.org/0009-0007-3237-9894>

RESUMEN

Este artículo examina elementos fundamentales del suministro y distribución del arroz en la ciudad de Cartagena durante la segunda mitad del siglo XVIII. Al final del período colonial, la ciudad atravesó por momentos de intensa especulación, en los que actividades ilícitas como el acaparamiento y la reventa desempeñaron un papel crucial en las dinámicas de oferta y demanda de este importante grano. Además, los

fenómenos naturales y la ineficiencia del cabildo influyeron significativamente en estos procesos, afectando la producción y disponibilidad del arroz.

Palabras clave: Comercio; regatones; circulación, acaparamiento; abasto; siglo XVIII; historia económica.

Códigos JEL: F10, N01, N16

ABSTRACT

This article examines key elements of rice supply and distribution in the city of Cartagena during the second half of the 18th century. At the end of the colony, the city experienced periods of intense speculation, in which illicit activities, such as hoarding and reselling, played a crucial role in the dynamics of supply and demand of this important grain. Furthermore, natural phenomena and the inefficiency of the council significantly influenced these processes, affecting the production and availability of rice.

Keywords: Commerce; *regatones*; Circulation; Hoarding; Supply; 18th century; Economic history.

JEL Codes: F10, N01, N16

Introducción

En el período colonial, la ciudad de Cartagena tuvo un papel importante en el desarrollo económico y comercial de la Nueva Granada, desempeñándose como puerto y plaza fuerte (Macfarlane, 1972, p. 71). Debido a su ubicación geográfica, la ciudad aprovechaba el uso de amplias formas de transporte: fluvial, terrestre y por supuesto marítimo, situación que convertía al centro urbano en un escenario estratégico de los intercambios comerciales que constantemente se realizaban en la región del Caribe.

Como se sabe, el papel de Cartagena la convirtió en un puerto constantemente amenazado y apetecido por potencias europeas. Para hacer frente a esta problemática, las autoridades del virreinato emplearon un complejo sistema defensivo que mantuviera salvaguardado al puerto y a sus habitantes. Al mismo tiempo, se consideró establecer un sistema de abastecimiento al casco urbano, el cual consistía, en principio, en un sistema de encomiendas que se desarrollaron y permitieron la llegada de algunos víveres como el casabe, la yuca y el maíz a la ciudad (Borrego Plá, 1982, p. 4).

Con la llegada de la dinastía de los Borbones a mediados del siglo XVIII, las transformaciones de orden económico no tardaron, pues uno de los objetivos de esta administración era sacar el máximo provecho a sus territorios en la América colonial (Kuethe y Adrien, 2018, p. 17). En este sentido, las actividades de abasto de lugares estratégicos como Cartagena estaban supeditadas a dos grandes fuentes: primero, los excedentes agrícolas que se generaban en las haciendas y estancias inmediatas al casco urbano; segundo, mediante las importaciones que realizaban comerciantes provenientes del interior de Nueva Granada y el Gran Caribe. Si bien la historiografía ha determinado que los territorios aledaños a la ciudad de Cartagena eran poco eficientes en términos productivos, esto no era cierto para el caso de productos como el casabe, el maíz o el arroz, dadas las condiciones ambientales.¹ Estas mismas condiciones, por supuesto,

¹ Véase Meisel (2003), O'Byrne (2013) Macfarlane (1972)

impedían el cultivo de otros bienes como el trigo, que era demandado por la población europea y mestiza de la ciudad como militares, comerciantes y burócratas.

A pesar de que estas actividades generaron rendimientos económicos a los comerciantes y hacendados de la región, el interés político-militar de mantener abastecida la plaza reñía en ocasiones con el libre juego de la oferta y la demanda. El crecimiento de la población del puerto y de las embarcaciones que recalaban en él ejercía mayor presión sobre las redes de abasto. Aunque la intervención de las autoridades buscaba establecer un adecuado suministro de víveres y géneros agrícolas, la logística siempre generó problemáticas tanto de flujos de corto tramo, que se hacían por parte de las poblaciones de la jurisdicción de Cartagena, como de los suministros venideros de las regiones del interior de la Nueva Granada.

La estructura propia de la economía preindustrial complicaba el abasto de la plaza: la pérdida de cosechas por las temporadas de lluvias y sequías, el alto costo de los fletes, las demoras en los tiempos de entrega y por supuesto las condiciones de las vías de comunicación, que la mayoría del tiempo se encontraban en pésimas condiciones y, por ende, eran objeto de críticas de los comerciantes, conllevaron a que la tarea de transportar víveres a Cartagena fuese una tarea complicada.

El ejemplo más conocido de las dificultades de abasto es el de comercio de trigo y harina: durante la segunda mitad del siglo XVIII géneros como la harina de trigo eran introducidos hacia Cartagena por varias regiones del interior de la Nueva Granada, como Villa de Leyva, Tunja, Pamplona y Vélez (Satizábal, 2004, p. 46). Para satisfacer los niveles de demanda de la población, no solo importaron harina del interior de Nueva Granada, sino también de amplias regiones del mundo Atlántico, como el caso de Jamaica y Veracruz (Sánchez, 2021, p. 9). Este sistema implicaba el uso de licencias y asientos (Eugenio, 1990, p. 33), los cuales eran aprovechados por comerciantes que veían en este negocio una gran oportunidad para acrecentar sus tratos y negociaciones.

En contraste, la producción de arroz fue mucho más favorable en los territorios de la provincia, gracias a ciertas condiciones geográficas y

naturales que jugaron a favor de esta actividad económica; a pesar de ello, es poco lo que se sabe sobre su cultivo y cadena de valor. La variedad de ciénagas y zonas inundables que permitían el buen desarrollo de las cosechas hicieron que la producción de este cereal fuera factible. Territorios como Tolú, Loricá, La Mojana y la subregión momposina (Solano, 2021, p. 258) jugaron durante la segunda mitad del siglo XVIII un papel importante en el abasto arrocero.

A finales del siglo XVIII, una constante en las actividades de abastecimiento era la volatilidad que los precios de los suministros agrícolas presentaban a corto plazo. En este sentido, artículos como el arroz, el maíz y la carne fresca (Solano, 2021, pp. 271-273) experimentaron dicha tendencia. Las especulaciones con el precio, el acaparamiento de los productos y la reventa de los mismos afectaron negativamente sus precios, al igual que el de otros productos que eran de primera necesidad para las familias cartageneras.

Aunque la historiografía ha estudiado con suficiencia temas como las fortificaciones, el comercio portuario y el papel del puerto en la circulación comercial en la Nueva Granada², los estudios dedicados al abastecimiento a finales del siglo XVIII han sido escasos y apenas se han concentrado en bienes agrícolas de consumo básico como la harina, el maíz y la carne (Sánchez, 2021; Saldarriaga, 2011). Sin embargo, el arroz también constituyó un producto indispensable en la canasta básica de la alimentación de las familias cartageneras de ese siglo, ya que, al ser un alimento que podía remplazar a otros bienes de consumo como el trigo y se producía con facilidad, adquirió un espacio en los hogares de la población durante este período.

Con base en las consideraciones enunciadas al inicio, este artículo propone estudiar algunos aspectos esenciales del abasto y circulación del arroz en la segunda mitad del siglo XVIII. Para llevar a cabo dicho propósito, además de esta introducción, el artículo se compone de dos secciones: la primera examina las características del abasto del arroz en la ciudad y los actores que intervinieron en esta actividad y, por último, la segunda parte del artículo estudia los lugares y sitios de donde era extraído este bien

² Véase las siguientes investigaciones: Macfarlane (1972), Meisel (2011), Solano (2018), De la Cruz (2020).

agrícola para abastecer a la ciudad. Como metodología empleada para este artículo se recopilieron fuentes primarias provenientes del Archivo General de la Nación (AGN), además se realizaron varias tabulaciones conforme a varios informes de venta de arroz provenientes del AGN y se complementó este enfoque usando bibliografía complementaria.

Comercio arrocero: las dinámicas del abasto de arroz en la ciudad de Cartagena durante la segunda mitad del siglo XVIII

Con su llegada al nuevo mundo, los ibéricos introdujeron una amplia gama de productos alimenticios a las culturas aborígenes, como nuevos granos y cereales, entre los cuales destacaban comestibles como el arroz (Patiño, 1969, p. 29). Como lo mencionaron Cabezas y Espinoza (2000), en la América precolombina el arroz no había figurado como alimento dentro de la dieta aborigen a excepción de algunas culturas amazónicas que recolectaban el grano de arrocillos silvestres americanos. Con la instauración de los europeos en las diversas regiones del continente americano, se comenzó a implementar la siembra de arroz en algunos lugares como Puerto Rico y Cuba (Cabezas y Espinoza, 2000, p. 10).

La incorporación de este alimento fue un fenómeno social y cultural complejo, como lo señaló Emilio Robledo (1945):

Ya incorporados a su propio haber cultural las plantas y los animales domesticados o transportados por otros, los pueblos difusores llevan tales elementos de su cultura material en sus desplazamientos, para asegurar en el nuevo ambiente o territorio las cosas de consumo a las que están acostumbrados en el país de donde provienen. (p.168)

La afirmación anterior sugiere que los ibéricos buscaban por sobre todo satisfacer sus propias necesidades en los aspectos a los que estaban habituados, como la alimentación.

En la Europa medieval el cultivo de arroz apenas tenía presencia en la dieta de las familias occidentales, lo que significa que se consumía

ocasionalmente en comparación con productos como el trigo o la cebada, que ocupaban un lugar más prominente en la pirámide alimenticia (Cabezas y Espinoza, 2000, p. 8).

Un aspecto importante de la introducción de alimentos europeos en la América colonial fue que algunos de ellos no se adaptaron bien a las condiciones de los suelos y del clima en las diferentes áreas de la región. Una vez que las primeras poblaciones se establecieron en áreas como la provincia de Cartagena, en el Nuevo Reino de Granada, los españoles buscaron establecer prácticas agrícolas y ganaderas acordes con las características de la tierra, ya que era poco lo que se podía hacer con la aclimatación de vegetales y productos europeos (Saldarriaga, 2011, p. 66). Este fue un fenómeno que no solo afectó a la Nueva Granada, sino también a diversas regiones de las Antillas. A pesar de que los colonizadores introdujeron cereales y géneros europeos, los resultados fueron decepcionantes y como alternativa decidieron introducir arroz como sustituto de estos alimentos (Cabezas y Espinoza, 2000, p. 8).

El planteamiento anterior resulta ser interesante y ha sido abordado por la historiografía regional del Caribe colombiano (O'Byrne, 2013, p. 63). Estas investigaciones han puesto en tela de juicio la relevancia de los rendimientos de los suelos de las llanuras del Caribe y la capacidad que estos tenían para producir y abastecer a la ciudad de Cartagena. Durante gran parte del siglo XVIII, los comerciantes residentes en la ciudad solicitaban a las autoridades del virreinato permiso para importar alimentos desde puertos del Caribe, argumentando que los suelos de la provincia no eran tan productivos (pp. 59-79).

A pesar de que el *hinterland* inmediato de la ciudad no contaba con las facultades para el desarrollo de una amplia gama de alimentos (Meisel, 2003, p. 42), las poblaciones bajo su jurisdicción sí contaban con las condiciones idóneas para la producción de una amplia variedad de cultivos. Por ejemplo, Santa Cruz de Lorica fue un territorio que cumplió con un papel importante en el envío de alimentos de primera necesidad hacia Cartagena durante buena parte del siglo XVIII (Solano, 2021, p. 226).

De esta forma, y como punto de partida, proponemos que a pesar de los avatares que sufrió la actividad de aprovisionamiento de bienes agrícolas en la ciudad, el abasto de géneros como el arroz no se vio imposibilitado en mayor medida por los factores de producción de la tierra en los que era cosechado, sino más bien por fenómenos como el acaparamiento, la especulación y acontecimientos naturales que afectaron sus precios, puesto que las condiciones de gran parte de los territorios de la provincia de Cartagena, en conjunto con los territorios de las sabanas de Tolú y la subregión momposina, generaron un ambiente óptimo para el desarrollo y distribución del mencionado cultivo.

En la segunda mitad del siglo XVIII el virreinato de Nueva Granada experimentó un amplio crecimiento económico, propiciado por el aumento demográfico y los estímulos fiscales producidos por la minería de oro (Torres, 2013, p. 195). Estos elementos no solo afectaron al desarrollo de actividades productivas en los mercados regionales, sino que dieron lugar a redes de abastecimiento que estuvieron fuertemente ligadas al ámbito del trabajo minero, en las que se destacaron los rendimientos productivos de áreas como Popayán, el nordeste de Antioquia y algunas zonas mineras ubicadas al sur de la provincia de Cartagena y cercanas al puerto de Mompox.

Según investigaciones recientes de Torres y Henao (2022), dado el significativo papel del sector minero y sus efectos económicos en la Nueva Granada, era crucial asegurar el suministro alimentario para los trabajadores. En este contexto, el puerto de Mompox desempeñó un papel estratégico como centro de redistribución de mercancías a estas áreas claves. Mompox también destacó como un espacio de servicios comerciales que permitía un constante intercambio comercial con las lejanas regiones del interior de la Nueva Granada (Meisel, 2011, p. 53). Estos elementos no solo fortalecieron la economía momposina, sino que también conllevaron al fortalecimiento de la especialización regional (Henao, 2020, p. 47). De esta forma, en los territorios del virreinato se fueron consolidando mercados regionales que fueron partícipes de la formación de un incipiente mercado interno colonial, en el cual iba acrecentándose la circulación comercial (Sempat Assadourian, 1982, p. 14).

En términos comerciales, el río Magdalena se destacó como la ruta principal que conectaba a toda la Nueva Granada (Muñoz y Torres, 2013, p. 190) gracias a su extensión y a los fluentes con los que contaba, lo que le permitía conectar aquellas zonas lejanas de los Andes con las llanuras del Caribe neogranadino (De la Cruz, 2020, p. 14). Estos afluentes, según Marta Herrera (2007), constituían una identidad propia de las regiones del Caribe neogranadino, pues a través de estos; los trabajadores del río que se ganaban la vida conduciendo champanes y canoas, transportaban mercancías a lo largo de la región.

Por otra parte, en la ciudad de Cartagena de Indias el maíz y el arroz eran alimentos fuertemente demandados por los habitantes de la ciudad. El maíz se destacaba entre la población por dos razones principales: primero, era uno de los productos más abundantes en la provincia; y segundo, la diversidad de preparaciones que permitía. El arroz, por otro lado, era consumido por ser un carbohidrato con cantidades modestas en proteína y era un alimento clave en varias zonas de la provincia gracias a la fertilidad de los terrenos que se extendían desde las sabanas de Tolú hasta la villa de Santa Cruz de Mompos (Solano, 2021, p. 256).

La región de la depresión momposina, que incluía a Mompos, se destacaba por sus extensas áreas inundables y por ser un espacio en el que se llevan a cabo diversas actividades económicas, especialmente las orientadas al uso del río por parte de un grupo de comerciantes dedicados al transporte fluvial. De esta forma, muchos comerciantes se involucraron en la introducción de mercancías como bienes de la tierra³, tanto para Cartagena como para las lejanas provincias del interior del Nuevo Reino de Granada. En la tabla 1 se observan algunos movimientos de arroz hacia varios destinos.

³ Véase la investigación de Henao (2020).

Tabla 1. Envíos de arroz hacia Cartagena y Antioquia en 1788

Mes y día	Comerciante	Producto	Cargas	Botijas	Destino
Febrero, 4	Don Raymundo Gomez	Arroz	1	-	Provincia de Antioquia
Febrero, 12	Don Manuel Carlier	Arroz	1	-	San Bartolomé
Febrero, 12	Don Casimiro de Villa	Arroz	-	-	Antioquia
Marzo, 4	Don Cristalinas Liaños	Arroz	1	-	San Bartolomé
Mayo, 4	Antonio Gomez de Teyla	Arroz		8	Antioquia
Octubre, 23	Don Josehp Benítez	Arroz	9	-	Cartagena
Noviembre, 24	Don Diego Carrasquilla	Arroz	3	-	Cartagena

Nota. Elaboración propia a partir de Archivo General de la Nación, sección Archivo Anexo III, fondo Real Hacienda-Cuentas, fls. 61.

En la segunda mitad del siglo XVIII la ciudad de Cartagena experimentó un notable crecimiento económico debido principalmente a las actividades de su puerto, pues contó hasta la década de 1778 con el monopolio del comercio exterior del virreinato (Meisel, 2011, p. 65). Este auge se vio acompañado de una expansión demográfica (Aguilera y Meisel, 2009, p. 28) y la integración de nuevas áreas del Caribe neogranadino a un espacio económico más amplio, el cual estuvo impulsado por las distintas relaciones comerciales de un sólido grupo de comerciantes asentados en la región. Estos factores contribuyeron al fortalecimiento de relaciones comerciales, especialmente tras la transformación del gran Caribe en una amplia zona de libre comercio a mediados de la década de 1760 (Bassi, 2021, p. 38).

Además de estas grandes transformaciones, hubo una mayor demanda de trabajadores calificados como no calificados (Solano, 2018,

2021). La historiografía de Cartagena ha evidenciado hasta el momento que la ciudad fue objeto de frecuentes ataques en el contexto de las guerras Atlánticas y, para hacer frente a esta amenaza, las autoridades virreinales trabajaron en el desarrollo de estrategias defensivas para salvaguardar la plaza fuerte.

De acuerdo con Meisel (2003), las obras que se realizaron para la fortificación de la ciudad implicaron gastos considerables en relación con el PIB de la época, pues, según sus estimaciones, los gastos correspondientes solo a la fortificación de la escollera de Boca Grande ascendían un 5 % del total del PIB de la Nueva Granada. Meisel también estableció que varios de los factores que impulsaron el crecimiento de los ingresos fiscales en Cartagena estuvieron determinados por el aumento de los ingresos per cápita, la presión fiscal generada por los impuestos al tabaco y al aguardiente y el aumento de los subsidios enviados por las cajas reales de Quito y Santafé (p. 14).

El notable desarrollo económico de la ciudad se vio favorecido por la presencia de trabajadores dedicados a las fortificaciones y tropas militares, lo cual contribuyó al crecimiento de la economía local, porque buena parte de los ingresos de estos sectores eran destinados en mayor medida a satisfacer sus necesidades básicas, generando así actividades de consumo (Meisel, 2003, p. 27).

A pesar de los avances en materia fiscal de Cartagena, es importante señalar que, según la investigación de Sergio Solano (2021), el notable aumento salarial de los trabajadores libres de Cartagena se vio eclipsado por el fenómeno inflacionario que afectó a toda Nueva Granada. Este evento, por supuesto, limitó el consumo de bienes y alimentos de primera necesidad como el arroz, el maíz y la carne, pues su precio aumentó a finales del período colonial por encima de los salarios reales (p. 276).

El panorama se complicó aún más durante los períodos de guerra, entre 1790 y 1800, los cuales resultaron en la interrupción de importaciones provenientes de la metrópoli. Según Solano (2021), este complejo escenario bélico, sumado a los constantes ciclos de abundancia y escasez presentados durante buena parte del siglo XVIII, tuvieron un impacto

significativo en las actividades de abastecimiento de la ciudad (Mora, 2021, p. 17).

En este contexto, los comerciantes que tenían inversiones en lugares estratégicos de las sabanas centrales de la provincia fueron los más afectados, pues, a pesar de que contaban con redes de acopio para movilizar sus bienes, los períodos de lluvias y sequías afectaron el desarrollo de cultivos, lo cual tendía a elevar los precios de los productos agrícolas. Ante esta compleja problemática, José María del Real, propietario de una hacienda en el partido de María, afirmaba que los altos precios de los productos esenciales como el maíz o el arroz eran debido a las lluvias intensas que provocaron pérdidas de cosechas.⁴

No es de sorprender, por tanto, que las problemáticas en los suministros hayan generado quejas de parte de la población. Usualmente en una economía preindustrial los especuladores y los revendedores son los primeros objetivos de las autoridades. Por ejemplo, a finales del siglo XVIII se promulgaron órdenes como la siguiente:

Que debe observar el cabo guardia de los tendales; y cajones de maíz con la mayor puntualidad sin separarse un punto de ella por convenir el buen el buen servicio del público de esta plaza para su abasto diario. Por cuanto para precaverle el abuso introducido de sacar cantidades excesivas de harina, maíz, arroz y casabe embarcando unas y ocultando otras para venderlas los mismos que las compran siendo este comercio perjudicial al público.⁵

Las dinámicas relacionadas con el abasto y circulación de alimentos de primera necesidad como el arroz estaban fuertemente marcadas por medidas preventivas y legislativas que se encontraban establecidas en el bando de buen gobierno del año 1789. Estas medidas buscaban ejercer presión en la regulación de los alimentos que las personas consumían; de hecho, en el capítulo 74 del bando se establecía lo siguiente:

⁴ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abasto, t. 9, doc. 11, folio 588r.

⁵ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abasto, t. 5, doc. 1, folio 36v.

Que ninguna persona de cualquier calidad o condición que sea, pueda comprar por justo los mantenimientos que vienen a esta ciudad para el abasto común, sin que haya estado a la venta publica por noticia de la diputación de turno bajo la pena de perder lo que compraron. (Mora, 1992, p. 127)

En el capítulo 79 se señalaba que individuos como maestros, capitanes y patronos de canoas tenían prohibido vender grandes cantidades de alimentos a una o más personas en los primeros días siguientes al desembarco de los bienes (Mora, 1992, p. 127). Por último, el capítulo 77, que hacía referencia a la regulación de revendedores, establecía que una vez “hechas sus compras no las oculten ni retiren de la vista del público, ni en la venta se excedan en los precios que asignará la diputación de turno” (Mora, 1992, p. 128).

Como lo han señalado Rivasplata (2024), Salinas (2018) y Zamora (2014) a través de sus estudios en las diferentes latitudes regionales de la América colonial. Los regatones⁶ y acaparadores eran avivados conocedores de las dinámicas de los comercios locales, en este sentido eran agentes que, por medio de contactos y relaciones en los mercados y plazas, y en búsqueda de su beneficio, afectaban de diversas formas el suministro de alimentos a las poblaciones. Durante gran parte del siglo XVIII, el cabildo de Cartagena de Indias enfrentó desafíos significativos para controlar las prácticas ilegales de comerciantes. La situación se complicaba porque los puestos de “regidores añales” eran públicamente subastados, lo que permitía a los comerciantes establecer nexos con estas autoridades para obtener ventajas (Solano et al., 2020, p. 48).

Aunque los bandos de buen gobierno incluyeron medidas preventivas contra la venta de productos agrícolas como el arroz a los regatones, en la práctica estas advertencias del cabildo no se implementaron eficazmente. Esto permitió que los especuladores y acaparadores siguieran comprando productos esenciales para luego venderlos a precios significativamente más altos.

⁶ Según la Real Academia Española, esta actividad consistía en comprar al por mayor para volver a vender al por menor.

Esta fue una estrategia que muchos acaparadores de alimentos emplearon, especialmente para el caso del arroz. Durante buena parte de la segunda mitad del siglo XVIII, los casos de acaparamiento y regatonería fueron constantes. Por ejemplo, en la ciudad en 1793 se llevó un caso contra el comerciante Joseph Antonio Mosquera por haberse apropiado de 370 botijas de arroz⁷, las cuales había vendido durante todo ese año a un precio de 10 reales, argumentando que era en beneficio de los habitantes. Ante tal situación, el síndico procurador general Manuel de Otoyá expresó: que

Si su intención hubiera sido de beneficiar al público como aparenta habiéndolo comprado [arroz] por los meses de enero y febrero como lo expone siendo público y notorio que en ello y aun mucho después se vendió a 4 $\frac{1}{2}$, y lo más caro a 5 reales botija lo hubiera mandado a vender contentándose con ganar 1 o 2 reales en cada una.⁸

Se debe señalar que el caso de Mosquera no fue el único investigado por el cabildo y los regidores de abasto, pues a mediados de 1803; varios miembros de esta institución estuvieron investigando al comerciante José María de Toledo, por haber introducido 240 botijas de arroz a su casa⁹.

En la plaza fuerte de Cartagena, un aspecto característico del comercio era que, cuando se conocían casos de acaparamiento como el del mencionado Mosquera, muchos regatones aumentaban el precio del arroz para poder obtener beneficios. Esta estrategia funcionaba porque, a pesar del alza de los precios, la demanda del arroz se mantenía, ya que era un alimento esencial tanto para las tropas militares, como para los enfermos del Hospital de San Juan de Dios (Alzate, 2012, p. 29). Un ejemplo de dicha tendencia se puede observar en el siguiente fragmento de una carta escrita por el comerciante y apoderado de Mosquera, Eugenio Viana, al sargento Manuel Delgado:

Muy señor mío, he de merecer a vuestra merced se sirva decirme a continuación habiendo tratado con vuestra merced 7 botijas de arroz en

⁷ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 5, doc. 1, fs. 1r-286v.

⁸ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 5, doc. 1, folio 15v.

⁹ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t.2, doc. 21, folio 434r.

el puente de esta ciudad el día 4 del corriente [junio] al precio de 10 reales para recibirlos al siguiente día 5, por la mañana para el gasto de la tropa que fue destacada a Bocachica habiendo un [ocurrido] por ellos no pude cumplir el trato a causa de que me acaban de quitar por el señor procurador general de esta ciudad,, y si por este motivo tuvo muestra merced que pagarla a 11 reales en una de las canoas arribadas al muelle de dicho puente. ¹⁰

Como se ha venido observando, las dinámicas del abasto de arroz durante la segunda mitad del siglo XVIII estuvieron sujetas en gran medida a las actividades clandestinas de especuladores, regatones y acaparadores, quienes se aprovechaban de las épocas de desabastecimiento en la ciudad para sacar partida de ello. Así pues, a finales del período colonial, los altos precios impuestos al arroz implicaron al tiempo variaciones de los precios entre regatones (tabla 2).

Tabla 2. Precios del arroz en 1793

Comerciante/ regatones	Producto	Unidad de medida	valor de venta
Eugenio Viana (apoderado de José Antonio Mosquera)	Arroz	Botija	10 reales, al por mayor y al por menor
Sebastián Gaviria	Arroz	-	11 reales
Canoeros	Arroz	Botija	14 y 15 reales
Francisco Alcalá	Arroz	Botija	12 reales

Nota. Elaboración propia a partir de Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 5, doc. 1, fs. 286.

No es de sorprender que comerciantes de Cartagena se vieran inmiscuidos en estas actividades, pues a finales del siglo XVIII muchos de estos, en búsqueda de sus beneficios, compraban a los cosecheros de la

¹⁰ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t.5, doc. 1, folio 155r.

región géneros de primera necesidad, para sacar utilidades. Un comentario de Antonio López ejemplifica dicha situación:

En los meses de diciembre, enero y febrero del año pasado [1792], y presente abundo, como en los otros años la cosecha de arroz, y por lo mismo son muchos los cosecheros que vinieron a esta ciudad con toda clase de embarcaciones a vender dicho arroz, y como labradores de él y de otros frutos y legumbres les precisa pronta venta para restituirse a sus casas a la precisa atención de las demás labores. Si por lo arriba dicho experimenta alivio que se le compre por mayor y menor. ¹¹

Las dinámicas del comercio arrocero en Cartagena no se limitaban únicamente al casco urbano, pues existieron grandes comerciantes y hacendados como Andrés Gómez Mármol, Juana de la Encarnación y; Francisco García y Soto Mayor, quienes tenían haciendas y terrenos para cultivar y abastecer a la ciudad con productos agrícola, como el arroz o el maíz.¹²

Hacia mediados de 1808, Mármol planteaba llevar unas 70 botijas de arroz, equivalentes a unas 2240 libras,¹³ desde su Hacienda Majagual hasta la ciudad, lo que ocasionó una compleja disputa entre Mármol y las autoridades del cabildo, pues quería vender la botija de arroz a un precio aproximado de 30 reales y la cuartilla, es decir, la unidad más pequeña en unos 3 reales.¹⁴ El precio por la cuartilla estaba muy por encima del precio que había estipulado el cabildo, que para mediados de 1808; era de 2 reales por cuartilla de arroz¹⁵. Esta situación, como la mayoría de los casos, era un duro golpe para los comerciantes, ya que afectaba sus ganancias. Ante este panorama, Mármol acudió a su calidad de cosechero para que se le permitiera vender, mencionando:

¹¹ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 5, doc. 1, folio 167r.

¹² Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 9, doc. 17, folio 839r.

¹³ Para la siguiente conversión se tomó el estimado que señaló el profesor Solano (2021), en el que una botija equivalía aproximadamente a 32 libras (p. 270).

¹⁴ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 9, doc. 17, folio 819r.

¹⁵ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 9, doc. 17, folio 820r.

Yo no puedo no menos que presentarle con mi mayor rendimiento mi calidad de hacendado y cosechero que estos frutos que trato de expender son sembrados, cultivados y cogidos por mí y mis esclavos y que no siendo ni comprados ni adquiridos de otras manos debo aprovechar la escases para subsanar los quebrantos.¹⁶

En la segunda mitad del siglo XVIII, el suministro de alimentos agrícolas a la plaza fuerte de Cartagena estuvo estrechamente ligado a las redes y relaciones entre hacendados, cosecheros y transportistas, que se encargaban de llevar estos productos a la ciudad. En el caso del arroz, en ocasiones los precios de la cuartilla de este género agrícola no coincidían con los precios de la ciudad. Por ejemplo, en un interrogatorio hecho a un patrón de canoa por diputados de abasto, estos le habían preguntado si sabía a qué precio se hallaban artículos como el arroz, el maíz o la carne, a lo que el trabajador respondió que “el arroz no sabe el precio que lo tengan en la plaza, pero que en Lorica se vende [arroz] a real y medio la cuartilla”.¹⁷ El comentario de López ofrece una visión de cómo los comerciantes y acaparadores podrían haber procedido al comprar diversos tipos de productos agrícolas.

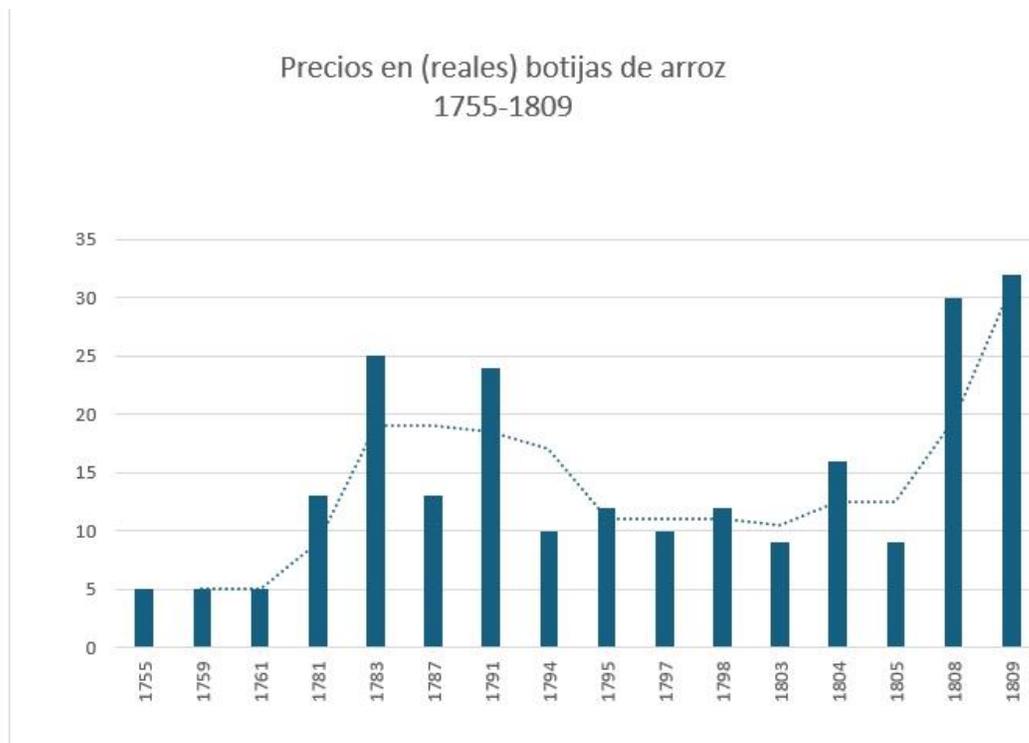
Como lo han señalado Torres (2015) y Pardo (1972), la economía de la Nueva Granada durante la segunda mitad del siglo XVIII estuvo sujeta a cambios exógenos, en los que las variaciones del clima o los efectos de las especulaciones por parte de grupos de comerciantes pueden cambiar de forma sustancial los precios de los alimentos de primera necesidad. En el caso del arroz, estos dos aspectos jugaron un papel importante en el alce de los precios, sin olvidar también los juegos de oferta y demanda que se llevaban a cabo en el comercio urbano de Cartagena de Indias. Durante la segunda mitad del siglo, los precios de este bien agrícola mostraron una estabilidad general, pero con una tendencia al alza hacia finales del período. Al analizar los precios del arroz entre 1755 y 1809, se observa una tendencia inelástica en su precio, manteniéndose en un promedio de 14,3¹⁸ (figura 1).

¹⁶ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 9, doc. 17, folio 819v.

¹⁷ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 9, doc. 11, folio 582r.

¹⁸ Esta estimación se realizó teniendo en cuenta las variaciones en los datos de los precios del arroz entre 1755-1809, suministrados por el profesor Sergio Solano (2021).

Figura 1. Precios en reales de las botijas de arroz, 1755-1809.



Nota. Tomado de Solano, 2021, p. 277.

De este modo, podemos afirmar que el abastecimiento de arroz, a pesar de estar sujeto a medidas de regulación por parte de las autoridades del cabildo de la ciudad, fue objeto de constantes modificaciones realizadas por hacendados, comerciantes y revendedores, quienes eran avivados conocedores de la compleja situación de la plaza y sus complicaciones para abastecerse e hicieron uso de ello para tener beneficios económicos.

Enclaves del comercio de arroz en la provincia de Cartagena durante la segunda mitad del siglo XVIII

Los recientes estudios sobre el comercio en la provincia de Cartagena han sido fundamentales para comprender cómo se desarrolló el comercio tanto en la ciudad como en sus alrededores¹⁹. En este sentido, el siguiente

¹⁹ Véase las investigaciones de Jimeno Sierra (2022) y Solano et al. (2021).

apartado tiene como objetivo proporcionar información sobre los lugares que funcionaban como distribuidores de arroz y abastecían a la ciudad.

Podemos analizar cómo se abastecía la ciudad desde dos perspectivas. Por un lado, el comercio interno dentro del casco urbano se llevaba a cabo principalmente a través de las tiendas de pulperías, las cuales suministraban alimentos a las familias cartageneras. Por otro lado, estaba el comercio en las áreas más amplias de la provincia de Cartagena, donde hacendados, agricultores y comerciantes cultivaban tierras para producir alimentos tanto para consumo local como para la venta en la ciudad. Estas dos formas de comercio se complementaban, ya que las tiendas de pulpería a veces obtenían productos de las zonas cercanas a la plaza fuerte (Solano et al., 2021, p. 191).

A lo largo del siglo XVIII, el establecimiento de varias tiendas de pulperías, tiendas mixtas y tendajos había desempeñado un papel crucial en la cadena de distribución de alimentos a los habitantes de la ciudad, permitiendo que las personas se pudieran aprovisionar de algunos alimentos como huevos, ajos, azúcar, entre otros (Solano et al., 2021, p. 195). De esta manera, las tiendas de pulperías eran espacios que complementaban las actividades de abastecimiento de la plaza fuerte.

Según Solano et al. (2021), estas tiendas “formaban el último peldaño del comercio formal de la ciudad” (p. 189). Ante el punto propuesto por los autores, es de especial interés señalar que la actividad comercial de Cartagena durante la segunda mitad del siglo XVIII fue compleja y diversa, puesto que, así como se encontraba un comercio formal, por las calles de la ciudad también se desarrollaba un comercio informal en el que gente de cualquier condición social participaba (Rivasplata, 2024, p. 5).

Las prácticas de actividades ilícitas, como el encubrimiento de mercancías, eran frecuentes en el ámbito del comercio alimenticio y productos como el arroz se encontraban constantemente relacionados a estas prácticas. Al respecto, algunos diputados y procuradores de turno afirmaron que

Para precaver la extracción de víveres que mencionan y que se oculten para revenderlos los mismos que lo compran y por tanto se encarga al comandante de tendales y cajones de [maíz] que siempre tenga noticia de alguna ocultación o venta por mayor hecha a los regatones u otras personas, de inmediatamente parte a vuestra señoría y a los señores fieles ejecutores.²⁰

Si bien esta fue una medida empleada por las autoridades del cabildo, en la cotidianidad de las introducciones de alimentos agrícolas existían muchas complicaciones para identificar a los dueños de las mercancías, ya que en muchos casos en las guías que tenían los canoeros no aparecía el nombre de la persona a quien pertenecían los géneros agrícolas, como lo señaló el patrón de canoa Agustín Torrente en 1803: "la forma es la de expresar en la guía el nombre del patrón y la cantidad de víveres que conduce esta para la plaza sin decir a quien pertenece ni otra alguna advertencia".²¹

En la ciudad diversos lugares servían como centros de comercio donde se cubrían las necesidades diarias de las familias cartageneras, algunos de eran El Camello y El Portal del Puente. A medida que transcurría el siglo XVIII estos lugares adquirieron una mayor relevancia en la circulación de alimentos de la ciudad (Solano et al., 2021, p. 200). No obstante, es importante mencionar que zonas como Lorica, Tolú y San Bernardo del Viento, tuvieron un papel importante en la distribución de arroz hacia la ciudad (Solano, 2021, p. 257).

Asimismo, durante la mayor parte de la segunda mitad del siglo XVIII, pero sobre todo en las postrimerías, varios hacendados y cosecheros se encargaban de introducir el preciado producto agrícola, dentro de los cuales destaca el mencionado José María García de Toledo, quien no solo traía arroz de Lorica, sino que también se había vinculado al comercio de este producto mediante el traslado de algunas parroquias como Momil.²²

²⁰ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 5, doc. 1, folio 41v.

²¹ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 2, doc. 21, folio 44or.

²² Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 2, doc. 21, folio 439v.

No obstante, Loricá no fue el único territorio que expedía géneros agrícolas como el arroz para Cartagena, pues los transportistas también llegaban a la plaza con artículos de primera provenientes de Turbaco, Mompox, Tolú y San Bernardo del viento (Solano, 2021, p. 257). Turbaco y algunas zonas del partido de María también fueron importantes en el abastecimiento de este producto, como lo mencionó el hacendado Eugenio Canabal, quien conducía sus frutos a la ciudad para el abasto.²³ En la figura 2 se muestra un mapa sobre la red de abasto del arroz de la provincia de Cartagena.

Figura 2. Red de abasto del arroz en la provincia de Cartagena durante la segunda mitad del siglo XVIII.

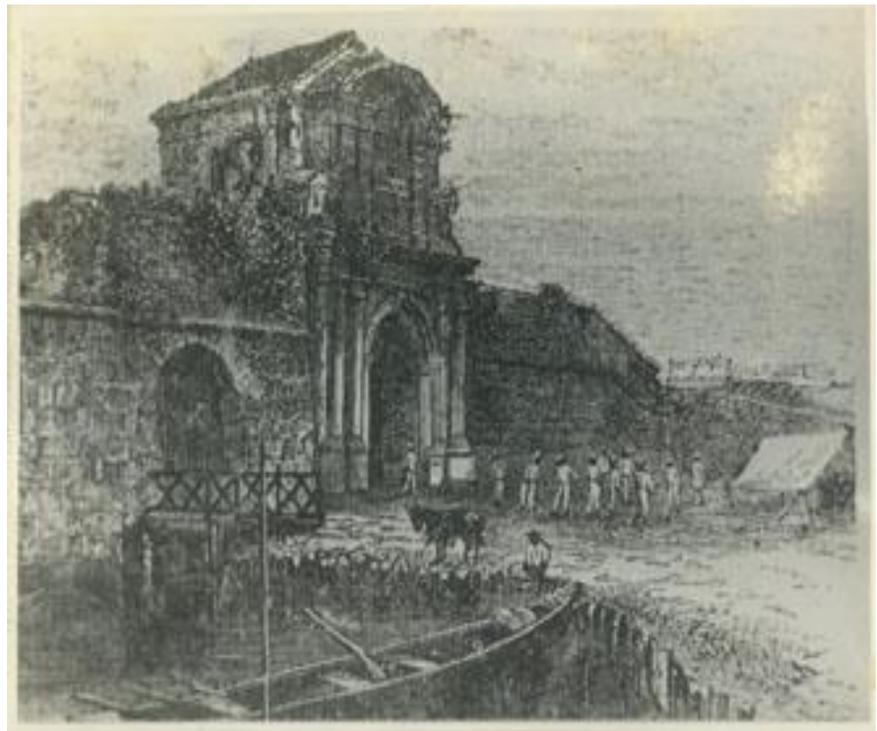


Nota. Elaboración propia a partir de Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, tomos 5 y 9.

²³ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 9, doc. 17, folio 858r.

Estas mercancías en su mayoría llegaban a la Boca del Puente,²⁴ un espacio donde se llevaban a cabo significativas transacciones económicas, especialmente las relacionadas con el abasto y venta de arroz, y donde también se establecieron tiendas, debido a la llegada de embarcaciones por vía marítima desde Lorica (Solano et al., 2021, p. 194). De esta forma, era evidente la introducción de este producto en distintas cantidades, como lo demostraba un testimonio de la época en 1793: “es evidente que a principios del corriente mes llego a dicho puente una canoa con 270 botijas de arroz”.²⁵

Figura 3. Boca del Puente.



Nota. Boca del Puente (grabado), tomado de la fototeca del repositorio de la Universidad Tecnológica de Bolívar.

²⁴ De acuerdo con fuentes primarias y las investigaciones de Sergio Solano, la llamada Boca del Puente o “puerta principal” fue creada para conectar la ciudad con el arrabal de Getsemaní mediante un puente elevadizo. Además de esta función, también tenía un papel esencial en el abastecimiento de la ciudad, ya que por allí llegaban embarcaciones más pequeñas cargadas con mercancías y víveres.

²⁵ Archivo General de la Nación, sección Colonia, fondo Abastos, t. 5, doc. 1, folio 166v.

Como se mencionó anteriormente, las dinámicas relacionadas con el suministro de arroz estuvieron marcadas por una compleja dinámica comercial, caracterizada por frecuentes violaciones a las normas de abastecimiento. En este sentido, podemos establecer que durante buena parte del siglo XVIII las actividades de regatones, especuladores y comerciantes jugaron un papel importante en el ritmo de los precios establecidos a bienes de primera necesidad. Esto, sumado al proceso inflacionario en Nueva Granada, conllevaron a establecer múltiples quejas por parte de los habitantes debido al alto costo de vida en la ciudad.

Consideraciones finales

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, el suministro de arroz en la ciudad de Cartagena de Indias se vio influenciado por dinámicas propias de la provincia. En este contexto, los cambios en los niveles de vida de los residentes, impulsados por nuevas oportunidades de trabajo, se vieron afectados por el fenómeno inflacionario y varias prácticas especulativas y de acaparamiento de víveres y géneros agrícolas como el arroz. En este sentido, regatones, comerciantes, hacendados, vendedores y transportistas tuvieron un papel preponderante en las dinámicas de abasto a la plaza fuerte. No obstante, pese al peso que tenían los bandos de buen gobierno en la ciudad, el constante juego de la oferta y la demanda jugó un papel importante al momento de establecer los precios del mencionado producto.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación (AGN), archivo Anexo III, Real Hacienda Cuentas. Bogotá, Colombia.

Archivo General de la Nación (AGN), sección Colonia, fondo Abastos, tomo 5, documento 1. Bogotá, Colombia.

Archivo General de la Nación (AGN), sección Colonia, fondo Abastos, tomo 9, documentos 11 y 17. Bogotá, Colombia.

Archivo General de la Nación (AGN), sección Colonia, fondo Abastos, tomo 2, documento 21. Bogotá, Colombia.

Fuentes secundarias

Aguilera Díaz, M. y Meisel Roca, A. (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Banco de la República. <https://doi.org/10.32468/Ebook.664-224-8>

Alzate, A. M. (2012). Comer en el hospital colonial: apuntes sobre la alimentación en tres hospitales neogranadinos a finales del siglo XVIII. *Historia Crítica*, 1(46), 18-42. <https://doi.org/10.7440/histcrit46.2012.03>

Bassi, E. (2021). *Un territorio Acuoso. Geografías marineras y el gran Caribe tras imperial de la Nueva Granada*. Editorial Universidad del Norte y Banco de la República. <https://doi.org/10.2307/j.ctv287sbpb>

Borrego Plá, M. (1982). El abastecimiento de Cartagena de Indias en el siglo XVI. *Temas Americanistas*, (1). https://revistascientificas.us.es/index.php/Temas_Americanistas/article/view/14865

Cabezas Bolaños, E. y Espinoza Esquivel, A. M. (2000). El arroz en América: su introducción y primeras siembras. *Revista de Historia de América*, (126), 7-18. <http://www.jstor.org/stable/20140023>

De la Cruz, M. (2020). *Redes y circuitos comerciales en el virreinato de la Nueva Granada. El circuito comercial Cartagena, Mompox y Honda* [Tesis de Maestría, Universidad Complutense de Madrid]. Universidad Complutense de Madrid.

Eugenio, M. A. (1990). Los asientos de abasto de harinas a Cartagena. La compañía Terga-Echegoyen. *Temas Americanistas*, (8). https://revistascientificas.us.es/index.php/Temas_Americanistas/article/view/14816

Henao, L. (2020). Comercio en las tierras del Oro. Circulación de bienes de la tierra en un circuito comercial de la Nueva Granada: Zaragoza (1789-1811). *tiempo&economía*, 7(1), 38-68. <https://doi.org/10.21789/24222704.1558>

Herrera, M. (2007). *Ordenar para controlar: Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes Centrales Neogranadinos. Siglo XVIII*. La Carreta Editores.

Jimeno Sierra, V. (2022). *La presencia de la mujer en las tiendas de pulperías de la ciudad de Cartagena entre 1788-1810* [Tesis de pregrado, Universidad de Cartagena]. Repositorio institucional. <https://repositorio.unicartagena.edu.co/handle/11227/15360>

Kuethe, A. y Andrien, K. (2018). *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: Guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*. Editorial Universidad del Rosario y Banco de la República. <https://doi.org/10.2307/j.ctvc5pfbv>

Muñoz, E. y Torres, J. (2013). La función de Santafé en los sistemas de intercambio a finales del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, 18(1), 165-210. <https://doi.org/10.22380/2027468850>

Meisel, A. (2003). ¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias al final del siglo de las Luces. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, (11). <https://www.banrep.gov.co/es/situado-o-contrabando-base-economica-cartagena-indias-fines-del-siglo-las-luces>

Meisel, A. (2011). Crecimiento, mestizaje y presión fiscal en el virreinato de la Nueva Granada, 1761-1800. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, (28). https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/chee_28.pdf

Macfarlane, A. (1972). El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789). *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, (6-7), 69-115. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/72495>

Mora, G. (1992). El deber del buen vivir ordenadamente y obedecer al Rey. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, (20), 109-131. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/35417/35798>

Mora, K. (2021). "Y vi un caballo negro y el que lo montaba tenía una balanza en la mano" *. Hambrunas en la Nueva Granada, 1690-1820. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, (45), 62-92. <https://doi.org/10.14482/memor.45.986.1>

O'Byrne, A. (2013). El desabastecimiento de géneros agrícolas en la provincia de Cartagena a finales del periodo colonial. *Historia Crítica*, (50), 59-78. <https://doi.org/10.7440/histcrit50.2013.03>

Patiño, V. (1969). *Plantas cultivadas y animales domésticos en América equinoccial. Tomo IV. Plantas introducidas*. Imprenta departamental.

Pardo, A. (1972). *Geografía económica y humana de Colombia*. Ediciones Tercer Mundo.

Robledo, E. (1945). *Vida del mariscal Jorge Robledo*. Editorial La Patria.

Rivasplata, P. (2024). Regatones, mercachifles o ambulantes informales de Lima colonial. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, (52), 9-33. <https://doi.org/10.14482/memor.52.250.456>

Saldarriaga, G. (2011). *Alimentación e Identidades en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI-XVII*. Universidad del Rosario.

Salinas, F. E. (2018). *Mercachifles, tendaleros y regatones. El comercio informal en Santiago de Chile (1750-1797)* [Tesis de pregrado, Universidad Academia de Humanismo Cristiano]. <https://bibliotecadigital.academia.cl/server/api/core/bitstreams/10f4563a-0a88-41e0-80c2-824864a9d07f/content>

Sánchez. J. (2021). Aspectos del abasto y comercio de harinas en Cartagena de Indias. *Lucen*, (4). https://sociales.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/11/2022/07/Aspectos-del-abasto_1_pdf.pdf

Satizábal, A. (2004). *Molinos de trigo en la Nueva Granada, siglos XVII-XVIII: Arquitectura industrial, patrimonio cultural inmueble*. Universidad Nacional de Colombia.

Sempat Assadourian, C. (1982). *El sistema de la economía colonial: El mercado interior, regiones y espacio económico*. Editorial Nueva Imagen.

Solano, S. (2018). Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias 1750-1810. *Historia (Santiago)*, 51(2), 549-588. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942018000200549>

Solano, S. (2021). Las condiciones de vida de los trabajadores libres de Cartagena de Indias. 1750-1810. En H. Calvo, A. Meisel y D. Ricciulli (Eds.), *Ensayos sobre historia de Cartagena de Indias* (pp. 225-306). Universidad Tecnológica de Bolívar.

Solano, S., Vanegas Beltrán, M. y de la Cruz, M. (2021). El pequeño comercio en Cartagena de Indias: Las tiendas de pulperías 1770-1810. *Amauta*, 19(37), 185-126. <https://doi.org/10.15648/am.37.2021.2883>

Solano, S., Vanegas Beltrán, M. y Flórez, R. (2020). Élités y poder colonial: comerciantes y cabildo en Cartagena de Indias, 1750-1810. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, (42), 44-74. <https://doi.org/10.14482/memor.42.986.114>

Torres, J (2013). Precio, oferta monetaria y crecimiento económico en la Nueva Granada de la segunda mitad del siglo XVIII. *Revista de Economía Institucional*, 15(29), 195-225.

Torres, J. (2015). El comportamiento de los precios en una economía preindustrial: Popayán, virreinato de Nueva Granada, 1706-18719. *Cuadernos de Economía*, 34(66), 629-680. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v34n66.50611>

Torres, J. y Henao, L. (2022). A Kingdom of floating markets, relative prices, river trade flows, and port linkages in New Granda (1770-1810) [Un reino de mercados flotantes: precios relativos, flujo comercial fluvial y conexiones portuarias en Nueva Granada]. *Illes i imperis: Estudios de Historia de las Sociedades en el Mundo Colonial y Postcolonial*, (24), 81-114. <https://doi.org/10.31009/illesimperis.2022.i24.05>

Universidad Tecnológica de Bolívar. (s. f.). *Boca del puente*. Repositorio UTB. <https://hdl.handle.net/20.500.12585/6245>

Zamora, R. N. (2014). Sobre la función de la policía y el orden económico en San Miguel de Tucumán a fines del siglo XVIII. De presuntos delincuentes, acaparadores y monopolistas. *Historia y Memoria*, (8), 175-207. <https://doi.org/10.19053/20275137.4444>