

***Comer y dejar comer. Historia del contrabando en
el Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII.***

Tesis de Maestría para optar al título de
Maestro en Estudios Latinoamericanos

POR:

Juan Sebastián Gómez González
506470325

TUTORA:

Dra. Johanna von Grafenstein
Instituto Mora – UNAM

Tesis realizada con el apoyo de la Dirección General de
Estudios de Posgrado – DGEP / UNAM

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
POSGRADO EN ESTUDIOS LATINOAMERICANOS
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
MÉXICO D.F.**

2008



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

JURADO DESIGNADO

PROPIETARIOS:

Dra. Ana Carolina Ibarra
Presidenta

Dr. Juan Manuel de la Serna
Primer Vocal

Dra. Johanna von Grafenstein
Secretaria

SUPLENTES:

Dr. Antonio García de León
Suplente

Mtro. Álvaro Alcántara
Suplente

AGRADECIMIENTOS

Trataré de no ser retórico y convencional a la hora de agradecer por el apoyo académico y afectivo que se requiere para hacer una tesis de maestría. Son muchas personas a quienes debo muchas cosas, entre ellas, la paciencia, la amistad, la cordialidad, el amor y el afecto. Así, en primer lugar y por siempre a mi familia: mi papá Rafael, mi mamá Margarita María, y mi hermanito Daniel. Ellos han sido y serán mi completa fortuna. A ellos gracias por existir. A mis demás parientes de las familias Gómez Henao y González Restrepo todo mi cariño y agradecimiento por siempre hacerme sentir como un nieto, un sobrino y un primo querido y extrañado por todos, en especial a mi tío Carlos Mario González, por ser tan amable y atento con su sobrino y colega.

También mi agradecimiento va para la Universidad Nacional Autónoma de México. La UNAM ha sido para mi algo extraordinario, mi hogar fuera de casa. Le agradezco absolutamente todo. Desde una apacible tarde en “Las Islas” hasta la beca que me otorgó para realizar mi tesis en paz. Académicamente toda mi gratitud es para mi tutora, la Dra. Johanna von Grafenstein. Gracias a ella es que he aprendido sobre el mundo colonial del Golfo-Caribe y a comprender esa compleja y apasionante Historia que habla de muchos puertos y aventuras sin fin. A ella también le agradezco la enorme paciencia y voluntad que tuvo conmigo. A mis sinodales, los doctores Juan Manuel de la Serna, Antonio García de León, Ana Carolina Ibarra y el maestro Álvaro Alcántara les agradezco la lectura y los comentarios que hicieron sobre mi tesis. A mis profesores de la Maestría en Estudios Latinoamericanos, de quienes tanto aprendí y de quienes no olvidaré sus clases, los doctores y doctoras: Andrés Kozel, Alfredo Ávila, Mario Miranda, Norma de los Ríos, Lucio Oliver, Regina Crespo, Mario Magallón, Valquiria Wey, Leonor Ludlow y Federico Navarrete. A todos ellos mil gracias por enseñarme desde muchos puntos de vista que es eso que llamamos América Latina. No podría pasar por alto a cuatro personas que han sido muy cordiales y me han brindado una ayuda desinteresada para tener todo en orden en mi vida académica e institucional. Sus consejos y su amistad han sido casi un arma para enfrentar la angustia que me producen los trámites administrativos: Abigail Pasillas, Cinthia Lujano, Felipe Varela y Yuritzí Arredondo. A los cuatro, todo mi respeto y admiración por hacer más fácil la vida de los estudiantes. Gracias también a los funcionarios de varias instituciones: en Medellín, el Archivo Histórico de Antioquia, la Universidad de Antioquia, y la Universidad Nacional de Colombia, en Bogotá: El Archivo General de la Nación y la Biblioteca Luis Ángel Arango (BLAA), en Popayán: el Archivo Central del Cauca. En México D.F., la Biblioteca Nacional, el Colegio de México y el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, fueron mi refugio por mucho tiempo.

Por supuesto este agradecimiento también se extiende a mis compañeros y amigos de mis vidas académica y mundana. A ellos, que son varios y de diversas latitudes les doy mil gracias por su simpatía, su amistad y sus múltiples ayudas: David Zuluaga, Diego Ramírez,

Juan José Gaviria e Isabel Naranjo, son cuatro pedacitos de mi ciudad a quienes debo muchos días de alegría y de experiencias compartidas. Gracias a ellos nunca me he sentido solo ni completamente fuera de Medellín, ¡¡¡gracias parceros!!! Doy también las gracias a Alejandra Gaviria por ser tan amable durante mis estadías en Bogotá, Colombia, también a Guillermo García y Claudia Escobar en San Francisco, California-USA, además también agradezco a mis amigos de “allá”: Juan David Montoya, José Guillermo Londoño, Edgardo Pérez, Juliana Álvarez, Ximena González, Pablo Cuartas, Daniel Restrepo y a mis profesores de siempre: Roberto Luis Jaramillo y Luis Miguel Córdoba por sus orientaciones a larga distancia. A mis amigos de la patineta porque siempre me dieron ánimos y creyeron en mí: Sebastián Moreno (Krosty), Alejandro Cardona (Tomate), Sebastián Restrepo (Sierra) y Carlos Julio Gironza (Caloju). A mis otros amigos y compañeros en los cursos de la Maestría también mi agradecimiento por sus enseñanzas y por las fiestas a las que me invitaron: Santiago Galvis, Lucas Carrera, Francesca Savoia, Susana Berniola, Jeshua Valentini Fernando Correa, Jaques Ibañez, David Murray, Mariana López de la Vega, Claudia Lora, Ana Nahmad, Verónica Zapata, Carlos Hernández y a dos buenos compañeros con quienes tomé cursos de la Maestría en Historia: Rodrigo Moreno y Rebeca Villalobos. A todos mil gracias.

Agradezco a aquellos amigos mexicanos que he tenido el gusto de conocer en este lindo país y que han sido de gran ayuda durante este proceso que culmina: Mis *roomates*: Katya Ortega, Willy Chávez, Claudio y Miguel Olvera, Toño Chávez e Iván Audirac por hacerme sentir en familia. También agradezco a los demás amigos mexicanos con quienes he compartido gran parte de mi estadía en su país: por ser amigos, consejeros o simplemente por dejarme disfrutar de su compañía y enseñarme miles de cosas acerca de esta metrópoli llamada Distrito Federal: Héctor Ríos, Abraham Morgado, Norma Camacho, Carlos Garay, Jordi Alavés, Miguel Regino, Lenin Rojo, Mariana Pérez, Daniela Valdéz, Mariana Gómez, los hermanos Carlos y Jano Olivera, Eliud “Champo” Gómez, y por supuesto, a Marianita, por ser tan linda siempre.

Gracias y una sonrisa!

Sebastián

México D.F. 18 de Enero de 2008

ÍNDICE

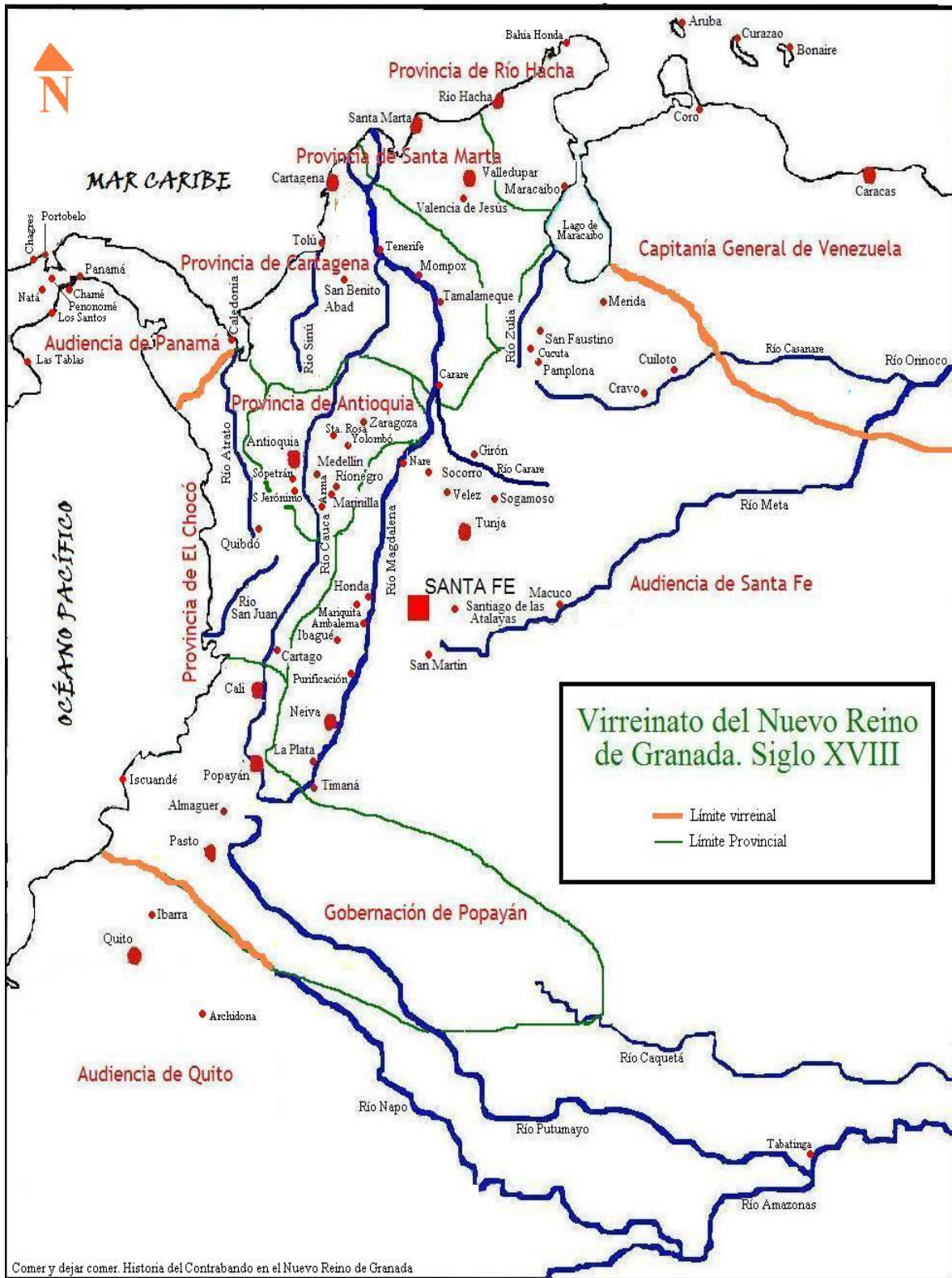
INTRODUCCIÓN.....	1
I. CONTRABANDO, PROYECTOS ILUSTRADOS Y REFORMISMO BORBÓNICO EN LA MONARQUÍA HISPÁNICA. SIGLO XVIII.....	5
El proyectismo y el contrabando americano.....	5
Opiniones y recomendaciones: Don Gerónimo de Ustáriz.....	14
El <i>nuevo sistema</i> y el viejo problema: Campillo y Ward.....	18
Pedro Rodríguez de Campomanes: la racionalidad y la estrategia.....	26
Otras opiniones sugerentes.....	34
II. DE LA FRONTERA ÁRIDA A LA FRONTERA HÚMEDA: EL CONTRABANDO EN EL LITORAL CARIBE DEL NUEVO REINO DE GRANADA. 1700 – 1806.....	43
<i>Una verdad matemática</i>	43
<i>La mar es ancha, la costa larga: comercio ilícito, extranjeros y proyectos reformistas en Río Hacha y Santa Marta</i>	51
<i>La ciudad-puerto de Cartagena: extranjeros, contrabando y hombres de buena índole</i>	65
Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en El Darién.....	81
III. DEL LITORAL CARIBE A LAS PROVINCIAS INTERNAS: LOS CONTRAPUNTEOS DEL COMERCIO ILÍCITO.....	103
Esclavizados, tierras bajas y el contrabando ribereño: el sur de la provincia de Cartagena.....	103
Tabacos, aguardientes y defraudadores de las rentas: La provincia de Antioquia y el contrabando.....	116
Contrabando terrestre y fluvial: el oriente reinoso.....	148
Montañas, valles y selvas: el contrabando en la gobernación de Popayán.....	160
CONCLUSIÓN.....	176
BIBLIOGRAFÍA.....	193

“A este modo de consentir y aun de patrocinar los
contrabandos llaman generalmente en aquellos payses
comer y dejar comer...”

Jorge Juan & Antonio de Ulloa
Noticias Secretas de América [1745]

“The entire story of the contraband trade will never
be known: that of course, is the nature of the business”

William Frederick Sharp
Slavery on the spanish frontier.
The colombian Chocó 1680 – 1810. [1976]



INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación no es la última palabra sobre el tema del contrabando en el período colonial americano. Es más bien un acercamiento y una tentativa por demostrar el impacto de un fenómeno considerado como ilegal teniendo como referencia los métodos de la Historia Social. La investigación no está basada en datos *duros* como cifras, gráficas o series numéricas que muestren las dimensiones precisas del comercio ilícito en términos monetarios. No obstante, puede leerse como una aproximación humanista a un fenómeno que en primera instancia se inscribe en el intrincado terreno económico pero cuyas explicaciones desde *lo social* y *lo cultural* pueden ser un aporte para investigaciones futuras que justifiquen el contrabando como un asunto rescatable para la comprensión de la historia colonial.

Hasta el cansancio, los historiadores se han preocupado por advertir que el pasado es una gran herramienta para la comprensión del presente, afirmación indiscutible si se trata de pensar históricamente sobre un tópico como el contrabando, el cual se halla enraizado desde los tempranos tiempos de la dominación colonial en la cultura de una sociedad determinada y en un territorio específico como lo es la República de Colombia. Hoy, el contrabando y el combate del mismo siguen siendo dos aspectos omnipresentes para la sociedad y su cultura y por supuesto para el Estado. Al igual que en tiempos virreinales, las preocupaciones estatales acerca de la evasión fiscal, el comercio ilícito, el fraude a las rentas y la “piratería” siguen vigentes, aunque ya no son bretañas ni chorletas, ni harinas, ni aceites, ni esclavizados, ni pólvora los artículos que ingresan a los puertos; son electrodomésticos, textiles, calzado, y prendas de vestir maquiladas en China y en otros países del ya no tan “lejano” oriente. Cigarrillos de muchas marcas, licores europeos, combustibles refinados, municiones y sofisticados armamentos jordanos, rusos e israelíes que nutren odiosamente una estúpida guerra inconclusa. Hoy, no son Cartagena, ni el

puerto ribereño de Honda los grandes centros de acopio del comercio ilícito, son los puertos de Buenaventura en la costa Pacífica, Turbo en el golfo caribeño de Urabá, Puerto Colombia en Barranquilla y el pueblo de Maicao en el departamento de La Guajira los grandes bastiones del comercio ilícito nacional. Para el mes de septiembre del año 2006, solo para la ciudad de Medellín, mi ciudad natal, se estimaron cálculos que evidenciaban pérdidas fiscales cercanas a los USD 8'000.000 por concepto del contrabando^I. Pero dejando de lado una vez más aquello de los datos *duros*, no es necesario reflexionar mucho para enterarse de que gracias al contrabando se sustentan muchas familias dedicadas al comercio informal, también gracias a éste, nos enteramos de los despuntes tecnológicos en materia de *hardware* y *software* y es por el contrabando que podemos pagar relativamente poco para disfrutar del más afamado licor escocés. Hechos que confirman la permanencia de un tópico como fenómeno histórico de larga duración.

No es fortuito entonces, que el contrabando haya perdurado como un asunto indeleble para la cultura: en la costa del Caribe colombiano, el fenómeno ha tenido repercusiones que van más allá de los afanes estatales por su eliminación: es una huella, un completo testimonio cultural que ha trascendido hasta el terreno ficcional de la prosa de uno de los mejores escritores del país, quien en su obra *Cien años de soledad*, relató cómo después de su destierro, el farsante doctor homeópata Alirio Noguera, llegó a Río Hacha a bordo de una goleta de contrabandistas procedente de Curazao “con los frasquitos de glóbulos que no eran más que de azúcar refinada, y un diploma de la universidad de Leipzig falsificado por él mismo”, para después llegar a Macondo y ejercer su embustera profesión^{II}. Aparte del campo literario, la música popular del Caribe colombiano también presenta esos destellos que insinúan la pervivencia del contrabando en la cultura regional: en un vallenato compuesto por el maestro Rafael Escalona, que dice: “Allá en La Guajira arriba, donde nace el contrabando...”, se relatan las hazañas de Felipe «Pipe» Socarrás, su amigo matutero, enamorado, evasor de aduanas fronterizas y quien tristemente había perdido su fortuna al ser capturado por contrabandear. Quizás no sea fortuito tampoco que José

^I Germán Jiménez Morales. “En el Hueco se incauta 90% del contrabando de Medellín”, en: *El Colombiano*, Medellín, Septiembre 2006, <http://www.elcolombiano.com.co>

^{II} Gabriel García Márquez. *Cien años de Soledad*, Bogotá, Editorial Alfaguara / Real Academia Española / Asociación de Academias de la Lengua Española, 2007, p. 119.

Fernando Lopesierra, extraditado en el año 2005 a los Estados Unidos, sindicado de contrabando y narcotráfico, y preso desde entonces en una cárcel del estado de Maryland, sea un guajiro, con vínculos familiares en la esfera estatal y conocido a nivel nacional como “El Hombre Marlboro”^{III}, cuyo apellido curiosamente coincide con el de Cecilio López Sierra, su coterráneo y colega contrabandista, quien en 1760 sirvió como aliado al comisionado español Bernardo Ruiz de Noriega para pacificar indios y supuestamente contener el contrabando extranjero en la península de La Guajira.

Este trabajo también puede considerarse como un aporte para la comprensión de la historia y el conocimiento de la geografía de la República de Colombia. Es un viaje que comienza en el complejo mundo de las ideas de la ilustración hispánica y las preocupaciones por el posicionamiento político, económico y militar de una monarquía en un terreno arduamente competido por otras potencias económicas que se disputaron la hegemonía mercantil en el Nuevo Mundo. Como viaje, sigue un trayecto que busca un destino poco conocido por la historiografía sobre América Latina: la costa del mar Caribe del Nuevo Reino de Granada^{IV}. En esta costa amplia, diversa y antigua, el viaje comprenderá cuatro destinos: el primero, la península de La Guajira, región desértica, de poca presencia hispánica y pródiga en contrabandistas holandeses traficantes en los itinerarios comerciales que tenían como base de operaciones la isla de Curazao. De allí, para el segundo destino se partirá hacia Santa Marta, una amplia gobernación que además de ser costera se extendía hacia el sur colindando con los territorios reinosos dependientes de Santa Fe. Desde Santa Marta rumbo al sur, siguiendo la línea de costa, el tercer destino será Cartagena, el dinámico y fluido puerto negrero, albergue de extranjeros y oficiales

^{III} Caracol Radio. Abril 02 de 2005. <http://www.caracolradio.com.co>

^{IV} Resulta necesario aclarar que el actual territorio que ocupa la República de Colombia tuvo diversas denominaciones que dependieron de proyectos políticos tanto coloniales como republicanos. Desde el siglo XVI, todo el territorio se encontraba dividido en el aspecto jurídico entre dos Reales Audiencias: Santa Fe y Quito. La jurisdicción de Santa Fe abarcaba las provincias caribeñas, la altiplanicie y valles de la cordillera oriental y las regiones llaneras drenadas por los ríos Meta, Zulia y Orinoco, mientras que la de Quito tenía jurisdicción sobre la vastísima gobernación de Popayán, la cual comprendía todo el occidente del país incluyendo su litoral Pacífico; partiendo desde la margen izquierda del río Magdalena, abarcando hasta la provincia de Antioquia y por el norte hasta llegar al golfo de Urabá. Así, fue erigido por la corona española como *Virreinato del Nuevo Reino de Granada* en dos oportunidades: la primera en 1719, fallida a causa del intenso contrabando y de un virrey contrabandista; la segunda en 1741, que duró hasta 1810 cuando se proclamó la emancipación. Por su parte, la *Nueva Granada*, es la denominación que pertenece al proyecto político de los criollos patriotas en los primeros años de vida independiente, es una denominación republicana al igual que las sucedáneas, tales como: *Confederación Granadina*, *Provincias Unidas de la Nueva Granada*, *Gran Colombia*, *Estados Unidos de Colombia* y por último *República de Colombia*, que fue el resultado de la última guerra civil bipartidista conocida como Guerra de los Mil Días (1899 – 1902), en la cual el antiguo Estado Soberano de Panamá se declara independiente gracias al intervencionismo de los Estados Unidos de América.

corruptos, lugar de encuentro de contrabandistas y eje fundamental para la introducción de todo tipo de mercaderías de prohibida circulación en el virreinato. El cuarto destino será El Darién, la húmeda frontera ístmica, una gobernación conflictiva donde se encontraron para traficar los contrabandistas ingleses, franceses y holandeses, además fue la base de operaciones de un pintoresco grupo de contrabandistas insumisos y ávidos de obtener ganancias en las rutas atlánticas y pacíficas que conectaban el istmo con otras regiones adyacentes de los dominios hispánicos.

Siguiendo con el viaje, el lector incursionará a contracorriente por varios ríos de torrentes poderosas que lo conducirán a las provincias andinas del Nuevo Reino de Granada. Remontará el largo río Magdalena, para adentrarse en las provincias del oriente reinoso y ascenderá la cordillera central para conocer el contrabando en la provincia de Antioquia. Se desplazará cruzando el Magdalena, haciendo una parada en el puerto de Honda para luego subir por la cordillera oriental llegando al altiplano donde apreciará las dinámicas del contrabando que tenían como eje primordial la capital del virreinato. De Santa Fe, partirá hacia el oriente, hacia el vasto llano, tierra drenada por ríos inmensos, poblada por misioneros del clero secular y frecuentada por franceses y holandeses que ingresaban desde Guayana y Curazao aprovechando las arterias navegables. En el viaje conocerá las provincias del sur, pasará por Neiva y alcanzará Popayán, y una vez allí observará el contrabando de El Chocó: la afluencia de extranjeros por el río Atrato y las conexiones con el istmo panameño y las tierras peruanas por la vía fluvial del San Juan. Se desplazará hacia el sur, hacia los confines de la gobernación de Popayán con la Audiencia de Quito y llegará a la enmarañada región selvática que está al oriente del pie de monte andino. Navegará el río Napo y surcará las aguas del Putumayo para remontar el ancho Amazonas hasta los dominios lusitanos del Grão Pará. Conocerá clérigos jesuitas y franciscanos empeñados en expandir la fe católica y negociará algunos artículos de procedencia ilegal con comerciantes portugueses invasores del territorio hispánico.

Así, tendrá pues una buena impresión acerca de cómo un aspecto económico generalmente menospreciado por la historiografía puede comprenderse como un fenómeno cultural que otorga una incansable movilidad a ese período colonial americano, el cual en repetidas ocasiones se suele ilustrar con características de quietud y sosiego, condenándolo

a ser un período oscuro y falta de humanidad. Explorará dimensiones como la corrupción que hoy también es un asunto cotidiano y observará las contradicciones estatales para frenar y a la vez tolerar la existencia del contrabando, llegando pues, como se espera, a entender porqué metafóricamente el amparo del comercio ilícito sujeto a la corrupción estatal puede entenderse para el siglo XVIII en el Nuevo Reino de Granada como un “comer y dejar comer”.

I. CONTRABANDO, PROYECTOS ILUSTRADOS Y REFORMISMO BORBÓNICO EN LA MONARQUÍA HISPÁNICA. SIGLO XVIII

El proyectismo y el contrabando americano.

El ascenso al trono de Felipe de Anjou, quien posteriormente sería Felipe V gracias a su matrimonio con María Luisa Gabriela de Saboya, equivaldría a una alianza política entre España y Francia cuyo factor aglutinante lo proporcionaba la dinastía Borbón, y su principal objetivo era hacerle frente a la unión surgida entre Inglaterra, Holanda y Austria, tres centros que albergaban un gran poder económico en el espacio europeo. Sin embargo, no fue solo el antiguo continente, sede de las cortes, el teatro de las fricciones imperiales: allende el océano Atlántico, en el Nuevo Mundo, se vivieron quizás con mayor intensidad las disputas por la hegemonía económica y el control naval de las rutas marítimas, las cuales eran la fuente más plausible para beneficiarse del comercio importador y exportador, ya que en América, éste alcanzaba niveles altamente rentables, procurándose entonces beneficios nada despreciables en el terreno económico para la monarquía vencedora.

Gobernando unos reinos de los cuales no era oriundo, Felipe V poseía una servil comitiva de consejeros franceses, quienes le aconsejaban para la toma de decisiones acerca de la Guerra de Sucesión acaecida en la península y de las políticas interiores y exteriores de la monarquía. Los lineamientos administrativos seguidos por Felipe V y su séquito, remitían a modelos de gobierno extranjeros con ideales expansionistas, diplomacia y algo de liberalismo. La primera década posterior a 1700 fue el período en el cual el gobierno borbónico priorizó sus necesidades. La coyuntura económica generada en la península como consecuencia de la Guerra de Sucesión (1702 – 1714) y la unificación de otras regiones peninsulares bajo el fuero jurídico de Castilla, obligaron a la Corona a adoptar unas reformas de índole económica, que años después repercutirían en los aspectos

políticos, económicos y sociales de la monarquía, y desde luego, de sus posesiones allende los mares¹.

La primera mitad del siglo XVIII transcurrió en España a la par con los afanes por el fortalecimiento económico monárquico; fueron tomadas varias decisiones relativas al incremento tributario, pero éstas no tuvieron la consistencia suficiente para posesionar la monarquía en un lugar favorable en el medio político europeo. Las reestructuraciones administrativas emanadas desde la corte si fueron perceptibles debido a que se reformó la maquinaria gubernamental mediante la modernización del poder ejecutivo y la centralización del poder. El tema económico fue de suprema importancia para la cuestión reformista y por ende se efectuaron varios aportes teóricos para la modificación de un sistema de tributación que era poco rentable. El continente americano, dominado en gran parte por la monarquía hispánica, ofrecía una respuesta óptima y clara, pues para las posesiones del Nuevo Mundo también debían ejecutarse las nuevas medidas reformadoras reconsiderando las normas del comercio y ejerciendo sobre el continente un dominio más fiel a las pretensiones imperiales².

De hecho, los parámetros tradicionales de gobierno monárquico se fueron modificando a medida que se iban sucediendo dinásticamente sus soberanos. Tal modificación en parte estuvo supeditada por el nombramiento, a lo largo de la centuria, de toda una comitiva de funcionarios portadores de ideas renovadas y adyacentes al absolutismo, éstos, poseían intenciones claras de servir a la corona española empleando todos los recursos disponibles para alcanzar una mayor rentabilidad que sostuviera todo el complejo aparato burocrático sobre el cual se erigiría la modernización administrativa. Este nuevo concepto de monarquía se evidenció con las formulaciones proyectistas redactadas

¹ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Editorial Crítica., 1991, p. 58.

² Varios de los aportes hechos por economistas españoles del siglo XVIII estaban encaminados hacia la ubicación de España en una posición favorable de la carrera imperial que naciones como Inglaterra, Holanda y Francia habían emprendido. Un ejemplo claro lo brindan los proyectos del economista Bernardo de Ulloa, quien insistía en que era necesario efectuar una reactivación de la economía española empleando algunos métodos que se apoyaran en legislaciones estrictas. Ulloa planteó que debía existir la rotunda prohibición del comercio y abasto textil que proviniera de naciones extranjeras, para lograr que España creara un monopolio capaz de abarcar toda la demanda y poco a poco incrementara sus ingresos. Cfr. Ricardo Levene. *Las Indias no eran colonias*, Buenos Aires, Espasa Calpe, 1952, p. 89; El término “Reformas”, tan en boga desde la segunda mitad del siglo XVIII obedece al propósito de hacer funcionar la “vasta monarquía” como un sistema, es decir, pensar a los dominios americanos como un imperio, para así efectuar una administración puramente colonial. Cfr. José María Portillo Valdés, *Crisis Atlántica, Autonomía e independencia en la crisis de la monarquía hispánica*, Madrid, Fundación Carolina/Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos/Marcial Pons, 2006, p. 45; Anthony Pagden. *Señores de todo el mundo. Ideologías del imperio en España, Inglaterra y Francia. (En los siglos XVI, XVII, XVIII)*, Barcelona, Ediciones Península, 1996, pp. 137 – 165.

durante todo el siglo XVIII por aquellos servidores monárquicos de carácter ilustrado, sus paradigmas eran coherentes y se sustentaban por ideas de corte economicista basadas en las teorías económicas desarrolladas por pensadores y economistas franceses e ingleses desde el siglo anterior. Sin embargo, la cristalización de todas estas ideas en la práctica no comenzaría a dar frutos sino hasta bien entrado el siglo XVIII, dado que todas las propuestas encaminadas hacia la consolidación y el fortalecimiento económico eran algo dispersas, aunque luego comenzaron a encadenarse con el fin de cubrir todas las fuentes de riquezas y las oportunidades productivas de aquella monarquía hispánica que pretendía consolidarse como imperio. Desde 1713 tuvo inicio la incorporación al ámbito colonial de una burocracia peninsular mejor preparada y preocupada por los asuntos económicos de todo el conjunto monárquico, y aunque sus prioridades estaban dirigidas hacia el beneficio metropolitano, con el pasar del tiempo se fueron integrando al mundo colonial, al entender que el cuidado de los dominios estaba en relación directa con la opulencia de la metrópoli. De esta manera, el aspecto comercial, tanto interno, como ultramarino fue tenido en mira como uno de los preceptos fundamentales para la estabilidad política y el auge económico de toda la monarquía hispánica.

Aunque la mayoría de los hombres ilustrados y proyectistas poseían cierta devoción por los recursos mineros como el sustento inigualable de la riqueza, algunos economistas españoles al servicio monárquico y a su vez entusiastas de la fisiocracia, desarrollaron unas ideas bastante concisas acerca del aprovechamiento de los recursos que podía proveer la tierra. Melchor Gaspar de Jovellanos y un irlandés al servicio de la Corona llamado Bernardo de Ward, afirmaban que la riqueza de los estados debía concentrarse en las producciones generadas por el cultivo de la tierra, mas no en el oro o la plata que poseyeran, dado que estos metales preciosos no eran mas que representaciones o *signos* de opulencia fácilmente agotables³. Influenciados por las doctrinas económicas francesas, los pensadores españoles de la economía consideraban que la industria y el comercio debían regirse por patrones laxos, es decir, por cierta libertad económica que posibilitara su

³ Gestada por el economista francés François Quesnay y sus discípulos, la doctrina fisiocrática propone que la vida económica debe cumplir un ciclo que comienza desde la tierra como fuente fundamental de la riqueza, mientras que los excedentes generados por la industria y el comercio de una nación deben reinvertirse en los asuntos agrícolas. Cfr. Jean Sarrailh. *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, pp. 548 – 549.

crecimiento. Las libertades para el comercio y la industria constituían un incentivo nada despreciable para el crecimiento económico de la monarquía, dado que los impuestos y demás mecanismos concebidos para la tributación les eran contrarios pues agobiaban las pretensiones de pequeños, medianos y grandes productores y comerciantes. Pero en detrimento de ello, durante la segunda mitad del siglo XVIII la Corona había dispuesto varias reglamentaciones sobre el tráfico oceánico entre España y sus dominios de ultramar que consistían en suprimir los viajes trasatlánticos que emprendían los convoyes desde puertos no autorizados, debido a que desde 1717 únicamente Cádiz tenía la potestad para ser puerto de partida y de arribo de flotas y naves independientes⁴.

La ascensión de Carlos III al trono de España en 1759 supuso para la monarquía una ruptura innegable. Durante su gobierno, los dispersos proyectos reformistas iniciados años atrás obtendrían continuidad, y para ello recurrió al nombramiento de hombres idóneos, experimentados y ampliamente capacitados en desempeñar labores gubernamentales complejas. Entre ellos, José de Gálvez, quizás el más importante de estos hombres, fue designado como Ministro de las Indias y estuvo encargado de velar por una óptima organización en los asuntos imperiales de la Monarquía, en tanto que las posesiones del Nuevo Mundo constituían un espacio del dominio español completamente apto para la extracción de buenas utilidades. Gálvez ocupó un papel preponderante en todo el proceso reformista de las posesiones, se desempeñó como visitador en el virreinato Novohispano, escenario que a su vez soportaría una contundente repercusión de las reformas al ser considerado por la corte como un lugar pionero para la aplicación de las mismas, aunque sus esfuerzos redundaron por todos los dominios hispánicos y no únicamente en el terreno económico, sino también en aspectos sociales como el otorgamiento de nuevas potestades a los súbditos proponiéndolos como unidades económicamente activas, es decir, tratando de inculcar una concepción generalizada acerca de que los súbditos residentes en los dominios hacían parte constitutiva de toda la monarquía; “un solo cuerpo de nación”⁵.

Como un precepto natural del absolutismo monárquico, y para la feliz ejecución de las reformas, una vez más, se recurrió a la creación de nuevas cargas tributarias, y se

⁴ *Ibid.*, p. 556.

⁵ Peggy K. Liss. *Los imperios trasatlánticos. Las redes de comercio y de las Revoluciones de independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995, pp. 115 – 117.

modificaron los mecanismos de cobro de las mismas para el mejoramiento de los erarios. A la Real Hacienda, como institución matriz del aspecto económico reformista le fue asignada todo un ejercito de burócratas asalariados encargados de administrar y dar cuentas precisas sobre los ingresos y egresos, además de evitar la aparición de quebrantos y desvíos de las utilidades que se materializaban en las transacciones amañadas, los prestamos amistosos, el contrabando y los fraudes de todo pelambre⁶.

Aparte de los funcionarios de la oficialidad monárquica, la corona poseía entre sus servidores más cercanos a hombres versados en materias como la política, la administración y la economía; analistas de las realidades con capacidad para proponer soluciones a las coyunturas y a los mencionados males que aquejaban al cuerpo monárquico. Personajes pertenecientes a la generación del *advenimiento de la razón*, que en sus extensos idearios insertaron la racionalidad al sentido común, no solo en el terreno económico sino también en el político, el técnico y el científico⁷. A lo largo del siglo XVIII, este tipo de servidores, participarían directamente en la creación de unas políticas para el fomento de la agricultura y la industria peninsular como los métodos mas adecuados para competir por el crecimiento económico y en la hegemonía comercial entre las potencias europeas, teniendo en cuenta las rivalidades económicas y las posiciones de las monarquías rivales cuyas economías podían producir a mayor escala y por lo tanto otorgarle a sus producciones costos y precios disminuidos.

Estas particularidades de los sistemas productivos de las monarquías rivales de España, constituyeron un serio agravante en el ámbito colonial americano, donde por supuesto fue España la monarquía que sufrió los efectos de forma severa, pues al no poder competir en sus propios mercados coloniales debido a las falencias productivas para el abastecimiento de materias primas y producciones de consumo alimentario, tuvo que soportar las ofensivas mercantiles que, de manera legal o ilegal, monarquías como Inglaterra o Francia principalmente, efectuaban en los mercados portuarios de sus dominios de Ultramar. El ejemplo más plausible lo ofrece el contrabando: “comercio ilícito”, “comercio directo”, o “de hecho”, que para la España del siglo XVIII, representó las

⁶ David Brading. “La España de los Borbones y su Imperio Americano”, en: *Historia de América Latina*. 12 Tomos, (Ed.) Leslie Bethell, Barcelona, Editorial Crítica, Cambridge University Press, 1990, T. II. p. 100.

⁷ Javier de la Higuera. “Estudio preliminar”, en: Michel Foucault. *Sobre la Ilustración*, Madrid, Editorial Ténos, 2003, p. 15.

pérdidas más sonadas en materia económica, además de los esfuerzos y las extensas y complejas normatividades para castigarlo y erradicarlo.

Las causas del contrabando poseen orígenes diversos, los cuales, estuvieron presentes en el ideario económico de los pensadores españoles del siglo XVIII, quienes consideraban que los motivos mayores que impulsaban su existencia, consistían en lo gravoso de los impuestos para el comercio interior en las posesiones ultramarinas de la monarquía, la debilidad técnica en materia industrial, la deficiente organización defensiva de los puertos, y los monopolios comerciales ejercidos por las compañías que impidieron el desarrollo y la extensión de la navegación mercantil⁸, sumándole a esto los costosos e intensos períodos de guerra y la constante presencia de extranjeros en las costas de los dominios indios y en menor medida en los puertos de la península ibérica. Aquella idea de que los impuestos excesivos eran el agravante potenciador del contrabando en el sistema económico de la monarquía hispánica no fue propia de la segunda mitad del siglo XVIII, período en el cual las ideas reformistas alcanzaron su cenit. Estas ideas se remontan a la primera mitad de dicha centuria, y fueron incubadas por pensadores de la economía como Gerónimo de Ustariz, Manuel de Lira y el Marqués de Santa Cruz, quienes insistían en que las cargas tributarias para la circulación de las producciones no deberían ser excesivas, sugiriendo además que el comercio con las posesiones americanas debería llevarse a cabo de manera discreta, siendo meticulosos en la aceptación de las mercancías llegadas a los puertos en embarcaciones no autorizadas por la corte, pues bien podía tratarse de mercancías despachadas por los ingleses o demás extranjeros a manera de contrabando con el objetivo de venderlas en los puertos de Cádiz, Sevilla, o tal vez a los comerciantes españoles radicados en Inglaterra, Francia u Holanda⁹.

Sería pues, para la segunda mitad del siglo XVIII que las ideas reformistas acariciadas por un grupo de renombrados proyectistas lograrían alcances significativos sólo en ciertos ámbitos, pues dadas las dificultades políticas y administrativas de la península y el predominio extranjero en la navegación y el comercio mundial, se hacía bastante difícil concebir un método efectivo que sacara a la monarquía hispánica del rezago o el “atraso”;

⁸ Marcelo Bitar Letayf. *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las indias*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, pp. 71 – 82.

⁹ Marcelo Bitar Letayf. *Op. cit.*, p. 107.

asuntos que la convertían en un endeble rival frente a sus opositores europeos. La preocupación mercantilista mantenida por los *proyectistas*¹⁰ españoles del período tenía como sustrato ideológico el pensamiento mercantilista, cuyas ideas en el continente europeo circularon modificándose y adaptándose a los contextos políticos y económicos de cada monarquía, sirviendo como un elemento indispensable para el expansionismo económico y el absolutismo de Estado. Ahora bien, para España, la utilización de las premisas mercantilistas a manos de los proyectistas se empleó como medio para el logro de una balanza comercial favorable a la metrópoli usando una política proteccionista, que a su vez adecuara las economías de los dominios indianos en favor de las arcas peninsulares¹¹.

Aunque varios de los proyectistas poseían una visión clara y un tanto crítica de las políticas para la administración de las posesiones americanas, puesto que conocían los recursos disponibles, los azares bélicos de las relaciones exteriores, las dinámicas del comercio Atlántico y sobre todo el “atraso” general de la monarquía, sus proyectos no fueron más que providencias momentáneas para coyunturas específicas, tales proyectistas insistieron arduamente en el incremento de la industria manufacturera de la península, en la intensidad de la explotación de la tierra, en el alza y la disminución de las cargas impositivas y su redistribución según la densidad poblacional, en el fomento de la marina, en la emulación de los métodos económicos extranjeros y en las diversificaciones para la producción de materias primas en las posesiones americanas para evitar las competencias mercantiles con la metrópoli¹². Y a pesar de haber analizado minuciosamente la situación económica y política atravesada por la monarquía, sus afirmaciones se materializaron de la manera esperada debido a la escasa atención y al reduccionismo metropolitano con el cual apreciaron las problemáticas enfrentadas por aquel “cuerpo de nación” que constituía la

¹⁰ Emplearé el término “Proyectistas” para designar a los economistas españoles que durante el siglo XVIII y parte del XIX formularon ideas consonantes con el proyecto reformador de España y sus dominios de Ultramar. Dicho término, ha sido empleado adecuadamente por la historiografía sobre el tema, y se hace necesario para diferenciar a los economistas de los siglos XVIII y XIX, con los de los siglos anteriores (XVI y XVII), a quienes la historiografía ha denominado como “Arbitristas” por su filiación con las ideas de incentivar el crecimiento económico de la monarquía considerando la tributación como el fundamento de la opulencia estatal. Cfr. Marcelo Bitar Letayf. *Op. cit.*, p. 39, Cfr. Johanna von Grafenstein. “El Golfo-Caribe en la economía del Atlántico: su percepción en la literatura económica-política de la España borbónica”, en: Sandra Kuntz Ficker & Horst Pietschmann (Editores.) *México en la economía del Atlántico, siglos XVIII y XIX*, México, El Colegio de México, 2006.

¹¹ Marjorie Grice-Hutchison. *Ensayos sobre el pensamiento económico en España*, Madrid, Alianza Editorial, 1995, p. 113.

¹² El grupo de proyectistas mencionados se conformaba de personajes como: Miguel de Zavala y Auñón, Teodoro Ventura de Argumosa y Gándara, Zenón de Somodevilla y Bengoechea (Marqués de la Ensenada), Juan Enrique Graef y Pedro José Bravo de Lagunas y Castilla. Cfr. Marcelo Bitar Letayf. *Op. cit.*, pp. 133 – 166.

Monarquía Hispánica tanto en Europa como en América y los archipiélagos del océano Pacífico.

No obstante, otro grupo de proyectistas formularon todo un ideario mucho más básico y contundente, que a la hora de ser insertado en las políticas gubernativas de la casa de Borbón, tuvo claras repercusiones como el mejoramiento de las condiciones económicas que facilitaban el crecimiento de los erarios, la disminución de las trabas para el dinamismo mercantil, y en alguna medida, el control de los fraudes y evasiones fiscales perceptibles con el contrabando y la corrupción oficialista. Los idearios formulados por los proyectistas mencionados estaban inspirados claramente en los desarrollos que había tenido la inserción del pensamiento mercantilista en Inglaterra, Francia y Holanda, principalmente. Los proyectos económicos elaborados y empleados por estas monarquías sirvieron como ejemplo para la estructuración de las ideas relativas al crecimiento económico de España, sobre todo a los métodos para sostener el proyecto absolutista y la administración de los dominios allende los mares.

Según las circunstancias acaecidas en España y sus Indias, principalmente en materia económica y política (comercio, fiscalidad, poblamiento), proyectistas como Don Gerónimo de Ustariz, Bernardo de Ulloa, José del Campillo y Cossío, Bernardo de Ward y Pedro Rodríguez conde de Campomanes, ofrecieron por escrito apreciaciones sobre el estado de deterioro en que se sumió la monarquía desde finales del siglo XVII. Para ellos, los motivos de aquel estado de “atraso” económico y desorden político estaban enraizados en problemas que mediados del siglo XVII se presentaban como estructurales, sobre todo los que tocaban con asuntos coloniales. Claro ejemplo de ello se suponía con el hecho de efectuar ofertas y demandas obligatorias para las producciones textiles españolas en los mercados de las Indias, con el fin de monopolizar y asegurar ingresos a la metrópoli, a sabiendas de que tales mercados, gracias a la densidad poblacional y a la escasa diversificación productiva, tenían la capacidad de generar un autoabastecimiento para sí mismos e incluso producir para comerciar de manera intercolonial¹³, lo cual suscitaba en el

¹³ Para 1776 un funcionario de la corte, Tomás Ortíz de Landázuri, preparó un informe detallado para el rey Carlos III, en el cual, siguiendo los postulados de Campillo y Cossío concluyó que factores como: la existencia del comercio intercolonial, la decadencia de la agricultura, el régimen de galeones y flotas, la confusión en el sistema impositivo y el contrabando con los extranjeros, eran los principales asuntos en los cuales radicaba la decadencia española. De hecho, estos enunciados constituirían la base teórica para la elaboración del Reglamento de Comercio Libre de 1778. Cfr. Geoffrey Walker. *Política*

Estado monárquico severas complicaciones al tratar de abastecer mercados que por un lado podían satisfacerse autónomamente y por el otro poseían opciones de oferta diferentes de la española. Estas complicaciones estructurales fueron uno de los temas más recurrentes en las obras de los proyectistas españoles, quienes a su vez expresaban el mayor descontento al experimentar como las otras potencias rivales obtenían mayores lucros que la propia España practicando el contrabando al transgredir acuerdos previos, amén de prácticas más directas relativas a la navegación como el corso y la piratería. Así, la monarquía española veía con desespero cómo buena parte de los preciosos recursos metalíferos extraídos de sus minas terminaban en manos enemigas.

Opiniones y recomendaciones: Don Gerónimo de Ustáriz.

Entre los proyectistas españoles del siglo XVIII, Don Gerónimo de Ustáriz, cuya obra *Theorica y Práctica de Comercio y de Marina*, que data de la primera mitad del siglo, fue una obra capital para el entendimiento de la sonada “decadencia” española. Ustáriz concibió el comercio como el eje troncal en la vida económica de la monarquía, pues con el comercio se sostenían los asuntos militares y se impulsaban las manufacturas y la industria. Consideraba que la disminución de las tasas impositivas debía estar acompañada de una reorganización para los aranceles de entrada y salida de las mercaderías, lo que tendría como resultado el incremento del consumo interior y la fácil exportación de productos de la industria hispánica¹⁴. Ustáriz también conocía el pensamiento fisiocrático y se apoyaba en pensadores franceses de aquella doctrina, pues expresaba que el oro de España no era un factor de enriquecimiento para el Estado, dado que aunque fuera la propia España dueña de las minas productoras del metal, otras naciones eran las que terminaban por poseerlo y atesorarlo, ya que el atraso productivo e industrial, subordinaba a España al grado de simple compradora de productos extranjeros que ella misma no era capaz de producir, siendo esto la causa inmediata para el gasto excesivo de los metales.

Española y Comercio Colonial. 1700 – 1789, Barcelona, Ariel, 1979, p. 275. Cfr. Mario Góngora. *Estudios sobre la historia colonial de Hispanoamérica*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria S.A., 1998, p. 168.

¹⁴ Marcelo Bitar Letayf. *Op. cit.*, p. 110.

Los planteamientos de Ustáriz evidencian además una gran preocupación por el comercio mundial, el autor no se limitó exclusivamente a pensar en las carencias del comercio español con sus dominios, sino que estructuró sus ideas de acuerdo con un sistema más amplio, transoceánico y por supuesto competitivo con el resto de monarquías europeas. Sus ideas también se encaminaban al enriquecimiento y fortalecimiento de la monarquía mediante el aprovechamiento de todas las posibilidades que pudieran extraerse del comercio y la navegación, y por supuesto, haciendo un uso racional de la capacidad productiva de metales preciosos, que a pesar de no concebirlas como la fuente de riqueza por excelencia, si comprendía la eficacia y el dinamismo que los metales imprimían al comercio y por lo tanto a la acumulación. Así, estructurando sus ideas acerca del comercio con los mercados orientales se quejaba del aprovechamiento que los extranjeros hacían de los metales españoles exponiendo que:

...La compañía de Ostende, para su comercio en la India oriental y señaladamente en la China, y Vengala, ha llevado y lleva la plata de pesos Mexicanos y peruleros nuestros y oro de buena ley, y peso, que compran, y trafican en Holanda [...] todo el caudal que necesitan para la satisfacción de los géneros que traen de aquellos parages en la inteligencia de que los Chinos apetezen mucho la plata, y no tanto el oro, en cuya especie hacen gran comercio los ingleses, sacándosele y dándoles plata por el, con la ganancia del quarenta por ciento...¹⁵

Y no solo el beneficio que los extranjeros sacaban de los metales españoles preocupaba a Ustáriz, también uno de los motivos que capturó su atención fue el contrabando y la intervención extranjera que ilegalmente incurría en el sistema comercial español. Mencionó las carencias en el control de la propia costa de la península, pues afirmaba que no era suficiente disponer de un gran ejército con más de 100.000 hombres alineados uno a uno a cien pasos de distancia para evitar las introducciones ilícitas de mercancías, pues “con la maligna destreza”: “no sería difícil sobornar a algunos y aún a muchos de ellos, para ejecutar las extracciones”¹⁶. En gran parte de su obra se ocupó del problema del contrabando en la península, pues se refiere a que desde 1687, por real ordenanza se habían impuesto castigos a los guardas que participaran en los fraudes que cometían los mercaderes, y varias décadas más tarde, para 1701, en otra orden se resolvía que los

¹⁵ Gerónimo de Ustáriz. *Theórica y Practica de Comercio y de Marina* [1742], Madrid, Aguilar, 1968 p. 29.

¹⁶ *Ibid.*, p. 33

negociantes y mercaderes que incurrieran en los fraudes, serían declarados “incapaces de ejercer negocio y tráfico durante su vida”, además, se procedería cerrando sus tiendas y sometiéndolos al escarnio a manera de vindicta pública. Lo mismo se efectuaría con aquellos recibidores, contralores, guardas, visitadores y empleados aduaneros que actuaran como cómplices de los defraudadores, además de que se les condenaría a nueve años de prisión y se les destinaría para trabajar en oficios que rindieran ganancias al erario real. Este tipo de determinaciones de las que se valió Ustáriz para exponer el problema de las penas y castigos a los delitos referentes al comercio ilícito, son providencias que tomó como ejemplo de los procedimientos jurídicos empleados por lo franceses, aunque en la propia España, desde los siglos XVI y XVII, existían compilaciones de leyes y obras jurídicas en las que se estipulaban las condenas a las prácticas de comercio ilícito¹⁷. Acerca del contrabando como un delito recurrente en el sistema económico de la monarquía hispánica, Ustáriz posee un planteamiento lo suficientemente crítico al concebir el contrabando como un problema imposible de evitar por medios defensivos y leyes complejas, ya que asume el problema como un fenómeno que puede socavarse empleando otros métodos más eficientes, como el establecimiento de una industria competitiva que generara ingresos mediante el autoconsumo y la exportación. De tal manera que se llegara al equilibrio de la balanza comercial compensando las pérdidas inevitables con un comercio sólido y extendido.

Ustáriz estaba informado del contrabando practicado por los extranjeros en la América española, hasta el punto de deducir que para los ingleses, uno de sus principales ingresos en el mundo comercial era el del comercio ilícito que efectuaban desde la isla de Jamaica con los puertos de la Nueva España, en donde se dedicaban a extraer, además de la preciada plata del Bajío, grandes cantidades de cochinilla y de añil, extracciones que les habían reportado ganancias de hasta 6'000.000 de pesos anualmente. Aparte de referirse a las actividades del comercio ilícito llevadas a cabo por los ingleses, menciona que los holandeses en sus enclaves caribeños como Curazao y Surinam, obtenían elevadas ganancias al comerciar con la costa de la Tierra Firme extrayendo de allí, además de las

¹⁷ *Ibid.*, pp. 52 – 53. Cfr. Pedro González de Salcedo. *Tratado Jurídico Político del Contra-Bando*, Madrid, Imprenta de Juan Muñoz, 1729.

perlas, buenas cantidades de azúcar, cacao y algo de oro, que luego se encargaban de transportar para venderlos en los puertos del mar Mediterráneo o en sus dominios asiáticos. Para Ustáriz, gran parte del problema radicaba en el sistema impositivo adoptado por España para regular el comercio con sus posesiones, pues, los altos impuestos destinados a las mercancías de fabricación peninsular hacían de éstas bienes inasequibles en los mercados americanos, lo cual era una contradicción con el pretendido exclusivismo comercial de la monarquía, que a su vez era violado abiertamente por los extranjeros a quienes les resultaba más barata la producción de los bienes y su transporte marítimo, pues ya fuera produciendo o revendiendo, tenían la facilidad de desplazarse hasta Cádiz o hacia los diferentes puertos americanos a vender lo extraído, lo cual para Ustáriz se combatía efectivamente fortaleciendo las manufacturas y la industria de la península¹⁸.

En los asuntos respectivos al comercio ilícito en las costas americanas, Ustáriz proponía algunos sistemas de defensa como prevención. Propuso, para la Nueva España, que las armadas de las plazas militares en las ciudades-puerto debían alinearse para operar contra las indeseables presencias extranjeras en las aguas del Caribe novohispano, sugiriendo la colocación de cuatro navíos medianos y cuatro fragatas para celar la línea costera, propuso la escolta de los galeones, flotas y demás embarcaciones que se desempeñaban en la carrera de Indias, además pretendía que se dispusiera por entero de las embarcaciones de la armada de Barlovento a fin de impedir el acercamiento de los navíos extranjeros¹⁹. Este tipo de prevenciones en las costas de América, fueron pensadas para evitar los intercambios del comercio clandestino, pero sobre todo para tratar de frenar la fuga de metales preciosos por concepto del contrabando, que en puertos caribeños como Veracruz, Portobelo o Cartagena, era el motivo más redundante en cuanto a pérdidas. La utilización de oro y plata en el comercio ilícito servía para la compra de artículos y materias primas de toda clase. Bienes de uso, o alimentos que España no tenía la capacidad de producir arribaban a los puertos indios para cubrir las demandas de la población: “peynes, cuchillos, tixerías, navajas, espadas, cucharas de diversos metales, cerraduras, botones, evillas, candeleros, estuches, clavazón, alfileres, abujas, anteojos, tabaqueras,

¹⁸ Gerónimo de Ustáriz. *Op. cit.* p. 90.

¹⁹ *Ibid.*, pp. 216 – 217.

espejos, anillos, abujeras, virretes, bolsas, cordones, medallas, candados, compases, losa, estampas...” gran diversidad de artículos denominados generalmente como mercería, formaban parte de la cultura material de aquella época, además evidencian el tipo de demandas y por lo tanto de necesidades existentes en la sociedad colonial²⁰.

El *nuevo sistema* y el viejo problema: Campillo y Ward

Las obras de José del Campillo y Cossío, y del irlandés Bernardo de Ward, las cuales en contenido conforman una sola obra debido a la similitud, no solo de sus proyectos, sino de sus afirmaciones y de su composición escrita²¹, plantean varios de los problemas que enfrentaba la monarquía en los albores de la segunda mitad del siglo XVIII, y claro está, a su vez sugerían las recomendaciones propicias para solucionar tales problemas. Entre 1750 y 1754, la obra de Ward circuló como manuscrito, y años más tarde, en 1779, vería la luz como publicación bajo el título de *Proyecto Económico*, constituido por dos partes. En la primera, plasmó las ideas relativas al atraso de la península y en la segunda se dedicó a exponer las causales del atraso en las posesiones americanas, fraguando así un *corpus* documental en el cual se concebía a la monarquía como una entidad unitaria, pero donde las proyecciones pretendían favorecer claramente a la metrópoli²².

La concepción de atraso que sufría la monarquía, argumentada por Ward, estuvo sustentada sobre la comparación entre España y las coronas antagonistas que participaron del colonialismo en el Nuevo Mundo, ya que según el las posesiones hispánicas comprendían “las tierras más ricas del universo”, pero a pesar de tal afirmación, la opulencia natural de dichas tierras no suponía para la propia España un beneficio total, en tanto que por diversos factores las monarquías antagonistas adquirirían beneficios superiores a los que España podía alcanzar. Siendo entonces las Indias españolas las tierras más ricas del universo, Ward consideraba que las riquezas brindadas por la minería constituían una

²⁰ *Ibid.*, p. 249.

²¹ Existen varias discusiones acerca de la originalidad de la obra de Bernardo de Ward y de José del Campillo y Cossío. Varios historiadores han señalado que la obra de Ward es una copia de la de Campillo. Sin embargo, investigaciones recientes han insertado una nueva polémica acerca de la originalidad de ambas obras, argumentando que el *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, tradicionalmente atribuido a Campillo, puede poseer otra autoría. Cfr. Stanley J. Stein y Barbara J. Stein. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002, p. 270. Por lo tanto, ésta polémica no será abordada en el texto, y será pues el *Proyecto Económico* de Bernardo de Ward la obra consultada.

²² Peggy K. Liss. *Op. cit.*, p. 107.

suerte de espejismo pues entendía que los minerales como el oro y la plata eran recursos no renovables y altamente apreciados en los mercados extranjeros y eran el factor de cambio indispensable para dinamizar el comercio con Europa y el resto del mundo. Por lo tanto, para Ward las riquezas de las posesiones debían consistir en la explotación de la tierra mediante labores agrícolas y pecuarias, al igual que en los impulsos a la industria y el comercio marítimo, factores que permitieran una acumulación y garantizaran periodos de estabilidad económica. Para esto se requería la intervención del Estado en las estructuras básicas de producción para el logro de tales intereses. De hecho, tuvo en cuenta los clásicos problemas de la ociosidad, la holgazanería y la vagancia, como flagelos directamente relacionados con la pérdida del tiempo, tiempo que debía ser empleado de la mejor manera en alguna actividad productiva, lo cual expresamente se entendía como una ecuación en la que el tiempo de trabajo era equivalente a la ganancia individual del vasallo, por consiguiente incrementaba la capacidad de tributación y por último desembocaba en el crecimiento económico de los reinos.

Aunque los argumentos sobre la explotación agrícola planteados por Ward son esgrimidos con vehemencia en el *Proyecto Económico*, el irlandés no se mostró desdenoso con el aspecto comercial de la monarquía. Para Ward, el comercio como tal “no crea nada”, pero era el pilar fundamental y razón de la industria, y ésta, el sostén del Estado. El comercio, era entonces un elemento útil a todos los individuos, desde labradores, soldados y marineros, hasta nobles y monarcas, por lo cual, es posible comprender que su concepción acerca del comercio posee una variable fundamental que distingue un comercio político y un comercio mercantil. Y como pilar para el sostenimiento de una monarquía, según los preceptos británicos y franceses, Ward mencionaba una serie de máximas que a manera de imitación servían para fortalecer y dar continuidad al comercio de España, tales máximas consistían en que el comercio de artículos locales manufacturados era útil, lo eran también los intercambios de materias primas, y por último el consumo de materias extranjeras mientras fueran intervenidas de alguna manera en España, bien fuera modificándolas o agregándoles impuestos, pues a la hora de comerciar con éstas, se ejercitaría además la navegación mercantil.

Ward poseía una visión un tanto “beneficiosa” del lado monárquico, pues veía en los dominios una fuente de riqueza explotada de manera poco metódica sin tenerlos en cuenta equitativamente como partes esenciales de la monarquía hispánica, pues en su concepción, la metrópoli era una entidad a la cual debía procurársele un excelente desempeño comercial, y unos sustentos materiales como la pesca, la agricultura y la ganadería que facilitaran ofertas constantes para su permanencia en el sistema comercial europeo, además teniendo como ejemplo a Inglaterra, se debían poner en efecto mecanismos para la optimización de las producciones y el abaratamiento de los costos. Opinaba que: “La libertad es el alma del comercio y todo género de estanco su mayor contrario”²³, afirmación que sugiere una apertura comercial de signos proteccionistas y bastante representativa de las premisas ilustradas en el campo económico y político, que sin duda alguna no tuvo una verdadera inserción en el sistema económico español, aunque se citaba como uno de los mejores ejemplos para justificar el éxito económico de Francia e Inglaterra, monarquías que, a pesar de ser contendientes de la carrera hispánica por la riqueza y el poder político, eran el vivo ejemplo a emular. Ward planteaba que la administración española con respecto a la metrópoli y las posesiones carecía de armonía, puesto que la península tenía su propio soberano, encarnado en la figura del rey, mientras que las Indias eran gobernadas prácticamente por autoridades que si bien dependían directamente del monarca cristiano, sus políticas iban en direcciones contrarias a los objetivos generales a los que aspiraba la monarquía por entero, demostrándose así la escasa unificación de criterios para el gobierno del *corpus* monárquico y la desatención que sufrían los dominios.

Un “nuevo sistema” era pues el requerimiento preciso para gobernar las Indias españolas, un nuevo método parcialmente inspirado en las experiencias extranjeras de ingleses y franceses, quienes en materia colonial se auguraban prósperos ingresos, por lo cual, Ward comentó que: “...cotejemos nuestras indias con las colonias extranjeras, y hallaremos que las dos islas de la Martinica y la Barbada dan más beneficio a sus dueños que todas las islas, provincias, reinos e imperios de la América a España...”²⁴. Aunque esta afirmación tuvo un sentido de reclamación bien fundado, Ward pareció no concebir el

²³ Bernardo de Ward. *Proyecto Económico*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1982, p. 173.

²⁴ *Ibid.*, p. 275.

hecho capital de que las monarquías competidoras de España en el Nuevo Mundo, no pretendían hacerse a vastas porciones territoriales, sino más bien erigir enclaves comerciales y productivos que les granjearan utilidades por medio de la hegemonía sobre las rutas marítimas, el control comercial y los muy posibles acechos a los mercados ajenos. De acuerdo con lo presupuestado, era pues evidente que monarquías como Francia e Inglaterra, y en menor medida Holanda, poseían un sentido mucho más mercantilista para sus empresas coloniales, y además contando con ventajas relevantes en la navegación y la producción de bienes de consumo, podían competir sin problemas con España en sus propios mercados de Ultramar. Estas competencias comerciales representaban un agravio sustancial para los proyectos de reforma incubados en España. Ward mencionó que en un principio, las Indias eran abastecidas exclusivamente por géneros fabricados en la península, hasta que en el escenario colonial, principalmente en el amplio mar Caribe, aparecieron las potencias enemigas inundando los mercados americanos practicando el contrabando, formando así ofertas asequibles a demandas seguras soportadas en metálico. Debido a esto, España debió disminuir sus aranceles para competir en una posición menos desventajosa, pero según Ward, las disminuciones arancelarias no se llevaron a cabo ya que España mantuvo y acrecentó los métodos tributarios tal cual en el “sistema antiguo”, y paralelamente a tales hechos, aumentó de manera crítica el contrabando, del cual se aprovecharían los ingleses. Para Ward, el régimen de Galeones y Flotas adoptado por España, no fue un sistema efectivo, calificándolo de abuso, ya que en tiempos de paz los contrabandistas extranjeros se valían de informaciones confidenciales para adelantarse a la llegada de las embarcaciones autorizadas a puertos como Veracruz o Portobelo, donde aprovechaban las abundantes demandas para abastecer los mercados con artículos de bajo costo y en ocasiones de calidades superiores. Para el caso de Portobelo, éste régimen fue un aspecto crucial para el recrudecimiento del contrabando. Allí se incluían las legislaciones para las embarcaciones que llegaban a los puertos de la Nueva España y el Perú. Entre sus párrafos se estipulaba la disminución de impuestos para los bienes de fabricación española exportados a las Indias, no obstante, paralelo a este proyecto se incrementaban los impuestos a las producciones de metales preciosos, así, desde diferentes flancos, el proyecto se concibió con miras a incrementar las rentas metropolitanas mediante la

estimulación del consumo de productos españoles, lo que ciertamente facilitó la afluencia de embarcaciones inglesas que, amparadas por las reglamentaciones del “Navío de Permiso” aprovechaban la contradictoria reglamentación hispánica para felizmente encargarse de abastecer y dinamizar mediante el contrabando las ferias de la ciudad²⁵. Ward sostenía que las mercancías transportadas en las embarcaciones que participaban del régimen no debían gravarse de forma indiscriminada, pues las autoridades portuarias encargadas de evaluar las mercancías procedían a agregar las cargas impositivas según su peso y tamaño, más no según la calidad de su contenido, lo que sin duda conllevaba a la subida de los precios de independientemente de sus características de uso. Por ello, Ward se quejaba de que tales producciones a precios tan elevados eran un aliciente más para impulsar el comercio ilícito, afirmando que: “se puede decir que hemos cerrado las indias a los productos de España, y convidando a las demás naciones a llevar los suyos, quedando abiertas tantas puertas en cuatro mil leguas de costa”²⁶, y concluyendo a su vez que el incremento de impuestos para tal tipo de productos y la competencia obrajera habían sido los obstáculos de España para lograr la oportunidad de enriquecerse.

El resultado de las políticas de tributación fue un detonante para el inconformismo expresado por Ward, dado que gracias a ello habían emergido “dos abusos capitales”, a saber: el comercio ilícito y los obrajes locales tanto en Nueva España como en el Perú, los cuales suponían una difícil competencia para la industria metropolitana, pues los obrajes americanos podían producir a gran escala gracias a su cantidad y así satisfacer las demandas de sus propios mercados e incluso lograr su circulación en el comercio intercolonial haciendo a un lado las ofertas de la metrópoli, hecho que se antepone al buen desempeño del comercio colonial, pues usando como ejemplos a Francia e Inglaterra, Ward señalaba que en un buen gobierno colonial debía primar el beneficio mutuo entre la metrópoli y sus posesiones, sin embargo expresaba que: “la máxima era que el fin de la colonia es el beneficio de la patria a quien debe el ser”, aparte mencionó que este precepto colonialista no había sido entendido en un principio, ya que para el alcance de la utilidad completa en una colonia, era necesario “dar la libertad y ensanche quitando todos los

²⁵ Geoffrey J. Walker. *Op. cit*, pp. 147 – 148.

²⁶ Bernardo de Ward. *Op.cit*, p. 263.

embarazos y restricciones que oprimen su industria”, con el fin de enriquecer la colonia, hacerla útil, próspera y dinámica para que la metrópoli absorbiera sus beneficios²⁷.

El *Proyecto Económico* posee una finalidad instructiva, lo que en él se expone son sugerencias y proyectos que a manera de prevenciones o advertencias pretendían lograr la implantación de aquel nuevo sistema de administración. Seguramente muchos de los proyectos redactados por Ward o quizás copiados de Campillo y Cossío, solo se quedaron en el papel y no alcanzaron a ser insertados pragmáticamente al sistema económico hispánico, pues a decir de Ward, sus propuestas para el nuevo sistema poseían algunos detractores “casta bastarda de políticos”, quienes aseguraban que teóricamente las propuestas eran concisas pero en la práctica no eran más que ideas platónicas²⁸.

Un punto trascendente en el pensamiento económico y político de los proyectistas españoles, del cual Ward no fue ajeno, es el referente al trato con los naturales de América, es decir los indios, a quienes consideraba como un elemento fundamental para el logro de los proyectos económicos, en tanto que los indios eran súbditos de la monarquía y a su vez estaban insertos en el sistema económico, bien fuera como consumidores o productores de bienes, por lo cual, Ward insistía en que era necesaria la implementación de políticas que conllevaran a la “civilización” de los indios, educándolos en la diversificación de sus actividades productivas; agricultura, ganadería, minería y manufacturas, pues este tipo de actividades en América podían ejercerse en las mejores condiciones, y ayudarían a complementar las carencias de abastecimiento que tenía España para sus mercados. Por lo tanto, la tarea civilizadora de los indios y su aplicación al trabajo tendría un resultado importante que consistía en que no se necesitaría de la importación de esclavizados, lo que a su vez era un punto a favor para disminuir el contrabando, el cual, disimulado con los asientos para la trata esclavista, ingresaba a los dominios hispánicos a manos de los extranjeros y de la corrupta oficialidad²⁹.

En la obra de Ward, los planteamientos relativos a la disminución de tributos concluían en que los precios elevados que tenían las mercancías gracias a los impuestos eran una dificultad para la competencia de éstos contra los productos provenientes del

²⁷ *Ibid.*, p. 264.

²⁸ *Ibid.*, pp. 282 – 286.

²⁹ *Ibid.*, p. 295.

extranjero, y aunque existían reglamentaciones que reprimían su circulación y se efectuaban estrategias defensivas para evitar las actividades mercantiles de los enemigos en las costas de la América española, el contrabando era un hecho prácticamente inevitable, y difícil de combatir con normas y métodos militares, pero al cual se podía enfrentar empleando políticas mercantiles competitivas para diezmar los atractivos del negocio. Para Ward, disponer de reglamentaciones laxas para el comercio libre, quitar las prohibiciones a los comerciantes para navegar hacia las Indias pero controlando todo el tráfico marítimo y obteniendo de éste las utilidades necesarias con la tributación sería pues una causal importante para la disminución del contrabando, pues a pesar de que los contrabandistas, tanto extranjeros como españoles, no pagaban derechos, si estarían compitiendo con los comerciantes amparados por la legislación, provocando así poca atracción para el ejercicio del contrabando, amén de los riesgos que corrían de ser sorprendidos y capturados. Los enunciados de Ward, se anteponían pues a una normatividad existente y a su vez poco consecuente con los pocos alcances que podía tener para beneficiar a la monarquía. Hablando de las restricciones y licencias de los comerciantes establecidos en América, Ward exponía que mientras un comerciante solicitaba por escrito las respectivas licencias para efectuar una importación, en el puerto de Cádiz las autoridades tardaban cierto tiempo en permitirlo, y ese tiempo era un período propicio para que los contrabandistas iniciaran sus operaciones de abastecimiento, aprovechando las posiciones geográficas de las que disponían, pues en el mar Caribe, especialmente los ingleses y franceses, poseían islas que sitiaban naturalmente los dominios continentales de España, lo que les permitía operar con rapidez y eficiencia para abastecer mercados determinados, como Cartagena o Caracas³⁰. Las cargas impositivas, asimiladas como mecanismos contradictorios, que socavaban el comercio legítimo eran un obstáculo para fomentar los otros ramos económicos, pues el comercio debía ser la base estructural de la opulencia monárquica, “la riqueza de una nación”. Pues además de hablar acerca de los factores que dificultaban el comercio en las colonias y la metrópoli, los planteamientos de Ward están dirigidos a la intervención del sistema colonial por entero, de la modificación de los usos y las formas estructurales, de hacer de los españoles de todos los dominios unos “propietarios”, más que unos simples

³⁰ *Ibid.*, p. 310.

encomenderos, para generarles riqueza a ellos mismos y riqueza a las arcas reales. En este sentido, sugería la existencia de un comercio directo desde España, fortaleciendo la navegación, y omitiendo todo tipo de intermediarios:

...De que el judío de Londres remita géneros al Español de Cádiz, para que los embarque en su nombre, y le pague su comisión, o que el español pida al judío que le compre géneros y se los envíe. ¿Qué diferencia importante resulta para España? Los géneros siempre son de Inglaterra, y allá ha de ir su importe principal, no quedando en España sino el corto lucro particular del comerciante o del comisionado...³¹

En estas coordenadas, el irlandés argumentó la necesidad de un expansionismo comercial lo suficientemente dilatado, no solo hacia los dominios continentales sino hacia los archipiélagos asiáticos, para luego incursionar en los mercados orientales, basándose en las posesiones de las Filipinas y la circulación de la plata americana, metal que como factor de cambio por excelencia para la época, era codiciado en aquel continente, donde sin duda el comercio sería fecundo y se emularían de la mejor manera las actividades comerciales de los enemigos europeos. El puerto de Acapulco en la costa pacífica del virreinato Novohispano sería el enclave para estos intercambios, se llevaría la plata y a cambio se traerían los géneros de China: “lozas, muselinas, lienzos pintados y textiles de algodón”³². Sin embargo, el dinamismo del comercio novohispano, drenado en gran medida por la circulación de la plata, hacía de ese virreinato un lugar demasiado atractivo para la convergencia de los intereses de las potencias rivales y sobre todo de las compañías comerciales, también extranjeras, que veían en la plata el factor de cambio preciso para mantener los tratos comerciales, no solo en las costas Atlántica y Pacífica del virreinato, sino en la gran variedad de territorios asiáticos donde dominaban colonialmente³³.

Entre dicotomías mercantilistas y providencias, el *Proyecto Económico* de Bernardo de Ward, concluye afirmando que de no practicarse las soluciones por él propuestas, es decir: con las Indias “cerradas” debido a los grandes complejos tributarios y a la estructura fiscal, el comercio de las Indias y por lo tanto la opulencia metropolitana, quedarían relegados a un segundo lugar, en tanto que el abastecimiento realizado por los extranjeros

³¹ *Ibid.*, p. 313.

³² *Ibid.*, p. 322.

³³ Stanley J. Stein & Barbara H. Stein. Op. cit, pp. 225 – 226.

mediante el contrabando, drenaría los recursos mineros en un comercio altamente provechoso para los enemigos de España, a su decir: “que la sustancia de nuestras Indias, dará fuerzas y riquezas a los que de un día a otro las volverán contra nosotros”. Por lo tanto, siendo España la poseedora del imperio más vasto de la tierra, habría perdido su derrotero como nación vigorosa, difusora de la fe católica, retrasada en alcanzar la “felicidad”, y la prosperidad.

Pedro Rodríguez de Campomanes: la racionalidad y la estrategia.

Como uno de los hombres más influyentes de la camarilla de consejeros del rey Carlos III, Pedro Rodríguez, conde de Campomanes, fue quizás uno de los personajes con mayor conocimiento acerca de la administración monárquica. Sus ideas, tuvieron una raigambre claramente afrancesada, por lo cual fueron suficientemente vanguardistas al pretender insertar en España métodos novedosos en cuestiones de administración política. Apoyado en el despotismo ilustrado para la imposición de las reformas, consideraba la autoridad absoluta del Estado como el lecho donde debía reposar la grandeza de la monarquía hispánica. Campomanes no teorizó sobre el poder, más bien poseyó un sentido pragmático para la ejecución de sus propuestas, las cuales, dentro del pensamiento regalista estaban dirigidas a la monarquía como fin último de sus proyectos, es decir, para Campomanes, la península, su corte y su monarca eran antes que todo los objetivos primarios para la restitución de la otrora grandeza española. Sin embargo, estas pretensiones de fortalecimiento al absolutismo en el pensamiento de Campomanes tuvieron un obstáculo representado por la iglesia Católica, institución que a su vez en España poseía una vasta jurisdicción de poder, lo que significaba un problema para los alcances proyectados en el campo civil de sus proyectos reformistas³⁴. Acerca de las cuestiones económicas de la monarquía, Campomanes, receptor de las ideas francesas, plasmó en sus escritos algunas ideas que demuestran cierta comunión con la doctrina fisiocrática. Consideraba que en la explotación de la tierra se encontraba mayor utilidad que en la explotación minera y la circulación de metales preciosos. Entendía que las producciones mineras en sí mismas, además de servir como factores de cambio, eran una mercancía cuyo valor quedaba

³⁴ Concepción de Castro. *Campomanes. Estado y reformismo ilustrado*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, pp. 214 – 216.

supeditado a las leyes de oferta y demanda. Así pues, planteaba que la riqueza de un país consistía en la abundancia y el provecho que se hiciera de sus producciones, lo cual no concebía como una responsabilidad estatal, sino como una obligación ciudadana³⁵.

La lúcida visión acerca de la situación monárquica que Campomanes planteó en su obra *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* publicada en 1762, estuvo sustentada con anotaciones sobre el pasado español de los primeros siglos de la dominación en América. Como cultor de las doctrinas mercantilistas, subrayaba que las consecuencias experimentadas debido a la concentración de los esfuerzos españoles por la explotación minera conllevó a un parcial descuido de los territorios dominados que no contaban con este tipo de recursos. Por ello, otras naciones habían aprovechado los descuidos de España, para tratar de dominar tales territorios y desarrollar allí otros métodos productivos y de acumulación, aparte de beneficiarse de éstos con el comercio ilícito en las costas e ingresando haciendo uso de la navegación por los ríos que comunicaban con el interior de los territorios, llegando así hasta los mercados, en donde se ejercían modalidades de intercambio comercial propios de sistemas económicos precapitalistas tales como el trueque, con lo cual los intercambios omitían los derechos y aranceles tributarios de los que se componía el régimen monopolista hispánico³⁶. La forma sugerida por Campomanes para controlar efectivamente las acciones extranjeras en los dominios hispánicos era el conocimiento de los territorios y enclaves más vulnerables al comercio ilícito, para así poder establecer aduanas que a manera de filtro comercial, determinaran impuestos a los bienes traficados por los extranjeros para contener el contrabando. Las pretensiones de Campomanes al respecto fueron expuestas gracias a la información sobre política, economía y geografía a la que tuvo acceso, para poder plantear de forma coherente sus propuestas con respecto a las vicisitudes padecidas por la monarquía en el Nuevo Mundo. En este sentido, Campomanes concedió gran parte de su atención al problema de la despoblación en las tierras fronterizas de los dominios hispánicos, es decir, los lugares que, alejados de los centros políticos como capitales virreinales, audiencias y capitanías

³⁵ Laura Rodríguez. *Reforma e ilustración en la España del siglo XVIII: Pedro Rodríguez Campomanes*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1975, p. 108.

³⁶ Pedro Rodríguez Campomanes. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988, pp. 21 – 22.

generales, se constituyeron como lugares marginados de la presencia y por lo tanto de los controles monárquicos. Así, refiriéndose a lugares como la península de la Florida, mencionó que a pesar de su situación fronteriza era un lugar imprescindible para el control del golfo de México, además para controlar el canal natural formado entre la isla de Cuba y la costa oriental de la península de la Florida, que era una ruta bastante utilizada para la navegación comercial, no solo de España sino de Inglaterra, dado que los ingleses poseían asentamientos en la Carolina, en la costa oriental al norte de las fronteras hispánicas, por lo tanto el control del canal de Bahamas, sería sumamente beneficioso para el aspecto comercial y estratégicamente, en el ámbito militar durante tiempos de guerra³⁷. Para Campomanes, estos bastiones hispánicos constituidos por la Florida y Cuba eran dos enclaves territoriales sustanciales para el dominio comercial y militar, además para el proyecto expansionista de la corona. Por ello, Campomanes escribió que era necesaria la existencia de “mutuos socorros” entre la Florida y Cuba, sin embargo la presencia de contrabandistas ingleses y criollos norteamericanos en la Florida también poseía una esfera de irradiación hacia Cuba, importante dominio hispánico que se nutrió del comercio *de hecho* desarrollado tanto por los ingleses y norteamericanos como por los poderosos comerciantes de La Habana, capital de la isla. El contrabando allí desarrollado poseyó como característica básica el hecho de que los cargamentos que fluctuaban entre las costas de la península y las costas de la isla eran grandes cantidades pero transportados en embarcaciones de pequeño calado, no obstante, todos aquellos negocios pertenecían a diferentes iniciativas individuales, lo cual resultaba en grandes cantidades de artículos y por supuesto en enormes pérdidas para la corona española, aunque asimismo, el contrabando efectuado por los comerciantes de La Habana sirvió como medio para el ascenso social de un gran número de matuteros de la isla, convirtiendo a algunos en grandes establecidos de los negocios ilícitos, y generando en otros más riquezas que terminarían por invertir en el tráfico de esclavizados, inversión que era acorde con el objetivo de intensificar las prósperas actividades tabacalera y azucarera³⁸.

³⁷ Pedro Rodríguez Campomanes. *Op. cit.*, p. 28.

³⁸ Peggy K. Liss. *Op. cit.*, pp. 132 – 133.

Desde 1655, una vez que los ingleses se apropiaron de Jamaica, aseguraron una relativa cercanía con esa región del dominio español, y a lo largo de las décadas siguientes se aventuraron en 1670 a fundar la ciudad de *Charles Town* o Charleston, la cual diez años después fue trasladada al sur, quedando así, más cercana de San Agustín, un presidio fortificado perteneciente a España, ubicado en la península de la Florida. Charleston y San Agustín eran dos enclaves costeros de dos potencias coloniales europeas, y a pesar de las rivalidades entre las coronas, estas dos ciudades poseían una fortalecida relación mutualista en el ámbito económico, la cual iba más allá de las leyes designadas por cada una de sus coronas. Charleston era un puerto importador de mercancías provenientes de Europa y de las posesiones inglesas del mar Caribe, sus comerciantes aprovechaban la amplia afluencia de mercancías y productos para exportarlos legalmente hacia otros núcleos norteros del dominio inglés o hacia San Agustín, donde los comerciantes españoles adquirían las mercaderías a precios disminuidos ya que no debían pagar impuestos sobre la compra y venta. El fructífero comercio ilegal realizado entre ambas ciudades generaba algunas riquezas a los comerciantes, mercaderes y autoridades civiles, mientras aseguraba el dinamismo de sus economías³⁹.

Una vez que los ingleses sentaron las bases de su dominio en América del Norte, necesitaban expandir sus horizontes comerciales hacia otros lugares, y los dominios españoles constituían una buena opción. Durante el siglo XVIII, comerciantes ingleses establecidos en New York y Providence, navegaban rumbo al sur para vender mercancías, y en la Florida hallaban un lugar poco dificultoso para llevar a cabo sus operaciones comerciales, tanto en puertos como en poblados interiores, algunos contrabandistas ingleses, amparados por la corrupción de oficiales españoles lograban ingresar a los dominios y llegar por tierra a las planicies de Nuevo México, jurisdicción del virreinato de la Nueva España, donde era un poco difícil, aunque no imposible, vender mercancías como contrabando, pues el principal asentamiento de la región, Santa Fe, contaba con un buen sistema de defensa y era una ciudad notablemente aislada como para disimular su inserción

³⁹ El comercio ilegal que sostenía San Agustín con Charleston era tal que, a pesar de las tensiones políticas entre las coronas de España e Inglaterra, las autoridades de Charleston se negaban en atacar el fuerte Español para no arriesgar las ilícitas y benéficas relaciones comerciales que tejieron por años. Cfr. David J. Weber. *La frontera española en América del Norte*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000. p. 255.

en economías clandestinas⁴⁰. Aparte de Inglaterra, Francia también amenazaba la soberanía del imperio Español en sus dominios norteños. Haciendo uso de las alianzas con España, los franceses se ubicaron desde el temprano siglo XVIII en la frontera entre Texas y la amplia Luisiana, creando allí un fortín para el control del comercio ilícito. Luisiana era una amplia zona drenada por buenas aguas. Desde allí los franceses suministraban los géneros de ilícito comercio a las vastas regiones del norte novohispano. Su enclave más dinámico en el continente, la Nouvelle Orleans, era un punto de integración al que llegaban embarcaciones españolas e inglesas para llenar sus bodegas con géneros sin impuestos que a la postre complementarían los sistemas comerciales en cada uno de los espacios dominados por sus respectivas coronas⁴¹. Campomanes insistía en que la dilación del territorio ameritaba un control más efectivo y minucioso, aunque él mismo notaba lo difícil que resultaba tal propuesta, porque tratándose de territorios de frontera, no llamaba mucho la atención de la monarquía cuyos esfuerzos estaban dedicados a los dominios más prósperos, aparte de otros asuntos de la esfera metropolitana⁴², lo cual apreciaba como un fatal error dado que las monarquías antagonistas no vacilarían en incursionar, dominar y establecerse, con el fin de apoderarse paulatinamente de la Nueva España, “principal nervio del imperio español en América”.⁴³

Para Campomanes el hecho de que la isla de Jamaica, “Gibraltar de América” y otrora domino español, estuviera dominada por los ingleses era en efecto un “estorbo” para la navegación debido a las dificultades que suponía la presencia enemiga para llevar a cabo el comercio con sus propias posesiones. Afirmó que la riqueza de la cual gozaban los ingleses de Jamaica no se debía a la explotación de la tierra, sino más bien a su comercio regular y *de hecho* en el espacio colonial caribeño. De otro lado, sostenía que los ingleses eran débiles en el campo militar, por lo tanto, apartarlos de la isla para evitar los agravios que hacían a España y sus dominios sería un asunto fácil, pues, desde Jamaica, las operaciones comerciales ejercidas con la América española consistían en actividades del

⁴⁰ *Ibid.*, p. 255

⁴¹ *Ibid.*, pp. 250 – 251.

⁴² Este aspecto fue uno de los más criticados por Campomanes, quien se quejaba de la poca atención que España mostraba hacia este tipo de territorios, reprochando además todo el interés que la monarquía mostraba en el desarrollo de las guerras europeas, haciendo a un lado probables posibilidades para el enriquecimiento en el Nuevo Mundo. Cfr. Pedro Rodríguez Campomanes. *Op. cit.*, p. 29.

⁴³ *Ibid.*, p. 31.

orden ilícito que trastornaban por completo el orden y la exclusividad comercial pretendida por la monarquía, sobre todo en territorios centroamericanos que eran jurisdicción del virreinato novohispano y de provincias sufragáneas a la Audiencia de Panamá⁴⁴. Así, para ilustrar su exposición, Campomanes se valió de citar a un anónimo autor inglés que para el mismo período afirmaba:

...Nosotros embiamos a Xamayca los géneros propios que se consumen en las colonia españolas y nuestras embarcaciones les llevan furtivamente a los parages donde tenemos nuestros correspondientes, nosotros les vendemos allá por plata de contado o a trueque de preciosos géneros, como la tinta fina y la grana que nos producen muchas y gruesas ganancias y aunque no se conoce radicalmente este producto, es cierto que por lo menos llega a seis millones de pesos cada año, de que rendimos las tres partes en moneda o en barras de plata; de suerte que entra más en Inglaterra por la vía de este contrabando que por la de Cádiz u otra parte de los dominios de España. Y este contrabando no solamente no nos es permitido, sino expresamente prohibido.⁴⁵

De hecho, el contrabando que los ingleses desarrollaban en las costas novohispanas de Campeche, consistente en la extracción maderera del “palo de Campeche” inspiró en Campomanes la sugerencia de poblar y vigilar con una fuerza de marina las tierras adyacentes a las desembocaduras de los ríos y a la línea costera para reprimir a los navegantes ingleses, quienes ayudados por los indios que habitaban la región intercambiaban diversidad de géneros europeos y americanos por la preciada madera campechana. El comercio de los ingleses en aquellas costas que iban desde la Nueva España hasta las costas de la Mosquitia, consistía en el abastecimiento de harinas, y a su vez: “valiéndose de la oportunidad y mal método de nuestro comercio”, se aprovechaba para la introducción de géneros de manufactura extranjera. A decir de Campomanes, el comercio ilícito de la harina efectuado en las costas de Honduras, era la “principal industria”, argumentando que gracias a la constante presencia extranjera, sus habitantes habían adoptado una gran inclinación hacia el contrabando. Dichos habitantes, compuestos por gran número de población africana esclavizada radicada en esos lugares desde los tiempos del Asiento para la trata negrera entre 1714 – 1716, se habían destinado a la explotación del palo de Campeche, y según Campomanes, habían hecho alianzas con los

⁴⁴ *Ibid.*, p. 36.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 453.

indios, construyendo todo un complejo de ilicitud mercantil cortando el palo de Campeche e intercambiándolo con los ingleses⁴⁶. Acerca de los Asientos, Campomanes sostenía que eran una fuente de perjuicios hacia la monarquía española, dado que “habituó a los ingleses para hacer libre el contrabando”, para lo cual Jamaica era un territorio vital⁴⁷.

El problema del contrabando en la costa del Golfo-Caribe novohispano, sugirió en Campomanes la formulación de alternativas para su contención, las cuales había pensado en parte gracias al examen que hizo de la obra de Bernardo de Ulloa, y basándose en lo allí propuesto expuso que las ventajas utilitarias que emanaban de las 17.500 toneladas de mercaderías textiles ingresadas anualmente por los ingleses a la costa novohispana, debían combatirse con la nacionalización de las demandas de esos productos, impidiendo pues la introducción de textiles manufacturados en el extranjero. Así, siguiendo los planteamientos de Ulloa, Campomanes consideraba necesario el apoyarse en las legislaciones para castigar a los defraudadores, pero dichos castigos debían estar acordes con los preceptos borbónicos de racionalidad administrativa. Así, el destierro a los defraudadores y contrabandistas, con el fin de poblar territorios deshabitados era una opción tentadora, aunque este tipo de determinaciones jurídicas encarnaban serias dificultades, pues a decir de Campomanes: “...Los americanos que dan la mano a éste comercio son innumerables, y en caso de expatriarlos a aquellas Colonias remotas por el auxilio y cooperación al contrabando, se seguirá un daño del remedio peor que el contrabando mismo: esto es la despoblación de nuestras colonias”. Tal era entonces la magnitud del problema; por lo que Campomanes, de manera inteligente argumentó que un “delito universal”, “común a todos”, como el contrabando no era preciso castigarlo debido a que podía existir una “utilidad común en cometer tal delito”, y por ello, las providencias más exactas serían aquellas concernientes a la modificación absoluta del sistema comercial con los dominios de ultramar, es decir, igualar los precios de las mercancías fabricadas en España con los de las mercancías extranjeras, suprimir los estancos, y fortalecer los ramos de marina para el combate del

⁴⁶ Campomanes mencionó la existencia para la expulsión de la presencia inglesa en las costas centroamericanas, dado que la explotación y el comercio del palo de Campeche les había generado ingresos 1'000.000 de libras esterlinas anualmente, lo que comparado con los beneficios que España obtenía por el mismo concepto eran mínimas. Pues las utilidades extraídas por España representaban solo la sexta parte de lo obtenido por los astutos ingleses. *Ibid.*, pp. 47 – 55.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 332.

contrabando ocasionado por la presencia extranjera, y de ésta manera dar lugar a un comercio floreciente y competitivo⁴⁸.

Aparte del contrabando inglés en las costas novohispanas, Campomanes mencionó el comercio clandestino desempeñado por los holandeses en las costas norteñas de América del sur. Afirmó que el contrabando practicado en las regiones costeras de la Tierra Firme y en las que iban desde la península de La Guajira hasta la desembocadura del río Orinoco y el norte de Brasil, tenían como centro neurálgico la isla de Curazao y las tierras de Surinam, dominios holandeses. Dicho ilícito comercio, era estimado por Campomanes en 4'000.000 de pesos, cantidad que no era muy satisfactoria en cuestión de pérdidas para el erario monárquico. Y además de calcular las pérdidas generadas por la presencia holandesa, Campomanes estimó que, por concepto de contrabando: Inglaterra, Francia, Holanda, Portugal y Dinamarca, socavaban a España un total de 15'500.000 pesos, la mayor parte en efectivo, sin contar las pérdidas que por el mismo concepto emanaban del comercio con los archipiélagos Filipinos⁴⁹.

Campomanes consideraba que en cuestiones limítrofes con la monarquía portuguesa, los problemas relativos al contrabando debían gozar de preferencia en la agenda reformista de la monarquía, pues exponía que: “El comercio de Brasil no podría ser tan extenso a no dar salida al fraude de nuestras colonias a sus géneros los portugueses brasileños”, pues operando desde la Colonia do Sacramento, en el estuario del Río de la Plata, lograban proyectar el comercio ilícito hacia las provincias andinas de los virreinos suramericanos. Las prácticas contrabandistas en el estuario del Río de la Plata fueron quizás el motivo más pesado para la rivalidad comercial entre Buenos Aires y Colonia do Sacramento, dos ciudades que tenían como asunto común el intenso comercio clandestino, asunto en el cual se inmiscuía directamente Río de Janeiro, ciudad portuguesa de la costa brasileña. Río de Janeiro cumplía una importante función para el comercio ilícito en los dominios españoles del estuario rioplatense. A pesar de estar ubicada a buena distancia al norte de Buenos Aires y de Colonia do Sacramento, su ubicación costera le aseguraba la vinculación con el

⁴⁸ Luego de plantear sus comentarios derivados del examen hecho a la obra de Bernardo de Ulloa, Campomanes culmina comentando que, desde la redacción de esos planteamientos habían transcurrido 22 años, tiempo que no fue suficiente para la adopción de medidas por parte de España para combatir el contrabando, que por lo demás iba en aumento, y aparte el comercio español no mejoraba. *Ibid.*, pp. 353 – 358.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 83.

espacio comercial Atlántico. Allí llegaban las flotas procedentes de Lisboa, atestadas de mercaderías inglesas, portuguesas, africanas y asiáticas, lo cual era una de las pruebas de que el flotaje lusitano era uno de los emporios más poderosos del mundo en cuestiones de navegación mercantil durante el siglo XVIII⁵⁰. Las mercancías de origen portugués luego eran transportadas hacia Colonia do Sacramento, donde se hallaban a la espera los españoles de Buenos Aires, dispuestos a invertir sus capitales argentíferos en las rentables mercancías fabricadas y exportadas por sus coronas adversarias⁵¹, este hecho, motivó a Campomanes a afirmar que el sostén económico de Colonia do Sacramento consistía en el contrabando que se hacía “sin estorbo”⁵².

Otras opiniones sugerentes.

Los planteamientos escritos en las obras de los proyectistas con respecto al contrabando desarrollado tanto en América como en los reinos peninsulares de España, muestran la evidente preocupación de éstos por hacer de España una *nación* sin atrasos y equiparada a las circunstancias de sus rivales europeos. Estas pretensiones muestran a su vez las aspiraciones de crecimiento metropolitano cimentadas sobre los preceptos colonialistas que, si bien buscaban la cohesión de la nación española con miras a la conformación de una *monarquía universal*, no brindaron el suficiente cuidado administrativo para las posesiones del Nuevo Mundo, dejando en cuestión el gran proyecto de conformación imperial. Economistas como los anteriormente mencionados, fueron en cierta medida, unos de los pensadores de mayor renombre para la monarquía hispánica a lo largo del siglo XVIII, aunque cabe mencionar que la historiografía sobre el período ha dejado de lado otros planteamientos de pensadores contemporáneos a tales tiempos en quienes también son evidentes las preocupaciones por los asuntos del crecimiento económico y el buen

⁵⁰ La participación de Sebastião José de Carvalho e Melo, Marques de Pombal en los asuntos de la navegación mercantil portuguesa, fueron cruciales para la vitalidad de la economía lusoamericana en el período de 1770 a 1777, pues sus iniciativas reformistas basadas en el fortalecimiento comercial, repercutieron drásticamente con el notable crecimiento económico de los puertos brasileños. Fomentó la creación de compañías comerciales para los rumbos atlánticos e incentivó la navegación por el gran río Marañón (hoy río Amazonas) con el fin de facilitar la vinculación de las regiones interioranas de Brasil con el mundo atlántico. Cfr. A. J. R. Russell Wood. “Ports of Colonial Brazil”, en: Franklin W. Knight & Peggy K. Liss. *Atlantic Port Cities. Economy, culture and society in the Atlantic World, 1650 – 1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1994, p. 201.

⁵¹ Sergio Villalobos. *El comercio y la crisis colonial. Un mito de la Independencia*, Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1968, p 49.

⁵² Pedro Rodríguez Campomanes. *Op. cit.*, pp. 103 – 104.

funcionamiento de la monarquía. Siendo criollos o peninsulares, estos pensadores depositaron su atención en aspectos menos directos y menos relacionados con las cuestiones de la navegación, los monopolios comerciales, las guerras internacionales y el crecimiento de los erarios, sin embargo en sus obras es posible hallar un interés latente por la crítica situación de España y sus dominios a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Un caso concreto para las dos últimas décadas del siglo XVIII, lo presenta el asturiano Melchor Gaspar de Jovellanos, quizás uno de los pensadores más reseñados en lo tocante a asuntos de la ilustración en la monarquía y el absolutismo de Estado. En su obra, las alusiones relativas a la educación, particularmente hacia la ciencia y la filosofía son permanentes en tanto que las considera dos ejes útiles para la funcionalidad del Estado y su relación con sus vasallos, sin embargo, consideró a la economía como la “verdadera ciencia” al servicio del gobierno, lo cual lo llevaría a sugerir planteamientos sobre la situación económica y política de España y sus dominios, basado en parte en las corrientes del pensamiento fisiocrático y mercantilista, proponiendo así vías para la consecución de la riqueza tanto de la monarquía como de sus vasallos, además de la formación de una nueva conciencia económica entre los españoles de todos los dominios. Entre otros asuntos, el pensamiento de Jovellanos condensa claramente, aunque de manera general, los motivos que indicaban el descenso económico, y la desventajosa posición internacional de la monarquía hispánica, por lo cual algunas de sus ideas proponían la extensión y el perfeccionamiento del cultivo de la tierra, el fomento de la industria y la potenciación del comercio exterior⁵³, tres tópicos fundamentales, que sirvieron como preceptos claves en el desarrollo del pensamiento económico europeo con miras a la consolidación de la riqueza y el poderío mundial durante el Siglo de las Luces.

En uno de sus textos escrito en 1788, y titulado *Elogio a Carlos III*, Jovellanos se encarga de plantear una suerte de balance positivo para mostrar los avances y los notables aciertos acaecidos en la monarquía durante los años regentados por tal monarca. Así, a manera de elogiosa remembranza escribió acerca de la navegación española y las travesías de las flotas que iban desde el mar Mediterráneo hasta el océano Pacífico, mencionó la

⁵³ José Luis Fernández Fernández. *Jovellanos: antropología y teoría de la sociedad*, Madrid, Universidad Pontificia Comillas de Madrid, 1991, p. 225.

creación de nuevas estancias agrícolas en los dominios, la multiplicación de los establecimientos industriales en ambas orillas del imperio, y la permisión para la libre comunicación de las colonias de ultramar “en obsequio del comercio”. Para el asturiano, el reinado de Carlos III, había señalado el inicio de un glorioso porvenir para la monarquía hispánica, pues su regencia había inducido en la *nación*, un ánimo del cual carecía, consistente en ciencias útiles, principios económicos y espíritu general de ilustración; asuntos que de antemano suponían la “salida a la luz” por parte de España y en consecuencia el surgimiento de las soluciones reformadoras para todos los males que la aquejaban, pues a su decir, “el cielo tenía reservada a la [dinastía] de los Borbones la restauración del esplendor y sus fuerzas⁵⁴. Cuatro años antes, en 1784, Jovellanos había redactado un *Informe de la Junta de Comercio y Moneda*, sobre el comercio de la marina mercante, en el cual retóricamente esgrimía la importancia que tenía para cualquier reino el aprovechamiento de la marina mercantil; comentando acerca de las maneras en que los asuntos relativos a la navegación debían ser administrados. Como ejemplo puso la situación de España en el siglo XVII y principios del siglo XVIII, período en el cual la navegación había declinado rotundamente, sin embargo, argumentó que los Borbones habían intervenido con políticas en el asunto para reactivar los beneficios que propugnaba la marina en relación del comercio monopólico con los dominios de ultramar, siendo pues el reinado de Carlos III el período estructurante de los benéficos cambios. Durante su regencia, particularmente en 1778, había tenido lugar la redacción del *Reglamento de Comercio Libre*, compendio legislativo que brindó una mayor laxitud para los intercambios comerciales entre la península y los dominios americanos, por ello, Jovellanos mencionaba que “el comercio a Indias está ya libre de sus antiguas trabas y comunicando a todas las provincias y todos los vasallos de S.M.”⁵⁵, éste era un hecho que el economista tomaba por sustancial para ser aprovechado a favor de la restitución del antiguo esplendor hispánico, ya que consideraba que la apertura de los puertos para la circulación comercial debía contener restricciones todavía menos estrictas que generaran flujos de importación y exportación más frecuentes y por lo tanto tales dinámicas mercantiles resonarían al servicio de los

⁵⁴ Melchor Gaspar de Jovellanos. *Obras Completas*, Cuatro Tomos, T. II, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1951, pp. 311 – 313.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 25.

incrementos en la agricultura y la industria. No obstante Jovellanos admitía que sí bien las legislaciones poco estrictas eran un incentivo capital para la navegación y el comercio lo eran también para los fraudes y el contrabando, aspectos que calificaba como “un mal necesario” generador de pérdidas inevitables, que solo podrían compensarse con la propia vitalidad del comercio exclusivista entre la metrópoli y sus colonias, de tal manera que no quedara “resquicio alguno abierto al comercio ilícito, ni al extranjero la menor esperanza de frustrar los saludables fines de tan provechoso establecimiento”⁵⁶.

Las intervenciones ilícitas practicadas por los extranjeros, particularmente ingleses y franceses en el comercio monopolista de España, fueron apreciadas por Jovellanos como un factor altamente nocivo para la vida económica de la monarquía, sobre todo en lo tocante al ámbito del comercio textil, pues éste tipo de producciones derivadas de la industria peninsular y en menor medida de la americana debían ser bienes de consumo exclusivo en los mercados hispánicos en obediencia a los preceptos del monopolio mercantil. Y aunque el asturiano comprendía que la producción textil en la península no era lo suficientemente completa ni diversificada para proveer los mercados ultramarinos, insistía en que el comercio y uso de las muselinas llegadas a los puertos de América desde el oriente a manos de los contrabandistas extranjeros era un hecho que debía controlarse a como diera lugar, pero la imposición de excesivas cargas tributarias no era para Jovellanos una respuesta convincente, pues sabía que el consumo de muselinas generalmente recurrente entre las mujeres españolas y americanas gozaba de una crecida popularidad, argumentando que las mujeres eran “la clase mas apegada a sus usos, mas caprichosa, mal avenida y difícil de ser gobernada”, por lo tanto, el designio de un impuesto elevado para las muselinas traería como consecuencia el aumento de la demanda por éste tipo de textiles, de lo cual sin duda serían los contrabandistas extranjeros los que mejor partido sacarían de ello. Así mismo, Jovellanos recalca la existencia de la ruta transpacífica que conectaba el oriente con los puertos americanos del océano Pacífico, para usar precisamente esta ruta como un circuito mercantil que sirviera para el abastecimiento directo de las muselinas orientales vía los

⁵⁶ *Ibid.*, pp. 26 – 27.

dominios ubicados en el archipiélago filipino y tratar de diezmar así el ingreso y el comercio del textil a manos de los extranjeros⁵⁷.

Para la economía peninsular la exportación de textiles hacia los dominios hispánicos o el comercio de los mismos con otros mercados era un redituable medio de sustento, por ello la industria textil desarrollada en la península era uno de los ramos que mayores utilidades reportaba, aunque no tuviera el alcance suficiente. No obstante se protegía con diversas medidas para asegurar la circulación de los textiles en algunos mercados europeos y en los de los dominios ultramarinos, y por consiguiente hacer de sus ganancias una constante entrada para el erario monárquico. Tratando de que tal comercio, que puede ser entendido como un comercio nacional hispánico, estuviera libre de las competencias ejercidas por los propios dominios americanos y por los comercios clandestinos efectuados por las potencias enemigas de la corona española. Al respecto de ello, Jovellanos presentó una opinión regalista y central, pues no plantea una solución en términos amplios que englobara todos los dominios de la monarquía hispánica, más bien, propuso sortear los inconvenientes tocantes a la península en cuanto al comercio de los productos textiles, ya que de antemano conocía las limitaciones de la metrópoli para cubrir efectivamente las demandas por este tipo de producciones, de hecho arguyó que el empleo de la producción peninsular de paños para abastecer los mercados americanos, dejaría en abandono las demandas de los compradores metropolitanos y extranjeros en la península, formando así oportunidades para la ejecución del contrabando textilero por parte de ingleses y franceses quienes poseían una notoria ventaja en lo que a producción textil se refería, lo que demuestra de forma patente el proteccionismo solicitado por Jovellanos hacia la metrópoli y por consiguiente la rezagada condición económica en que quedaban las posesiones americanas⁵⁸.

En el pensamiento ilustrado español del siglo XVIII, la vastedad territorial de los dominios americanos era apreciada en tanto que el tamaño del territorio inspiraba la

⁵⁷ *Ibid.*, pp. 47 – 49.

⁵⁸ Estas opiniones demuestran en Jovellanos una concepción de administración colonial en la cual los dominios funcionan a favor de la economía metropolitana, así lo advierte en su *Dictamen dado en la junta de Comercio y Moneda sobre el embarque de paños extranjeros para nuestras colonias*, donde plantea que: “Las colonias en tanto son útiles, en cuanto ofrecen un seguro consumo al sobrante de la industria de la metrópoli, y este sobrante no es otra cosa de lo que resta del consumo interior [...] Pero dejar desprevenida la metrópoli de sus productos de la industria nacional para proveer con ellos a las colonias será lo mismo que socorrer la necesidad de afuera y dejar el hambre dentro de casa”. *Ibid.*, p. 71.

grandeza imperial, suponía la disposición de numerosos recursos agrícolas y mineros y la existencia de una gran masa poblacional de vasallos que tributaban para la corona. Pero esta misma extensión territorial que llegaba “hasta las últimas regiones del ocaso” a decir de Melchor Gaspar de Jovellanos, no fue considerada como un aspecto positivo por otros pensadores y proyectistas ilustrados durante dicha centuria, dado que las opiniones remitían casi siempre a las dificultades para controlar efectivamente todos los dominios: sus fronteras, sus líneas costeras y sus puertos. Esta inmensidad de las posesiones americanas y las respectivas dificultades para su control fueron para el gobernador e intendente de la Capitanía General de Venezuela, José de Ábalos, una de sus preocupaciones más acendradas. Para Ábalos, quien escribía desde Caracas en 1781, la vastedad territorial, los destellos de rebelión que estaban teniendo lugar a lo largo del siglo XVIII en todos los dominios hispánicos, la omnipresente amenaza de los extranjeros que circundaban los dominios, y sumándole a éstos motivos la revolución por la independencia en la América Británica y sus resonancias en la América Española⁵⁹, fueron un síntoma claro de la aguda crisis que enfrentó la monarquía. Por ello, comparaba el entonces presente del imperio español con la historia de los imperios de la antigüedad para tratar de ilustrar el auge y la caída de los mismos debido a la extensión territorial.

Ábalos interpretaba que la extensión del territorio invitaba a la fragmentación del poder, hecho que sin duda operaría en detrimento del proyecto imperial hispánico, por lo tanto la monarquía debía adelantarse a tal fragmentación derivada del malestar político y fortalecer sus dominios en América con una “pronta división” que fragmentara aún más el territorio para administrarlo, controlarlo y protegerlo con mayor efectividad, amén de entregarle cierto grado de autonomía, todo ello buscando prevenir consecuencias similares a las ocurridas pocos años atrás en las trece colonias inglesas. En éste sentido, José de Ábalos sugería que se conformaran monarquías particulares dependientes todas de la monarquía hispánica. Serían pues: Lima, Quito, Chile, La Plata y Filipinas unas nuevas entidades territoriales, que además de contar con sus propias defensas, constituirían un

⁵⁹ “Representación del intendente de Venezuela, José de Ábalos, dirigida a Carlos III, en la que pronostica la independencia de América y sugiere la creación de varias monarquías en América y Filipinas (1781)”, en: Manuel Lucena Giraldo. *Premoniciones de la Independencia Iberoamericana*, Madrid, Fundación Mapfre – Tavera / Doce Calles / SECIB, 2003, p. 64; Cfr. Peggy K. Liss. *Op. cit.*, p. 205

soporte financiero para la metrópoli y una gran despreocupación, dado que los asuntos relativos a las pérdidas económicas causados por la presencia extranjera y el comercio ilícito no tendrían una vinculación directa con las arcas de su majestad. Las proposiciones de Ábalos acerca de la fragmentación territorial, el fortalecimiento de nuevas jurisdicciones administrativas y el otorgamiento de cierta capacidad autonómica a los dominios americanos, tuvo como aliciente la paulatina y evidente pérdida del control monárquico y por lo tanto de la soberanía en sus posesiones; asuntos que están en consonancia con lo propuesto en 1783 por el conde de Aranda, quien haciendo un uso sutil de la retórica se refería a asuntos puntuales que versaban sobre la administración de los dominios hispánicos. Para Aranda, la distancia entre la metrópoli y las posesiones era un obstáculo capital y una dificultad intrínseca para ejercer una administración coherente y lograr un funcionamiento preciso del sistema colonial, pues el hecho de que ambos pilares de la monarquía estuvieran separados por el amplio océano Atlántico representaba un impedimento para hacer valer leyes y cumplir peticiones emitidas bien fuera desde la corte o desde alguna Real Audiencia americana debido al tiempo que tomaban tales diligencias en llevarse a cabo⁶⁰.

Los problemas acerca del tiempo y la distancia insinuados por Aranda como dificultades para la administración colonial eran solo una parte de la compleja situación que avizoraba para la monarquía⁶¹, ya que al igual que José de Ábalos veía con temor el fulgurante proceso expansionista que los nacientes Estados Unidos de Norteamérica estaban experimentando, en tanto que aquella “potencia”, según los llamaba, contaban con

⁶⁰ “Dictamen que el excelentísimo conde de Aranda dio al Rey Carlos III, sobre la independencia de las colonias inglesas después de haber hecho el tratado de paz ajustado en París en el año 1783”, en: Manuel Lucena Giraldo. *Op. cit.*, p. 77.

⁶¹ Aparte de José de Ábalos y del Conde de Aranda, otro proyectista español llamado Valentín de Foronda, quien vivió durante la segunda mitad del siglo XVIII, plasmó en su obra alusiones constantes a las dificultades que enfrentaban los monarcas para la conservación de sus dominios a gran distancia. Tales alusiones estaban sin duda inspiradas por el ejemplo de la monarquía hispánica, de la cual comentó a manera de crítica que para el enriquecimiento y sostenimiento de dicha monarquía no era necesaria la posesión de colonias, ni de minas, sino que simplemente bastaba hacer un uso intenso de los recursos ofrecidos por la tierra y fomentar un comercio efectivo que asegurara la distribución y la venta de lo producido. Por ello, escribía que: “Luego España no es tan feliz, como yo pensaba por poseer las Américas”, además al igual que otros pensadores de la ilustración española, Foronda señalaba que países como Inglaterra y Holanda eran los modelos a emular por España, pues no ocultaba la admiración hacia estas naciones debido al espíritu comercial y a las formas de aprovechamiento de sus dominios, sobre las cuales basaban su éxito económico. En este sentido cuestionaba a España formulando que: “¿De qué le sirve a España tan dilatados países y minas tan copiosas, si con todas esas ventajas es mas pobre que otros países que carecen de semejantes socorros y se mantienen del comercio? Cfr. Valentín de Foronda. “Carta sobre lo que debe hacer un príncipe que tenga colonias a gran distancia”, en: M. Benavides & C. Rollán (Editores). *Valentín de Foronda; los sueños de la razón*, Madrid, Editora Nacional, 1984, pp. 393 – 405, 599.

la posibilidad de apropiarse de territorios relevantes y estratégicos pertenecientes a España y dominar así sus dinámicas comerciales. De ésta manera, un territorio como la península de La Florida, sería altamente codiciado por los norteamericanos quienes desde allí podrían desplegarse navalmente y dominar así sobre las aguas el seno mexicano para luego extender sus intenciones de dominio hacia el virreinato de la Nueva España⁶². El recelo de Aranda hacia los Estados Unidos estaba justificado por la rápida inserción de los mismos como nación independiente en la vida económica de un espacio colonial como el Golfo-Caribe, cuya predominancia era europea, pues ya eran conocidos los intercambios comerciales y los mutuos beneficios surgidos de los tratos mercantiles entre comerciantes habaneros y norteamericanos, además de la creciente presencia de embarcaciones tripuladas por contrabandistas provenientes de Filadelfia en las aguas adyacentes a los puertos hispánicos del Caribe insular y continental⁶³, y aparte de ello, acerca de las pérdidas territoriales que podían tener lugar gracias al expansionismo norteamericano, el conde de Aranda observaba que la revolución por la independencia acaecida en aquella región podía ser un incentivo para el inicio de un proceso emancipador en las posesiones españolas. Las conclusiones a las que llegó Aranda al exponer los factores que conformaban el desfavorable clima político y económico para la monarquía hispánica a finales del siglo XVIII, lo llevaron a sugerir soluciones bastante similares a las planteadas por José de Ábalos, pues Aranda también veía en la fragmentación jurisdiccional de los territorios y en la posesión de monarcas para su gobierno un remedio eficaz. Sugirió pues la creación de tres monarquías en América: en la Nueva España, en el Perú y en la Tierra Firme. Tres monarquías en el continente americano que tuvieran la funcionalidad de sufragáneas de la monarquía principal, cuyo monarca absoluto sería el ocupante del trono peninsular, lo que conllevaría a España y a los españoles ibéricos a gozar de un significativo bienestar, pues en palabras del conde de Aranda: “disfrutaremos de todos los beneficios que producen las Américas sin los gravámenes de su posesión”. Sin embargo, Aranda señalaba respecto de las posesiones en el mar Caribe, que era necesaria y conveniente la conservación de las islas de Cuba y Puerto Rico como enclaves para el comercio y la navegación, puesto que

⁶² *Ibid.*, p. 79.

⁶³ Johanna von Grafenstein. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779 – 1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, pp. 132 – 133; Cfr. Peggy K. Liss. *Op. cit.*, pp. 204 – 206.

serían dos territorios mediadores para el comercio entre América y la península ibérica. Y previendo las dificultades que tendría España para el abastecimiento comercial del resto de sus posesiones, comentó su idea de designar a Francia como la nación autorizada para intervenir en el desequilibrio de abastos en los dominios hispánicos, ya que para ese año de 1783, entre ambas monarquías existía un pacto de amistad⁶⁴.

⁶⁴ Manuel Lucena Giraldo. *Op. cit.*, p. 83.

II. DE LA FRONTERA ÁRIDA A LA FRONTERA HÚMEDA: EL CONTRABANDO EN EL LITORAL CARIBE DEL NUEVO REINO DE GRANADA. 1700 - 1806

Una verdad matemática

Don Antonio de Narváez y La Torre, hombre ilustrado, acaudalado comerciante y reconocido Mariscal de Campo, siendo gobernador de la provincia de Santa Marta en 1778, escribió un informe en el cual se refería a la “miseria espantosa” en que desde años atrás se encontraban la población y las tierras de las dos provincias que ocupaban la mayor parte del litoral Caribe del virreinato. Para él, las provincias de Santa Marta y Río Hacha, eran tierras “incultas” y escasamente pobladas, pues carecían de explotaciones agrícolas y no poseían haciendas productivas, lo cual conllevaba a la escasa circulación de dinero, y por tanto, el comercio legal en aquella región era prácticamente paupérrimo. El gobernador informó entonces que las oportunidades para el mejoramiento económico y el incremento poblacional debían sustentarse con el aprovechamiento de los recursos agrícolas mediante la explotación intensiva de la tierra.

Para Narváez, el cultivo de las tierras y los productos cosechados, eran la respuesta concisa para iniciar en las dos provincias una vida productiva y una economía próspera y autónoma, ya que gran parte de los abastecimientos de aquellas provincias y de las regiones andinas estaban en manos de los contrabandistas ingleses, quienes se encargaban de vender un producto básico como la harina de trigo, no solo en el Nuevo Reino de Granada sino en diversos lugares de la América española, hecho que molestaba a Narváez, pues además de venderse sin extraerle impuesto alguno, era un producto que podía ser explotado en la región, comercializado en el virreinato y exportado hacia otras latitudes. Sin embargo, las autoridades virreinales intentaban dinamizar la producción y el comercio del trigo y la harina que se cultivaba en el altiplano reinoso, pero las distancias y la precariedad del transporte eran impedimentos concretos para que los productos llegaran a las provincias costeras con un precio asequible y en cantidades suficientes, lo cual constituía un

argumento para continuar con el abastecimiento de harinas inglesas provenientes de las ex colonias del norte del continente y de la isla caribeña de Jamaica principalmente⁶⁵.

Por los mismos años, el padre jesuita Antonio Julián proponía suprimir por todos los medios la importación clandestina de harinas para mermar las intensas fugas de oro y plata que paraban en manos de los enemigos extranjeros y que lógicamente debían pertenecer al erario virreinal, además, consideraba que las harinas provenientes del extranjero eran perjudiciales para la religión y el sacerdocio en tanto que las hostias o el cuerpo de Cristo necesarios para llevar a cabo el sacramento de la comunión serían fabricadas por manos de ingleses, es decir, infieles protestantes y enemigos de la fe católica⁶⁶.

La reducida población de estas provincias era también un aspecto crítico, Narváez estimaba que solo para la provincia de Santa Marta, la población indígena ascendía a 10.000 habitantes, homogeneizados bajo el nombre de Chimilas, quienes no se inclinaban con intensidad hacia ninguna producción comercial. En cálculos más generales, Narváez afirmaba que, siendo las dos provincias costeras “tan grandes como media España”, la población de blancos, negros, indios y *gentes de todos los colores*, oscilaba entre los 25.000 y los 30.000 habitantes, cifra considerada por él como desalentadora, debido a que estaba relacionada con los pocos estímulos para la producción y con las circunstancias externas como los ataques, quemas y saqueos hechos por piratas a los principales núcleos urbanos erigidos en las costas. Otro claro indicio de la despoblación estaba constituido por la permanente amenaza de ataques por parte de los indios Chimilas y de otras etnias que habitaban los montes y selvas cercanos a los asentamientos hispánicos. Estos indios no estaban sometidos a ningún sistema de tributación y no contaban con dominación alguna, por lo cual amedrentaban las poblaciones vecindadas saliendo a los caminos, incursionando en las grandes propiedades y en las pequeñas estancias para robar y matar. Este hecho obligaba a los habitantes a permanecer dentro de los perímetros urbanos y a no expandir las fronteras agrícolas de las provincias, resultando así pocas posibilidades para el establecimiento de cultivos que fungieran como elementos básicos para el

⁶⁵ Gustavo Bell Lemus. “La conexión Jamaíquina y la Nueva Granada. 1760 – 1840”, en: Gustavo Bell Lemus. *Cartagena de Indias: de la Colonia a la República*, Bogotá, Fundación Simón y Lola Guberek, 1991, p. 19.

⁶⁶ Antonio Julián. *La Perla de la América, Provincia de Santa Marta*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1951, p. 120.

autoabastecimiento y el comercio de la región, obligando así a sus habitantes a depender casi exclusivamente de los bienes para el consumo importados desde Cartagena.

Según Narváez, el año de 1778 había sido crucial para las dos provincias, ya que los hostigamientos por parte de los “piratas” británicos habían cesado en parte, y los frecuentes ataques de los indios Chimilas disminuyeron gracias a que un buen número de ellos fueron “pacificados” mediante acciones bélicas y sometidos a comer el pasto espiritual bajo el amparo de curas doctrineros⁶⁷. Años atrás, aproximadamente en la década de 1760, Don Francisco Bravo, un peninsular que llevaba buena parte de su vida residiendo en el Nuevo Mundo, redactó e hizo imprimir una representación para el Rey, en la cual comentaba su preocupación acerca de los estragos que los indios de las provincias de Santa Marta y Río Hacha cometían en contra de la autoridad virreinal, la Real Hacienda y los comerciantes. Al igual que Narváez, Francisco Bravo sugería que era necesario disponer de milicianos organizados para conquistar terrenos y reducir indios belicosos como los “Pintados”, quienes entorpecían la labor de los comerciantes que trasegaban la ardua ruta entre Tamalameque y Río Hacha⁶⁸. Entre las décadas de 1740 y 1780 las conquistas forzosas y las reducciones de indios en los territorios no sometidos, cuyos costos humanos y monetarios fueron demasiado altos, ocuparon uno de los primeros renglones en los itinerarios reformistas de los virreyes del Nuevo Reino de Granada, y desde luego para el año de 1771, el fiscal protector de indios de aquel entonces, Francisco Antonio Moreno y Escandón, también planteó la necesidad de intervenir mediante acciones militares para pacificar a los indios insumisos a la tentativa española. Sería entonces el virrey Pedro Messía de la Cerda, quien ordenó la invasión de la península de La Guajira con el fin de lograr la dominación de los indios. Una legión conformada por 700 soldados y 340 milicianos reclutados en las gobernaciones de Cartagena y Santa Marta fueron desplazados en 1771 por el gobierno virreinal bajo el mando del coronel Benito Encío. El objetivo de tal convocatoria consistió en proceder militarmente contra los indios no sometidos de La

⁶⁷ Antonio de Narváez y La Torre. “Relación, o informe de la provincia de Sta. Marta, y Rio Hacha por lo que respecta al estado actual de su Comercio, Labranzas, Haciendas y Frutos”, en: Sergio Elías Ortíz. *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República, 1965, pp. 17 – 65.

⁶⁸ Francisco Bravo. “Representación, que hace a su Magestad Don Francisco Bravo sobre el estado en que se halla actualmente el comercio del Nuevo Reino de Granada y sobre la reforma de las ilícitas extracciones que en el se practican”, en: Víctor Manuel Patiño. *Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial*, Ocho Tomos, T. VI, Comercio, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1993, Apéndice II, f. 8r.

Guajira, pues aparte de los estragos causados a las actividades económicas, los indios y su resistencia habían sido los causantes del fracaso para el establecimiento de una misión religiosa por parte de frailes capuchinos, no obstante, a pesar de contar con más de mil efectivos, el coronel Benito Encío se veía en una alarmante desventaja militar al ver en las afueras de la ciudad de Río Hacha a casi 6.000 indígenas armados a la usanza europea dispuestos a responder frente a cualquier amague de sujeción forzosa⁶⁹. Por los mismos años, los arsenales guajiros, su destreza en el manejo de “fusiles y pistoletas” y su ferocidad, también llamaron la atención de un contrabandista francés, quien siendo anónimo, dejó escrito para la posteridad un ilustrativo testimonio⁷⁰.

El repertorio de acciones efectuadas por los nativos disgustaba sobremedida a la autoridad virreinal: su vida en “completa libertad”, su control como “absolutos amos” de la árida península y sus fuertes relaciones comerciales con los extranjeros eran motivos suficientes para justificar la dominación⁷¹. A lo largo del siglo XVIII, el estado comercial del virreinato, se mantuvo en circunstancias críticas según la óptica monárquica. El constante acecho de embarcaciones de bandera enemiga hacia las costas de las provincias supuso un gran motivo de preocupación, al igual que el completo “desorden” e ilegalidad del comercio que se practicó en toda la geografía costera.

En 1804, José Ignacio de Pombo, nacido en Popayán, radicado en Cartagena, fundador y dueño de una casa comercial, impulsor del Consulado Real de Cartagena de Indias, hombre inteligente y visionario, también estaba notablemente alarmado a causa de la desarticulación e inminente ilegalidad del comercio en las costas del virreinato, particularmente en la ciudad de Cartagena, centro neurálgico para el comercio exterior del Nuevo Reino de Granada y punto clave para las actividades mercantiles europeas y americanas en todo el mar Caribe. Gracias a los conocimientos adquiridos en el ámbito comercial y a su contacto directo con el Real Consulado, José Ignacio de Pombo, conocía

⁶⁹ René de la Pedraja. “La Guajira en el siglo XIX: Indígenas, contrabando y Carbón”, en: Gustavo Bell Lemus (Compilador). *El Caribe colombiano. Selección de textos históricos*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1988, p. 7.

⁷⁰ Jean Paul Duviols. “Les côtes du Venezuela au XVIII^e siècle. Temoignage d’un contrebandier”, en: *Caravelle. Cahiers du Monde Hispanique et Luso-Bresilien*, Toulouse, Université de Toulouse – Le Mirail, #32, 1979, p. 14.

⁷¹ De hecho, a principios de la década de 1720, cuando ya el primer virreinato del Nuevo Reino de Granada se había erigido, varios indios “guajiros”, habían sido deportados por las autoridades españolas hacia Cuba y Santo Domingo, como medidas para la disminución de las presencias extranjeras en las costas de la península de La Guajira. Cfr. David J. Weber. *Barbaros: The Spaniards and their savages in the age of the enlightenment*, New Haven, Yale University Press, 2005, pp. 145 – 164.

los movimientos financieros del puerto, sus aciertos y sus fallas; calculó que para la última década del siglo XVIII y la primera del XIX, una tercera parte ($\frac{1}{3}$) de los efectos que ingresaban a la provincia de Cartagena provenientes desde Europa y de algunos puertos del Caribe insular eran por la vía del contrabando⁷², es decir, que ingresaban al puerto bajo mecanismos no lícitos y sin reconocer derechos a una institución oficial como la Real Hacienda. Pombo planteaba que el ingreso ilícito de mercancías extranjeras a los puertos del virreinato y posteriormente a los mercados de sus núcleos urbanos, era un asunto de proporciones inmensas, un obstáculo para los intereses administrativos del erario monárquico y una afección para la moral pública, pues a pesar de los controles ejercidos por las instituciones reguladoras del comercio y por las autoridades civiles y militares, el contrabando seguía existiendo como una forma de comercio efectiva y paralela al comercio legal.

Su explicación para justificar la existencia del contrabando en Cartagena y en los puertos caribeños del virreinato, consistió en afirmar que el fenómeno era una *verdad matemática*, pues el contrabando era un hecho cotidiano inserto en la economía virreinal, y era posible demostrarlo gracias a la participación de diferentes instancias, entre las cuales se destacaba la propia autoridad oficial de los puertos. Era pues un asunto de intensa corrupción en la estructura administrativa lo que permitía que el contrabando se desarrollara de manera exitosa. Si bien existía corrupción, algunos controles aduaneros del puerto operaban directamente sobre las actividades contrabandistas limitando sus alcances, por lo cual, las introducciones de todo tipo de bienes se efectuaban en proporciones pequeñas y medianas, aunque constantes. Para los contrabandistas de trayectoria, aquellos que contaban con contactos y asociados en diversos puertos del Caribe insular y continental, en España, Inglaterra y Portugal y hasta en las costas occidentales del continente africano, los cargamentos grandes y pesados que introducían por Cartagena de las Indias, “desde Bocachica hasta el fondeadero” no podrían llevarse a cabo sin contar con los mecanismos ilícitos que hacían funcionar un sistema corrupto, cuyas partes estaban conformadas por los contrabandistas, los cargadores, los oficiales de aduanas y los

⁷² José Ignacio de Pombo. “Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la suprema junta provincial de la misma”, en: Sergio Elías Ortíz. *Op. cit.*, p. 156.

compradores. Estos últimos eran las partes que aseguraban la distribución, compra y venta de todos los artículos en los mercados del virreinato.

Gracias a su letrada formación, Pombo pensó en las formas que debían utilizarse para contrariar el contrabando en los puertos, pues el fenómeno no podría erradicarse recurriendo a las metodologías tradicionales basadas en las imposiciones de aranceles, más bien en tratar de modificar las circunstancias en las que éste pudiera evolucionar. Por lo tanto, mencionó que: “...en esto, y en otros actos humanos, se adquiere cierto habito vicioso, como el juego, la bebida, etc., de que no es fácil abstenerse si se presenta la ocasión de ejecutarlo...”⁷³. Sus sugerencias para enfrentar el problema económico y político que acarrea el contrabando tenían cierto matiz liberal, pues era consciente de que la imposición de cargas tributarias, como medidas para el control, podían tornarse en una justificación clara y en un incentivo para el contrabando, debido a que el incremento de impuestos quedaba reflejado en el aumento del valor de los bienes de consumo, y por lo tanto los dejaba en una posición poco favorable a la hora de competir con los bienes extranjeros de menor costo.

Así pues, sugirió que todos los comerciantes que tuvieran tratos comerciales con el extranjero llevaran consigo notas pormenorizadas y discriminadas de cada recipiente, bien fuera un tercio, un baúl, un fardo o un cajón. Las notas debían ir debidamente firmadas para ser presentadas ante el comandante del puerto en Bocachica. Las embarcaciones extranjeras que llegaban a Bocachica debían ser inmovilizadas hasta que los oficiales del puerto registraran todo su contenido, y los capitanes de cada una de las embarcaciones debían remitir a las autoridades un informe del itinerario de su navegación. Además, en el momento del fondeo, tanto embarcaciones españolas como extranjeras debían contar con un par de soldados acompañantes, encargados de vigilar cualquier descarga fraudulenta, y durante el desembarco se debía efectuar el cotejo de los cargamentos con lo mencionado en las listas pormenorizadas. Por último, los artículos procedentes del comercio con Francia se declararían por comiso, y serían quemados en la plaza pública⁷⁴.

⁷³ *Ibid.*, p. 163.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 165.

La estratégica posición ocupada por Inglaterra mediante la dominación de la isla de Jamaica, suponía un contacto nada despreciable para los comerciantes y en mayor medida, los contrabandistas ingleses, españoles y criollos americanos. Pombo argumentó que la guerra sostenida entre Inglaterra y España tuvo consecuencias desastrosas para el comercio de la metrópoli con en el Nuevo Reino de Granada⁷⁵, pues como siempre, la guerra demandó fuertes inversiones para el ámbito bélico, y se dejaron a un lado los intereses por sostener el comercio con las posesiones americanas⁷⁶. Este hecho fue otra de las tantas oportunidades que la corona de Inglaterra no dejó pasar por alto, puesto que contaba con una superioridad notable en fuerzas marítimas, mientras que España para ese entonces no contaba con sistemas efectivos de escolta que evitaran y frustraran los intentos de su enemigo para contrabandear en las desprotegidas y “malguardadas” costas americanas. Así, la guerra también se libraba en el campo comercial, siendo los ingleses los más favorecidos en el aspecto económico y militar.

Otra *verdad matemática* expuesta por Pombo, era la relativa a los precios que alcanzaban los productos en el comercio virreinal: sorprendido, escribió que en Santa Fe, capital del virreinato, los *efectos* de manufactura extranjera podían comprarse por un 20% menos, es decir, un valor menor al habitual que los mismos *efectos* tenían en los puertos españoles. Así, este hecho era otra clara demostración del contrabando. Pues ¿cómo era posible que los *efectos* costaran más en los puertos que en las ciudades, villas y otros asentamientos del interior?, la única respuesta se explicaba con el comercio ilícito. Pues para lograr introducir desde Cartagena o Santa Marta un cargamento de cualquier naturaleza hasta las ciudades interiores de Neiva o Rionegro y lograr mantenerle un costo menor, desde su origen, la introducción de la carga tenía que estar absolutamente viciada, con un gran concierto de varias personas para trasegar con ella por ríos, trochas y caminos

⁷⁵ A decir de José Ignacio de Pombo, grandes porcentajes de la plata mexicana y del oro extraído en los minerales del Chocó fue a parar a manos de los ingleses establecidos en Jamaica por concepto del contrabando. Ya que el intenso tráfico marítimo en el mar Caribe permitía que desde Jamaica se abastecieran casi todos los puertos hispánicos, por lo tanto, los comerciantes pagaban lo adquirido en metálico, aumentando así la fuga de capitales de cada virreinato. Cfr. José Ignacio de Pombo. *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986, pp. 19 - 20.

⁷⁶ Durante la guerra, uno de los procedimientos más recurrente para introducir mercancía ilegal era aprovechar el ir y venir de embarcaciones que traían noticias sobre el estado de la guerra, ya que Kingston era prácticamente la sucursal administrativa de Inglaterra en el mar Caribe. Por lo tanto, so pretexto de traer los pliegos impresos con las noticias de la guerra, comerciantes y contrabandistas españoles y criollos introducían en Cartagena productos como el bacalao, cuchillos, vinos, aguardiente, cerveza, sidra, aceite, harina, loza, bermellón, lacre, cintas de cáñamo, lanas, hilos y plomo. Cfr. *Ibid.*, Nota al pie N°. 10.

desolados, además de disponer de alguna suma en metálico o en especie para gratificar a oficialillos colaboradores⁷⁷.

El comercio ilícito con los ingleses y particularmente con aquellos establecidos en Jamaica, acaparaba casi todo el itinerario de la ilegalidad que tenían los contrabandistas de Tierra Firme. La isla era un foco de irradiación e influencia para todos los puertos del Caribe español, y para desgracia de la Corona y de sus ministros, el virreinato del Nuevo Reino de Granada contaba en su jurisdicción con tres puertos directamente influenciados: Rio Hacha, Santa Marta y Cartagena, además de Portobelo, ubicado en la jurisdicción de la Audiencia de Panamá, que de manera innegable jugaba un papel preponderante en la configuración económica del virreinato. Entre sus providencias y sugerencias para mermar fuerzas al contrabando, Pombo planteó que era necesario prohibir la navegación de embarcaciones en *lastre* durante la guerra, es decir, cargadas con cualquier tipo de productos, y para ello se requería detener, requisar y examinar escrupulosamente las certificaciones en papel que portaran los capitanes de cada embarcación. A parte de esto, propuso el aumento de buques guardacostas en las aguas de Santa Marta y Portobelo, pues Cartagena contaba con una fortificación y un Regimiento Fijo de militares que le permitía defenderse de ataques y controlar en cierta medida las introducciones de contrabando. En Portobelo y en Santa Marta, se ubicarían los buques guardacostas con tripulación de oficiales encargados de llevar los registros de las embarcaciones que entraran y salieran de ambos puertos tales buques serían embarcaciones pequeñas, de vela y forradas en cobre, que patrullaran la costa en busca de irregularidades. Así, habría un par de embarcaciones que deambularan entre Sabanilla, hasta la galera en la costa de Barlovento, otra más, que patrullara en Sotavento desde las Islas del Rosario hasta las bocas del Río Sinú⁷⁸, y finalmente para incrementar la seguridad de Cartagena, Pombo sugería el empleo de tres buques: uno para vigilar la entrada en Bocachica, y los dos restantes para perseguir y ahuyentar contrabandistas en la Bahía. Igualmente, mencionó que las providencias por él sugeridas no bastaban para diezmar el contrabando en todos los dominios españoles del mar

⁷⁷ Según los cálculos hechos por José Ignacio de Pombo, en Cádiz y otros puertos peninsulares, una pieza de platilla costaba entre 15 y 17 pesos, mientras que en Santa Marta y en Mompox costaba 13 y 14 pesos. En la Península, una breña manufacturada en Hamburgo costaba entre 30 y 34 reales, y a causa del efectivo contrabando podía adquirirse por 22 reales en Santa Marta y por 24 reales en Mompox. Cfr. *Ibid.*, p. 78.

⁷⁸ *Ibid.*, p.28.

Caribe, pues era urgente recurrir a una mejor y mayor vigilancia, ya que la costa que iba desde la desembocadura del Río Orinoco hasta La Mosquitia, no contaba con ninguna embarcación o fragata de guerra para proteger de contrabandistas y piratas el comercio de los puertos allí ubicados⁷⁹.

La mar es ancha, la costa larga: comercio ilícito, extranjeros y proyectos reformistas en Río Hacha y Santa Marta

El inmenso litoral Caribe abarcado en la jurisdicción del virreinato del Nuevo Reino de Granada se perfilaba desde el siglo XVI como una región profundamente compleja donde confluían pueblos indígenas, fundaciones españolas, palenques de esclavizados fugitivos y notorias presencias extranjeras. Desde mediados del siglo XVII, con los establecimientos de otras monarquías europeas sobre bastiones insulares del Caribe y con la intensa trata negrera, se dio inicio a un proceso de largo aliento en el cual la costa atlántica del virreinato, con sus aproximados 1.500 kilómetros de extensión, sería un foco de atracción para las emergentes potencias europeas que buscaban competir por la supremacía mercantil. De tal manera que la frecuencia en el arribo de embarcaciones a los puertos principales, secundarios y alternos de la costa atlántica fue intensificándose paulatinamente. Balandras⁸⁰, balandritas, bergantines, galeones, goletas, goletillas, y demás tipos de vehículos marítimos, españoles y foráneos, con pretensiones lícitas o ilícitas, llegaban a Cartagena, Santa Marta y Río Hacha, pero también a ciertos puertos del litoral que no contaban con la mínima infraestructura para servir como lugares de carga y descarga, aunque sí contaban con la tradición de ser enclaves para el contrabando⁸¹. Desde aquellos puertos se abastecían directamente y por la vía ilícita los mercados ubicados en la península de La Guajira, las sabanas del Caribe, las anegadizas regiones del interior y las tierras

⁷⁹ *Ibid.*, p.31.

⁸⁰ El término *Balandra* se refiere a: “Cierta género de embarcación de cubierta, que tiene solo dos árboles, que sirve para transportar géneros de una parte a otra y para arrojar bombas dentro de un puerto. Son más comunes en el mar Océano”. Cfr. *Diccionario de la Lengua castellana en el que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las pbrases y modos de hablar; los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua* [1726 - 1739]. Edición Facsímil bajo el título *Diccionario de Autoridades*, Madrid, Tres Volúmenes, Vol. I, Tomo 1, Editorial Gredos, 2002, p. 534.

⁸¹ Solo en 1705, arribaron al litoral aproximadamente 100 embarcaciones de origen extranjero. Cfr. Lance Raymond Grah, *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in early Bourbon New Granada*, Boulder and Oxford, West View Press, 1997, p. 27, citado en: Rodolfo Segovia. “El contrabando en el Nuevo Reino de Granada (1700 –1739)”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Banco de la República, Vol. XXXIX, N°. 61, 2002, p. 39.

adyacentes a la Sierra Nevada y a la parte norteña de la cordillera Oriental, es decir, toda la región constituida por las tierras del norte del virreinato eran dependientes de las dinámicas mercantiles llevadas a cabo en el litoral.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, en la costa de la península de La Guajira, los incrementos del contrabando fueron evidentes, según cálculos para la década de 1740, los ingresos generados por el contrabando llegaron a los 3'000.000 de pesos⁸², cifra sustentada en buena parte por la absoluta ausencia en el arribo de embarcaciones mercantes españolas al puerto de Río Hacha entre 1700 y 1763⁸³. Grandes cantidades de abastos, *géneros* del extranjero, *efectos* de Castilla, víveres, ganados, sal, perlas, carey, esclavizados, pólvora, municiones y armas de fuego se comerciaban entre la población indígena, los extranjeros provenientes de Inglaterra y de Holanda, y por supuesto algunos españoles matuteros. En la península de La Guajira, el intenso comercio, visto por la Corona como ilegal, fue posible gracias a las actividades económicas a las que se dedicaban los indios que habitaban el lugar, pues la cría de ganado caballar, mular, caprino y vacuno, sumada a la extracción de perlas, a la explotación del palo brasil o “palo de Riohacha”, y al cultivo de ciertos granos les permitía mantener productos que servían para comerciar a cambio de otro tipo de *géneros* con los comerciantes extranjeros. Ya en el tardío año de 1799 informadores oficiales de la corona comentaban que en las pocas casas pajizas que conformaban la ciudad de Río Hacha habitaban más extranjeros que españoles, cuya única razón para residir allí era la de contrabandear y defraudar a la Real Hacienda⁸⁴.

Dada su relativa cercanía con Jamaica y Curazao, la península se configuró como un sector de intercambio y circulación mercantil para productos de toda naturaleza, mientras que sus habitantes, en gran medida población indígena, actuaron como agentes en beneficio de su dinamismo económico y en detrimento de su gobernabilidad. Así, los comerciantes de Río Hacha, Valledupar y Maracaibo, podían mantener abastecidos sus mercados gracias a los tratos que tenían con los indios⁸⁵. Por lo tanto, las economías de la región caribeña se

⁸² Lance Raymond Grahn. *Contraband Commerce and Society in New Granada, 1713 – 1763*, Ann Arbor, University Microfilms International / Ph. D. Dissertation Duke University, 1985, p. 17.

⁸³ José Polo Acuña. “Contrabando y pacificación indígena en una frontera del Caribe colombiano: La Guajira (1750 – 1800)”, en: *Aguaita. Revista del Observatorio del Caribe Colombiano*, Cartagena, N° 3, Junio de 2000, p. 42.

⁸⁴ Archivo General de la Nación (Bogotá), En adelante se citará como AGN. *Contrabandos*, Tomo 11, f. 290v.

⁸⁵ Eduardo Barrera Monroy. *Mestizaje, comercio y resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000, pp. 140 – 171.

sustentaban en parte gracias a la ilegalidad, aspecto que disgustó a la autoridad virreinal, al punto de proponer estrategias como la excomuni3n para los contrabandistas de toda clase⁸⁶, pues el desmedido incremento de las evasiones fiscales estaba beneficiando solo a los extranjeros, a los pueblos ind3genas y a muchos de los comerciantes que lograban escapar de las cargas tributarias.

Al ser una regi3n de frontera, con una constituci3n demogr3fica en la cual la densidad poblacional ind3gena no subyugada era mayoritaria (pues m3s de 40.000 guajiros no estaban sometidos), durante todo el siglo XVIII, los intentos por reducir dicha poblaci3n a la “vida en polic3a”, erigir nuevos poblados de espa3oles e implementar la doctrina cristiana no tuvieron los resultados esperados, poniendo en jaque premisas b3sicas del proyecto reformador. Gobernadores y autoridades locales, siendo mandos intermedios en la jerarqu3a burocr3tica de la administraci3n colonial, buscaron los medios de establecer y triunfar en esa llamada «segunda conquista». Ni cl3rigos, ni misiones militares, ni intentos de expansi3n colonizadora como la fundaci3n de la ciudad de San Sebasti3n de R3bago en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta sirvieron como puntos de avanzada para la expansi3n fronteriza del dominio hisp3nico sobre el territorio y sobre la poblaci3n no sometida, tampoco sirvieron las iniciativas del clero secular al fundar los poblados de San Antonio de Yucal, San Pedro, San Miguel y Zancona⁸⁷. Tal proyecto conquistador estaba solventado por principios b3sicos tocantes al vasallaje imperial y al monopolio econ3mico de la monarqu3a en sus dominios, y aunque los pueblos ind3genas habitantes de la regi3n fuesen una suerte de vasallos insumisos, jurisdiccionalmente se ubicaban en un territorio hisp3nico, pose3do pero no dominado, y sus acciones iban en completo detrimento de la legislaci3n monop3lica institucionalizada por la corona en su proyecto colonial⁸⁸. Uno de los casos m3s c3lebres, aunque fallidos, en lo tocante a la dominaci3n de los guajiros y a la contenci3n del comercio il3cito fue el protagonizado por Bernardo Ruiz de Noriega.

⁸⁶ Alfonso M3nera. *El fracaso de la naci3n. Regi3n, clase y raza en el caribe colombiano (1717 – 1821)*. Bogot3, Banco de la Rep3blica / El 3ncora Editores, 1998, p. 73.

⁸⁷ Steinar A. Saether. *Las identidades e independencia en Santa Marta y Riobacha, 1750 – 1850*, Bogot3, Instituto Colombiano de Antropolog3a e Historia, 2005, p. 138. En 1751, un juez de la Real Hacienda de R3o Hacha, informaba que en los pueblos ubicados en la Sierra Nevada de Santa Marta (jurisdicci3n de R3o Hacha) particularmente en San Pedro y en Zancona, se hallaron 127 cargas de ropa y dem3s art3culos provenientes del comercio ilegal con los extranjeros. Las cargas adquiridas en la costa hab3an sido transportadas por los indios hacia los pueblos de la Sierra Nevada “por sierras y caminos 3speros quebrados y montuosos”. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo XXV, ff. 854v – 855v.

⁸⁸ Lance Raymond Grahn, *Op. cit.*, pp. 39 – 43.

Hombre dedicado al comercio costero, emparentado con el agente de la Compañía del Mar del Sur, José Ruiz de Noriega⁸⁹, y comisionado por la corona entre 1756 y 1763 para conquistar a los guajiros y así tratar de erradicar el contrabando. De hecho, en el año de 1760, éste comerciante informaba haber reducido a más de 15.000 indios en nuevos pueblos, los cuales no tardaron mucho en desaparecer⁹⁰. Ruiz de Noriega logró concertar una favorable alianza con el cacique guajiro Cecilio López Sierra, hecho que aprovechó a favor de sus intenciones, dejando de lado la comisión gubernamental al emplear el respaldo proporcionado por los indios para emprender así un fructífero negocio de importación clandestina de armamentos de fabricación británica en su completo beneficio⁹¹.

Las necesidades y los afanes monárquicos para el sometimiento de la población indígena y para el alcance del control político y económico del territorio en la provincia de Río Hacha tuvieron un fuerte obstáculo para desarrollarse plenamente, ya que en términos jurisdiccionales, la península de La Guajira es el extremo norte del Caribe continental del Nuevo Reino de Granada, las aguas que bañan sus costas eran aguas internacionales donde las intenciones de las naciones europeas se convertían en disputas por el predominio mercantil. Embarcaciones inglesas provenientes de Jamaica y Trinidad, francesas de Saint Domingue, y holandesas de Curazao y Aruba merodeaban la irregular costa peninsular en busca de la supremacía comercial. Perlas, carey, cueros, ganados caballares, oro y plata eran los frutos que ofrecía aquella tierra a los extranjeros, quienes a cambio entregaban textiles, armas de fuego, municiones y toda suerte de quincallas fabricadas en la industrializada Europa, hecho que ciertos sectores de la autoridad colonial veían con recelo en tanto que los pretendidos monopolios eran ignorados, pues tanto indios como criollos y españoles hallaban en los tratos ilícitos un medio real de subsistencia en esa calurosa frontera.

La respuesta oficial frente al interrogante por la presencia extranjera en los territorios hispánicos de la provincia de Río Hacha consistió en apelar a la militarización de las costas y el patrullaje de su mar adyacente. Un sistema efectivo, numeroso y constante de

⁸⁹ Steinar A. Saether. *Op. cit.*, p. 141.

⁹⁰ Aline Helg. *Liberty and equality in Caribbean Colombia. 1770 – 1835*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2004, p. 28.

⁹¹ Eduardo Barrera Monroy. *Op. cit.*, pp. 167 – 171.

guardacostas fue propuesto según las sugerencias del experimentado oficial de marina Blas de Lezo en 1737, sin embargo los efectivos militares del ejército español en la Audiencia de Santa Fe no eran suficientes para establecer una vigilancia acuciosa, y por ello el sistema de guardacostas nunca obedeció a los planeamientos oficiales, pero algunos proyectos de menor alcance tendientes a la disminución de la presencia extranjera en las costas sí lograron su realización. Para el caso de Río Hacha, los holandeses eran el punto común a interceptar para prevenir la fuga de recursos perlíferos en el litoral que iba desde la jurisdicción de Río Hacha hasta las costas de la Capitanía General de Venezuela, pues según cálculos imprecisos, entre los años que van de 1713 a 1763, el 65% de los extranjeros contrabandistas eran holandeses, el 22% eran ingleses, el 9% estaba conformado por franceses, el 2% eran matuteros españoles⁹², y el restante 2% pudo estar repartido entre norteamericanos y daneses. En La Guajira los cuerpos de vigilancia se enfrentaban a los holandeses para evitar que llevaran a cabo sus tratos comerciales, resultando de esto hostiles combates marítimos entre embarcaciones españolas y holandesas, tal y como sucedió en el mes de julio de 1751 donde 14 balandras holandesas arribaron a la costa de la península y fueron sorprendidas por el patrullaje oficial consistente en cinco balandras, hecho del cual resulto un cruento combate con un saldo indeterminado de defunciones en nombre del contrabando.

Los logros extranjeros, particularmente de los holandeses que merodearon y construyeron una estructura económica con base en el comercio directo en la jurisdicción de Río Hacha tuvieron éxito debido al concurso de los indios residentes de la región. Europeos e indios fraguaron una fuerte relación mutualista sostenida por los intercambios comerciales, la cual no se limitaba a los espacios costeros, pues las incursiones de holandeses en el territorio, amparadas por los indios, alcanzaban a adentrarse hasta poblaciones interiores de la jurisdicción como la ciudad de Valledupar⁹³, cuya ubicación le permitía mantener un adecuado abasto comercial de mercancías europeas comerciadas por los holandeses, quienes podían acceder a sus mercados trajinando desde Río Hacha y Santa Marta, en la costa norte. Sin embargo, para la década de 1760, el virrey Joseph Solís Folch

⁹² Lance Raymond Grahn, *Op. cit.*, p. 60 – 61.

⁹³ Celestino Andrés Arauz Monfante. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984, p. 98.

y Cardona, había intercedido para emplear al aliado cacique guajiro Cecilio López Sierra, para la misión de “descaminar y aprehender” todas las mercancías que intentaran ser introducidas a Valledupar por el camino de Guasara que conducía hacia la costa del Caribe, además, el virrey le ordenaba ingenuamente al cacique el dar “estrechísimas ordenes” a todos sus indios para que impidieran la presencia de extranjeros en la costa y así quebrantar el flujo del comercio ilícito con la ciudad de Valledupar⁹⁴.

Comerciantes y vecinos de Valledupar gozaban plenamente de las ventajas que su ubicación geográfica reportaba para el contrabando. La extracción maderera del palo brasil en Valledupar se intensificó durante la segunda mitad del siglo XVIII debido en gran parte a la demanda extranjera por aquella madera tintórea. La jurisdicción de la ciudad era pródiga en bosques de aquella especie, y por ello los comerciantes aprovechaban para mandarlos talar y transportar su madera rumbo al norte, hacia las costas, donde el negocio del palo era bastante fructífero en términos legales e ilegales. Se dieron algunos casos de exportación legal del palo brasil por el puerto de Santa Marta pagando los debidos aranceles aduaneros, sin embargo, dicho negocio –aunque legal-, se vio sofocado por la iniciativa del gobierno virreinal que, en 1785 a nombre del virrey Caballero y Góngora decidió declarar el palo brasil como una producción susceptible de ser administrada por los monopolios oficiales, así, la producción de dicha madera fue estancada, aunque tal proyecto monopólico fue desmontado cuatro años después⁹⁵.

Pero el norte no era el único punto cardinal en el cual Valledupar encontraba su fluidez. La ciudad también se hallaba dentro del radio de acción de los holandeses que trasegaban las rutas desde las costas del lago o “saco” de Maracaibo, rutas que a su vez eran vectores de comunicación territorial ligados a las dinámicas del comercio costero en la Capitanía General de Venezuela, cuyas costas estaban parcialmente dominadas por los holandeses, quienes desde su bastión insular de Curazao, que a su vez era punto neurálgico de su expansionismo comercial en el mar Caribe, controlaban todos los movimientos de sus flotas. Otrora española, la isla de Curazao, y precisamente su puerto Willemstad, fue para los holandeses el punto de acercamiento a las tierras hispánicas, el lugar de abasto y el

⁹⁴ AGN. *Impuestos Varios-Cartas*, Tomo I, ff. 109r – 109v.

⁹⁵ René de la Pedraja. *Op. cit.*, pp. 10 -11.

centro de acopio de gran parte de sus embarcaciones. Desde allí se desplegaban las actividades comerciales, vistas como ilícitas por la óptica española en las aguas del Caribe continental suramericano⁹⁶. En 1777, en las costas de la ciudad de Bahía Honda, jurisdicción de Río Hacha, las autoridades españolas capturaron una balandrita holandesa llamada “El Gran Poder de Dios”, cuyo dueño era un comerciante gaditano llamado Don Martin Llenez y su capitán era un francés conocido como Antonio Rasian. La balandrita procedía de Curazao y había llegado a la costa de La Guajira cargada de algunos artículos que se dispondrían para la venta en algún mercado de Bahía Honda. Transportaba ropas, aguardiente, cueros, jabones, un reloj, un espadín, un par de botas de calzar, tabaco rapé, y veinte libras de añil. Antes de arribar al Nuevo Reino de Granada, la balandra ya había estado en un par de importantes puertos franceses del Caribe como Port au Prince en Saint Domingue y Pointe-à-Pitre en Guadeloupe⁹⁷ adquiriendo mercancías y abasteciéndose de víveres para la tripulación. Según el maestre de la balandrita, la llegada a las costas de Bahía Honda fue a causa de las inclemencias atmosféricas, declaración que no convenció a los oficiales de la Real Hacienda Joseph Munive y Joseph Galluzo, quienes además consideraban sospechoso que fuera un francés el empleado para capitanear una embarcación española proveniente de los dominios holandeses, por lo cual afirmaban con indignación y en un tono de fidelidad a los ideales de la monarquía católica que Martin Llenez, su coterráneo y dueño de la embarcación:

...por asegurar su interes se valió del pretexto de poner al referido Antt^o Rasian por capitán como se justifica en su declaracion y de las demas de dhos marineros, no con otro motivo sino con el de abrir su codicia la puerta a comercios estrangeros, ya licitos ya prohibidos, en conocida utilidad de ellos, cuyo exceso que produce la abundancia, y que mas nacen de la malicia humana que de las mismas cosas que se gozan son humores que consumen el sujeto de una república no procurandose que en los vasallos propios quede el vivificante, y la fuerza con caudal superior a los amigos y enemigos poniendo por principal atencion la conservacion propria sin el riesgo, de que le sirva la riqueza de menos cabo o de total ruina, en consideracion de todo y no siendole permitido a Dn Martin Llenez, semejante libertad de navegar y transitar a

⁹⁶ Linda M. Rupert. “Curazao: ¿entrepôt neerlandés o puerto caribeño?”, en: Johanna von Grafenstein Gareis (Coordinadora). *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Dos Tomos, Tomo I, 1600 – 1850, México, Instituto Mora, 2006, pp. 95-101.

⁹⁷ La isla caribeña de Guadeloupe, poseía dos puertos de suma importancia durante el siglo XVIII para el proyecto colonialista francés: Bass Terre y Pointe-à-Pitre. Ambos puertos albergaron a poderosos comerciantes franceses y fungieron como lugares de acopio y protección a las embarcaciones francesas dedicadas a vender mercancías de contrabando en los dominios de la América española. Cfr. Anne Pérotin-Dumon. “Cabotage, contraband and corsairs: The port cities of Guadeloupe and their inhabitants, 1650 – 1800”, en: Franklin W. Knight & Peggy K. Liss. *Op. cit.*, pp. 59 – 83.

todas partes bajo la malicia y capa de banderas extranjeras en declarada traicion y que por el mismo hecho se le deve coerser y castigar con las penas legales establecidas en tales casos, se declara por decomiso y en favor de la R! Hazienda, la citada balandrita y sus efectos...⁹⁸

Cabe mencionar que para principios de la década de 1780, el arzobispo virrey Antonio Caballero y Góngora determinó algunas permisiones para el ejercicio del comercio con naciones neutrales en La Guajira, pero la capacidad para el quebranto monopolista y la fortaleza para los abastecimientos en materia mercantil por parte de los holandeses hacía que este tipo de providencias resultaran insuficientes al procurar detener el contrabando⁹⁹. Para 1789 el virrey José de Ezpeleta afirmaba la conveniencia de abrir el puerto de Río Hacha exclusivamente a los extranjeros neutrales, sin embargo la amplia trayectoria en el ámbito del comercio clandestino mantenida por holandeses e ingleses con los indios de La Guajira limitaba las opciones de apertura a otras naciones que buscaban el lucro económico con base en los tratos mercantiles legales con los dominios hispánicos¹⁰⁰.

De las dos provincias norteñas del litoral Caribe, Santa Marta fue quizás la menos afectada por el contrabando local y extranjero. Desde principios del siglo XVIII, esta amplia provincia y su puerto costero no constituyeron un gran atractivo para el establecimiento de redes comerciales fuertes. Santa Marta, ciudad portuaria del Caribe no fue cabeza de una región fronteriza como Río Hacha ni magnánimo epicentro mercantil como Cartagena, su vecina del sur. Fue más bien una ciudad escasamente poblada, pero fortificada, donde gran parte de su población consistía en gentes de milicia¹⁰¹. Aunque vale aclarar que durante la Guerra de Sucesión española desatada a principios del siglo XVIII, el contrabando en la ciudad se sintió con intensidad, puesto que existió un notable incremento en las flotas marítimas de sus rivales europeos, quienes a su vez aprovecharon la carencia en los abastecimientos metropolitanos y la tardanza en la arribada de las embarcaciones del sistema de galeones para comerciar por la vía ilegal en el puerto. Particularmente, los franceses, valiéndose de las alianzas pactadas entre Francia y España tuvieron acceso al comercio de la América española, incursionando así en el ámbito ilegal de Santa Marta, lo

⁹⁸ AGN. *Contrabandos*, Tomo XIX, ff. 720r – 720v.

⁹⁹ Eduardo Barrera Monroy. *Op. cit.*, p. 143

¹⁰⁰ René de la Pedraja. *Op. cit.*, p. 11

¹⁰¹ Álvaro Ospino Valiente. *El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española: cartografía e historia en tres actos*, Bogotá, Ministerio de Cultura, 2002, pp. 65-66.

cual generó descontentos ante el Consejo de Indias, pues los alcances del contrabando francés no se limitaban únicamente al litoral caribeño del Nuevo Reino de Granada, en tanto que puertos como el de Veracruz en la Nueva España, también habían sido escenarios del aprovechamiento francés, hecho que sin duda fue crítico para que la corona española reevaluara las determinaciones pactadas¹⁰².

La jurisdicción de la provincia de Santa Marta se extendía hacia las tierras interiores del virreinato logrando adentrarse hasta la ramificación oriental de la cordillera andina. Su población indígena no sometida también suponía un quebranto significativo ante el codiciado orden borbónico, sin embargo, dicha población escasa en las costas de la provincia no representó un motivo para la intensa y sistemática intervención bélica por parte de la corona. Aquellos motilones y la temida “nación chimila” habitantes de la provincia, también sufrieron las avanzadas de la pacificación hispánica como medida monárquica para la disminución del contrabando¹⁰³; no obstante, el comercio ilícito en las costas de Santa Marta, estaba poco relacionado con la intervención indígena, ya que a diferencia de la desprotegida provincia de Río Hacha, en las costas de Santa Marta, las fortificaciones militares, el patrullaje costero y la carencia de lugares apropiados para efectuar desembarcos clandestinos, hicieron que el contrabando no constituyera la preocupación principal para el gobierno de la provincia¹⁰⁴. Pero, si bien el comercio ilícito tuvo un control más eficiente en Santa Marta debido a sus condiciones geográficas y al patrullaje de sus costas, la ciudad contaba entre las élites de su población a numerosos contrabandistas que no operaban directamente en Santa Marta, pues fraguaban sus negocios en Cartagena o Río Hacha.

En Santa Marta, el desarrollo de las economías ilícitas estuvo constantemente permeado por la voluntad de las autoridades. Los gobernadores conocían de antemano a los contrabandistas locales, a los oriundos de otras provincias y a los extranjeros¹⁰⁵; conocían

¹⁰² María del Carmen Mena García. *Santa Marta durante la Guerra de Sucesión española*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982, p. 73.

¹⁰³ Lance Raymond Grahn, *Op. cit.*, p. 63

¹⁰⁴ *Ibid.*, pp. 89-90.

¹⁰⁵ Casos de renombre como el del gobernador de la provincia de Santa Marta, Diego Peredo, y el contador de la Real Hacienda Esteban Bodquin sirven para ilustrar que los índices de corrupción y las formas de fraude en ésta ciudad tuvieron una evolución similar al resto de las provincias costeras. El caso del contador Esteban o “Stephen” Bodquin a principios del siglo XVIII es un tanto pintoresco, dado que se trata de un irlandés, contratado por el gobernador Peredo como contador. Fue un contacto crucial para una pequeña red holandesa de contrabando que en los albores del siglo operaba exitosamente desde la

los métodos, las rutas y los caminos de los que se servían para obtener apreciables ganancias. Sin embargo, se jactaban certificando ante la corona el buen desempeño en sus funciones arguyendo que redactaban y publicaban bandos, decretos y edictos, y que organizaban comisiones de guardas y cuerpos de ronda para celar el comercio clandestino en las costas. Obviamente, por parte de los contrabandistas, ese tipo de prevenciones podían ser burladas con poco esfuerzo; pues el conocimiento de escondites seguros, el uso de las relaciones diádicas con autoridades¹⁰⁶ e individuos que coadyuvaban en las operaciones, y los auxilios por parte de las comunidades religiosas -que en diversas ocasiones, aparte de invertir caudales en el negocio del comercio ilícito, ampararon a los contrabandistas ofreciéndoles refugio en iglesias, conventos y en sus propias casas-, aseguró el éxito en la introducción de las cotizadas mercaderías¹⁰⁷. En el primer tercio del siglo XVIII, era público y notorio que fray Luis Martínez de Gayoso, obispo de Santa Marta, era un consagrado contrabandista, al punto de llegar a ser propietario de dos balandras para el transporte de mercancías entre Santa Marta y Cartagena y de vender en su casa “aguardiente, panelas, cacao, azúcar, velas de sebo y otras infinitas inmundicias”. Desde Santa Fe, se le imputaban cargos por comercio ilícito sin que nunca se llegara a proceder jurídicamente contra su persona, tal vez por sus fuertes vínculos con la autoridad civil de la ciudad. Paradójicamente, durante los primeros años que ocupó su ministerio en la ciudad, el obispo era un acérrimo denunciante de la presencia de comerciantes extranjeros en las costas de Santa Marta¹⁰⁸.

Los largos años de irregularidades en el litoral Caribe sirvieron para que los contrabandistas de todos los niveles hicieran de su práctica una institución. Desarrollaron tácticas, estrategias evasoras y formas de sobornar. Aunque hubo quienes durante el

Capitanía General de Venezuela, dado que Bodquin contaba con alguna parentela en Curazao, y era hermano de John o “Juan” Bodquin, quien fuera capitán de una embarcación corsaria que trasegaba entre Curazao y Santa Marta y el artífice del saqueo e incendio cometido por los holandeses a la ciudad de Río Hacha en 1702. Cfr. María del Carmen Mena García. *Op. cit.*, p. 78 – 79.

¹⁰⁶ Para 1796, un oficial portuario de Santa Marta llamado Manuel de Cartas denunciaba que el gobernador de la provincia “se dispensa a este genero de fraudes que ya VM habrá visto por sus ojos que en esta población todos sus vecinos no usan de otra ropa que la extranjera hasta llegar el caso de venderlas por las calles públicas sin que por esto se proseda contra los defraudadores”. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo XXIII, f. 251r.

¹⁰⁷ Ernesto Restrepo Tirado. *Historia de la Provincia de Santa Marta*, Dos Tomos, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, 1953, T, II, p. 135. También Cfr. *Real Cédula sobre lo que por punto general han de observar los Juezes Reales, y Eclesiasticos de la jurisdicción del Virreinato de Santa Fè en el reconocimiento de las casas de Eclesiasticos, Conventos, ò Iglesias en que se sospechare haber generos de ilícito comercio*. Cfr. Archivo Central del Cauca (Popayán). En adelante se citará como ACC. *Colonia*, sig.: 3326.

¹⁰⁸ María del Carmen Mena García. *Op. cit.*, pp. 81 – 82.

ejercicio de su actividad corrieron con mala suerte y fueron apresados, también en variados casos murieron, quizás por una delación previa, por una traición, por un enfrentamiento bélico contra la autoridad, o simplemente por el buen funcionamiento de los controles. El padre jesuita Antonio Julián, para quien el contrabando era una “odiosísima materia”, mencionó las inteligentes tácticas de los contrabandistas para efectuar las descargas de mercaderías ilícitas en las costas de la provincia de Santa Marta. A decir de Julián, los pactos que fraguaban contrabandistas criollos y españoles con los extranjeros se componían de señales sonoras que se hacían disparando cañones desde las embarcaciones que flotaban cerca de costa. Se pactaba el día de arribo a las proximidades costeras, se disparaban los cañones anunciando la llegada, se daban dos o tres días de espera, y luego, en un punto desolado de la costa¹⁰⁹, se hacían las transacciones bajo la *capa de la noche*:

... capa propiamente de contrabandos en toda especie y línea, se descargan las naves extranjeras de los fardos que en las lanchas se reciben, o en la playa misma, por los comerciantes clandestinos; y quedan así bien surtidos los almacenes o tiendas de géneros que pasan por surtidos de España, y se venden al mismo precio con superior ganancia...¹¹⁰

Refiriéndose al mismo asunto, el ilustrado José Ignacio de Pombo mencionó varios testimonios que le sirvieron de prueba para la justificación de las crecientes pérdidas en la Real Hacienda del Nuevo Reino de Granada. Un tal Josef Prast, capitán de un bergantín comercial español que arribó a Santa Marta en octubre de 1799, permaneció allí alrededor de dos meses y fue testigo de la llegada de ocho embarcaciones extranjeras en ese corto período, cada embarcación traía consigo una buena cantidad de artículos para el comercio y habían sido descargados en el propio puerto y en algunas playas cercanas. Otro hombre, llamado Don Ventura Mandrú, maestre de un bergantín, aseguró ver descargar en el puerto de Santa Marta ciertas mercancías prohibidas, las cuales fueron puestas en carretas y vendidas en las calles a plena luz del medio día¹¹¹.

El otro modo, bastante clásico y efectuado por los contrabandistas extranjeros en las costas de dominio español era el de recurrir a las arribadas forzosas, en este caso

¹⁰⁹ Entre las costas de Santa Marta y Río Hacha existían más de 30 lugares que eran usados como puertos para el desembarco de las mercaderías traídas por las naves extranjeras. Cfr. Lance Raymond Grahn. *Op. cit.*, p. 24.

¹¹⁰ Antonio Julián, *Op. cit.*, pp. 287– 288.

¹¹¹ José Ignacio de Pombo. *Comercio y contrabando...*p. 73.

“maliciosas”, para simular abastecimientos o reparaciones de la embarcación y aprovechar así el momento oportuno para iniciar el descargo de las mercancías extranjeras. En el mes de mayo de 1805, las autoridades costeras de la provincia de Santa Marta avistaron la navegación de una embarcación sospechosa, por lo cual desde el puerto dispararon un cañón a manera de advertencia, logrando que desde tal embarcación se izara una bandera norteamericana al revés como forma de pedir auxilio. El capitán Julián Urueta, prevenido de aquella embarcación que se dirigía hacia la ensenada de Gaira ordenó que el bergantín fuera traído hacia la costa para averiguar acerca de su sospechosa presencia. Registrado el contenido de las bodegas de la embarcación, Urueta encontró “veinte barrilitos de [aguardiente] romo y unos seis baúles y caxas” que de inmediato confiscó e hizo trasladar a la aduana portuaria¹¹². Sin duda, se trataba de una arribada que pretendía ser clandestina para ingresar productos como contrabando extranjero. La tripulación de este bergantín llamado “El Victoria”, no solo estaba constituida por norteamericanos. Entre ellos, había españoles, como Isidro Dávila quien había sido apresado como botín de la guerra de 1805 entre España e Inglaterra y había sido recluido en una prisión de Kingston. Dávila consiguió fugarse de Jamaica escondiéndose en el bergantín norteamericano, llegando a ser parte de la tripulación y a la hora de ser interrogado en Santa Marta, después de que afirmó ser soltero y natural de la ciudad de Coro en la Capitanía General de Venezuela dijo que tal embarcación había llegado a Santa Marta porque “se venían haciendo agua” solo tres días después de haber zarpado desde Kingston y corrían el riesgo de irse a pique, por lo tanto tres de los tripulantes le sugirieron al capitán acercarse al puerto. El capitán del bergantín se llamaba Rich Robinson, originario de Pensilvania, y el dueño de la embarcación era un tal Freeman Wing, vecino de Charleston¹¹³.

Mediante este tipo de procedimientos, que en varias oportunidades eran sorprendidos por los oficiales de la corona, se descargaban textiles, manufacturas y especias, a cambio de palo brasil, cueros, algodones, perlas, oro en polvo, plata, y diversas gemas preciosas como topacios, amatistas y esmeraldas provenientes del altiplano reinoso¹¹⁴. Gobernadores, obispos, guardas y oficiales ordinarios trataron por todos los medios de extirpar de las

¹¹² AGN. *Contrabandos*, Tomo XIII, f. 711v.

¹¹³ *Ibid.*, f. 718v.

¹¹⁴ Antonio Julián, *Op. cit.*, p. 289.

costas el flagelo del contrabando, pero como lo afirmaba el padre Julián, “la mar es ancha, la costa larga”, sin protección efectiva y a merced de extranjeros y matuteros locales. Además, la encendida situación política entre España y sus detractores, debida en parte a las guerras, era un aliciente más para que las actividades relativas al comercio ilícito y la piratería no cesaran y permanecieran latentes a manera de estrategia para socavar los intereses económicos acariciados por la dinastía Borbón a lo largo del siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX.

En el mismo año de 1805, Don Antonio de Narváez y La Torre, abogaba por que el Comercio Libre reglamentado desde 1778 se extendiera de forma más efectiva a las costas norteñas del Nuevo Reino de Granada, considerando pues que era una medida menos compleja para encarar las pérdidas fiscales causadas por el comercio ilícito. Desde 1781, cuando ocupó el cargo de gobernador provincial, Narváez y La Torre, por intermedio del ministro de Indias José de Gálvez había redactado para el rey un programa detallado exponiendo las utilidades “que resultarían al Estado y prejuicios a los enemigos” al abrir y ofrecer el comercio de las costas guajiras a las naciones neutrales. En términos visionarios planteó que los efectos del Comercio Libre en la provincia de Río Hacha podían tener impactos más allá de la esfera hacendística del virreinato, pues otorgar concesiones para la crianza de ganaderías, para el cultivo del palo brasil, para la importación de esclavizados, y para el comercio de textiles, herramientas y “bujerías”, era un asunto que de estar mediado por la Corona también resultaría siendo una forma de acercamiento y presión “suave y eficaz” para las sociedades indígenas no sometidas al vasallaje imperial.

La presencia de extranjeros, en este caso ingleses, distorsionaba en parte la propuesta de Narváez para el emprendimiento del comercio con los neutrales en aquel territorio, dado que la guerra entre España e Inglaterra (1805-1807) supuso la infestación de corsarios ingleses en el mar Caribe, quienes recurriendo al comercio ilícito truncaban las aspiraciones de beneficio económico para la Real Hacienda del Nuevo Reino de Granada. La abundancia de navíos corsarios y la atención prestada por la monarquía a su guerra internacional fueron una vez más un detonante de la vulnerabilidad económica en el virreinato. Para el Nuevo Reino de Granada los efectos de la guerra no tardaron en aparecer: la escasez y la carestía en los productos de primer orden fueron los inconvenientes ante los cuales Narváez se

pronunció, pues las afugias y la precariedad en la vida material eran un obstáculo que empujaba a la población de esa marginal región costera a buscar alternativas ilícitas de superación económica; los hombres se verían obligados a cometer cuatrерías y robos, las mujeres estarían inducidas a la prostitución y la población en general adoptaría vicios perjudiciales con costumbres corruptas e inútiles al Estado. Uno de estos vicios sociales, y quizás el más contaminante sería el contrabando, pues a decir de Narváez: “el interés y la codicia inducirán a algunos malos vasallos a dedicarse al contrabando para procurárselos para su propio uso, y para buscar con sus pocos fondos y ganancias este modo (aunque reprochable) de subsistir. Porque la pobreza y la necesidad imperiosa les hacen atropellar las leyes y perder el respeto a ellas”¹¹⁵.

Como un fenómeno persistente en el ámbito socioeconómico del virreinato, el Contrabando trascendió la centuria dieciochesca, para mantenerse casi inmutable durante el entrante siglo XIX, e inmutables también fueron los proyectos para su contención. No obstante y gracias a su experiencia administrativa y militar obtenida durante los largos años que sirvió a la Corona en las tierras del litoral Caribe del Nuevo Reino de Granada, Antonio de Narváez y La Torre emitía opiniones y sugerencias nada ingenuas en comparación con otros oficiales del virreinato que buscaban diezmar el contrabando en La Guajira. Narváez comprendía que la desprotección de la línea costera, el abandono de los puertos, y la nula vigilancia de los caminos que conducían de la costa hacia las provincias andinas, eran hechos que se conjugaban a favor de la existencia de un fuerte comercio ilícito, y por ello señalaba que no sería posible detener la presencia de contrabandistas de todo pelambre y nacionalidad en las costas de La Guajira, ni siquiera contando con un numeroso ejército como el del rey persa Jerjes, pues Narváez comprendía que el comercio ilícito era toda una estructura imperante y sólida, una clara herencia hispánica de antaño, que en los propios reinos ibéricos con fronteras protegidas y guardias abundantes había sido imposible de controlar¹¹⁶.

¹¹⁵ Antonio de Narváez y La Torre. “Discurso del mariscal de campo de los Rs Ejércitos D. Antonio de Narváez y La Torre sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este reyno: a petición del R. consulado de esta ciudad por representación que hizo al Exmo. Sr. D. Antonio Amar y Borbón, en: Sergio Elías Ortíz. *Op. cit.*, p.74.

¹¹⁶ La obra de Pedro González de Salcedo ilustra que el problema del contrabando no solo fue un fenómeno ligado al expansionismo mercantil español y al proyecto colonialista de la monarquía. En tal obra es posible apreciar que el contrabando estuvo presente como un problema que requería de urgente solución en la península ibérica desde siglos anteriores. Cfr. Pedro González de Salcedo. *Tratado jurídico político del Contra-Bando*, Madrid, Imprenta de Juan Muñoz, 1729.

Además, en su exposición al rey, Narváez no se contentaba simplemente con mencionar la precariedad de las condiciones materiales que facilitaban el contrabando, su mayor aversión y encono estaba representado por la posición geopolítica adquirida por Inglaterra desde años atrás en todo el mar Caribe, ya que sacando provecho de las guerras y el bloqueo de los puertos, los ingleses, valiéndose de su privilegiada situación incitaban la venta y la circulación comercial de sus productos entre las clientelas católicas conformadas por los contrabandistas criollos y españoles que viajaban a Jamaica para abastecerse y vender sus productos en las costas del Nuevo Reino de Granada en detrimento del fisco real. Por ello, Narváez afirmaba con un tono de inconformidad e indignación que los contrabandistas eran “los reos más abominables”, en tanto que cooperaban con la opulencia del enemigo, pero también, según él, llegaría el día en que toda Europa reconociera los codiciosos intereses de Inglaterra y cerraría sus puertos a su industria, consumándose así una esperada venganza en la cual: “...veremos humillado este orgullo insoportable y perecerán rabiando sobre montones de fardos y de efectos repelidos de todas partes estos infractores del derecho de las gentes y estos tiranos de los mares”¹¹⁷.

La ciudad-puerto de Cartagena: extranjeros, contrabando y *hombres de buena índole*

Como punto focal de importancia política, económica y militar, Cartagena fue el puerto más concurrido para el comercio exterior del virreinato del Nuevo Reino de Granada. Su ubicación le permitió configurarse como un eje receptor de las exportaciones e importaciones hechas por los comerciantes del virreinato. Geográficamente, la ciudad había sido fundada en una bahía del litoral Caribe, hecho que la convirtió en presa fácil de ataques y saqueos por parte de la piratería extranjera. Debido a estas vicisitudes, la Corona dispuso que la ciudad se fuera fortificando para prevenir y combatir el contrabando y las arremetidas bélicas de los enemigos extranjeros, sin embargo, esas protecciones no fueron suficientes para impedir que desde el siglo XVI, piratas franceses e ingleses de renombre como Francis Drake, Robert Baal, Martin Cote y John Hawkins, entre otros tantos, atacaran

¹¹⁷ Antonio de Narváez y La Torre, *Op.cit.*, pp. 75 – 81.

la ciudad saqueando y quemando cuanto encontraban a su paso¹¹⁸. La constante búsqueda de riquezas en los puertos hispánicos hicieron de Cartagena una atractiva ciudad para el contrabando y la piratería atlántica, más aún cuando a mediados del siglo XVI, el dinamismo de la ciudad se incrementó al convertirse en el último destino continental para la exportación de la plata alto peruana extraída desde la lejana Potosí¹¹⁹. Sería entonces desde tiempos tempranos del dominio hispánico que esta ciudad portuaria fungiría como un inusual escenario para todo tipo de negocios condenables por la autoridad, de hecho, en el propio siglo XVI, las autoridades de la ciudad se pronunciaban frente a los intereses que la naciente sociedad cartagenera mostraba hacia el comercio clandestino, pues además de lograr sustentar parte de sus ganancias con las mercaderías de procedencia ilegal, los contrabandistas de Cartagena establecieron redes de clientelismo con las autoridades de bajo rango y con los extranjeros, creando así una constante actitud de alerta entre el gobierno provincial y la corte ibérica, ya que esta capacidad para “encubrirse unos a otros” era una violación directa a la legislación, y una auténtica traición al soberano¹²⁰.

A partir del siglo XVII, con el notable incremento del comercio de esclavizados, la ciudad fue el epicentro de las tratanzas negreras que tenían como destino los Reales de Minas, ciudades y villas de la jurisdicción de la Audiencia de Santa Fe en el Nuevo Reino de Granada, además de otros destinos en gran parte del subcontinente. En el temprano siglo XVIII, los contrabandistas extranjeros aprovecharon la posición geográfica y la vulnerabilidad militar de Cartagena para ubicar allí uno de los bastiones más importantes para los tratos comerciales con el mundo hispánico. Los contrabandos de textiles, licores, esclavizados, armamentos, conservas y *géneros y efectos*, ingresados a la ciudad competían en los mercados con precios disminuidos alrededor del 25 % y el 30% en comparación con los productos importados de manera legal.

Un factor como el contrabando fue indispensable para la opulencia de Cartagena, y sumado a ello, los ingresos reportados por el Situado¹²¹ y su condición de ser el puerto

¹¹⁸ Adolfo Meisel Roca. *¿Situado o Contrabando?: La base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces*, en: Johanna von Grafenstein Gareis, *Op. cit.*, p. 46.

¹¹⁹ Antonino Vidal Ortega. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580 – 1640*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2002, p. 74.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 153.

¹²¹ El situado era la asignación monetaria anual que se enviaba a Cartagena para el sostenimiento de las tropas militares establecidas en el puerto. Cfr. Adolfo Meisel Roca., *Op. cit.*, pp. 17 – 18.

monopolizador de las exportaciones legales, le suministraron el impulso necesario para su crecimiento económico y poblacional. En el año de 1735, siendo un joven de tan solo 19 años, el agudo observador sevillano Antonio de Ulloa visitó Cartagena, y aparte de sus apreciaciones de corte científico anotó que la ciudad era un lugar próspero para el comercio y que gozaba de una fluidez mercantil sin igual, pues en Cartagena, la circulación de metales preciosos para el abastecimiento salarial de todos los militares pertenecientes al Regimiento Fijo suponía una fuente de ingresos constante, además el gran índice de visitantes que concurrían al puerto para sellar tratos comerciales de toda naturaleza hacían de aquella ciudad-puerto un lugar de “caudales crecidos” dada la confluencia de potentados comerciantes de Santa Fe, Popayán y Quito¹²² quienes después de largos trayectos recorridos por la accidentada geografía del Nuevo Reino de Granada llegaban a Cartagena con el objetivo de invertir sus caudales de la forma más rentable sin importarles la transgresión de ciertos bandos prohibitivos. Lógicamente, el contrabando como tal no le reportaba ingresos a la Caja Real de la ciudad, pues al ser una práctica clandestina, sus utilidades paraban en manos de particulares bien fueran españoles, criollos o extranjeros, no obstante, las ventas y remates de los comisos que se incautaban a los contrabandistas sí eran una fuente importante para sus finanzas. Así, para el período comprendido entre 1715 y 1750, las utilidades por concepto de comisos mercantiles representaron el 28.9% de los ingresos de la Caja Real de Cartagena¹²³, porcentaje que se encausaba directamente a los caudales del Rey. Los comisos realizados en operaciones de combate al contrabando, también conocidos como “presas de mar” poseyeron variadas reglamentaciones que sufrían modificaciones según las décadas y las circunstancias políticas y económicas atravesadas por la monarquía.

En ciudades como Cartagena de Indias, la ejecución de las legislaciones relativas a los comisos era un hecho cotidiano que en oportunidades se prestaba para corruptelas de la oficialidad, puesto que la gran afluencia de individuos dispuestos a contrabandear y que posteriormente eran sorprendidos y capturados, hacía que las mercancías decomisadas fueran en gran cantidad, lo cual significaba que estarían valuadas en sumas considerables.

¹²² Antonio de Ulloa. *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Historia 16, 1990, p. 134.

¹²³ Adolfo Meisel Roca., *Op. cit.*, p. 35.

Según cuatro Reales Cédulas emitidas entre los años de 1727 y 1758 la distribución de comisos en todos los puertos de la América española debería seguir ciertas pautas generales que consistían en la extracción de porcentajes según las Leyes de Indias. Así, a los géneros de procedencia europea que fueran incautados se les extraería el 47% por concepto de derechos Reales, 20% por Almojarifazgo, y 6% por Alcabala y Armada de Barlovento. Para los comisos de procedencia americana, las leyes poseían otra distribución porcentual, pues era claro que aparte de las producciones mineras, los frutos americanos eran más abundantes y menos apreciados en comparación con las mercaderías de fábrica extraña. Así, se extraería el 7 ½ % por fraude, y 6% de Alcabala y Armada de Barlovento¹²⁴.

De no ser por el concurso de las autoridades oficiales como gobernadores, tenientes y guardas portuarios, el contrabando llevado a cabo en la ciudad de Cartagena, no hubiera podido alcanzar sus extraordinarias dimensiones. Durante la primera mitad del siglo XVIII, los ilustrados y jóvenes Tenientes Generales de la Real Armada, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, no ocultaron su desconcierto al apreciar los altos niveles de participación de las autoridades en el comercio ilícito. En sus testimonios se referían a algo que habían notado, una “malicia contra la legalidad”, que era solventada por la oportunista aplicación que se hacía de las mismas normas para erradicar el contrabando y por las maneras como los comerciantes del Nuevo Reino de Granada defraudaban a la Real Hacienda. Como ellos lo afirmaban, los comerciantes llegaban a Cartagena con buenas cantidades de dinero para invertir legalmente solo una cantidad en el puerto, mientras que la otra parte de su caudal la destinaban para comprar *géneros* de contrabando, logrando disimular los artículos ilícitos con las adquisiciones legales. Juan y Ulloa, comprendían los motivos por los cuales el contrabando en Cartagena gozaba de tal arraigo, por lo cual escribieron en sus *Noticias Secretas de América* que:

...Es digno de observarse que pudiendo aquellos jueces apoderarse de toda la carga de una embarcación que lleva géneros prohibidos y quedar muy interesados con la parte que les toca ó toda ella, no lo ejecuten y se contenten con una cosa moderada dexando que pase libre el introductor, quando haciendolo de aquella forma cumplen con las obligaciones de los empleos, sirven al soberano, al bien publico, y quedarían con una utilidad considerable; pero ellos tienen muy buenas razones para no hacerlo asi; pues si decomisaran alguna cantidad de géneros una vez, no volverian mas

¹²⁴ AGN. *Contrabandos*, Tomo XIII, ff. 140r – 140v.

contrabandistas á aquel puerto, y entonces ni tendrían ocasión de hacer segundo comiso, ni oportunidad de que le diesen dinero alguno por su disimulo; y como estas ocasiones se repiten con tanta frecuencia, tienen una renta muy considerable en no interceptar los contrabandos, de la cual se privarían si cumplieran con la obligación.¹²⁵

Aseguraron entonces que debido a que todos los involucrados en las dinámicas del contrabando procuraban ocultar sus delitos, existían jueces que ingenuamente no tenían conocimiento de las actividades ilícitas que se desarrollaban en la ciudad, por lo tanto, era difícil esperar una solución tajante por parte de la Corona. Por ello, este gran concierto para contrabandear fue nombrado por Juan y Ulloa como un “comer y dejar comer”; una cena de sobornos y transacciones amañadas, de fraudes y voluntades inclinadas al mejor postor¹²⁶. Según Juan y Ulloa, los corruptos oficiales de Cartagena omitían por completo la captura de los contrabandistas locales y extranjeros, además de darles obsequios como estímulo para hacerlos regresar y así perpetrar la fructífera reciprocidad.

Y aunque en la década de 1730 los jóvenes Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre Guiral pusieron en evidencia la magnitud que alcanzaban las corruptas transacciones en Cartagena, desde tiempo atrás, ya algunos sectores de la oficialidad tenían conocimiento de que entre comerciantes establecidos e informales, y entre la propia autoridad civil de la ciudad, los tratos comerciales mediados por recompensas inmediatas eran frecuentes, tal cual lo argumentaba desde la Real Audiencia de Santa Fe su presidente, Diego de Córdoba Lasso de la Vega, quién informado del “gran desorden” propinado por el comercio ilícito en Cartagena y Santa Marta, escribió una carta al rey Felipe V en 1703, en la cual comentaba sobre las alianzas personales entre contrabandistas y autoridades para consolidar aquel “vicio” de los fraudes comerciales. El presidente de la Real Audiencia, se quejaba de que en Santa Marta, el propio gobernador de la provincia, aliado con Joseph Tafur de Valenzuela¹²⁷ y Tomás Dunslagui, eran los responsables del ingreso a la provincia

¹²⁵ *Ibid.*, pp. 202 – 203.

¹²⁶ Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias Secretas de América* (Edición Facsimilar), Dos Tomos, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1983, Parte I, pp. 199 – 202.

¹²⁷ Joseph Tafur de Valenzuela, era un vecino de Cartagena de Indias, conocido por las autoridades de las provincias costeras del Nuevo Reino de Granada gracias a su amplia trayectoria en defraudar a la Real Hacienda mediante la introducción de mercaderías clandestinas. Al parecer también gozaba de cierta reputación entre los extranjeros que frecuentaban las costas de Cartagena y Santa Marta, y además, era un abastecedor conocido en los mercados interiores de las ciudades de la provincia de Cartagena. En 1699, fue procesado junto a Juan del Valle, Bernardo de Peñalosa, y Juan de Porras, por emplear la suma de

de las mercancías europeas traficadas por holandeses e ingleses precisamente. No obstante el perímetro de acción de Tafur de Valenzuela no se limitaba solo a Santa Marta y su provincia, pues según confirmaba el presidente, este cartagenero tenía pactada una amable amistad con un juez pesquisidor de Cartagena llamado Bernardino de Insunsa, quién a su vez era “intimo amigo” del gobernador de Santa Marta, viejo conocido del sagaz Joseph Tafur de Valenzuela. A decir del presidente, Tafur de Valenzuela se desplazaba a la provincia de Cartagena para fraguar sus tratos, y allá, en la ciudad de Tamalameque, el oficial Insunsa lo esperaba, lo acogía en su casa y le regalaba “ropas de diversos géneros y otras alhajas”, por lo cual, el presidente Córdoba Lasso de la Vega, denunciaba a su majestad, que ese hombre, perteneciente a la autoridad y encargado directo de reprimir el contrabando en la región, se la pasaba “comiendo”, con los contrabandistas y paseándose a sus anchas con el prestigiado Tafur de Valenzuela¹²⁸. Las denuncias y las quejas que posteriormente darían paso a la redacción de edictos prohibitorios para regular las relaciones de corte clandestino en Cartagena no fueron más que simples enunciados plasmados en la documentación oficial. El desenvolvimiento comercial del puerto estuvo infestado por toda suerte de relaciones mutualistas y traiciones entre gremios oficiales y comerciantes establecidos e informales, según los tenientes de la Real Armada, entre la oficialidad si existían personajes convencidos para efectuar las labores de represión al contrabando, sin embargo, este minúsculo número de hombres con cierta jerarquía gubernamental generalmente eran víctimas de actuaciones a sus espaldas, lo cual favorecía el exitoso sostenimiento del comercio ilícito¹²⁹, pero quizás durante todo el siglo XVIII, la corrupción de los altos rangos gubernativos de la ciudad fue la regla, no la excepción.

Durante su mandato a principios del siglo XVIII, entre 1706 y 1713 un gobernador de Cartagena, el maestre de campo José de Zúñiga y Lazerda, estuvo envuelto en asuntos de contrabando. Se decía que entre sus actividades estaba la escolta y defensa de los navíos

12.000 pesos de oro en comprar textiles a un comerciante y marino inglés llamado Nicholas Blake. Cfr. AGN, *Contrabandos*, Tomo XVII, f. 5v.

¹²⁸ AGN, *Contrabandos*, Tomo XVIII, f. 881r – 882r.

¹²⁹ A decir de Jorge Juan y Antonio de Ulloa: “Parece que habiendo tanto desahogo en el comercio ilícito de Cartagena, deberían llegar a España las noticias más exageradas todavía de lo que acabamos de referir; pero el que no suceda en esta forma no debe causar novedad, puesto que aun en el mismo Cartagena no son sabedores de todo lo que pasa los Jueces Principales y celosos; porque siendo aquel el lugar donde se comete la culpa, todos procuran ocultarla, para que manteniéndose reservada de los ministros de la Real Hacienda, no pueda llegar el caso de que se castigue el desorden y se ponga el debido remedio. Cfr. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Op. cit.* p. 199.

ingleses que eran perseguidos por sus contrapartes francesas mientras competían por el dominio del contrabando en la ciudad. Al igual que Zúñiga, otros personajes asociados a la administración oficial en Cartagena como el contador Bartolomé Tienda de Cuervo y el Sargento Mayor Lázaro de Herrera y Leiva, habían participado de las ganancias generadas por el contrabando extranjero¹³⁰, es decir, estos individuos encajaban perfectamente en la categoría de “hombres de buena índole” propuesta por los tenientes Juan y Ulloa. De la misma manera encajaban, para finales del siglo, varios individuos, quienes fueron denunciados en una carta para el virrey escrita por un oficial anónimo en 1792. El denunciante sugería sigilo y sagacidad para el nombramiento de empleados que vigilaran las cuentas de la Real Hacienda de la ciudad, pues según su informe: “ya se mira en esta ciudad el contrabando con indiferencia”, pues desde el administrador hasta el escribano y demás agentes aduaneros estaban coludidos para extraer ganancias del comercio clandestino. El administrador Pedro Diago, un tal “Malanco”, escribano, y el guarda mayor apellidado Santiso, eran una trío de expertos contrabandistas. El denunciante aseguraba que estos tres hombres gozaban del amparo proporcionado por las autoridades civiles y militares de Cartagena, especialmente del oficial Domínguez, el cabo Lores y del guarda Juan Quinino, quienes auspiciaban sus “picardías” a tal punto que desconocían la autoridad del virrey y, además sus actividades relativas al comercio clandestino eran publicas y conocidas por los habitantes de la ciudad. Diago, Malanco y Santiso usaban el nombre de la Real Aduana para ingresar ilegalmente mercancías como bacalao, jamón, atún, salmón, quesos y mantequilla, que eran los víveres predilectos para ser introducidos a los mercados de Cartagena sin pagar los reales derechos, lo cual disgustaba al oficial denunciante, quien sugería al virrey que no se fiara de ningún funcionario y mucho menos de su propio escribano, un tal Gallardo “el más pícaro y hasta introductor es de contrabandos”¹³¹

El cuestionable desempeño de la administración oficial, unas finanzas al borde de la bancarrota, las precarias defensas de las costas y el creciente desarrollo del comercio ilícito en la importante ciudad-puerto de Cartagena desde mediados del siglo XVII y durante las primeras décadas del siglo XVIII, hizo que la Corona por medio del Consejo de Indias

¹³⁰ Lance Raymond Grahn. *Op. cit.*, pp. 107 – 108.

¹³¹ AGN. *Impuestos Varios-Cartas*. Tomo I, ff. 1127r – 1128v.

tomara una determinación puntual que se materializó con la creación del tercer virreinato español en los dominios del Nuevo Mundo; el del Nuevo Reino de Granada. A mediados de 1719, el virreinato entraría en funcionamiento y su primer virrey, el Conde de la Cueva, Don Jorge de Villalonga, tomó posesión en Santa Fe. Las primeras labores del virrey estuvieron orientadas hacia la recuperación del monopolio comercial de España en sus costas, por lo cual, en diciembre de 1720 se desplazó hacia Cartagena, y después de cinco meses empleados redactando decretos, tratando de “extinguir y borrar de la memoria tan pernicioso abuso”, disponiendo de militares para el celo de la ciudad¹³² y nombrando jueces para el control de las mercaderías ilícitas que navegando por el río Magdalena se introducían en ciudades del oriente virreinal como Santa Fe, la villa de Tunja y la ciudad de San Juan Girón¹³³. Sus labores, como era de esperarse, no rindieron fruto alguno, pues las bases de la compleja estructura de ilegalidad estaban sentadas desde mucho tiempo atrás. No obstante, durante su estancia en Cartagena, Villalonga se desempeñó como hábil contrabandista: apoyaba a los ingleses permitiéndoles llegar hasta las costas y traficar sus mercancías, emitió manipulables decretos a su favor para amparar la navegación de dudosos comerciantes cerca de la ciudad y les autorizaba descargar mercancías en los almacenes. Las renombradas actividades ilícitas del virrey contrabandista llegaron a ser un punto de discusión en los debates del Consejo de Indias, por ello se ordenó su arresto, confiscación de bienes y prisión junto a dos de sus secuaces: el gobernador de Cartagena y el jefe de la guardia portuaria¹³⁴. Sin embargo, cuando se le practicó el juicio de residencia fue absuelto de los cargos de contrabando que tenía en su contra. Así pues, debido a los altos costos que acarrearía el mantenimiento del virreinato y a los descontentos suscitados por Don Jorge de Villalonga, el rey Felipe V optó por desmontar el primer proyecto virreinal en 1723¹³⁵.

Los estrechos vínculos de la oficialidad cartagenera con los extranjeros que arribaron a las costas de la ciudad a lo largo del siglo XVIII, fueron un hecho memorable. Un significativo –aunque impreciso– número de extranjeros llegados en embarcaciones fueron

¹³² AGN. *Miscelánea*, Tomo 71, Doc. 59, ff. 448r – 448v.

¹³³ AGN. *Miscelánea*, Rollo 90, ff. 948r – 948v.

¹³⁴ Lance Raymond Grahn. *Op. cit.*, pp. 113 – 118.

¹³⁵ Anthony McFarlane. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*. Bogotá, Banco de la República / El Áncora Editores, 1997, pp. 290 – 291.

avistados, otros capturados y muchos de ellos salieron triunfantes en sus aventuras del comercio ilegal. Arribar maliciosamente a las costas de la amurallada ciudad portuaria era quizás el método más conocido y más empleado por los extranjeros, sin embargo, es necesario aclarar que para la oficialidad no era conveniente exponer ante su majestad un fracaso constante en el proceso de erradicación del comercio ilícito, por lo tanto, los pocos aciertos y procedimientos honestos relucían al ser comentados con detalle.

Procedente de Jamaica, en octubre de 1770 arribó a Cartagena una balandra nombrada *Bedsea*¹³⁶. Según varios de sus tripulantes, su anclaje en la ciudad se debió a las fuertes tormentas que amenazaban la estabilidad de la embarcación, pues su verdadera intención era dirigirse a Curazao, pero las lluvias torrenciales les habían obligado a acercarse hasta Bocachica. Una vez allí, causaron alerta entre las autoridades del puerto, quienes alarmados por esta presencia optaron por allanarla e interrogar a su tripulación acerca de sus objetivos. Su capitán era un judío inglés, llamado William Thomas y dominaba poco el castellano, por esto, recurrieron a José Méndez, un español que venía en la balandra y que sirvió como intérprete en el interrogatorio. Así, el judío afirmó que habían partido de Puerto Morante con destino a Curazao, y que transportaban 105 barriles de harina, ocho tercios de arroz, dos barricas de cerveza, una barrica de vino, otra de jamones, ocho barriles pequeños de mantequilla, una barrica con faroles de cristal, cinco panes de azúcar blanco y catorce recipientes con aguardiente romo. Según el judío William Thomas la balandra se encontraba un tanto averiada, ya que su palo mayor amenazaba con partirse, por lo cual, temeroso de naufragar “a la altura de doce grados y cuarenta y tres minutos en las proximidades de la costa de la Provincia de Santa Marta”, decidió romper las velas mayores a causa de los fuertes vientos, y dirigirse a la ciudad de Cartagena¹³⁷.

¹³⁶ La embarcación británica construida en Nessbury, Massachussets en el año de 1761, fue bautizada como “Bedsea”, sin embargo, en los informes de la autoridad portuaria, su nombre fue castellanizado, por lo tanto aparece como “Betsy” o “Bethsi”. No debe confundirse ésta embarcación con otra balandra nombrada de manera homónima y capitaneada por el inglés William Reid, quien arribó a Cartagena cuatro años atrás, en 1766, después de trasegar la ruta entre Jamaica, La Mosquitia y El Darién. Pocos años después, el mismo William Reid y tres de sus secuaces fueron condenados a prisión en el presidio africano de Ceuta, pues se les acusaba de incitar a los indios de las costas de la provincia de Cartagena para que se sublevaran y mataran a todos los españoles residentes allí. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo I, ff. 13 – 70. Tomo XIX, ff. 982 – 993. Tomo XV, ff. 553r – 554v. Cfr. Héctor R. Feliciano Ramos. *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748 – 1778)*, Sevilla, Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, 1990, p. 207.

¹³⁷ AGN. *Contrabandos*, Tomo I, ff. 16r – 17v.

El testimonio de Thomas no convenció lo suficiente a la autoridad, en tanto que las arribadas maliciosas a Cartagena eran un método de antaño, practicado con frecuencia y más aún en la segunda mitad del siglo XVIII cuando las guerras internacionales fraguadas entre España e Inglaterra daban cortos períodos de tregua en la cuenca del mar Caribe. De esta manera, las autoridades de Cartagena obligaron a la tripulación de la *Bedsea* a testificar acerca de su situación con el fin de confrontar lo expuesto por el capitán. Un “patrimonial de Curazao”, llamado Juan Miguel, quien hacía parte de la tripulación fue interrogado y sus confesiones no contradecían en nada a lo expuesto por el capitán. Sin embargo, dos interrogatorios más escuchados por el oficial portuario Francisco de Llano, cuestionaron a la guardia cartagenera acerca de la inocencia de los marinos. El oficial Francisco de Llano opinaba que “la negra malicia con que han formado su frívola arribada” era una disculpa suficiente para investigar más a fondo y descubrir las verdaderas intenciones de los forasteros. Además, los procedimientos efectuados para registrar la embarcación arrojaron varias pruebas que delataban al capitán William Thomas, entre ellas un diario de navegación en el cual se encontraba escrita una detallada bitácora de los derroteros náuticos llevados a cabo por los 15 tripulantes que iban a bordo de la balandra *Bedsea*¹³⁸.

Lógicamente el diario estaba en lengua inglesa, pues había sido escrito por el capitán William Thomas, por lo tanto, su traducción al idioma castellano fue elaborada por Don Antonio de Narváez y La Torre en aquel entonces cuando se desempeñaba como capitán e ingeniero en la ciudad de Cartagena. Titulado como “*Diario de un viaje desde Kingston en Jamaica hacia el Continente o Grande Tierra*”, es un valioso testimonio que relata con minucia los métodos de operación y los objetivos de estos personajes que al igual que el resto de sus colegas extranjeros, se arriesgaron para conseguir fortunas a expensas de las oportunidades ilegales ofrecidas en los puertos de la América española. Así pues, la redacción del diario comenzó la madrugada del miércoles 3 de octubre de 1770, día en que los tripulantes abordaron la embarcación para alistar los detalles que permitieran una navegación favorable. Entre el jueves y el viernes siguiente culminaron de carenar la nave y subieron todos los productos y mercancías encomendadas por comerciantes de Kingston

¹³⁸ El diario no posee los nombres completos de los 15 marinos que iban a bordo de la balandra *Bedsea*, no obstante algunos de sus nombres y apellidos insinúan claramente su nacionalidad y están acompañados por el cargo que desempeñaban en la embarcación. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo I, ff. 24r – 24v.

para ser vendidas en Cartagena. Ese mismo viernes en la madrugada partieron desde Kingston y llegaron a Port Royal a la cinco de la tarde, allí tres tripulantes más abordaron la embarcación: un español llamado José Méndez, un británico llamado John Ray y otro individuo anónimo. En Port Royal, estuvieron hasta el día domingo 7 de octubre, para zarpar en la madrugada del lunes hacia Puerto Morante con la ayuda de escasos vientos. Al llegar a Puerto Morante, tardaron dos días más en los preparativos de la navegación. Consiguieron leña, agua de beber y el capitán William Thomas se encargó de comprarle a un mercader inglés llamado Moses una yarda de “pañó colorado” que serviría para remendar la bandera de la Gran Bretaña izada en la balandra. Por fin se hicieron a la mar el día viernes 12 de octubre con rumbo hacia La Española, y entre esporádicas tempestades y brisas fuertes continuaron la navegación hacia los dominios hispánicos mientras saciaban su apetito con las carnes de un succulento delfín que pescaron durante el viaje¹³⁹. De La Española partieron rumbo al sur, hacia las aguas caribeñas del Nuevo Reino de Granada, donde sufrirían los infortunios atmosféricos y el mal estado de la balandra *Bedsea*, y en Cartagena fueron capturados por la guardia del puerto en su intento por arribar maliciosamente y vender a cambio de oro los productos encomendados por los comerciantes de Kingston. Ciertamente, el diario de la balandra *Bedsea* traducido y transcrito por Don Antonio de Narváez y La Torre, fue la prueba fulminante para comprobar que William Thomas había falseado los hechos. Según lo estimó el acucioso oficial Don Francisco del Llano:

...Todas las observaciones que ha echo desde la recalada en Santa Marta, demarcacion de la tierra, rumbos, y distancias son un embolismo de enredos, pues a nada le hallo caveza ni pies, y lo cierto es que todo lo hizo de memoria, fondeado en Savanilla o Palmarito, sin ninguna reflexion de mirar siquiera, como y a que rumbos corre la costa, o si no, me ha de confesar que seis días enteros navegó por ensima de la tierra, y fue bolando a dar fondo en el sitio en que oy se halla fondeado. Por lo que digo y soy de sentir que jamas tubo otro fin sino el de benir a Cartaxena lo que certifico y juro en devida forma¹⁴⁰.

La tripulación de la balandra ni su capitán planeaban ir a Curazao: siempre había sido la ciudad de Cartagena el destino manifiesto para vender como contrabando unas

¹³⁹ AGN. *Contrabandos*, Tomo I, f. 25r.

¹⁴⁰ *Ibid.*, f. 31r.

mercancías con clientela segura. Por lo tanto estos 15 hombres de mar, aventureros de los tratos ilícitos en el mar Caribe, conocidos por los nombres de William Thomas, José Méndez, John Ray, John Mitchell, Derrick Johnson, George Reynolds, John Dominick, John Cross, Juan Joseph, Vicente Antonio, Juan Barrone, Isaac, Dick, Bob y Peter Goodman, fueron apresados en Cartagena para orgullo del oficial Don Francisco de Llano y para un minúsculo beneficio de los erarios del rey.

Estas aprehensiones que tuvieron lugar en Cartagena, y en general en toda la línea costera del virreinato durante el Siglo de las Luces, sirvieron en parte como advertencia para crear un clima de alarma y de sospecha constante respecto de las embarcaciones que merodeaban los puertos del litoral caribeño. La constante alerta generada por el comercio ilícito y por las conmociones bélicas desatadas en Europa y en los dominios ultramarinos de cada potencia colonial sugería que se llevaran a cabo operativos fallidos derivados de sospechas por embarcaciones que navegaban los rumbos alledaños a la costa, más aun si tales embarcaciones transportaban en su tripulación marinos extranjeros que a causa de las rivalidades entre España, Francia e Inglaterra, eran vistos con suma desconfianza por las autoridades españolas¹⁴¹.

En 1802, fue apresada una Goleta que navegaba frente a Cartagena con dirección a La Habana. Bautizada como “Intrépida”, propiedad de Juan de Francisco Martín y Mateo de Arroyo, era una embarcación sospechosa de contener contrabando. La goleta poseía bandera española pero curiosamente uno de sus tripulantes era un norteamericano llamado Thomas Harper, quien al parecer era comisionado de un comerciante de Filadelfia. Harper levantó sospechas de ser contrabandista, y aunque las autoridades portuarias de Cartagena, no consideraban prudente juzgarlo y sentenciarlo, por no estar seguros de que hubiera

¹⁴¹ Es claro que el contrabando desarrollado en Cartagena tuvo una gran participación de extranjeros, no obstante, algunos españoles que capitaneaban embarcaciones norteamericanas demuestran ser casos excepcionales en las complejas dinámicas de la ilegalidad que tuvieron lugar en la ciudad. El caso del español Juan Ferrer quien comandaba una polacra llamada San Agustín ilustra cómo los españoles no fueron ajenos a las oportunidades que se presentaban en los dominios de su propia majestad. Ferrer ancló en Cartagena a principios de 1789 procedente de Filadelfia. Transportaba en la embarcación ropas y textiles que al parecer iban a ingresar en el puerto sin pagar derechos. Al ser capturado, en el interrogatorio aseguraba que era un vasallo fiel a su rey, tanto así que hasta traía mercancías para él, y para el virrey del Nuevo Reino de Granada traía de regalo un coche con su herraje. Además, afirmaba no saber acerca de los destinatarios de las mercancías que transportaba, ya que desde Filadelfia, un cargador Irlandés llamado John Lemint había empacado todo lo contenido en la polacra. Bacalao, carnes y otra suerte de comestibles eran los productos que según Ferrer conducía en su embarcación, sin embargo al ser registrada por algunos oficiales del puerto, se hallaron otros artículos sospechosos, de los cuales Ferrer expresó no tener idea, pues de lo contrario los hubiera arrojado al mar “para liberarse del bochorno que causa este lance” pues según él, era un hombre que nunca se había involucrado en contrabandos. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo VIII, ff. 588v – 591v.

delincuado, tomaron su declaración, quien la hizo por escrito, pero en idioma inglés, por lo tanto se solicitó la ayuda de otro extranjero angloparlante que residía en Cartagena: Don Henry O'Neill, subteniente del regimiento fijo de la Plaza. Thomas Harper se quejaba por haber sido aprehendido violentamente en la embarcación y puesto en prisión durante once días “sin causa legitima”, pues a sí mismo se consideraba inocente, y estando enfermo de “calenturas” se dirigió a la autoridad de Cartagena para explicar que era una persona de bien, un ciudadano de los Estados Unidos de América que nunca había quebrantado las leyes del virreinato. Además, argumentaba que:

...la reciproca armonía que existe entre nuestras dos naciones nos dicta que ninguno de sus vasallos o ciudadanos deve ser arrestado a una carcel sin ser oido ni haver dado causa alguna p^a ello, pero quando actos semejantes son cometidos en contra de las leyes de hospitalidad, y contra del tratado que existe entre las dos provincias, a quien ha de buscar el aflixido para su socorro, y proteccion, y a quien ha de buscar para su enmienda sino al magistrado principal de la plaza, por tanto a V. Exa suplico se sirva informarse de la causa de mi pricion inhumana y ver la justicia que se ha hecho, tratamiento igual no sería permitido en la provincia de la qual tengo el honor de ser ciudadano con qualesquiera vasallo de su Magestad Catholica, y hallandome en tal caso, pretendo mi defensa, bajo las circunstancias en las cuales estoy puesto¹⁴²

La captura de Thomas Harper y su posterior reclusión en la prisión de la ciudad de Cartagena, es uno de tantos hechos ilustrativos que demuestran cómo las autoridades coloniales procedían en ocasiones de forma arbitraria, acosados por los incrementos del contrabando y la nociva presencia extranjera en la costa Caribe del Nuevo Reino de Granada. Thomas Harper, uno de los extranjeros que tripulaba la goleta, fue acusado bajo sospecha de ser contrabandista, asunto que fue un claro equívoco de la autoridad, pues según el propio Juan de Francisco Martín, “el haberse encontrado en la goleta algunos marineros y demás de su tripulación estrangeros fue el único motivo y pretexto para su detención, embargo y rigurosa prisión”¹⁴³. Posiblemente, los norteamericanos eran los extranjeros menos indiciados en las pesquisas para combatir el comercio ilícito que tenían lugar en la ciudad de Cartagena, pues no cabe duda que ingleses y franceses monopolizaron la escena de los tratos clandestinos prácticamente desde el siglo XVI, aunque antes de que existieran los Estados Unidos, las Trece Colonias británicas de Norteamérica eran junto con

¹⁴² AGN. *Contrabandos*, Tomo I, ff. 79r – 79v.

¹⁴³ *Ibid.*, f. 95v.

Jamaica el albergue de la mayoría de contrabandistas de origen inglés cuyas regiones favoritas para navegar e introducir contrabando eran las costas de virreinos como la Nueva España, el Perú y el Nuevo Reino de Granada¹⁴⁴.

En la ciudad de Cartagena, el problema del contrabando durante el siglo XVIII no solo tomaba la forma de las presencias extranjeras y la corrupción de la autoridad. Factores como la pobreza, la negligencia administrativa y la amplia trayectoria de la población para lucrarse con las actividades de orden ilegal fueron también indicadores básicos de ese problema al que jamás se le encontró una solución definitiva. Las redes de operación tejidas en la ciudad tenían una estructura jerárquica, que comenzaba por las actividades de importación desempeñadas por los comerciantes poderosos, pasaban por la intervención de las autoridades civiles y eclesiásticas¹⁴⁵, hasta llegar a los sectores más comunes y marginales de la población. La pertenencia a una red de comercio clandestino implicaba un cierto grado de lealtad entre los participantes, sagacidad para los ocultamientos, y conocimiento de los métodos de registro e incautación propios de la guardia portuaria. Casas de residencia, almacenes, iglesias y conventos, embarcaciones y lugares poco concurridos servían de escondite para ocultar las mercancías llegadas al puerto tanto en el día como en la oscuridad nocturna. En estas dinámicas de la ilegalidad, las artimañas para burlar los controles fueron un aspecto esencial que mantuvo la fluidez mercantil en la ciudad. Aunque es de anotar que en ocasiones la labor de la autoridad en cuanto a comisos de mercaderías ilegales era efectiva, no obstante, los testimonios acerca de las incauciones ilustran las complejas maneras con las cuales los contrabandistas y demás individuos insertos en la red de comercio ilícito procedían para eludir los controles sin que la autoridad llegara a percatarse de ello.

Alarmado por la compleja situación suscitada por el constante contrabando en el puerto durante la década de 1780, Don Pedro Guerrero, comandante del fuerte de San

¹⁴⁴ Peggy K. Liss. *Op. cit.*, p. 30.

¹⁴⁵ Personajes del clero regular y secular también estuvieron involucrados en los negocios del comercio clandestino. Existen testimonios que demuestran las cuotas de participación del clero en las alianzas de beneficio recíproco surgidas gracias a la presencia de extranjeros en las costas de la ciudad y provincia de Cartagena. En 1784, Matías Sanguineto, guardia mayor de la real renta de aguardientes halló en Pie de la Popa, extramuros de la ciudad, varios cajones de madera rotulados con nombres propios, prueba fehaciente que comprometía directamente a los frailes Juan Antonio Gago y Joseph Pontón como aliados y colaboradores de un contrabandista extranjero de mediano nivel llamado Manuel Loben, conocido en la ciudad como “El Francés”. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo XVIII, ff. 2r – 3v.

Sebastián de Pastelillo, sugería “varios puntos”, para evitar los atropellos que el contrabando propinaba a la Real Hacienda. Seis sugerencias en total que de ser puestas en marcha con objetividad podrían ser una providencia exitosa para disminuir las arremetidas de la clandestinidad. El comandante sugería la necesidad de establecer en el fuerte de Pastelillo a un oficial de rentas en disposición constante, quien a su vez se encargaría de reconocer entre las cinco de la tarde y las cinco de la mañana todas las embarcaciones particulares que atracaran en las proximidades del fuerte. Recomendaba que en las noches “de cuando en cuando”, el oficial patrullara la bahía y sus caños auxiliado por un sargento y dos soldados. Planteaba que todo barco particular entrado en la bahía frente al fuerte fuera reconocido por el oficial en presencia de un comandante. Recomendaba que ningún bote pudiera de día ni de noche arrimar a la isla de Manga, ni los vecinos de esta isla movilizarse en sus barquetas hacia los buques sin consentimiento previo del oficial. Por último, estimaba que era conveniente “estacar o terraplenar de piedra” un estrecho canal aledaño al fuerte por el cual transitaban en las noches pequeñas embarcaciones que eran difíciles de avistar, y así dificultar la navegación de particulares que transportaran mercancías de procedencia ilegal en las aguas cercanas al fuerte¹⁴⁶.

Y es que en materia de ocultación, los contrabandistas de la ciudad de Cartagena poseían una vasta experiencia, pues los escondites servían para salvar de los comisos a las mercaderías de origen clandestino. Aquellas mercancías que pertenecían al ámbito del consumo conspicuo o simplemente producciones de consumo básico y necesario para la población de la ciudad eran depositadas en fardos y barriles, baúles y cajones que luego se transportaban hacia lugares seguros donde solo una delación previa podía dar cuenta de su existencia. La ocultación de harina era frecuente, pues era quizás uno de los productos con mayor fluidez comercial en los mercados del virreinato, hecho que comerciantes y contrabandistas extranjeros y nacionales aprovechaban para lucrarse con los tratos ilícitos ya que traerla desde Jamaica o desde el bastión holandés de Curazao y venderla en Cartagena a precios disminuidos era una transacción prometedora.

¹⁴⁶ El encargado de llevar a cabo las sugerencias del comandante Don Pedro Guerrero era Joseph Carrión y Andrade, quien se mostraba escéptico debido a la falta de dinero para sostener la propuesta del comandante argumentando que: “...careciendo de los auxilios y medios que se proponen en ellas y sin los cuales creo seguramente son inútiles los que hasta aquí pueden avistarse por el citado Guerrero”. Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo XVI, ff. 2r – 2v.

En ocasiones, las dificultades para ingresar clandestinamente la harina a la ciudad eran claras, por lo tanto debían esconderse en lugares como matorrales o montuosidades cercanas a la playa, con el fin de esperar la oportunidad o el descuido de la guardia para rápidamente ingresar las harinas y entregarlas a los compradores de la ciudad. La isla de Bocachica era un lugar preciso para la ocultación de géneros procedentes de los tratos extranjeros, allí en 1759, el alférez Tomás García supo de unas harinas “de mala entrada”, las cuales en efecto incautó gracias a que había sido informado sobre el tipo de escondite y las señas precisas para su localización. Al principio de su expedición halló seis barriles de harina, y al dirigirse hacia la ciénaga de Gamboa halló otros tantos, por lo cual decidió solicitar ayuda a los militares que prestaban guardia en los fuertes para transportar la incautación. Sin embargo, la ayuda no fue suficiente pues a poca distancia de la ciénaga encontró “otros veinte barriles de harina con las cabezas picadas del comejen llenos de harina y algunos doze o catorze bacios”¹⁴⁷.

El constante uso y consumo de la harina, para la fabricación del pan, del biscocho y de sus demás derivados alimenticios hacían que esta materia prima fuera un bien codiciado, más aun en períodos de escasez, por lo tanto, al estar agotadas las existencias para el abastecimiento comercial y el consumo por parte de las tropas del Regimiento Fijo, las harinas extranjeras eran una opción consecuente. Jácome Bolaños, siendo asentista de la “Fabrica de biscocho para las embarcaciones del Rey” había sido procesado y encarcelado en un juicio fechado en 1773 por fabricar pan con harinas extranjeras. En su casa registrada por el procurador de Cartagena se hallaron cinco barriles y medio de harina de contrabando que conformaban casi 42 arrobas. En el argumento que esgrimió en su defensa afirmaba que llevaba dos años sin recibir salario alguno por parte del Ministerio de Marina, y sumido en la pobreza se vio obligado a fabricar el pan para mantener sus obligaciones familiares consistentes en sostener a su esposa, una prole de ocho hijos y cinco esclavos, además de pagar jornales y comprar leña para los hornos de cocción¹⁴⁸. Este caso muestra de forma coherente cómo el contrabando además de ser una práctica ilícita frecuente, penetró en el sustrato económico básico de la vida portuaria en la ciudad de Cartagena. Se adhirió a los

¹⁴⁷ AGN. *Contrabandos*, Tomo III, f. 94v.

¹⁴⁸ AGN. *Contrabandos*, Tomo XV, f. 811r.

oficios y demás actividades económicas de forma tal que llegó a ser aceptado y ejecutado hasta por individuos dependientes del ámbito oficial como Jácome Bolaños, quién acosado por su situación, halló en el contrabando una fuente de ingresos para sobrevivir y mantener vigentes las obligaciones militares que tenía a su cargo.

Como un asunto habitual, tolerado en gran medida, y como supuesta justificación de los males y prejuicios inherentes para conseguir el crecimiento de los erarios estatales, el contrabando en la ciudad de Cartagena y quizás en una gran parte de su provincia, fue el complemento ideal para una economía local llena de altibajos y atropellos causados por las disposiciones monárquicas relativas a la tributación¹⁴⁹. Gracias al comercio ilícito se sentaron las bases para la adquisición de grandes fortunas por parte de algunos comerciantes que supieron mantener el funcionamiento clandestino de las redes comerciales y las relaciones diádicas con los diferentes estamentos de la autoridad civil, al igual que con los participantes extranjeros y con los comerciantes de otras provincias aledañas del virreinato del Nuevo Reino de Granada, hecho que tendría una interesante repercusión a juzgar por las características autonomistas que se observaron en la cultura política de la población regional durante el siglo XVIII.

Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en El Darién.

Siendo un territorio sufragáneo a la Audiencia de Santa Fe, capital del Nuevo Reino de Granada, El Darién fue una región sumamente adversa y conflictiva para la administración monárquica durante todo el siglo XVIII. El grado de complejidad radicó en su condición de ser un territorio fronterizo e inexplorado en gran parte y en el agitado dinamismo de los dos grandes puertos que poseyó en cada una de sus costas: Portobelo en la costa del mar Caribe, y Panamá en la costa del océano Pacífico. Ambos puertos gozaron de una vitalidad incomparable durante sus períodos de auge, pues ambos fueron enclaves económicos que,

¹⁴⁹ La ciudad-puerto de Cartagena no fue el único lugar de la provincia que tuvo una fuerte vinculación con las dinámicas locales y extranjeras del contrabando. Sitios del litoral como Tolú, ensenada de Guacamayo, Isla Fuerte, Bujío del Gato, Punta de Canoa, Galera Zamba y Ursinos fueron también activos lugares para el florecimiento de la ilegalidad comercial. Cfr. Jorge Conde Calderón. *Espacio, sociedad y conflictos en la Provincia de Cartagena 1740 – 1815*, Barranquilla, Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1999, pp. 32 – 33.

aparte de fungir como lugares de acopio y despliegue para las embarcaciones procedentes de lugares como Cádiz o Valparaíso, estaban encargadas de mantener fluctuante el orden comercial. Fueron dos puertos fuertemente vinculados entre sí, pues fue gracias a su conexión ístmica que los virreinos del norte y del sur en los vastos dominios hispánicos de América tuvieron la opción de conformar un sistema de intercambio comercial.

En Portobelo –el enclave caribeño del istmo–, se recogían los productos que llegaban de todas las latitudes suramericanas: cacao, lanas, tintes, quinina, oro, textiles, manufacturas y, claro está, la plata altoperuana. El tránsito de la plata se hacía desde los yacimientos andinos de Potosí y Porco a lomo de mula o de llama hasta puerto austral de Valparaíso, viajaba por el océano Pacífico en dirección norte hasta El Callao para ser registrada y evitar fraudes y luego se embarcaba hacia Panamá. De Panamá cruzaba el istmo siguiendo la ruta del río Chagres hasta Portobelo para servir como factor de cambio en las agitadas ferias¹⁵⁰, hechos que hicieron de la ciudad-puerto de Portobelo un lugar mediador y un punto de intersección atlántica para los movimientos económicos celebrados entre la península ibérica y los virreinos suramericanos; tal y como lo planteaba en 1707 Jean de Monségur, un capitán francés al servicio de la marina española, quien afirmaba que: “sin Panamá ni Porto Bello no veremos de qué modo este rico comercio podría hacerse”¹⁵¹. Las ferias que se celebraron en Portobelo durante gran parte del período colonial, eran el destino de arribo de las flotas provenientes de Sevilla y Cádiz hacia el virreinato de la Nueva España y la Tierra Firme. Un par de veces por año la feria comercial tenía lugar en Portobelo, hecho que le daba a aquella ciudad-puerto una considerable fluidez monetaria, al punto de que allí, durante la feria, se llegaron a concretar negocios cuyas ganancias oscilaron entre los 5 y los 6 millones de pesos¹⁵². Al ser designado en 1592 para remplazar al puerto de Nombre de Dios, Portobelo se fue convirtiendo en el lugar propicio para establecer un epicentro de comercio activo. A pesar de ser un lugar insalubre, aunque “bellísimo y bien dispuesto”, el puerto poseía aguas profundas, el espacio suficiente

¹⁵⁰ Alfredo Castillero Calvo. “La carrera, el monopolio y las ferias del trópico”, en: Alfredo Castillero Calvo (Director del volumen), *Historia General de América Latina. Consolidación del orden colonial*, tomo III, volumen 1, París, Ediciones Unesco, Editorial Trotta, 2000. pp. 75 - 76.

¹⁵¹ Jean de Monségur. *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994, p. 117.

¹⁵² Juan B. Sosa. *Panamá la vieja, 1519 – 1919*, Panamá, Imprenta Nacional, 1955, pp. 94 – 95.

para acoger flotas enteras y contaba con las fortificaciones militares de San Felipe de Todofierro, Santiago de la Gloria y San Jerónimo para su defensa¹⁵³. Las ferias comerciales que tuvieron lugar en Portobelo fueron el mejor indicio del esplendor que gozaba el puerto en ciertas temporadas del año.

El ilustrado Antonio de Ulloa señalaba que al iniciarse alguna feria, la demanda por el espacio para el almacenaje de mercancías era tal, que hasta los esclavizados residentes en el barrio de Guinea conseguían algunas ganancias al rentar sus casas como depósitos comerciales, además mencionó que vecinos de otras latitudes acudían a las ferias para establecer lucrativas pulperías ocasionales “con todas las especies de comestibles y frutos de España”, haciendo de San Felipe de Portobelo una de las ciudades más pobladas de la América meridional en tiempos del agitado comercio¹⁵⁴. Las ferias obedecían al concepto de exclusivismo comercial o monopolio que desde los primeros años de la dominación, España había concretado para sus posesiones. Era la forma mediante la cual, por la vía del derecho, la Corona aseguraba para sí y para algunos de sus súbditos la potestad para comerciar y beneficiarse; en ocasiones incluía en sus planes a otras naciones, pero siempre tratando de lograr el mejor provecho posible. Las naciones europeas que también tenían proyectos coloniales en América conocían la legislación y el “pacto colonial” entre España y sus dominios, pero sin lugar a dudas hacían caso omiso de ello, puesto que efectuaban un lucrativo uso de los puertos españoles para comerciar ilícitamente, hecho por el cual las autoridades trataban de proveerse de una guardia rigurosa que vigilara y controlara la ferias que se llevaban a cabo en el lado Atlántico del istmo¹⁵⁵.

Así, desde que fue firmado el Tratado de Utrecht en 1714, una potencia extranjera como Inglaterra tenía en sus manos el asiento negrero y la garantía de conducir a las ferias de Portobelo un Navío de Permiso con un cargamento de 650 toneladas en mercaderías, hecho que ponía en jaque a los españoles y sus pretensiones de comercio exclusivo, en tanto que el Navío de Permiso también era empleado por los ingleses como un eficaz medio

¹⁵³ Antonio de Ulloa comentaba que durante el ataque del inglés Edward Vernon a Portobelo en 1740, tales fortificaciones quedaron “arruinadas y demolidas” por falta de pertrechos para su defensa. Cfr. Antonio de Ulloa. *Op. cit.*, p. 147.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 146.

¹⁵⁵ Entre los años de 1544 y 1739, años de inicio y finalización, se realizaron 105 ferias. Una cantidad que no representa ni la mitad de las ferias que se tenían previstas. El contrabando y la permisividad de las autoridades portuarias hicieron de las ferias de Portobelo un fortín del comercio ilícito, aniquilando en gran medida las actividades del orden legal. Cfr. Alfredo Castellero Calvo. *Op.cit.*, p. 84.

para la inserción de mercaderías de contrabando a lo largo del litoral caribeño del istmo¹⁵⁶. Para el año de 1736, Antonio de Ulloa afirmaba que la estrategia empleada por los ingleses durante las ferias consistía en arribar a Portobelo con un Navío de Permiso cargado con mercancías “de su cuenta”, sin víveres, ni agua, ni demás artículos engorrosos que ocuparan grandes espacios en la embarcación, pero antes de llegar a Portobelo, los ingleses pasaban un corto tiempo en Jamaica, en donde se proveían de entre cuatro y seis paquebotes cargados de agua y víveres que acompañaran al Navío de Permiso hasta las proximidades costeras de Portobelo y una vez en el puerto, trasladar las provisiones al Navío de Permiso, llegando a aumentar su peso de 500 a 900 toneladas, logrando así surtir los mercados de las ferias con productos a precios abaratados, que a decir del teniente Ulloa, eran “de sumo perjuicio” para el monopolio hispánico¹⁵⁷.

Las importantes ferias de Portobelo se activaban sólo un par de veces anualmente. Dos meses bastaban para que allí se desatara una impresionante dinámica comercial y un escandaloso contrabando cuyos responsables eran personajes oficiales y particulares que trataban de manera ilegal ofreciendo sobornos y rentando almacenes para depositar artículos con el fin de especular con los precios de las mercaderías importadas. En Portobelo, al igual que en Panamá o en Sevilla, existía una suerte de personajes que eran contratados por algún comerciante establecido en Lima. Estos hombres conocidos como “peruleros”, homónimos de aquellos aventureros de tiempos de la Conquista, estaban encargados de emplear la plata que los comerciantes limeños enviaban a la península ibérica, cruzaban el océano custodiando el metal y algunas mercancías de más que llevaban a su cargo. Su desempeño en la Carrera de Indias y en las ferias los hizo pasar de ser simples intermediarios a ocupar posiciones sociales nada despreciables. También jugaron un importante papel en las actividades del comercio clandestino, pues al estar comisionados para descargar mercancías e invertir capitales en Sevilla, tenían toda la facilidad de alterar los registros que relacionaban la importación o la exportación de las mercancías y así poco

¹⁵⁶ Rubén Darío Carles. *220 años del período colonial en Panamá*, Panamá, Imprenta Nacional, 1959, p.175.

¹⁵⁷ Aparte de las estrategias comerciales para salir triunfantes en las ferias de Portobelo, en el año de 1728 –durante la guerra–, los ingleses aprovecharon para asestar golpes esporádicos a Portobelo, con el fin de saquear los caudales en oro y plata acumulados allí durante la feria. Antonio de Ulloa. *Op. cit.*, p. 163.

a poco ir amasando fortunas para sí mismos¹⁵⁸. Hasta bien entrado el siglo XVIII, Portobelo no contaba con una casa aduanera para el avalúo y registro de las mercancías, hecho que hacía posible la ejecución de las actividades comerciales clandestinas al margen de todo control. Barcos cargados de géneros procedentes de Sevilla, Cuba o Jamaica arribaban al puerto y los comerciantes se encargaban de negociar las cargas que posteriormente llevarían a sus casas sin haber pasado por filtros oficiales que las gravaran con impuestos. Así pues, Portobelo era el reflejo de una situación que se generalizaba en todos los dominios hispánicos y en las demás regiones de América que estaban bajo la jurisdicción de otras monarquías europeas.

Un gran conocedor de la región ístmica y de los movimientos comerciales de sus dos puertos principales era el ilustrado criollo Juan Francisco Rodríguez, quien informaba a mediados del siglo XVIII que la situación comercial del istmo no era muy alentadora en tanto que la oferta exportadora de recursos mineros no era suficientemente amplia, por lo cual la extracción maderera de la selva de El Darién era una actividad mas importante que el propio laboreo de las minas. Rodríguez explicó que el comercio del istmo era absolutamente dependiente de las exportaciones realizadas desde Cartagena las cuales obligatoriamente hacían una escala en Portobelo, y de ahí salían en dirección a Panamá después de pasar por el pueblo de Cruces para efectuar lo tocante a trámites aduaneros, siendo ésta la experiencia del comercio legal. Mencionó también que los artículos venidos desde Cartagena –cuyas importaciones llegaban a los 200.000 pesos anuales- entraban en Portobelo con precios bastante elevados a causa de la participación de intermediarios y agentes comerciales comisionados para los intercambios portuarios, pues eran escasas las flotas que desde Cádiz se dirigieran directamente a la Tierra Firme, sin antes pasar por el litoral caribeño del Nuevo Reino de Granada. Además de Cartagena, Portobelo se conectaba con La Habana y con la isla de Trinidad. Las embarcaciones venidas desde estos lugares abastecían la ciudad-puerto con cera, azúcar, dulces, sombreros y “menudencias” para luego retornar a sus destinos originarios u otros lugares como Veracruz o Campeche en el virreinato novohispano transportando lo ofrecido transitoriamente en Portobelo, es

¹⁵⁸ Enriqueta Vila Vilar. *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2001, pp. 61 – 65.

decir, las mercaderías y demás víveres llegados a Panamá desde puertos suramericanos como Valparaíso, Concepción, El Callao o Guayaquil. Por ello, Rodríguez calificaba de “nimio” el comercio de Portobelo, dadas las carencias causadas debido al sistema hispánico de abastecimiento y a las políticas monárquicas de exclusivismo comercial, cuestiones pues que sugerían unas circunstancias favorables para el florecimiento de alternativas económicas como el comercio ilícito¹⁵⁹. Bajo el atractivo de tales circunstancias, la presencia de extranjeros en Portobelo se hizo sentir de forma severa. Holandeses, ingleses, y franceses en menor medida, acecharon el puerto tratando de comerciar directamente allí o en las regiones adyacentes, resultando de ello una creciente preocupación por parte de las autoridades militares, quienes no suministraron los medios necesarios para opacar en gran parte los alcances del contrabando extranjero. Los holandeses se acercaban a Portobelo provenientes de Curazao, pues a pesar de hallarse un tanto lejanos de su bastión insular caribeño, la región ístmica resultaba ser un lugar próspero para sus inversiones comerciales que, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII tuvieron un alcance mayor dado el alto número de accionistas –algunos judíos– que invertían gran parte de sus caudales en la Nueva Compañía de las Indias Occidentales y en la Sociedad de Surinam¹⁶⁰.

Las quejas, prohibiciones y disposiciones legales emitidas por la monarquía para la erradicación de los extranjeros en la costa caribeña de El Darién, son una clara evidencia de la intensidad en su afluencia y el éxito de éstos en el contrabando. En 1772, Francisco Antonio Moreno y Escandón, siendo Fiscal Protector de Indios en la Audiencia de Santa Fe, exponía por escrito al rey una relación redactada por un inglés llamado “Alejandro Velasco”, en la cual se mostraba a manera de balance los aciertos que la monarquía

¹⁵⁹ Juan Francisco Rodríguez. “Noticias relativas a la provincia y ciudad de Panamá”, en: Antonio Basilio Cuervo (Compilador). *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, Cuatro Tomos, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1893, T. II, p. 366 – 377.

¹⁶⁰ Aparte de ser accionistas del comercio directo holandés en la cuenca del Caribe, los judíos también se destacaron en el ámbito marítimo. En 1774, en la costa de Portobelo fue capturado un judío holandés, llamado Elías Rodríguez Miranda, quien capitaneaba una balandra cargada con piñas, gallinas y 1.500 plátanos para vender por contrabando. Judíos neerlandeses con nombres y apellidos españoles no fueron asunto extraño durante el siglo XVIII en tanto que desde el siglo XVI con su expulsión de la península ibérica propinada por Felipe II una buena cantidad de judíos sefarditas encontraron asilo en varios lugares de los países bajos, particularmente en Ámsterdam. Cfr. Celestino Andrés Arauz Monfante. *Op. cit.*, pp. 46-48. Cfr. AGN. *Contrabandos*. Tomo III, f. 330r. Por los mismos años el letrado panameño Manuel Josef de Ayala, quien perteneció al Consejo de Indias comentaba respecto de la presencia de judíos contrabandistas en el caribe insular que: “Los judíos están establecidos en las islas con la mira de hacer o aumentar caudal por el medio que se les presente y como su carácter solo mira con afición el dinero, ven todos los suelos en que son permitidos con unos mismos sentimientos, y les es indiferente la destrucción del que pisan si consiguen su fomento particular porque logrando este van a otra parte a habitar y a seguir su giro”. Cfr. AGN, *Contrabandos*, Tomo XV, ff. 781r – 781v.

británica había logrado en los dominios americanos de España. Aciertos que a su vez constituían una amenaza y un quebranto innegable al endeble proyecto de soberanía hispánica en América. Basándose en la relación del inglés Velasco, el fiscal Moreno y Escandón señalaba:

Échese la vista a todo el plan de la América y obsérvese que dilatado continente poseen los ingleses desde el río Misisipí para N.E hasta el polo artico del mundo en esta parte occidental del globo, y la libertad de navegar que tienen en el mismo río, igualmente que los españoles que habitan ahora el Nuevo Orleans. Ellos tienen en la costa de la Florida aquel famosísimo puerto de Panzacola, grande y espacioso para los navíos de guerra de cualesquiera porte y dimensiones, como una espina que va creciendo y que traspasará a su tiempo el corazón y partes vitales del comercio de México; Desde allí échese en dicho mapa una vista seria del otro lado del golfo de México; examínese la parte de Honduras que ellos tienen por el tratado de paz. Desde allí póngase la vista en toda la costa: desde allí tienen, como tenían primero una posesión clandestina de todos los lugares hasta la tierra de Mosquitos, y las diferentes islas hacia el este y hacia el sur hasta las islas de Buchatona, famosos puertos de San Juan, Bluefields, Puerto de Perlas, Cabo Gracias a Dios, Trujillo, etc. Desde allí véase el Darién todavía más hacia el este: como el corazón esta colocado en el cuerpo humano, así el golfo del Darién o Calidonia como ellos le llaman, está situado con un grande comercio entre Portobelo y Cartagena. Ellos tienen en toda aquella tierra su riqueza e importante trato, y la nación de su devoción, de donde la embarcación anual como ellos la llaman, la fragata de fuerza tratante conduce mas intereses a manos de los mercaderes ingleses que los comerciantes españoles sacan de las provincias adyacentes.¹⁶¹

Para la década de 1770, los extranjeros que merodeaban la costa de El Darién eran una notable preocupación para la administración virreinal, pues desde Santa Fe y Cartagena, se alertaba con ahínco a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas en función de prohibir el comercio de los habitantes de Portobelo con los foráneos europeos, y quien violara la normatividad sería castigado con rigor “bajo la pena de último suplicio de orca a qualquiera persona que lo quebrantase”¹⁶², hecho que serviría de escarmiento para aquellos que estuvieran tentados a incurrir en “tan detestable vicio”. En los últimos días de enero del año 1772, un oficial de Portobelo llamado Domingo Guerrero, fue testigo del múltiple asesinato e incautación de bienes cometido por unos soldados españoles al capitán Robert Scott y a

¹⁶¹ “Estado del Virreinato de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada, y relación de su gobierno y mando del excelentísimo señor Bailio Frey Don Pedro Messía de la Zerda, Marqués de la Vega de Armijo, Caballero Gran Cruz de Justicia del Orden de San Juan, Gentilhombre de cámara de su majestad con llave de entrada, decano de su consejo el Real y Supremo de Guerra, Teniente General de la Real Armada; Virrey, Gobernador y Capitán General del mismo Nuevo Reino, y presidente de su Audiencia y Cancillería Real”, en: Germán Colmenares. *Relaciones.... Op. cit.*, T. I, pp. 174 – 175.

¹⁶² AGN. *Contrabandos*. Tomo VI, ff. 111r – 112v.

todos los tripulantes de una embarcación proveniente de Jamaica en la costa cercana a Portobelo, particularmente en el surgidero de El Naranjo. A causa de ello, el Almirante inglés G.B. Rodney, comandante de la escuadra de su majestad británica en Jamaica¹⁶³, escribió al virrey del Nuevo Reino de Granada Pedro Messía de la Cerda, solicitando la remesa de “setecientos *dollars* en moneda” que los españoles habían tomado y depositado en la Caja Real de Portobelo, ya que se hacía necesario solventar la cruenta situación de pobreza en que se hallaban los hijos y la viuda del capitán Robert Scott. Si bien no todos los contrabandistas extranjeros que arribaron a Portobelo fueron apresados, algunos corrieron con la mala fortuna de perder la vida a causa de una embestida militar hispánica, lo cual muestra que la intensidad de la presencia extranjera en las costas del istmo supuso densos conflictos que implicaron pérdidas humanas y desfalcos monetarios para españoles y extranjeros¹⁶⁴.

Acerca de la presencia extranjera en Portobelo y las tensiones surgidas entre españoles e ingleses, el último tercio del siglo XVIII posee un caso bastante particular, y fue el sucedido en la tarde del 15 de noviembre de 1788, cuando una pequeña embarcación de vela que izaba la bandera británica, llamada *Our Lady of Conception* fue sorprendida por las autoridades portuarias mientras anclaba en las costas de la jurisdicción de Portobelo. Su tripulación al parecer no tenía nada que comer. El anclaje de la balandra levantó ciertas sospechas entre las autoridades de Portobelo, motivo por el cual se envió hacia ella una piragua con un oficial del puerto al mando y cuatro bogas¹⁶⁵. Una vez que éstos llegaron al

¹⁶³ Las hazañas del Almirante inglés G.B. Rodney en el mar Caribe fueron observadas con temor y recelo en el virreinato del Nuevo Reino de Granada. De hecho al terminar su mandato como Arzobispo Virrey, Antonio Caballero y Góngora escribió una extensa relación a su sucesor Francisco Gil y Lemos, en la cual comentaba sobre el estado de alerta generalizada que había en los puertos caribeños del virreinato debido a un posible ataque de la “formidable y victoriosa escuadra del Almirante Rodney”. Cfr. “Relación del estado del Nuevo Reino de Granada, que hace el arzobispo obispo de Córdoba a su sucesor el excelentísimo señor Don Francisco Gil y Lemos (1789), en: Germán Colmenares. *Relaciones e Informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Tres Tomos, T. I, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1989, p. 373.

¹⁶⁴ AGN. *Impuestos Varios-Cartas*, Tomo I, ff. 13r – 14r.

¹⁶⁵ Por extensión semántica, un “Boga” es el individuo encargado de transportar personas en canoa de un lugar a otro. Desde antes de la llegada de los españoles, la vía fluvial ha sido el medio de transporte por el excelencia en el departamento del Chocó debido a la falta de vías de penetración y medios carretables. Por tal razón el boga y su canoa, fue hasta hace poco, el medio más utilizado para transportar cargas y personas en trayectos largos (en trayectos cortos se empleaba el carguero). El comercio de telas, bayetas, comestibles y cacharrería en la época colonial se hacía por vía fluvial (Atrato y San Juan) en grandes canoas o champanes que eran impulsados por los bogas desde Cartagena, Guayaquil, El Callao, Buenaventura y Panamá. También se introducían artículos de Inglaterra, Francia e Italia. Antiguamente se utilizaron remos gigantescos para mover las enormes embarcaciones; actualmente se emplea el canaleta para bogar en los ríos y quebradas mansos. (palanca en la nariz y remo en la patilla). Cfr. Germán de Granda. *Estudios sobre un Área Dialectal de Población Negra.- Las Zonas Bajas Occidentales de Colombia*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1977, pp. 16-19.

lado de la balandra le preguntaron al capitán acerca de su procedencia y le ofrecieron auxilio para facilitar su curso hasta el puerto de destino. El capitán era un inglés llamado William Colley –«Julián del Carmen», según la enrevesada traducción de los oficiales de Portobelo-, quien con pocos conocimientos de la lengua castellana, afirmó haber decidido aproximarse al puerto por que no tenían “ni medio real”, y allí esperaban vender algo de la carga y abastecerse de algunos víveres para continuar su marcha. La respuesta de Colley no satisfizo al oficial, quien entrada la noche, optó por devolverse al puerto para luego enviar dos embarcaciones más grandes con el fin de remolcar la balandra inglesa y toda su tripulación hasta la costa. Al día siguiente, los oficiales del puerto iniciaron el procedimiento de registro de cargamentos y cotejo de licencias que poseía la embarcación, para esto era necesario interrogar al capitán, pero dadas las dificultades del idioma, los oficiales buscaron por toda la ciudad algún vecino o residente que sirviera de intérprete. La búsqueda fue fallida, pero no contaban con que uno de los tripulantes de la balandra inglesa fuera un español. Así, este peninsular, llamado José García, contra maestre de la embarcación, se dispuso a responder las preguntas hechas por los oficiales del puerto. Respondió en primer lugar, que el dueño de la embarcación era un inglés llamado Robert Hodgson¹⁶⁶, y en segundo lugar, que procedían desde la costa de Matina en la Audiencia de Guatemala, y que de allí habían partido hacía dos meses con destino a Bluefield¹⁶⁷. Pero gracias a “las muchas calmas y corrientes contrarias” tuvieron que acercarse a las playas de Sotavento para tratar de coger cocos y así mitigar el hambre, ya que el cargamento que transportaban en la embarcación no poseía víveres aptos para la alimentación. Los oficiales de Portobelo le preguntaron a José García por el amplio cargamento, el cual consistía en:

...ciento noventa y dos sacos y zurrone de cacao = quatro barricas de botellas de vino tinto, = tres cajas con mercancías de ropas, = tres barricas de sal = siete botijas de aceite = sesenta barras de fierro = cinco caxones de azero = dos sacos de pimienta de chapa = seis espadines de guarnicion = tres sables = siete fuciles = un

¹⁶⁶ Al parecer, Robert Hodgson, el dueño de la balandra *Our Lady of Conception* era hijo de Robert Hodgson “el viejo”, quien fue comisionado en 1743 por el gobernador de Jamaica Edward Trelawny para crear un pacto de amistad con los indios de la costa de Honduras y para el año de 1749, fue nombrado por el gobierno británico como Superintendente de la costa de los Mosquitos. Cfr. Héctor R. Feliciano Ramos. *Op.cit.*, pp. 139 – 146.

¹⁶⁷ Según Dionisio de Alsedo y Herrera, Bluefield o Blawfield era una entrada estrecha que conducía hacia una bahía localizada a 16 leguas al norte del puerto de San Juan de Nicaragua. Cfr. Dionisio de Alsedo y Herrera. “Costas colombianas, comercio de Centroamérica, costas occidentales de América meridional y modo de hacer por ellas el contrabando”, en: Antonio Basilio Cuervo (Compilador). *Op. cit.*, p. 334.

barrilito chico con conchas de carey = Dos barriles con loza de barro y ojas de latas = cinco zurrone y sacos de tавaco = y porcion de Palo de Mora para lastre sin saber el numero de quintales por haver benido gastandoles en lugar de leña.¹⁶⁸

No conformes con la descripción de la carga hecha por el contra maestre, los oficiales decidieron abrir las cajas que, según García, tenían “mercancías de ropas”. Procedieron con la apertura, y además de encontrar sombreros, piezas de bretaña, chorletas, estopilla, zapatos ingleses de hombre, retazos de listado y de encajes, camisas, pañuelos de seda catalana, zarazas, medias blancas de seda, e hilos de “numerosos colores”, también hallaron resmas de papel, cuchillos “de cacha amarilla”, cuchillos de mesa “con sus vainas y cabo de madera”, peinillas de cuerno, eslabones de hierro, algunos muñecos, varias piezas de platilla real ordinaria, más de treinta navajas de afeitarse, cinco docenas de limas, trompas de bronce, piedras de chispa, hojas de machetes, seis conchas de carey, varias libras de pimienta de Castilla, y por último, mil seiscientos anzuelos¹⁶⁹.

Toda la mercancía había sido cargada en el puerto inglés de Bristol, de manera que no era lógico que la embarcación, una vez estando en aguas de El Darién retornara rumbo a Bluefield, pues su real intención era bordear la costa para vender por contrabando las mercancías en los puertos españoles empleando la estrategia de acercarse a un puerto so pretexto de una arribada forzosa, un accidente o una simple falta de bastimentos. Este tipo de *géneros* eran completamente indispensables para la vida de los habitantes de los dominios hispánicos, su uso era cotidiano, pero acceder a ellos no era tan fácil debido a su escasez y elevado costo, por ello el contrabando con los extranjeros también jugó un papel esencial al posibilitar el ingreso de recursos que suplieran las necesidades que surgían gracias a un sistema de abastecimiento costoso y poco efectivo.

El caso de esta balandra inglesa es algo particular en tanto que su tripulación estaba conformada por siete personas, quienes en su mayoría eran oriundos de diversas latitudes de Europa y su mundo colonial. Pues William Colley, el Capitán, era un marino inglés, Paleg Withen, el sobrecargador, era una suerte de criollo norteamericano, “Pepe”, es decir, José García, y Luis, contra maestre y marino raso, eran españoles, mientras que los demás marinos rasos como Juan, Juan Garde y el mestizo Carlos, eran naturales de Holanda, las

¹⁶⁸ AGN. *Contrabandos*, Tomo 22, f. 970r.

¹⁶⁹ *Ibid*, ff. 976v – 977r.

Indias Orientales y Jamaica respectivamente¹⁷⁰. De seguro *Our Lady of Conception*, era una de aquellas embarcaciones con licencia de la monarquía británica para navegar por aguas ajenas, y absolutamente amparada para comerciar directamente y sin pagar derechos en las posesiones de los rivales ibéricos a manera de estrategia para seguir socavando en tiempos de paz la seguridad y las endeble finanzas de la monarquía hispánica. La tripulación de tal embarcación no corrió con suerte, y fueron apresados por los guardias oficiales de Portobelo. Sus cargas, al igual que la embarcación, fueron decomisadas, a pesar de que William Colley y “Pepe”, su intérprete español, aseguraron que Robert Hodgson, propietario de la nave, había jurado fidelidad al Rey de España y que debido a esto, las intenciones de los tripulantes de la balandra no eran las de comerciar por la vía ilícita en Portobelo. Tal argumento no fue suficiente para el gobernador, quien afirmó que a Robert Hodgson, no podrían perderlo de vista, “...sin que sea temeridad discurrir con desconfianza de quien ha renunciado su domicilio y a su Rey, por sus intereses...”¹⁷¹.

La corona española consideraba que el comercio ilícito emprendido por ingleses, holandeses y franceses que extraían del istmo “frutos de la tierra” como el cacao y el palo de Campeche, era sumamente nocivo. No obstante, el caso de los ingleses en tal aspecto es algo particular, dado que la monarquía hispánica había otorgado una concesión a la corona de Inglaterra como parte del acuerdo de paz posterior a la guerra acaecida entre 1779 y 1783. Con esta concesión momentánea se estipulaba que los ingleses estaban autorizados para extraer de los territorios centroamericanos el preciado palo de Campeche, específicamente de la costa ubicada entre la bahía de Honduras y la desembocadura del río Tinto. Sin embargo y como en repetidas ocasiones, los ingleses abusaron de la concesión extendiendo su navegación hacia el oriente del territorio, alcanzaron las costas del istmo para fraguar negocios con los indios habitantes de la región entregándoles armas y municiones a cambio de oro y producciones locales, fomentando entre las supuestas “poblaciones obedientes” un profundo recelo ante el dominio español¹⁷².

¹⁷⁰ Desde mediados del siglo XVII era usual que en las embarcaciones británicas que navegaban el mar Caribe se hallaran tripulantes nativos de diferentes lugares del mundo colonial europeo. En 1805, Patricio García, un marinero español al servicio de un bergantín norteamericano, al ser capturado por la guardia costera de Santa Marta explicaba que: “...todo el que habla inglés, sea de la nación que fuese, lo aprehenden para que sirva en los buques de guerra”. Lo cual explica en parte la variopinta procedencia de los tripulantes de la balandra *Our Lady of Conception*. Cfr. AGN, *Contrabandos*. Tomo XIII, ff. 716v-717r.

¹⁷¹ *Ibid.*, f. 1021v.

¹⁷² AGN. *Contrabandos*. Tomo XV, ff. 554r – 554v.

Quizás una de las tensiones más arduas experimentadas en el istmo fue aquella en donde los indios, los extranjeros y los españoles criollos y europeos pusieron su cuota de protagonismo al friccionar sus intereses en busca de la supremacía. Al igual que en otras regiones del litoral caribeño, la mayoría de contactos que tuvieron los extranjeros con los pueblos indios fueron fructíferos y amistosos, pues el intenso comercio llevado a cabo entre ambos posibilitó el nacimiento de relaciones cordiales y suscitó una marcada preocupación al gobierno español. Desde finales del siglo XVII, El Darién contó con un emplazamiento escocés comandado por William Patterson, una iniciativa colonial de este reino británico¹⁷³ que hasta contaba con una “Compañía Escocesa del Comercio con África y las Indias”. Su lugar en El Darién, precisamente en el golfo, es decir, Caledonia o New Edimburgh, fue un emplazamiento que se mantuvo bajo la vigilancia de las autoridades de Cartagena, las cuales, recelosas por la incursión extranjera desplegaban operativos de inteligencia hacia El Darién para entorpecer las avanzadillas británicas en el resto de la Tierra Firme¹⁷⁴. Los escoceses fueron desalojados de su bastión en el siglo XVIII, llegando los españoles a ocuparlo y posteriormente despoblarlo, dejando esta región libre de la presencia europea. Sin embargo este hecho fue asumido por los franceses como una oportunidad para incursionar en la región. En 1752, el Marqués de la Ensenada, informaba al rey sobre la necesidad de construir en la otrora Caledonia una fortaleza militar, pues los “muchos franceses forajidos” que habitaban esa parte del istmo constituían una amenaza para la monarquía hispánica, ya que convivían con los indios y tenían el amparo de algunos curas misioneros para permanecer allí. Y aunque por esos años entre las coronas de Francia y España existía un pacto de amistad, los gobernadores de Santa Marta, Cartagena y Portobelo no confiaban en las palabras de un tal *monsieur* Burgaron, un militar francés que fue comisionado para visitar a los gobernadores de los puertos hispánicos “para trabar amistad con ellos a exemplo de la que mantienen los dos soberanos”, pues según se rumoraba en Cartagena, la verdadera intención de los franceses era poblar y establecerse en la abandonada Caledonia¹⁷⁵.

¹⁷³ Para el año de 1700, un hombre cuyo seudónimo era «Britanno sed Dunensi» planteó que el fracaso escocés en el Darién consistió en haber fundado una colonia “en los dominios de otro hombre”. Cfr. Anthony Pagden. *Op. cit.*, p. 121.

¹⁷⁴ José J. March. *El mito del Darién*, México, Editorial Comaval, 1960, p. 44.

¹⁷⁵ AGN. *Milicias y Marina*. Rollo 135, ff. 268v – 270r.

A pesar de la alarma suscitada por las intenciones de los franceses, el gobierno español no respondió efectivamente, pues al parecer, en los años subsiguientes los franceses no desistían en seguir merodeando las costas de El Darién para acercarse a Caledonia. En 1755, fue capturado un francés llamado Esteban Presclaux, tenía la edad de Jesucristo y afirmaba haber llegado a El Darién procedente de Jamaica acompañado por siete coterráneos suyos y un esclavizado, su captura se debió a que bajo su mando, pretendía introducir a El Darién varios barriles de harina, manteca, cerveza, vino, café, azúcar y pan. En su declaración, Presclaux afirmaba que su estancia en el lugar se debía a haberse enterado de que desde Santa Fe el virrey había expedido una licencia para el establecimiento de los franceses en Caledonia. Además, Presclaux añadió que a partir de 1740, había 62 franceses y que luego fueron 100 los que habitaban esa región de El Darién, cultivando cacao, plátano y maíz, y fortaleciendo su amistad con los indios, la cual resultaba bastante adecuada gracias a que les facilitaba el comercio y la movilidad de los géneros franceses en ambas orillas del istmo¹⁷⁶.

Mientras los franceses se servían de sus esporádicas ocupaciones a Caledonia, los ingleses no dilapidaban su tiempo en El Darién. Para la década de 1760, el mariscal de campo Antonio de Arévalo se quejaba de que las arremetidas de los indios Cuna a los asentamientos españoles eran “sangrientas expediciones y execrables asesinatos” que ponían en jaque la presencia militar española en aquel territorio. Con recelo, Arévalo explicaba que los indios eran seres oportunistas que se aliaban con quien fuera según su conveniencia, pues creían que todos los europeos que deambulaban por esa región ístmica del Caribe continental envidiaban sus tierras y necesitaban de su amistad. Quizás el mariscal no estaba tan equivocado, pues en ese entonces la amistad de los indios con los ingleses era un asunto excepcional. Y es que los británicos empleaban sagaces estrategias para gozar del amparo proporcionado por los indios y extraer cualquier ganancia comercial posible: les llevaban presentes, intercambiaban armamentos y municiones por víveres y metales preciosos, e incluso algunos jóvenes indios fueron llevados a Jamaica para que aprendieran el idioma inglés. Pero tal vez, la estrategia mejor concebida por los ingleses

¹⁷⁶ *Ibid.*, ff. 708r – 722v.

para triunfar en su aventura ístmica fue el haber inducido en los indios una profunda aversión hacia los españoles¹⁷⁷.

Las relaciones de los extranjeros con algunos pueblos indígenas de América llamaron la atención de la corona, y a partir de 1776, por intermedio del válido ministro de las Indias José de Gálvez, se incrementaron las decisiones para fortalecer las campañas militares en contra de las resistencias mostradas por los indios en los dominios americanos. La intervención de José de Gálvez en el asunto se cristalizó con las reducciones de comunidades enteras en pueblos de indios gobernados por caciques que a su vez estaban bajo la tutela de la monarquía hispánica. Fue pues un vasallaje forzoso al que se negaron los pueblos, ya que su fidelidad al rey de España entraba en conflicto con las buenas relaciones fraguadas con los extranjeros; relaciones esencialmente comerciales que directamente favorecieron las economías de las coronas adversarias gracias al comercio ilícito.

En 1774, el gobernador de la provincia de El Darién, Andrés de Ariza, informaba al virrey Manuel Guirior que, según sus reflexiones, la provincia estaba pobre y desolada a causa de la codicia de los extranjeros que comerciaban con los indios en la costa caribeña de El Darién. La mayor preocupación de Ariza consistía en que el control del comercio en la región se escapaba de ser un monopolio hispánico, por lo tanto, argumentaba la necesidad de pacificar y adoctrinar a los indios con el fin de evitar sus alianzas con los extranjeros. Ariza mencionaba que entre 1726 y 1727 se habían encendido varias rebeliones indígenas comandadas desde la cordillera adyacente al golfo de El Darién¹⁷⁸ por un mestizo llamado Luis García, en contra del presidente de la Audiencia de Panamá. La pacificación de estos motines, se encargó a Juan Rafael Simancas, un mulato cartagenero perteneciente a las milicias de pardos, quien ayudado por el cacique Bartolomé de Estrada había triunfado

¹⁷⁷ Antonio de Arévalo. “La comarca del Chocó. Diversas memorias sobre este importantísimo territorio, años de 1761 – 1789”, en: Antonio Basilio Cuervo (Compilador). *Op. cit.*, pp. 269 – 271.

¹⁷⁸ En un mapa trazado por el mariscal de campo Antonio de Arévalo en 1761, titulado como «Mapa general que intermedia entre las playas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel» aparece dibujada la cordillera donde se acantonó el mestizo Luis García para efectuar la rebelión contra los españoles entre 1726 y 1727. El dibujo además cuenta con una inscripción que dice: “Cordillera general de los Andes y principal residencia de los perversos indios”. Cfr. *Cartografía y relaciones históricas de Ultramar*. Nueve Tomos, Tomo IV – Volumen de Cartografía, *América Central*, Madrid, Ministerio de Defensa, Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, 1992, N°. 63.

en la misión¹⁷⁹. Según el gobernador, las hostilidades de los indios hacia los españoles también se habían podido mitigar en parte gracias a las epidemias de viruela y a la puntual intervención del cacique Estrada, pues años después, el cacique “acabó de limpiar” la provincia de indios hostiles que solo servían a los intereses de los extranjeros que residían en Caledonia¹⁸⁰. No obstante para 1779, el problema de las hostilidades con los indios no había cesado, pues el gobernador Andrés de Ariza, había redactado un concienzudo plan: toda una estrategia militar para enfrentar a los indios y destruir los establecimientos que los ingleses tenían en la región. Recomendaba que eran necesarios 125 hombres divididos en tres brigadas y ubicados en lugares diferentes para atacar el pueblo de Gandí y para bloquear el paso y la comunicación de los ingleses en la cordillera. Ariza sugería escuadrones completos para enfrentar los pueblos de Aglatumati, Aglasenicua, Sasandi, Navagandi y Chuety, además de solicitar grandes cantidades de armamento, municiones y pertrechos que sirvieran para subyugar a los indios al dominio de España¹⁸¹.

La tarea de dominar a los indios Cuna de El Darien nunca fue tan fácil, pues los indios también contaban con estrategias bélicas para el ataque ya que conocían las armas de fuego de fabricación británica y sus arsenales y municiones eran generosos, por ello en 1782 fueron capaces de exterminar a 140 españoles que llegaron a esa región de El Darién después de haber naufragado en una expedición militar que tenía por objeto dominarlos y reducirlos en población. Ese mismo año, otra tentativa de dominio forzoso en contra de los Cuna suscitó agresivas represalias hacia los españoles: los indios atacaron ciertos núcleos urbanos aledaños a la franja oriental del golfo de El Darién, se adentraron hasta las sabanas para quemar el poblado de Montería y bloquearon la navegación por el río Sinú.

¹⁷⁹ Andrés de Ariza. “Comentarios de la rica y fertilísima provincia del Darién. Año de 1774”, en: Álvaro Baquero Montoya & Antonino Vidal Ortega (Compiladores). *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII. El informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2004, p. 36.

¹⁸⁰ *Ibid.*, p. 70.

¹⁸¹ El lugar al cual se refiere Andrés de Ariza es la región oriental del istmo, es decir, el territorio comprendido entre la prolongación de la serranía del Baudó, que pertenece al sistema cordillerano de los Andes, y la franja occidental del actual golfo de Urabá. En síntesis, la región limítrofe de la gobernación del Darién y la gobernación de Cartagena. Cfr. AGN. *Milicias y Marina*, Rollo 124, ff. 1060r – 1062r. Cfr. Carl O. Sauer. “Geography of South America”, en: Julian Haynes Steward (Editor). *Handbook of South American Indians*, Siete Tomos, Tomo VI, New York, Cooper Square Publishers, 1963, pp. 329 – 330. Hacia finales de la década de 1780, la rebelión del cacique Bernardo Estola también causó una gran conmoción en el gobierno provincial de El Darién. La rebelión fue mandada a pacificar bajo las órdenes del virrey Antonio Caballero y Góngora, quien a su vez empleó al mariscal de campo Antonio de Arévalo para intervenir ante el cacique Estola. Arévalo logró la misión encomendada y logró que el cacique Estola se rindiera y firmara la paz con el gobierno provincial en 1787. Cfr. José J. March. *Op. cit.*, pp. 37 – 56.

Posiblemente, tales hostilidades prolongadas como una situación crónica sirvieron como aliciente para que durante los mandatos de los virreyes Francisco Gil y Lemos, y José de Ezpeleta en la década de 1790, se tomaran precauciones ordenando suprimir la presencia militar española entre la desembocadura del río Sinú y la costa de Portobelo¹⁸².

Para la corona y en especial para las autoridades de la Tierra Firme, la insumisión indígena y sus pactos con los adversarios europeos de España en la región ístmica no constituyeron el único problema enfrentado con vigor durante el siglo XVIII, pues al sur del istmo, en las localidades costeras del océano Pacífico, las tensiones causadas por el contrabando habían alcanzado dimensiones extraordinarias, llegando a impactar en las gobernaciones vecinas y en la cabeza del gobierno virreinal. En la ciudad de Panamá, capital de la Audiencia del mismo nombre, la ausencia de controles para evitar el contrabando fue latente desde el siglo XVI, y poco más de un siglo después, los fraudes y los altos índices en la circulación de mercancías de comercio ilícito, hicieron de la ciudad el fortín principal de la actividad en el Pacífico a mediados del siglo XVIII. Allí, el contrabando era una actividad absolutamente cotidiana, aunque castigada, lo cual era un factor concreto que ayudó a institucionalizar el comercio ilícito como uno de los elementos fundamentales para la pervivencia de las economías en dicha región, puesto que geográficamente Panamá era el punto de intersección para las embarcaciones cargadas de mercaderías que llegaban desde Guayaquil, El Callao y Valparaíso en el continente suramericano, aunque su posicionamiento geográfico también la llevaba a relacionarse con su vecina ciudad de Natá, y con el puerto novohispano de Acapulco, lo cual significa que Panamá era una ciudad que también pertenecía a aquellos puertos que se insertaban en la red del comercio transpacífico de España con los mercados orientales: sus posesiones Filipinas, los dominios Holandeses de Insulindia, los territorios de la corona portuguesa, el archipiélago malayo, China y Japón.

Para 1748, un conflicto creciente situado básicamente en la ciudad-puerto de Panamá, antigua capital de la extinta Audiencia, absorbió la atención de las autoridades del virreinato y generó una desmedida preocupación, pues un gran número de individuos dedicados al contrabando habían unido sus esfuerzos para poner en jaque al gobierno

¹⁸² Aline Helg. *Op. cit.*, pp. 48 – 50.

provincial. Los experimentados contrabandistas residentes en la ciudad de Panamá y sus poblados adyacentes se asociaron para crear “Compañías Confederadas”, esencialmente en dos puntos geográficos de la región: la ciudad de Natá al noroccidente de Panamá y el pueblo de Penonomé. Desde 1740, las asociaciones conocidas como Compañía de Natá, La Sacra Familia, La Real Jurisdicción y Apostolado de Penonomé, habían operado al margen del control legislativo en la jurisdicción de la Audiencia; transportaban grandes cantidades de mercancías entre Portobelo y Panamá, conocían las rutas terrestres y fluviales para el desplazamiento entre los puntos cardinales del istmo y estaban asociados con los comerciantes ingleses establecidos en Jamaica. Ciertamente, la larga trayectoria en materia de tratos ilícitos con los ingleses fue el factor para la consolidación de las compañías, pues a decir de Alsedo, desde años anteriores era recurrente el ingreso de una flota proveniente de Jamaica que incursionaba en el istmo por el río Coclé hasta llegar a la jurisdicción de la ciudad de Natá con el objetivo de introducir mercaderías a Panamá, las cuales, estando en poder de las compañías de contrabandistas serían destinadas a otros puertos del Pacífico, bien fueran al Perú por Guayaquil o El Callao, o a la Nueva España por el puerto de Acapulco.

El antiguo presidente de la Audiencia, y ex-secretario del virrey del Perú, Dionisio de Alsedo y Herrera informaba que, entre criollos y peninsulares, los contrabandistas llegaban a un número de 234 hombres principales, quienes junto a su séquito de esclavizados y sirvientes conformaban un grupo cercano a los 500 individuos. Al hablar de estos hombres, no se trata de contrabandistas corrientes o simples defraudadores del fisco Real, era más bien una élite de matuteros configurada como organización clandestina, que hacía uso de la violencia para defender sus intereses y que empleaban inteligentes tácticas persuasivas para evadir la autoridad. Según sostenía Alsedo: “tenían oprimidas y avasalladas las justicias de todos los lugares y partidos de la jurisdicción”, pues astutamente manipulaban a su conveniencia las elecciones anuales para la ocupación de cargos públicos. Además de tener un cuartel general de operaciones ubicado en la ciudad de Natá¹⁸³, los contrabandistas

¹⁸³ Según Alsedo, en el cuartel general de La Sacra Familia ubicado en la ciudad de Natá, los contrabandistas tenían izada la bandera de Inglaterra, lo cual insinúa una clara filiación de éstos hacia los enemigos de España. De hecho, en 1747, para albergar a la flota proveniente de Jamaica que comandaba Lord Samuel Graws, los contrabandistas habían ayudado a los ingleses en la construcción de un fuerte marítimo con maderas extraídas de los montes y los manglares. Cfr. Dionisio de

también poseían tres embarcaciones, entre éstas, una fragata pequeña bautizada como “La yegua de la mar del sur”. Contaban con artillerías y provisiones bélicas y mantenían cuerpos de centinela para vigilar los depósitos donde almacenaban sus mercancías, evitando así los tropiezos que la autoridad pudiera propinar a sus ilícitos quehaceres¹⁸⁴.

Poco tiempo atrás, Alsedo, que a su vez estaba curtido en asuntos de milicia, había consultado al virrey Sebastián de Eslava acerca del comercio ilícito en el istmo con el fin de conocer la forma más apropiada para corregir los trastornos ocasionados por los contrabandistas, pues según él, entre los ministros y autoridades que debían velar por el orden de la región existía la “flojedad o conveniencia” que permitía el desarrollo de todo tipo de abusos conducentes a la completa ruina de la Tierra Firme¹⁸⁵. Para el mes de febrero de 1748, daba su parte testimonial acerca de un levantamiento llevado a cabo por los contrabandistas, quienes con “alevosía y crueldad” habían tomado y levantado las armas en contra del rey de España durante el mes de octubre de 1747. La Sacra Familia, que operaba en la ciudad de Panamá, había arremetido a fuego, espada y cuchillo contra más de 100 reclutados y un sargento de la guarnición. El saldo de su acción fue una mayoría de heridos y varios muertos, entre los cuales se encontraba el teniente de la guarnición Don Alonso de Murga¹⁸⁶.

Al parecer, el ataque propinado por La Sacra Familia a los militares venidos desde la ciudad de Panamá, consistía en defenderse y librarse de ser capturados, pues días antes, el teniente Alonso de Murga había sido informado secretamente de que por el río de Natá saldrían un par de embarcaciones pertenecientes a La Sacra Familia cargadas de mercaderías ilegales obtenidas gracias a los tratos de los contrabandistas con los ingleses del Caribe¹⁸⁷. Las mercaderías serían conducidas bajo las ordenes de Juan Joseph López, apodado “Perlita”, quien era escribano público de Panamá y recurrente socio de La Sacra Familia. Alarmado, el teniente Murga solicitó refuerzos en la guarnición y le concedieron un escuadrón formado por 50 militares, “30 negros del rey”, y un contingente de 40 indios

Alsedo y Herrera. *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII* [Publicadas por Justo Zaragoza], Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883, pp. 296 – 297.

¹⁸⁴ *Ibid.*, pp. 292 – 293.

¹⁸⁵ *Ibid.*, pp. 288 – 289.

¹⁸⁶ AGN, *Contrabandos*, Tomo XI, f. 270r.

¹⁸⁷ *Ibid.*, f. 272r.

flecheros que habían jurado fidelidad a la corona. Mientras el teniente Murga y sus hombres se desplazaban hacia la ciudad de Natá el 22 de octubre de 1747, 50 de los contrabandistas, ocultos en un monte cercano llamado Guacimal esperaban para emboscarlo. Al llegar, los contrabandistas les dispararon logrando herir a la mayoría y causar la muerte de los demás, entre los cuales se encontraba el teniente Murga, que había sido acribillado a cuchilladas. Muchos reclutados alcanzaron a huir heridos y el cadáver del teniente fue amarrado al lomo de una mula y conducido a Natá como un trofeo de guerra de La Sacra Familia¹⁸⁸.

Las acciones de los contrabandistas pertenecientes a las Compañías Confederadas habían creado en la Tierra Firme cierto clima de conmoción, pero una vez que el estruendoso conflicto de Natá resonó en la capital virreinal, el propio Alsedo fue el comisionado directo para la imposición del orden perdido. Ufanándose de sus antiguos éxitos militares en contra de los enemigos ingleses, Alsedo intensificó las precauciones y aumentó los refuerzos militares: dispuso guardas en las playas de Coclé ordenándoles disparar a todo aquel que consideraran sospechoso, bloqueó las salidas al mar por el norte y el sur, reclutó gente en las guarniciones de Panamá, Chagre y Portobelo, en Cartagena obtuvo el apoyo de Pedro Mas “El Caricortado”, quien le proporcionó 100 hombres de milicia, y logró que a su misión se unieran las compañías de monteros que residían en los pueblos istmeños de Antón, Chame, La Chorrera y San Francisco de Cruces, además de algunos guardias de Boquerón y 100 caballos puestos para la misión por José Mancebo, sargento mayor de la villa de Los Santos¹⁸⁹. Empleando sus conocimientos de estrategia militar, Alsedo nombró capitanes que estuvieran al mando del numeroso contingente. Don Vicente Guerrero tendría 200 hombres a su mando, Don Lorenzo González Salado dispondría de 100 monteros, a Don Cristóbal Troyano se le asignarían artilleros y otros voluntarios, y Don José Velezmoro¹⁹⁰ quedaría a la cabeza de 30 hombres y sería el responsable de vigilar la desembocadura del río Coclé.

¹⁸⁸ Dionisio de Alsedo y Herrera. *Piraterías...Op. cit.* pp. 296 – 297.

¹⁸⁹ *Ibid.*, pp. 298 – 299.

¹⁹⁰ Don José Velezmoro fue un personaje clave en la misión de sofocar el levantamiento de los contrabandistas de las Compañías Confederadas. Al estar acantonado en las proximidades de la desembocadura del río Coclé, logró atestar fuertes golpes que disminuyeron las posibilidades de triunfo de los contrabandistas: les destrozó 114 embarcaciones como piraguas, canoas y potrillos, y quemó cuatro casas que habían sido construidas en los montes a manera de guaridas. Cfr. *Ibid.*, pp. 299 – 300.

El ataque al cuartel general de Natá se decidió para el día 15 de noviembre. Por lo tanto, Alsedo y sus hombres se desplazaron desde Panamá hasta Natá. Una vez que llegaron, los contrabandistas opusieron una fuerte resistencia, y aunque aproximadamente 50 de ellos alcanzaron a huir, otros tantos fueron atajados en el norte por Velezmoro y sus hombres mientras trataban de encontrar refugio con los ingleses, tres de ellos fueron ejecutados por ordenes de Velezmoro. Con el pasar del tiempo, varios de los fugitivos fueron apresados poco a poco, aunque sí hubo quienes lograron escabullirse en la maraña pero luego fueron devorados por las fieras. De los 28 contrabandistas más reputados de las tres compañías, siete se escondieron en la montaña de Quejo ayudados por un indio que les daba de comer, aunque no tardaron mucho en ser aprehendidos. Seis contrabandistas buscaron refugio en una iglesia, y a pesar de estar amparados por el obispo, se les capturó. Otros dos, lograron escapar en caballo hacia Nicaragua, luego alcanzaron llegar a Guatemala donde se hicieron frailes de la orden de San Francisco. Ocho más, fueron hallados desnudos y malheridos en la costa del Caribe y puestos a salvo por la tripulación de una balandra holandesa. Varios días después, los hombres de Alsedo capturaron a 132 contrabandistas, la mayoría de ellos fueron desterrados a lugares como Valdivia en el reino de Chile, la isla de San Lorenzo, Cartagena y Chagre para servir en la reconstrucción de las fortalezas militares. Desde Panamá se enviaron comunicaciones oficiales hacia las capitales virreinales del Nuevo Reino de Granada, el Perú y la Nueva España informando acerca de la inmediata aprehensión y remisión a la Tierra Firme de cualquier fugitivo asilado en tales dominios¹⁹¹.

Después de todo el despliegue militar concebido por Dionisio de Alsedo y Herrera, hubo 33 hombres que al parecer eran los más influyentes entre todos los asociados a las Compañías Confederadas, por ello, y a falta de verdugo, se determinó “pasarlos por las armas”. Al ser declarados “traidores y rebeldes”, los contrabandistas que fueron capturados se les condenó a la pena capital, el máximo castigo estipulado en las legislaciones y destinado a quienes defraudaban la sumisión y el vasallaje que ejercía el soberano de la monarquía sobre los habitantes de todos sus dominios. Una filosa espada atravesó cada uno de sus costados hasta que perecieron, y a uno por uno de sus cadáveres se les cercenó la

¹⁹¹ *Ibid.*, pp. 302 – 306.

cabeza y los brazos para luego ser ahumados con el fin de conservarlos, encerrarlos en jaulas de hierro y exhibirlos en los poblados de Penonomé, villa de Los Santos, pueblo de Las Tablas, y Mano de Tigre, lugares donde habían cometido sus “insultos”. Así, se marcó el escabroso final de unos contrabandistas con nombres y mote pintorescos, aventajados y desafiantes de la autoridad. Según Alsedo, 22 de ellos estaban considerados en mayor estima, y sus nombres eran los de: Gabriel Espejo, Andrés de Herrera «El Jerezano», Nicolás Beltrán, Juan de la Madrid, Nicolás Alcayde, Joseph Delgado «el Talabartero», Joseph Pellízer, Antonio Pastrana, Mateo de Rivera, Juan Leal, Miguel Mayol, Juan de Florencia, Jerónimo Ramos, Pedro de Flores, Benito Yáñez, Francisco de Sosa, Miguel de Chavarri, Francisco Bernal «El Manta Rayada», Francisco de la Peña, Ignacio Vergara, Ignacio «El Inglésito» y Francisco de Ayala. Los 11 restantes, “de menor suposición” eran: Damián de Robles, Juan Quintín, Joseph Gallardo «El Santo Cristo de la Montaña», Domingo «El Isleño», Juan «El Pobre Yerno de las Sayas», Pedro «De Poca Ropa», Francisco Llanos, Felix Censión, Andrés Corsino, Pedro Regalado y Joseph García. Sin embargo, la desarticulación de las Compañías Confederadas se completó con la captura y ejecución de Joseph Martínez Fajardo, quién era la cabeza estructurante del comercio ilícito en la ciudad de Natá. Era un criollo acaudalado que había amasado una fortuna nada despreciable en los negocios clandestinos; tenía un mulato que era su criado de confianza, “muy osado y atrevido”, llamado Juan Agustín de Argüelles, y entre su servidumbre cercana mantenía a seis esclavizados que le servían en labores de espionaje para sus prósperas actividades, aparte de ello, tenía créditos en la ciudad de Panamá, y gozaba de buena reputación entre los comerciantes ingleses. Sin duda, estos fueron suficientes motivos para que las autoridades de la Tierra Firme lo consideraran como el hombre “de mayor caudal y conducta”: un poderoso caudillo del contrabando¹⁹².

Después de las ejecuciones a los contrabandistas, la autoridad procedió con la confiscación de los bienes. Las incautaciones de las mercancías almacenadas en el cuartel de Natá, son un indicio de la opulenta condición económica gozada por las Compañías Confederadas del istmo y desde luego por el poderoso José Martínez Fajardo en aquellos años del siglo XVIII. Entre el día 12 de noviembre de 1747 y el 21 de febrero de 1748, las

¹⁹² AGN, *Contrabandos*, Tomo XI, ff. 271r – 271v.

mercancías tomadas por comiso en la ciudad de Natá, se avaluaron en un precio superior a los 500.000 pesos, dado que consistían en textiles extranjeros como coletas, bretañas, zarazas, holandillas, felpas, estopillas, tafetanes, terciopelos, borlones, encajes, ruan, cotonias, bayetas, creas, pequines, paños, peldefebres, sedas y angaripolas. Artículos como cajitas de anteojos, espejitos, barajas, polvos azules, tijeras, cuchillos, tenedores, navajas, agujas, vidrios, hebillas de plomo, alambres, misales, cartillas, libritos de doctrina, bolsas de truco, palo brasil, cañas de bastón y espabiladeras de metal. Prendas de vestir como sandaletes, calcetas, medias de lana “para muchachos” y medias de mujer, especias alimenticias del oriente como canela, clavos de comer y pimienta; y por último 29 esclavizados de ambos sexos¹⁹³.

Haber logrado exterminar a las Compañías Confederadas del istmo debió ser un logro reconfortante para el gobernador Alsedo. Aunque es claro que el hecho de llevar a cabo la misión encomendada por el gobierno virreinal solo supuso una batalla triunfal en una compleja y longeva guerra imposible por exterminar el contrabando en esa región de los dominios hispánicos. El comercio ilícito siguió abriéndose paso plenamente en toda la gobernación de El Darién durante la segunda mitad del siglo XVIII. La insumisión indígena, la omnipresencia de los extranjeros enemigos y las cruentas rebeliones de una fracción poblacional dedicada al contrabando no fueron propiamente indicios positivos que demostraran el éxito del proyecto reformista de la dinastía Borbón. No obstante y a pesar de tratarse de una región fronteriza de los dominios, las políticas de la monarquía hispánica mantuvieron el interés por contener bajo su yugo a poblaciones y territorios que innegablemente se habían desarrollado en un contexto marginado de la intervención estatal desde la temprana dominación europea.

¹⁹³ AGN, *Contrabandos*, Tomo VIII, ff. 345r – 346r.

III. DEL LITORAL CARIBE A LAS PROVINCIAS INTERNAS: LOS CONTRAPUNTEOS DEL COMERCIO ILÍCITO

Esclavizados, tierras bajas y el contrabando ribereño: el sur de la provincia de Cartagena.

Los proyectos económicos para la explotación de la tierra fueron el principal factor que impulsó la importación de esclavizados africanos a los dominios españoles del Nuevo Mundo. La explotación de las minas, la mano de obra para el trabajo en haciendas y plantaciones y los servicios personales y domésticos en las villas y ciudades de los virreinos fueron los objetivos para los cuales se incentivó el comercio de esclavizados africanos. Puertos españoles como Veracruz, La Habana, Portobelo, Cartagena, El Callao, Valparaíso y Buenos Aires, fueron ejes de la trata negrera. En los puertos continentales e insulares del mar Caribe hubo un mayor dinamismo en este tipo de comercio, siendo Cartagena de Indias uno de los lugares más concurridos para las negociaciones e introducciones de los esclavizados hacia diversos lugares del continente. Este tipo de comercio que comenzó a incrementarse desde las primeras décadas del siglo XVII gracias al hallazgo de nuevos yacimientos auríferos y argentíferos y a la consolidación de nuevas formas de producción hacendística, también fue motivo de preocupaciones para la administración colonial, en tanto que la trata negrera estuvo en manos de coronas como Portugal, Inglaterra y Francia, poderosas rivales de España en el ámbito imperial y competidoras directas por el dominio de los territorios indios, quienes a su vez tenían con la trata negrera una excelente oportunidad para acrecentar sus arcas con el comercio legal y clandestino.

Al no ser España la corona poseedora de los derechos para la importación de los esclavizados, estaba prácticamente sometida a las disposiciones de sus oponentes. Fue de esa manera como se establecieron los “asientos”, una suerte de convenio entre la corona y un particular o una compañía, con el cual la corona arrendaba en favor de la compañía una

explotación comercial de carácter monopolístico¹⁹⁴. Existieron tres compañías fundamentales a las cuales se concedieron los asientos: La Compañía de Cacheu, originaria de Portugal, la Real Compañía de Guinea, de Francia, y la *South Sea Company*, de Inglaterra. La compañía francesa obtuvo excelentes beneficios con la trata, ya que con el ascenso del joven Felipe V al trono de España, los franceses gozarían de ciertas prebendas en los dominios hispánicos, mientras que la compañía inglesa, asentada en el bastión insular de Jamaica, aprovechaba la cercanía con el litoral de las provincias de Cartagena, Santa Marta y Río Hacha para circular constantemente comerciando esclavizados a cambio de metales preciosos u otros géneros menores. Los esclavizados de contrabando allí desembarcados eran apetecidos por los comerciantes dado su asequible precio, pues era disminuido en un 35%, disminución nada despreciable, ya que el valor de ellos incrementaba exponencialmente desde su adquisición en una factoría de la costa occidental de África, hasta su venta en alguna ciudad provincial del Nuevo Reino de Granada. Así, en 1716, a la *South Sea Company*, un africano saludable cuya edad oscilara entre los 20 y los 40 años le costaba en una factoría de Guinea entre 4 y 10 pesos, en Jamaica costaría 60, en Cartagena su precio estaría entre 220 y 250, en Portobelo entre 280 y 290, y al ser desplazado y vendido en la ciudad de Santiago de Cali en la gobernación de Popayán su precio se estimaría aproximadamente en 500 pesos¹⁹⁵.

Las compañías que gozaban del privilegio asentista arribaban a Cartagena para sellar sus tratos con los comerciantes de esclavos del Nuevo Reino de Granada, pero además de esclavizados africanos, utilizaban las embarcaciones para introducir harinas, vinos y textiles que eran desembarcados para luego venderse como contrabando¹⁹⁶. Los negros de *mala entrada* comprados a comerciantes privados e independientes de alguna compañía eran vendidos e introducidos a los núcleos urbanos, minas y haciendas por los contrabandistas. Y aunque a menudo los esclavizados fueron confiscados por la autoridad y rematados en venta para los fiscos provinciales, en otras ocasiones recibieron indultos¹⁹⁷. Según se

¹⁹⁴ Jorge Palacios Preciado. *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973, p. 48.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 203.

¹⁹⁶ Lance Raymond Grahn. *Contraband...*, *Op. cit.*, p. 125.

¹⁹⁷ Sólo en 1719, se registraron 264 indultos a esclavizados de contrabando en Cartagena, Mompos y Santa Fe, cuyo número representaba un monto de 8.704 pesos en pérdidas para sus respectivas Reales Cajas. Cfr. Jorge Palacios Preciado, *Op. cit.*, p. 211.

ordenaba en una Real Cédula fechada en 1718, por cada esclavizado o “pieza de indias” que se indultara, la Real Hacienda cobraría a la *South Sea Company* la suma de 33 pesos¹⁹⁸. Aquellos que definitivamente eran incautados por las autoridades pasaban a ser propiedad de la Corona, y antes de ser vendidos se les hacía el “carimbeo” o “carimba” marcándolos en el pecho con un hierro incandescente que tenía en su parte superior las formas de la letra “R” mayúscula o la sigla “AR” debajo de la figura de una corona¹⁹⁹, Uno de los destinos principales que tenían los esclavizados introducidos por las costas caribeñas era la villa de Santa Cruz de Mompo ubicada al sur de la provincia de Cartagena. Desde Mompo eran embarcados por el río Magdalena hasta las provincias de los Andes donde serían comerciados para luego ingresar al servicio forzoso.

Al ser considerados como mercancías, los esclavizados también se insertaban en las preocupaciones de la corona dado que su comercio no estaba libre de sufrir dificultades en el orden legal. Vender y comprar esclavizados fueron procedimientos que sirvieron para disimular el contrabando en los puertos y en los núcleos urbanos del interior. En este aspecto, la presencia extranjera en las costas del Nuevo Reino de Granada también fue determinante para mantener y asegurar la inserción de fuentes para el trabajo compulsivo en las minas, las haciendas, los servicios personales y para posibilitar el crecimiento de comunidades cimarronas conformadas por esclavizados fugitivos que optaban por escaparse de la servidumbre. Aunque la conformación de estos asentamientos humanos denominados como “palenques” no poseía una relación directa ni dependiente del comercio clandestino de esclavizados, las fugas que lograban emprender los africanos al ser conducidos por los esclavistas contribuyeron en menor medida al crecimiento demográfico de estos focos de poblamiento disperso que tanto preocuparon a las autoridades civiles y eclesiásticas a finales del siglo XVII y las primeras décadas del siglo XVIII en la provincia de Cartagena. Pero cabe señalar que fueron los intensos procesos de mestizaje los factores que impulsaron la recuperación demográfica de la provincia y la aparición de un

¹⁹⁸ ACC. *Colonia*, sig.: 3104, f. 1r.

¹⁹⁹ Dolcey Romero Jaramillo. “Los Esclavizados de Contrabando”, en: *Revista Viacueranta*, Barranquilla, N° 2, Julio – Diciembre, 1998, pp. 28 – 33.

campesinado pobre, independiente y ocupador de territorios despoblados en función de los cultivos de *pancoger*²⁰⁰.

Cartagena y su provincia fueron quizás el lugar donde los flujos del comercio esclavista se manifestaron con mayor intensidad. Tanto en la ciudad como en otros puertos alternos ubicados al sur, las actividades clandestinas de los extranjeros facilitaron el comercio ilícito negrero cuyo dinamismo en las provincias andinas dependía de la intervención de comerciantes y tratantes que se encargaban de transportar a los esclavizados hacia los destinos de venta. Las tácticas para el comercio clandestino de esclavizados consistían en la falsificación de registros y en hacer copias fieles de los hierros con los que se marcaba cruelmente a los africanos, dado que los contrabandistas pretendían evitar la confiscación de sus adquisiciones en los lugares donde las autoridades dispusieran puntos de registro y evaluación de mercancías.

En la provincia de Cartagena, la villa de Tolú era un lugar preponderante para el desarrollo del contrabando. Su cercanía al río Sinú y a las inmensas sabanas le proporcionaban el espacio adecuado para el ingreso las mercancías originarias del comercio ilícito con los extranjeros. A finales del siglo XVII, el clérigo Gregorio de Robles, comentaba sobre la necesidad de defender la villa de las incursiones foráneas “porque teniéndola, estarán defendidas todas las savanas y territorios de aquella provincia”²⁰¹. De hecho, la villa de Tolú era un lugar casi tradicional para el contacto de españoles, criollos y extranjeros en función del contrabando, allí también se originaban transacciones clandestinas donde se involucraban grandes caudales, por lo cual el gobierno provincial de Cartagena había emprendido varias cruzadas fallidas desde el siglo XVII para contener el impacto de los extranjeros en la región, pues de hecho para la década de 1770, desde Cartagena se seguían nombrando oficiales de milicia para que evitaran “el trato de los indios bravos del río Sinú con individuos de otra nación”, ordenándoles que con “esmero y buen proceder” destruyeran las embarcaciones de los indios y que apresaran a los extranjeros para remitirlos custodiados a los presidios de Cartagena²⁰². Tolú y el golfo de

²⁰⁰ Jorge Conde Calderón. *Op. cit.*, pp. 44 – 61.

²⁰¹ Gregorio de Robles. *América a fines del siglo XVII. Noticia de los lugares de contrabando*, Valladolid, Casa Museo de Colón / Seminario Americanista de la ciudad de Valladolid, 1980, p. 24.

²⁰² AGN. *Contrabandos*, Tomo 116, ff. 648r – 648v.

Morrosquillo era entonces un área conocida y frecuentada por comerciantes del interior llegados de Santa Fe, Antioquia o Popayán, quienes después de atravesar las amplias sabanas antecedentes a la costa se establecían en el pequeño puerto con el fin de invertir sus caudales comprando esclavizados sin pagar a la Real Hacienda sus respectivos derechos.

Para el mes de junio de 1710, André Duvall, *factor* de la Real Compañía de Guinea²⁰³, a la cual se había concedido el asiento para la trata negrera, recibió desde la ciudad de Antioquia un testimonio redactado por el escribano Francisco José de Foronda. El testimonio hablaba de un descamino de ochenta africanos, de los cuales 33 eran de mala entrada y estaban avaluados en 9.638 pesos. En el mes de noviembre de 1709 habían sido comprados a una balandra inglesa en las costas cercanas a la villa de Tolú por un residente de la villa de Medellín llamado Don José de Mendoza, quien luego partió hacia el sur con el objetivo de poner los negros en venta.²⁰⁴ Así, diez meses después, el gobernador y contrabandista de Cartagena José de Zúñiga y Lazerda se enteró del descamino y solicitó a los gobernadores y alcaldes ordinarios de Tamalameque, Medellín, Remedios y Antioquia, la captura de José Mendoza y el embargo de sus bienes. Contando con la complicidad de las autoridades ubicadas en la costa de la Provincia de Cartagena, Mendoza había podido introducir los negros y falsificar las marcas del asiento y la firma de su antiguo *factor*. Mendoza se desplazó hasta las orillas del río Cauca en donde lo esperaba su socio Don Juan Antonio de Alzqueta y allí mismo dos de los negros que había comprado se dieron a la fuga. Alzqueta lo ayudó para hacerle a los esclavizados el debido carimbeo “en el pecho derecho y espalda izquierda” con las marcas de hierro falsificadas. Después de marcar a los esclavizados, ambos contrabandistas se dirigieron con sus negros a la villa de Mompox, para desplazarse luego hacia la ciudad de Remedios donde vendieron 12 negros, después vendieron un muleque en el sitio de Cancán y los 18 restantes los vendieron en la villa de Medellín²⁰⁵.

El espacio comprendido por el centro y sur de la gobernación de Cartagena fue un eje articulador del comercio para el virreinato durante todo el período colonial. Existían allí

²⁰³ La sede administrativa de la Real Compañía de Guinea se ubicaba en la ciudad de París, Francia. Cfr. Archivo Histórico de Antioquia. (Medellín). En adelante se citará como AHA, *Esclavos*, Tomo 28, Doc., 911, f. 314r.

²⁰⁴ AHA, *Esclavos*, Tomo 28, Doc., 911, f. 315v.

²⁰⁵ *Ibid.*, ff. 82r – 83r.

núcleos urbanos importantes fundados en tierras bajas, cálidas y precipitadas que tenían una vinculación directa con los itinerarios del gran comercio caribeño y las regiones andinas del virreinato. Esta vinculación a los dos espacios económicos era posible gracias a que la región estaba drenada por el río Magdalena, importante arteria fluvial que fungió como ruta natural para la fluidez de los intercambios comerciales gestados desde diversos puntos cardinales del Nuevo Reino de Granada. Por tanto, esta estratégica región también fue un punto neurálgico para el desarrollo del contrabando, ya que allí al estar a varios días de camino entre las cabezas de gobierno ubicadas en Cartagena y Santa Fe, fue posible establecer toda una estructura de ilegalidad que alcanzaba a irradiarse hasta provincias como Santa Marta, Antioquia, Popayán, Mariquita y el oriente reinoso. Los núcleos urbanos de la región fueron a su vez centros de acopio para las mercancías transportadas por el cauce principal del río Magdalena, mientras que sus brazos serpenteantes se usaron como canales navegables para el desplazamiento de embarcaciones pequeñas que servían como medio de transporte para personas y mercancías. Así, principalmente la villa de Mompox, la ciudad de Tamalameque, la villa de Tenerife y el puerto de Remolino, eran centros que articulaban el comercio ribereño, contaban con casas aduaneras y poseían entre sus pobladores a personas acaudaladas que invertían sus riquezas en el comercio interprovincial²⁰⁶. De hecho, la villa de Mompox contaba con una opulenta Caja Real en donde se depositaban por derecho las ganancias auríferas producidas por los distritos y ciudades mineras de Guamocó, Cáceres, Zaragoza y Simití²⁰⁷, y además fue albergue para una poderosa elite de comerciantes relacionados con el comercio portuario de Cartagena, grandes inversionistas cuyo poder adquisitivo consistía en el oro en polvo “sin quintar” procedente de los minerales antioqueños y cuya ley oscilaba entre los 19 y los 20 kilates.²⁰⁸ En Mompox, el poder económico adquirido por sus comerciantes en los albores del siglo

²⁰⁶ Pueblos de esa misma jurisdicción como Peñón, Menchiquejo, Tavaigua, Tacalao, Zambrano, Pueblo del Rey, Punta de Palma, Guaimaral, Pintados, Malambeto, Hincapié, Caracolí, Cotore y Ciénaga, también fueron núcleos urbanos que en menor medida ayudaron a articular el comercio ribereño. Cfr. Miguel de Santiesteban. “Viaje muy puntual y curioso que hace por tierra Don Miguel de Santiesteban desde Lima hasta Caracas en 1740 y 1741”, en: Antonio Arellano Moreno. *Documentos para la Historia Económica en la época colonial. Viajes e Informes*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1970, p. 108.

²⁰⁷ David Ernesto Peñas Galindo. “Por las llanuras del Caribe. Las rutas coloniales en la costa atlántica”, en: Pilar Moreno de Ángel & Jorge Orlando Melo (Directores). *Caminos Reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995, p. 100.

²⁰⁸ Alexander von Humboldt. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa, 1966, p. 421.

XVIII²⁰⁹ alcanzó a inmiscuirse en las dimensiones del poder político provincial, generando profundas tensiones con la cabeza jurisdiccional de Cartagena y con el centralizado poder de la Audiencia de Santa Fe, hasta tal punto que Mompo llegó a ser reconocida en 1777 como capital de provincia segregada de Cartagena, aunque este logro autonomista fue revocado años más tarde²¹⁰.

Al ser un punto de intersección comercial para las provincias costeras y andinas del Nuevo Reino de Granada, Mompo gozaba de ser un lugar frecuentado por comerciantes poderosos y por tratantes interesados en hacerse a una fortuna momentánea. Y gracias al activo contrabando, la villa gozó de un esplendor comercial, ya que fue el punto receptor de un gran número de mercancías extranjeras importadas que llegaban a la villa por las rutas de las sabanas de Tolú y el afamado y tradicional camino de Jerusalén²¹¹, además, las transacciones efectuadas entre comerciantes y contrabandistas que allí se llevaban a cabo estaban mediadas por la utilización del oro en polvo como moneda corriente²¹². Por esto, el gobierno virreinal tuvo motivos para la imposición de medidas desesperadas tal como la redacción de numerosos informes, decretos, normas y el establecimiento de una casa aduanera en 1720 con el fin de frenar las cuantiosas pérdidas fiscales. Algunos contrabandistas criollos de Mompo amasaron caudales significativos y debido a su riqueza lograron ocupar importantes cargos administrativos en la villa durante la segunda mitad del siglo XVIII, causando esto un profundo encono a los españoles avecindados allí pues tanto

²⁰⁹ En su corta visita a la villa de Santa Cruz de Mompo en 1741, el naturalista panameño Miguel de Santiesteban señalaba que el transporte mercantil que trasegaba por el río Magdalena entre los puertos Honda y Mompo era monopolizado por “tres o cuatro vecinos” de la villa, quienes eran los dueños de todas las embarcaciones. Cfr. Miguel de Santiesteban. *Op. cit.*, p. 107.

²¹⁰ Jorge Conde Calderón. *Op. cit.*, p. 60.

²¹¹ En su recorrido por el río Magdalena durante los primeros años del siglo XIX el naturalista Alexander von Humboldt explicaba que: “...El contrabando llega al río principalmente: 1. Por las bocas, o desembarcadero al este de Galerazamba, al pie del río. 2. Por San Agustín de Playas Blancas, donde uno está muy cerca del mar en el estero, y de las islas del Rosario, tan cómodamente situadas para el contrabando. 3. A través del río Cesar, cerca de El Banco, saliendo de Riohacha, fuente principal de todo contrabando, a través de Valledupar. Gran cantidad va también desde el río Catatumbo desde Riohacha y Maracaibo y hacia Ocaña y Vélez. Esta mercancía se reparte a Antioquia por las vías de Mompo, río Cauca corriente arriba, por San Bartolomé y principalmente por el río Nare. A Santa Fe por el brazo de Ocaña y Puente Real o Vélez; hacia Socorro por el Sogamoso; hacia Popayán por la bodega de Honda, entendiéndose con los respectivos administradores; hacia Neiva, por el río Grande, mas allá corriente arriba”. Cfr. Alexander von Humboldt. “Diario de viaje por el río Magdalena”, en: Aníbal Noguera Mendoza (Compilador). *Crónica grande del río de la Magdalena*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1990, p. 160. Al parecer, el camino de «Jerusalén» es un término utilizado para denominar varias rutas específicas que comunicaban las tierras anegadizas de la cuenca baja del río Magdalena con las regiones interiores de las gobernaciones de Santa Marta y Río Hacha. Cfr. Carlos Alberto Uribe. “El camino de Jerusalén [Ensayo en tres actos]”, en: Varios Autores. *Patrimonio, ¿qué patrimonio?*, Bogotá, Instituto Nacional de Vías, 1996, p. 98.

²¹² Durante la segunda mitad del siglo XVIII, de todo el oro llegado a Mompo desde las ciudades donde su Real Caja tenía jurisdicción, solo se registraba la tercera parte. Cfr. Moisés Munive. “Por el buen orden. El diario vivir en Cartagena y Mompo colonial”, en: *Historia Crítica*, Bogotá, Departamento de Historia, Universidad de los Andes, N° 28, 2004, p. 192.

criollos como chapetones pretendían controlar a toda costa las jugosas ganancias del contrabando²¹³.

Durante toda la segunda mitad del siglo XVIII, la creciente atmósfera de ilegalidad económica en las ciudades y villas del virreinato mantenía alarmados a los virreyes y a los gobernadores provinciales, quienes además de imponer una guardia exhaustiva para las costas de las provincias Caribeñas, propusieron el incremento de la vigilancia en los puertos localizados a orillas de los ríos más navegados, tales como el Magdalena, pues desde Mompox y Tamalameque, partían embarcaciones de pequeño calado hacia los demás puertos interiores, transportando mercancías cuya venta estaba prohibida por ser originarias del comercio con los extranjeros. En 1773, un oficial de Mompox llamado Antonio Escalona escribía con preocupación al virrey Manuel Guirior sobre las maneras cómo los contrabandistas operaban en la jurisdicción de la villa. Escalona señalaba que en las noches era pertinente evitar el anclaje de embarcaciones en un tramo específico del río que iba desde La Ceiba hasta Remolino, pues en este espacio los contrabandistas aprovechaban las distracciones de la guardia para embarcar y desembarcar mercancías, y siendo tantas las embarcaciones que se anclaban en este lugar, la consumación de los fraudes sería un fácil asunto. Escalona era al parecer un oficial honesto, pues comentaba acerca de sus estrategias para la captura de contrabandistas y en su carta expresaba una gran decepción, ya que solicitaba al virrey que lo relevara, pues a sí mismo se consideraba incompetente para el ejercicio de sus labores dado que estimaba el contrabando mompoxino como un delito incontenible. El oficial argumentaba que el comercio ilícito era un hecho cotidiano, “que hasta los niños saben de esta introducción ilícita”, lo cual indicaba que por tradición el poder de los contrabandistas era superior al de la oficialidad, y por ello Escalona no quería dejarse corromper, pues ya se había negado a aceptar un soborno ofrecido por un potentado contrabandista llamado Don Ramón del Corral quien le había hecho una oferta en dinero para que no “agriara la causa”, es decir, para que guardara silencio acerca de los fraudes²¹⁴.

El gobierno de Santa Fe veía con preocupación el contrabando en Mompox, y para mitigar tal angustia los oficiales portuarios escribían cartas en las que detalladamente

²¹³ Orlando Fals Borda. *Historia doble de la Costa*, Cuatro Tomos, Tomo I, *Mompox y Loba*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979, p. 91B.

²¹⁴ AGN. *Impuestos Varios – Cartas*, Tomo I, ff. 1087r – 1098r.

explicaban que la función de las aduanas consistía en verificar cargas, despachos y guías con objeto de evitar los fraudes. Comentaban que si las cargas tenían como destino la villa, los desembarcos se harían en presencia de los guardas para luego ser cotejadas con los registros respectivos, y en caso de que lo transportado no tuviera a Mompox como destino, las cargas se mantendrían en las embarcaciones por un lapso de tres días y siempre bajo la supervisión de una escolta de guardas, sería transportada a las bodegas y almacenes del puerto para luego ser embarcadas de nuevo. Los oficiales aclaraban que todo este procedimiento de cautela para evitar los fraudes era necesario llevarlo a cabo en horas del día, pues según ellos, en las noches no había autorización para el arribo de embarcaciones en el puerto. Al parecer este tipo de prevenciones habían dado resultado en ciertas oportunidades: en la carta se explicaba que en la tarde del mes de agosto de 1787, la guardia había observado el desembarco nocturno de algunos tercios y cajones, por lo cual procedieron de inmediato logrando constatar una irregularidad en los registros²¹⁵. No obstante, las providencias sobre la vigilancia para atajar el contrabando que se desarrollaba en Mompox fueron insuficientes, ya que allí los contrabandistas tenían numerosas posibilidades para evadir los controles fiscales. Una de tales posibilidades se daba con la utilización del oro en polvo, dado que era casi una moneda corriente, un factor de cambio bastante versátil que escapaba de la respectiva extracción de derechos para la Real Hacienda y que además era sumamente codiciado en todos los mercados, pues dado el caso, si procedía de la provincia de Antioquia, el oro se empleaba comprando mercancías a un comerciante de Mompox para luego ser invertido comprando ropas en Cartagena donde después terminaría en manos extranjeras. En 1779, Nicolás García, un oficial de Mompox, comisionado para las averiguaciones sobre tratos ilícitos y circulación clandestina del oro en polvo, informaba que el metal precioso llegaba principalmente desde la provincia de Antioquia; era traído a la villa bien fuera en polvo, en barras o con forma de alhajas. La manera corriente de ocultarlo era en el empalmado de los techos de las barquetas que trasegaban por el río Magdalena y una vez que las embarcaciones llegaban a Mompox en horas de la noche, el oro se empleaba en alguna transacción oculta. Por ello, García recomendaba que una buena forma para la contención de los fraudes era el incremento de la

²¹⁵ AGN. *Impuestos Varios – Cartas*, Tomo I, ff. 4v – 5r.

vigilancia, pues a su decir, no se explicaba cómo era posible que en la villa concurrieran gentes de Antioquia y de Cartagena para fraguar todo tipo de negocios clandestinos mediados por el oro²¹⁶.

Tres años atrás, Nicolás García había ocupado el cargo de visitador de las Cajas Reales en la villa de Mompo. El virrey Manuel Antonio Flores, lo había comisionado para levantar una extensa indagación acerca del comercio ilícito y para sugerir las formas con las cuales el contrabando se podía reprimir. Nicolás García recurrió a varios informantes que se desempeñaban como comerciantes y algunos de ellos eran oficiales que ocupaban cargos burocráticos en la villa. La información que García logró extraer del interrogatorio mostraba que al parecer en Mompo la situación relativa al comercio ilícito había adquirido un carácter más leve a partir de 1740, pues todos los declarantes coincidían en afirmar que gracias al buen desempeño de las guardias costeras ubicadas en Cartagena, Santa Marta y Riohacha, el tráfico ilícito de mercaderías europeas y la presencia de extranjeros en las sabanas adyacentes a la región mompoxina había disminuido en los últimos 36 años. Los declarantes también afirmaban que la imposición de destacamentos militares avanzados en lugares como Tolú, Lorica y Sabanilla habían logrado “ahuyentar” a los extranjeros merodeantes. Sin embargo, los nueve declarantes, entre los cuales se encontraba el propio Nicolás García²¹⁷, se muestran sospechosamente ignorantes cuando se les interrogó sobre si conocían a personas o a cómplices de éstas inmiscuidos en asuntos del contrabando. De seguro ocultaron nombres y apellidos, a excepción del declarante Don Pedro Ignacio Quirós, quien tímidamente expresó saber de algunos matuteros de antaño²¹⁸. No obstante, haber callado sobre este cuestionamiento sugiere que los declarantes estaban respondiendo de la manera que pareciera más convincente a la autoridad, pues posiblemente no eran gentes pobres ya que ostentaban cargos oficiales importantes y quizás también tendrían

²¹⁶ AGN. *Contrabandos*, Tomo XII, ff. 800r – 801v.

²¹⁷ Los nombres de los nueve declarantes eran: Don Nicolás García (Comisionado), Don Julián Nieto (Regidor del Cabildo), Don Pedro Ignacio Quirós (Oficial de la Real Contaduría), Don Martín de Setuain (Alcalde de la Santa Hermandad), Don Francisco Javier Gamez (Vecino de la villa), Don Josef Antonio Monsalve (Negociante), Don Pablo Álvarez (Alcalde Ordinario), Don Pedro del Campo (Antiguo Alcalde Ordinario), Don Juan Ignacio Jurado (Vecino de la villa). Cfr. “Testimonio de las diligencias practicadas por Don Nicolás García visitador de las Cajas de la villa de Mompo para averiguar las ilícitas introducciones de generos nacionales, o extranjeros y medios de estorvarlos. Facultad que se concede a Oficiales Reales de esta villa para dar guías”. [Trascripción y Presentación de Gustavo Bell Lemus], en: *Huellas*, Barranquilla, Universidad del Norte, Núm. 20, Agosto, 1987. pp. 54 – 61.

²¹⁸ *Ibid.*, p. 56.

alguna cuota en los negocios del comer y dejar comer. El levantamiento testimonial de Nicolás García satisfizo las preocupaciones del virrey, pues a parte de las declaraciones, incluía una relación pormenorizada con cuentas que mostraban los recaudos por concepto de comisos entre los años de 1740 y 1776. Los artículos comisados consistían en aceites, aguardiente de España, vino, pimienta de Castilla, sal, cera, vinagre, escopetas, sables sombreros de paja, quesos y demás *géneros* valuados en aproximadamente 8.400 pesos de oro, los cuales serían rematados en venta por la Real Hacienda²¹⁹

La condición de ser un emplazamiento ribereño le daba a la villa de Mompo unas amplias posibilidades de apertura hacia el comercio clandestino, hecho que era conocido por las autoridades del virreinato, quienes a su vez se empeñaban en buscar la solución más eficiente para erradicarlo y por ello se empeñaban en redactar instrucciones de procedimiento para los oficiales que operaban en las aduanas, quizás teniendo en cuenta que la astucia de los contrabandistas era inmune a cualquier disposición legal que procediera desde un alejado centro de poder estatal. Así, en 1793 se redactó desde Santa Fe una instrucción para celar el contrabando que ingresaba por la vía fluvial, en ella se exigía que a cada embarcación que llegara a cualquier puerto habilitado por el gobierno debía realizársele el cotejo de sus cargamentos con los registros que poseyeran y en caso de hallar inconsistencias, las cargas serían decomisadas y reportadas a la Real Hacienda. Los cajones, fardos y tercios que no tuvieran ningún tipo de marca aduanera serían abiertos y revisados “sin escepción de personas de qualquiera estado, dignidad, y clase”. Las embarcaciones conductoras del correo estarían exentas de revisión, y aquellas que estuvieran libres de contrabandos, “sin excesos” y con sus guías en orden, serían registradas en el despacho aduanero con la siguiente expresión: “Pase con fardos + cajones + baúles”²²⁰.

Las introducciones de todo tipo de artículos comerciales logradas por extranjeros y contrabandistas asentados en el litoral Caribe tenían una fuerte resonancia en Mompo y en el resto de poblaciones ribereñas, lo cual hacía de estos lugares el punto de partida para las embarcaciones que tenían como destino los puertos del sur. Quizás los *géneros* de origen

²¹⁹ *Ibid.*, pp. 52 – 54.

²²⁰ AGN. *Contrabandos*, Tomo XV, ff. 430r - 431r.

clandestino que tenían mayor demanda en los mercados eran los textiles, por ello, los contrabandistas de Mompox aprovechaban la gran circulación que éstos tenían en la costa gracias a la participación de los extranjeros introductores en el comercio ilícito del Caribe. En la costa se compraban y se transportaban hasta Mompox u otro poblado ribereño, allí podían revenderse en un mercado local o esperar la segura oferta de un contrabandista forastero que quisiera venderlas en el interior. Transportar las mercancías por vía fluvial rumbo al sur era toda una proeza, ya que los bogas remaban contra la corriente del río y era factible encontrar algún puesto aduanero o una barqueta patrullera a lo largo el trayecto. Sin embargo, hubo contrabandistas que pudieron alcanzar la meta de introducir textiles de “Fabrica Extraña” a los mercados interiores, pero otros, como el mompoxino Don Ignacio Sandoval, perdieron la inversión al ser capturados por los guardianes. En febrero de 1749, Sandoval pretendió transportar hacia el sur un cargamento de ropas y al llegar al sitio de San Bartolomé su embarcación fue requisada, y en varios cajones de madera que transportaba, los guardias aduaneros encontraron coletas, bretañas crudas y angostas, platillas, holandillas, choletes, reatas, una libra de hilo, dos piezas de Ruan, algunas varas de cotín, listados y una pieza griseta de estambre²²¹. La autoridad monárquica advertía que el comercio ilícito de textiles era un hecho que se repetía a menudo, no solo en el Nuevo Reino de Granada, sino en todos los dominios de ultramar que eran acosados por los enemigos de España, pues la prosperidad del contrabando textilero contravenía las intenciones monopolistas para las producciones españolas²²².

La cuestión de la vigilancia para la prevención del contrabando tuvo en Mompox funestas consecuencias, ya que los esfuerzos por celar el río y mantenerlo libre de la presencia de contrabandistas y de embarcaciones sospechosas llevaba a las autoridades a

²²¹ AGN. *Impuestos Varios – Cartas*, Tomos III y IV, f. 646r.

²²² La prohibición a la importación y consumo de textiles extranjeros era un claro impulso para el aumento del contrabando de los mismos, ya que la Metrópoli no contaba con los medios para la producción intensiva de dichos artículos y por lo tanto en la práctica le era imposible sostener un monopolio. En 1771, una Real Pragmática prohibía explícitamente en los dominios la introducción de tejidos de algodón y de *lienzos pintados*, pues el rey Carlos III había tenido la oportunidad de conocer su textura “reflexionando al punto que ha llegado esta labor en las naciones estrañas”. Consideraba que tales productos extranjeros podían suplantar fácilmente los textiles de lana y seda, además de arruinar las industrias y obrajes españoles, lo cual llevó al Borbón a ordenar que: “... era muy necesaria una providencia pronta que le cortase antes que el gusto, el capricho y la moda diesen fondo al aprecio de unos efectos tan nocivos a nuestro bien [...] prohibo que ninguna persona, de cualquier estado, calidad o condición que sea pueda usar para su vestido, ni otro adorno de ninguna de las expresadas telas de algodón o con mezcla de él de Fábrica Estraña, pena de la multa y comiso del genero, que van explicados, y de que se procederá contra los inobedientes, a lo que corresponda, según la gravedad de su exceso”. Cfr. AGN. *Reales Cédulas y Ordenes*, Rollo 19, ff. 39v – 41r.

proceder de inmediato ante cualquier posible intento de introducción clandestina. Así, tanto autoridades como contrabandistas corrían el riesgo de perder la vida al enfrentarse entre sí, pues unos y otros comprendían los peligros que encarnaban las actividades del orden ilegal.

El caso del guarda mayor Juan Esteban Pomares y del soldado Roque Bustamante ilustra claramente cómo el contrabando tenía implicaciones sociales más severas que las simples advertencias sobre prisiones y destierros consignadas en la legislación. En el mes de agosto de 1761, Juan Esteban Pomares, quién tenía bajo sus órdenes a dos soldados, recorría el río en las proximidades de Mompox en una embarcación oficial cumpliendo sus labores de patrullaje. Al toparse frente a otra embarcación en la que iban un mercader, una mujer, un boga y el piloto, se alertó y les solicitó que suspendieran la navegación para revisar que la embarcación cumpliera con los requisitos legales para el transporte de mercancías. Sin embargo, el piloto y la tripulación restante omitieron la orden del guarda mayor y siguieron su curso. Motivado por “este género de desprecio”, Pomares mandó a que uno de sus soldados disparara al aire para llamar la atención de los tripulantes de la otra embarcación pero la escopeta se encontraba averiada, por ello decidió irse río abajo tratando de alcanzar a los sospechosos. Llevado por la impaciencia y la “inobediencia”, de los fugados, uno de los soldados cuyo nombre era Roque Bustamante, apuntó contra el piloto, disparó y el proyectil alcanzó a incrustársele en el pecho. El piloto cayó al agua herido pero logró subirse de nuevo a la embarcación. Pomares reprendió al soldado por la acción aduciendo a que éste no tenía autorización para disparar. El guarda mayor y los soldados alcanzaron por fin la embarcación, y sintiéndose responsables por el piloto herido, lo transportaron al puerto del Real de Ocaña lugar, donde vivía el piloto. Allí le lavaron la herida con un poco de aguardiente y cuando mostró señales de recuperación Pomares y sus hombres volvieron a Mompox. Pocos días después el guarda mayor recibió una carta con la noticia de que el piloto había fallecido, y según se comentaba, el soldado Bustamante, directamente implicado en el asunto, huyó lejos de Mompox²²³.

Como un fenómeno amplio y móvil para el virreinato, el contrabando adquirió matices y consecuencias diversas en cada una de las regiones donde se practicó. El caso mompoxino ilustra cómo el comercio ilícito se adaptó perfectamente a las circunstancias

²²³ AGN. *Contrabandos*, Tomo 47, ff. 710r – 714v.

regionales, logrando convertirse en una vertiente fundamental para la acumulación de riquezas y desde luego en un factor que suscitó tensiones políticas entre polos de desarrollo centrales y periféricos. Consecuencia del contrabando también fue el beneficio de cual gozó la circulación mercantil hacia otras regiones sufragáneas de la Audiencia de Santa Fe, las cuales dependían directamente del puerto ribereño y del comercio articulado sobre la cuenca navegable del río Magdalena.

Tabacos, aguardientes y defraudadores de las rentas: La provincia de Antioquia y el contrabando.

Con una economía basada principalmente en las extracciones de minerales auríferos, Antioquia era una provincia pobre, caracterizada por las precarias explotaciones de la tierra y por la poca densidad poblacional en sus escasas fundaciones. Durante el siglo XVIII, la expansión de su frontera agrícola le generó a la provincia la ocupación territorial de lugares anteriormente inexplorados en sus cuatro puntos cardinales. Sin embargo, su producción agrícola y comercio permanecieron dependientes de la activación y desarrollo de la minería. El inicio de ciclos auríferos en la década de 1740 incentivó la reactivación de las explotaciones de la tierra y la cría de ganados con miras al abastecimiento de los distritos mineros erigidos en su región oriental y en el altiplano norte de su jurisdicción, contribuyendo a la consolidación de una economía reducida y limitada al “pancoger”, sin posibilidades de expansión más allá de sus fronteras²²⁴. El fruto de los cultivos y de una porción de la crianza ganadera se destinaba para el abastecimiento de sus villas y ciudades, además para la alimentación de las cuadrillas de esclavizados que laboraban en los Reales de Minas. A principios de la década de 1780, el gobernador Francisco Silvestre anotaba que los habitantes de la provincia dedicaban sus esfuerzos a una agricultura poco diversificada y en pocas cantidades, además su economía estaba inclinada hacia el autoabastecimiento, siendo esto el motivo de periódicas hambrunas, pues según sus observaciones, la población

²²⁴ Beatriz Patiño Millán. “La provincia en el siglo XVIII”, en: Jorge Orlando Melo (Director). *Historia de Antioquia*, Medellín, Compañía Suramericana de Seguros, 1988, p. 74.

de la provincia “se contenta con comer una mazamorra de maíz, o un poco de frijol”, ya que las carnes y sus productos derivados no eran accesibles a la mayoría de la población²²⁵.

Las villas y ciudades de su jurisdicción fueron fundadas estratégicamente aprovechando la cercanía de caminos y ríos navegables para insertarse en las dinámicas económicas de sus provincias colindantes. Sus regiones limítrofes eran: al norte la provincia de Cartagena; al sur y al occidente la Gobernación de Popayán, y al oriente la reinosa Gobernación de Mariquita. El comercio con sus provincias circunvecinas no estuvo caracterizado por una amplia gama de productos: textiles y cacao ocuparon los primeros renglones de sus importaciones; cueros, sales, vinos y “efectos de Castilla” eran el complemento del surtido comercial. Los productos introducidos ilegalmente debido al contrabando también fueron una parte importante para su economía, su circulación en los mercados ayudó en el fortalecimiento de los nexos exteriores de la provincia, suponiendo así un factor común para su inserción en la economía virreinal²²⁶.

Al igual que las demás fuentes de su precaria economía, el comercio de la provincia dependió constantemente de los incrementos en las producciones mineras, dado que el oro allí extraído era el factor común de cambio para ejecutar las transacciones con los núcleos comerciales más importantes de las provincias vecinas. Comercio y minería fueron los dos ejes sobre los cuales se soportó gran parte de la economía general de la provincia, resultando de ello que los comerciantes y los mineros acapararan fortunas apreciables e hicieran parte de las élites en una sociedad profundamente estamental. Sus negocios estuvieron mediados por el oro en polvo o por algunos artículos de diario consumo que en ocasiones suplantaban la ausencia del metal. En ocasiones, la falta de oro podía ser una causa de pérdidas para ambos ya que debían recurrir al crédito y al pago de sus respectivos intereses, generándose así una cadena de deudas, pues los mineros compraban a los comerciantes los artículos bajo la promesa de pago a medianos y cortos plazos, y a su vez los comerciantes adquirían con créditos las mercancías de los importadores directos de Cartagena, Santa Fe o Popayán. Este tipo de transacciones consolidadas bajo los créditos

²²⁵ Francisco Silvestre. *Relación de la Provincia de Antioquia*, (Introducción, transcripción y notas): David J. Robinson. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988, p. 128.

²²⁶ Beatriz Patiño Millán. “Factores de unidad en el Nuevo Reino de Granada y la posterior formación del Estado Nacional”, en: *Estudios Sociales*, Medellín, FAES, N° 3, 1988, pp. 102 – 107.

eran suficientes para que los comerciantes cayeran en la quiebra, dadas las difíciles condiciones y los riesgos que acarreaba el transporte de las mercancías por los ríos y los frágiles caminos y por el frecuente incumplimiento de las promesas de pago²²⁷.

Si bien es cierto que tanto comerciantes como mineros gozaron de los dividendos reportados por las actividades ejercidas, no se supone de antemano que tales actividades hallan tenido un carácter lícito en su totalidad, pues las altas cargas impositivas determinadas por la administración borbónica constituían un obstáculo complicado para la consecución y acumulación de tan buenas utilidades y por tanto era necesario recurrir a medios comunes de evasión como el contrabando y los fraudes a las rentas estancadas para conseguir las fortunas deseadas o por lo menos para mantener un sustento constante. El contrabando y los fraudes a las rentas fueron desempeñados por comerciantes, tratantes y mercaderes, además de personas comunes que en alguna oportunidad recurrieron a este tipo de actividades para obtener alguna pírrica ganancia, bien fuera haciendo introducciones de mercancías en mínimas cantidades, destilando alcohol de la caña de azúcar o cultivando, cosechando y confeccionando productos derivados de la planta del tabaco. Los comerciantes eran compradores y vendedores de grandes cantidades, su oficio era desempeñado en un gran radio de acción, poseían buenos contactos en otros lugares, hacían uso de bodegas y almacenes, contaban con un gran poder adquisitivo y gozaban de prestancia política a nivel virreinal. Los mercaderes eran los compradores directos de las importaciones efectuadas por los comerciantes, su oficio consistía en la reventa y redistribución de los bienes adquiridos en un espacio limitado a los perímetros urbanos de las principales ciudades, villas y Reales de Minas localizados en una jurisdicción provincial. Por su parte, los tratantes eran los venteros al menudeo que operaban en las villas y ciudades como pequeños monopolistas, poseían pulperías y almacenes donde comercializaban textiles, manufacturas, alimentos y artículos de hierro. Además de los vecinos y habitantes comunes, entre su clientela se encontraban los buhoneros, quienes se desplazaban por los mercados locales en función de las ventas pormenorizadas llegando a

²²⁷ En un trabajo ya clásico para la historiografía regional, la historiadora norteamericana Ann Twinam, señaló que el grupo conformado por los comerciantes de primer, segundo y tercer orden se componía de 126 individuos, el de los tratantes de 469 y el de los mercaderes de 433. Así, calculó que entre los años 1763 y 1810, las importaciones hechas a la provincia por éstos 1.028 individuos llegó a la suma de 5.971.913 pesos. Cfr. Ann Twinam. *Mineros, comerciantes y labradores. Las raíces del espíritu empresarial en Antioquia, 1763 – 1810*, Medellín, FAES, 1985, pp. 126 – 127.

ocupar el último renglón en la estratificación del comercio durante el periodo colonial²²⁸. Seguramente en la provincia de Antioquia los comerciantes y en menor medida los mercaderes, eran quienes tenían la capacidad de cometer fraudes y de contrabandear cantidades significativas en detrimento del erario, mientras que los tratantes dependían de la actividad de los anteriores y se dedicaban a comprar los artículos importados por la vía ilícita para luego asignarles un precio menor al de los demás productos y bienes ofrecidos en las tiendas y pulperías²²⁹. Además, españoles empobrecidos, indios, negros y gentes de todos los colores complementaban los contrabandos y fraudes de primer orden consumiendo los artículos importados y comercializando productos exclusivos de las rentas estancadas.

En Antioquia las posibilidades para la evasión fiscal estaban al alcance de todos los individuos. Los caminos que conectaban su jurisdicción con las demás provincias aledañas sirvieron a su vez de rutas para que los comerciantes y algunos mercaderes los emplearan como rutas para la introducción clandestina de géneros y abastos. La conexión con la provincia de Cartagena fue fundamental para el contrabando de Antioquia, en tanto que la ciudad de Cartagena, las villas de Mompox y Tenerife y la ciudad de Tamalameque eran reconocidos centros del negocio ilícito. El río Magdalena era la ruta convencional, pero también el río Cauca y su ruta por la ciudad Cáceres, y el río Nechí y su curso por las auríferas regiones norteñas fueron espacios indispensables para la introducción de mercancías y para la fuga del oro en polvo, factores de preocupación para la administración virreinal. Hacia su frontera oriental, los puertos de Nare y San Bartolomé conectados por la arteria fluvial del río Magdalena con la villa de Honda, eran puntos precisos para iniciar la entrada de mercancías a la provincia utilizando mecanismos fraudulentos como lo eran registrar algunas mercancías y camuflar las de contrabando, falsificar una guía, o simplemente sobornar a algún juez u oficial aduanero. Entre 1776 y 1780 el puerto de Nare

²²⁸ Anthony McFarlane. “El comercio en la vida económica y social neogranadina”, en: Beatriz Castro Carvajal (Editora). *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, Bogotá, Grupo Editorial Norma, 1996, pp. 363 – 364.

²²⁹ Una excelente explicación acerca de las diferencias entre todos los tipos de individuos dedicados a los negocios mercantiles en la Provincia de Antioquia puede hallarse en: Beatriz Patiño Millán. “Comercio y elite en el Medellín colonial. El caso de Vicente Restrepo Peláez”, en: Rodrigo García Estrada (Compilador). *Elites, empresarios y fundadores. Los casos de Antioquia y Sur de Bolívar (Colombia) y del Tucumán Colonial (Argentina)*, Medellín, CISH / Colciencias, 2003, p. 18.

adquirió una vitalidad fundamental para la provincia²³⁰. Desde allí, existía un camino que se internaba en el valle del río Nus y luego en la jurisdicción de Yolombó, más adelante podía virar hacia el norte para llegar a las ciudades de Remedios y Zaragoza o seguir hacia el occidente buscando salir a la villa de Marinilla, la ciudad de Rionegro, la villa de Medellín o la Capital provincial. Al norte del puerto de Nare, siguiendo el torrente del río Magdalena, se localizaba el puerto de San Bartolomé. En tal puerto, la comunicación más directa se hacía con las regiones mineras del norte de la provincia, buscando siempre el abastecimiento de los distritos mineros mediante la venta de artículos a precios incrementados. Ambos puertos, tenían una estrecha relación con la Villa de Honda, la cual para efectos del comercio y del contrabando resultaba vital, dado que Honda era el punto conector hacia el oriente reinoso con las provincias occidentales. La dependencia mercantil de la provincia de Antioquia con respecto a la villa de Honda era tal, que por ejemplo de las 4.862 cargas que salieron desde Honda hacia diversas provincias del virreinato en el año 1773, 1.193,5 de estas, equivalentes al 24.5% del total, tenían como destino la provincia de Antioquia²³¹. Antes de ser internadas en la provincia, gran parte las importaciones pasaba por el puerto ribereño y aquellas que provenían del oriente reinoso, no cruzaban a la otra orilla del río sin haber sido registradas por el juez de puertos de la villa, o en su defecto, camufladas entre fardos y cajones por un hábil contrabandista²³².

Importaciones provenientes de la villa de Honda en 1773

GÉNEROS	DESTINOS Y CANTIDAD DE CARGAS				TOTAL
	Cartagena	Mompox	Antioquia	Otros	
Harina	1.709	35	160	0	1.904
Azúcar	913.5	169.5	116.5	24.5	1.175
Textiles	25	41	450	5	521
Cacao	128	0	220	0	348
Conservas	129	123	84	8	344
Arroz	61	77	25	24	187
Anís	9	98	2	0	109
Sal	1	0	80	0	81

²³⁰ Álvaro León Casas Orrego. *El comercio en las ciudades de Antioquia, 1740 – 1810*, Monografía para optar al título de Historiador, Medellín, Universidad de Antioquia, 1985, p. 55.

²³¹ Miklos Pogonyi. *The search for trade and profits in Bourbon Colombia, 1765 – 1777*. Ann Arbor, University Microfilms International / Ph. D. Dissertation University of New Mexico, 1978, pp. 63 – 64.

²³² *Ibid.*, p. 68.

Carnes	0	0	51	0	51
Cueros	20	6	3	10	39
Cáñamo	16	6	0	0	22
Garbanzos	8	3	0	1	12
Géneros Misceláneos	8	4	2	6	20
	3.028	562,5	1193,5	78,5	4.862
TOTAL IMPORTACIONES					

Fuente: Miklos Pogonyi. *Op. cit.*, p. 68.

La ciudad de Antioquia, la villa de Medellín o la ciudad de Rionegro eran los destinos principales para las mercancías ilícitas venidas desde Honda e ingresadas por el puerto de Nare, y a su vez los mercados de aquellos núcleos eran el punto a desde el cual se abastecían buena parte de los Reales de Minas y los sitios de la jurisdicción. La población que participaba del comercio ilícito por el puerto y camino de Nare podía provenir de diferente extracción. Pobres y acaudalados, en diferentes proporciones, se encargaban de contrabandear hacia la provincia impulsados por las factibles retribuciones en oro. Como era de esperarse, las personas particulares y comunes no fueron las únicas que se inclinaron por el contrabando en aquella ruta, hubo también personajes adscritos a la administración provincial que se sirvieron del negocio hasta que fueron sorprendidos. En 1758, el cartagenero Pedro Luis Vidal, Teniente de Gobernador en la provincia de Antioquia y residente en la ciudad de Rionegro, estuvo involucrado en un proceso relativo a un contrabando ingresado desde Nare hasta la villa de Medellín. El alcalde ordinario de la villa, Rafael Joseph de Ricaurte y Terreros, escuchó los testimonios de varios personajes, entre ellos algunos clientes, concedores de los tratos mercantiles en los que había participado Vidal. Uno de los testigos, Joseph Gil, vecino de la villa, afirmó que el Teniente había traído desde Nare dos cargas de fardos llenos de ropas y textiles hasta el sitio de Copacabana, depositándolas en la casa de Salvador Hernández, un sujeto que también participaba de las utilidades que arrojaría la introducción, y quien a manera de cuota, había facilitado las mulas en las que se transportaron los fardos²³³. A decir de otros declarantes, Pedro Luis Vidal gozaba del respeto entre los mercaderes de Honda y por lo tanto, podían ayudarle a concluir con éxito sus introducciones clandestinas. Como Teniente de Gobernador, Vidal debía procurar por el orden y el buen funcionamiento en los asuntos

²³³ AGN. *Contrabandos*, Tomo XV, f. 733r.

administrativos de la provincia, siendo el contrabando y la evasión fiscal un par de problemas que encabezaban el malestar gubernamental. En este sentido, Francisco Miguel de Villa y Castañeda en compañía del alcalde Ricaurte, informaron que debido a las actividades ilícitas emprendidas ocupando un cargo de Teniente, Pedro Luis Vidal había convertido “el antídoto en veneno”, pues desde décadas atrás se sabía de sus negocios y andanzas por el mundo del contrabando. Sus frecuentes viajes a Cartagena y a Honda fueron motivo de sospecha para las autoridades de la villa; éstas se fundamentaban en la situación del Teniente, quien era casado y tenía dos hijos, pero tanto su mujer como sus vástagos vivían en Cartagena, lo cual, a decir de Castañeda y de Ricaurte era:

...increíble el que dicho don Pedro Vidal, solo por el corto interés de seis por ciento de alguna parte de lo que producen los derechos de esta villa, abandone su vecindad, su casa, muger e hijos que tiene en Cartagena, contraviniendo con esto no solo a la ley divina sino también a la ley humana [...] Y que siendo su única industria para el sustento de su persona y familia la mercancía, esta la abandone por un interés tan corto y que habiendo pasado a esta corte se volviese a esta villa, sin aplicar la vista a su casa, con brindárselas las inmediateces y vía en que se hallaba por tan corto premio de dicho seis por ciento...²³⁴.

Los bienes de consumo que llegaban desde lugares como la Gobernación de Popayán y las regiones del oriente reinoso hacían del puerto de Nare un movido lugar, el cual era frecuentado por comerciantes y contrabandistas que destinaban allí sus inversiones. Cargueros y bogas transportaban las mercancías sobre sus endurecidos costados o también se usaban pequeñas embarcaciones como piraguas o barquetas. De hecho, Nare contaba con una casa aduanera para controlar el ingreso de las mercancías venidas desde Honda y Mompo. Aparte del camino de Nare existían otras rutas por donde la provincia recibía las mercancías que se comercializaban en sus villas y ciudades. Hacia la Gobernación de Popayán se transitaba una ruta que pasaba por la jurisdicción de la ciudad de Arma y la Vega de Supía para llegar a los núcleos urbanos ubicados en el valle y cañón del río Cauca. Desde allí se ascendía por la cordillera para llegar a la ciudad de Popayán y más al sur hacia el resto de ciudades sujetas a la Audiencia de Quito y por supuesto al virreinato del Perú y su encendido comercio.

²³⁴ *Ibid.*, f. 744v.

Partiendo desde la ciudad de Rionegro, luego siguiendo desde allí en dirección al sur hasta la ciudad de Arma y después tornando en sentido al sureste, la provincia se conectaba con la Gobernación de Mariquita mediante el camino que surcaba las montañas de Hervé. El destino final de tal camino era la margen occidental del río Magdalena donde se localizaba la villa de Honda, la cual se constituyó en un punto neurálgico para el comercio y el contrabando en todo el virreinato, pues desde allí, las producciones textiles y tabacaleras de las tierras altas y bajas encontraban salida hacia las provincias del sur o hacia las del norte, cruzando el río Magdalena o siguiendo el curso de su torrente. En 1769, un oficial de la villa de Honda llamado José Palacio Valenzuela, aseguraba estar informado de la existencia de un camino alterno por donde anteriormente se habían conducido hacia la ciudad de Rionegro 33 cargas de tabaco de hoja pertenecientes a un contrabandista de la región llamado José Armero²³⁵, asunto por el cual sugería a la Real Audiencia el nombramiento de Antonio García, un oficial de la Real Contaduría, para que se ubicara en un área adyacente a la ruta de Hervé con el fin de registrar todas las cargas, aprehender a los contrabandistas y embargar sus bienes²³⁶.

Entre las importaciones de la provincia, los textiles, el cacao, el tabaco y las bebidas alcohólicas como el vino y el aguardiente eran los bienes de consumo que tenían una mayor demanda, asunto por el cual se les determinaba un impuesto como la Alcabala para que la Real Hacienda percibiera ingresos constantes y mantuviera así cierta estabilidad fiscal. Este impuesto incrementaba el precio de los artículos al momento de ser puestos en venta, suponiendo un obstáculo para su circulación y representando pérdidas para quienes habían participado de su proceso comercial. Para los comerciantes adinerados, los de ingresos medianos y los mercaderes, el contrabando era una opción fácil para mantener las fortunas o para ir ascendiendo en la estamental sociedad. Hubo españoles que desde la península llegaron pobres a la provincia de Antioquia, endeudados y desposeídos de todo bien, sin

²³⁵ José Mesa de Armero y Ruiz fue un acaudalado comerciante y un reconocido contrabandista de la provincia de Antioquia. La Corona le concedió el derecho de comprar todo el tabaco de la jurisdicción de la villa de Honda, incluido el de las regiones adyacentes de Ambalema y el privilegio exclusivo de distribuirlo en Antioquia, Mompo, Cartagena y Santa Marta. Poseyó grandes estancias donde cultivó tabaco y llegó a contar con una compañía propia para contratar con las Administraciones Principales el transporte de las hojas. Cfr. Jesús Antonio Bejarano & Orlando Pulido. *El tabaco en una economía regional: Ambalema, siglos XVIII y XIX*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1986, pp. 92 – 94; Cfr. Renée Soulodre-La France. *Región e Imperio. El Tolima Grande y las Reformas Borbónicas en el siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2004, pp. 140 – 142.

²³⁶ AGN. *Contrabandos*, Tomo 26, f. 347r.

embargo, ostentaban títulos de hidalguía y origen peninsular, hechos que podían favorecerlos a la hora de contraer nupcias con alguna mujer criolla hija de un comerciante o minero acaudalado para luego insertarse en negocios de familia e ir aprendiendo sus métodos hasta conseguir ganancias que les sirvieran como base para comenzar a invertir en el ámbito mercantil. No obstante, algunos comerciantes amasaron fortunas en pocos años y seguramente sus caudales no eran frutos del comercio legal en su totalidad. Aprendieron del negocio matutero en sus viajes a Cartagena, Mompo y Honda, defraudaban a la Real Hacienda con el consentimiento de sus propios oficiales y empleaban una cadena de individuos remunerados que hacían funcionar sus negocios.

Las posiciones sociales de élite alcanzadas gracias a sus riquezas y parentescos fueron la herramienta esencial para la adquisición de gran importancia en la esfera política de las localidades donde se desempeñaban como comerciantes, siendo esto un motivo de peso que, a pesar de sus actividades ilícitas, los mantenía inmunes ante las persecuciones de la autoridad. Cuando un comerciante o un contrabandista era capturado ejerciendo alguna actividad relativa al comercio ilícito, las autoridades se encargaban de aplicar las leyes respectivas a su delito. La normatividad estaba discriminada según el tipo de contrabandos y fraudes que pudieran cometerse: existían diversas normas para proceder con los comisos de *Mar y Tierra*, con los “descaminos”, y con los fraudes a las rentas estancadas. Las introducciones ingresadas por los puertos mayores y menores serían tomadas por comiso, es decir, decomisadas, y pasarían a ser propiedad de la Real Hacienda. Como la Real Hacienda debía proveer la remuneración de todo un complejo burocrático y procurar siempre las mayores utilidades para el erario de la monarquía, los comisos eran puestos en venta, no sin antes haberlos gravado con una serie de cargas que incrementarían su precio. Así, una vez capturado y efectuado el comiso de las mercancías introducidas sin registro alguno, la ley proveía que el contrabandista perdiera todos sus bienes mediante un embargo²³⁷. Por ejemplo, según una instrucción de 1798, si la mercancía decomisada y vendida reportaba un valor de 14.000 pesos de oro, las deducciones se efectuarían de la siguiente manera²³⁸:

²³⁷ *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*. Tres Tomos, Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1943, T. II, Lib. VIII, Tit. XVI, Ley I, p. 583.

²³⁸ AHA. *Reales Cédulas*, Tomo 3, Doc. 155, ff. 200r – 207r.

DEDUCCIÓN	VALOR (en pesos de oro)
Por Almojarifazgo	3.000
Por Alcabala	400
Por Derechos Municipales	200
Para manutención del contrabandista apresado	400
Para los jueces	1.133,2 $\frac{3}{4}$
Para los denunciantes	708,23 $\frac{3}{4}$
Para el denunciante principal	1.239,4 $\frac{1}{2}$
Para el Supremo Consejo	1.239,4 $\frac{1}{2}$
Para el Ramo de Comisos	2.479,4
Por las dos cuartas partes	2.479 $\frac{1}{2}$

Los afanes borbónicos por fortalecer las finanzas de la Monarquía hispánica, les hacían centrar gran parte de su atención en los asuntos derivados del contrabando ya que por éste motivo, la Corona dejaba de percibir ingresos necesarios para mantenerse en pie de guerra contra sus enemigos y para sostener todo el engranaje administrativo tanto de la península como de sus dominios. Por esto, en 1784, el ilustrado Conde de Gausa, quién fuera retratado ese mismo año por el célebre pintor Francisco de Goya y Lucientes, redactó unas Reales Ordenanzas acerca de la *Persecución y Penas de Contrabandistas y Mal-hechores*²³⁹ dirigidas a los Capitanes Generales de Provincia, cuyo objetivo principal era el exterminio de las cuadrillas de individuos dedicados a los fraudes y contravenciones que causaban notables pérdidas a la Real Hacienda y constituían un factor para el desorden de las “repúblicas”. Al parecer, las ordenanzas fueron emitidas pensando en la situación de todos los dominios hispánicos, por lo tanto, en la provincia de Antioquia también tuvieron su aplicación acogiéndose a circunstancias particulares. En las ordenanzas se afirmaba que en repetidas cédulas, decretos y providencias se había dispuesto por parte del Rey la persecución de los grupos de contrabandistas, ladrones y malhechores formadas durante la guerra que sostuvo España con Inglaterra entre 1779 y 1783. No obstante, las ordenanzas aclaraban que la extinción de aquellos grupos no se había podido lograr definitivamente. Por ello el Rey recurriría a los Capitanes Generales de provincia, que estaban obligados a “... conservar el distrito de su mando libre de ladrones, contrabandistas, y facinerosos” presionando para que estos individuos perturbadores de la “quietud publica” fueran

²³⁹ AHA. *Documentos*, Tomo 584, Doc. 9279, f. 122r.

exterminados, obligándoles a buscar un modo “honesto” de vivir. Compuestas por 35 artículos, las ordenanzas reglamentaban el fortalecimiento militar que debía existir en las provincias para evitar las perjudiciales acciones de los contrabandistas: el artículo I rezaba que: “...Para que los capitanes generales puedan cumplir con esta comisión, se les enviaría una tropa militar que sería distribuida por los lugares que más frecuentaban los delincuentes. Infantería, Caballería, Dragones y milicia de sueldo continuo con los demás recursos que haya en su provincia”. Sin embargo, los recursos de la provincia de Antioquia no eran suficientes para el costeo de una tropa militar, que además, ¡¡¡nunca llegó!!! Los artículos siguientes se referían a que los oficiales destinados en cada provincia para desempeñar aquellas labores serían designados por el Capitán General, quien tenía la potestad de escoger los individuos más aptos. El Capitán General debía tratar de hacer averiguaciones que le llevaran a estimar el número de bandidos y contrabandistas establecidos en su provincia, debía también indagar por los lugares o “parajes” donde se refugiaban, los caminos y veredas por donde transitaban y también conocer a los protectores, aviadores, espías y encubridores que trabajaban a favor de los matutes. Las comunicaciones eran un aspecto preponderante para el control del comercio ilícito, en el artículo VI se proponía que los Capitanes Generales establecieran y mantuvieran correspondencias entre sí, para comunicarse recíprocamente las noticias y novedades relativas a los contrabandistas y así poder perseguirlos de una provincia a otra. Los artículos siguientes eran relativos a los procedimientos que los cuerpos organizados de milicia debían considerar para cercar estratégicamente a los contrabandistas que estaban dispersos por el territorio. El artículo XIV, mencionaba la necesidad de emitir bandos constantemente para alertar a la población sobre las acciones de los contrabandistas e incitarles a denunciarlos ante la justicia para averiguar sobre su condición, bien fuera de contrabandista, de malhechor o de vago²⁴⁰. La aplicación de éstas ordenanzas en la provincia de Antioquia fue mínima, pues lo descrito en los artículos estaba en mayor consonancia con la situación peninsular y las agudas crisis desatadas por el comercio ilícito en el Caribe. No obstante, el contrabando seguía acaparando los itinerarios de gobernadores, alcaldes y jueces, quienes aparte de los tratos amañados en que pudieron

²⁴⁰ *Ibid.*, ff. 122v - 124v.

estar inmiscuidos, siguieron buscando las medidas para frenar las constantes pérdidas por aquel concepto.

Siendo una provincia donde la minería aurífera entregaba la mayor rentabilidad entre todas sus fuentes de ingresos, la producción de oro fue cobijada por varias regulaciones que sin lugar a dudas no eran la materia de devoción de los mineros ni de los comerciantes. Mineros propietarios de cuadrillas y mazamorreros dispersos fueron el motor de las extracciones del metal en la provincia y por lo tanto el eje articulador de su variable economía. Al ser el oro un recurso no renovable y por lo tanto fácilmente agotable, su producción estuvo condicionada por ciclos, a su vez determinados por la cantidad de mineros y esclavizados empeñados en extraerlo. El mineral aurífero se hallaba en los yacimientos de *veta* y *aluvión* y era posible obtenerlo con el uso de técnicas y herramientas europeas a las que se sumaban los aportes metódicos originarios de las sociedades indígenas y de los negros esclavizados²⁴¹, siendo la minería de aluvión la que mayores cantidades de oro reportó al erario provincial. El mineral extraído se hallaba naturalmente en forma pulverizada, cuyos granos diminutos podían confundirse con arenas u otros minerales²⁴², que al unirse conformaban una unidad que sirvió para el pago de todo tipo de transacciones durante el período colonial en la provincia de Antioquia²⁴³.

La producción minera capitalizada como oro en polvo, representó una enorme vicisitud para las rentas que la administración provincial esperaba percibir. Este motivo fue el aliciente para el establecimiento de una casa de fundición para el metal que extraían los mineros, además se sustentaba por una ley, en la que se ordenaba que: “Luego que los rescatadores introduxeren oro, o plata en pueblos de españoles, acudan sin dilación ante la justicia antes de llevarlo a su casa, ni a otra ninguna, y lo manifiesten, y den fianzas de que en los treinta dias primeros siguientes lo llevara a quintar, pena de perderlo todo con el

²⁴¹ Cesar Augusto Lenis Ballesteros. *Los Remedios: el testamento de la tierra*. Monografía para optar al título de Historiador, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 2005.

²⁴² Hacia 1787, el visitador de la provincia Juan Antonio Mon y Velarde comentaba que: “... muchos mezclan el oro con arena y aun raspaduras de otro metal que tiene a veces considerable merma en el crisol, y para disculpar su infamia, culpan al fundidor como ya sucedió. Se puede asegurar, que cien pesos de oro, pesado en Medellín, tienen quando vuelven a pesarse en Antioquia, un peso menos, y a veces mas. También sucede, que muchos recogiendo oros suzios prestan de estos con la condicion de cobrar en oro limpio y soplado a mas de su correspondiente premio que con todo sube aun, diez y doce por %”. Cfr. Juan Antonio Mon y Velarde. *Ynforme hecho al Excelentísimo Señor Virrey, por el Señor visitador general Don Juan Antonio Mon y Velarde oydor y Alcalde de corte de la Audiencia Real De Santa. fé, sobre la introducion de moneda en esta Provincia de Antioquia. año de 1787*. Colección Particular, f. 3v.

²⁴³ Ann Twinam. *Op. cit.* p. 48.

cuatro tanto”²⁴⁴. En la fundición, mineros y comerciantes debían registrar ante el fundidor todas las cantidades de oro que llegaban a sus manos, sin importar su cantidad, kilataje o procedencia, con el fin de extraerle un impuesto denominado “Quinto Real” equivalente al tres por ciento (3%) de su cantidad total.

El oro en polvo se aceptaba como factor de cambio o moneda corriente en toda la provincia y en otros tantos lugares del virreinato, siendo éste hecho una preocupación constante en la administración provincial, pues la circulación del metal en manos de particulares no favorecía la extracción de sus quintos, ya que quienes lo poseían podían cruzar los límites de la jurisdicción de la provincia y acceder a mercados donde también el oro además de aceptado era muy apetecido. Pero la Real Hacienda no era la única institución que sufría pérdidas por ese uso del metal en polvo: los mineros, los comerciantes y en general cualquier particular que se dispusiera a utilizarlo corría el riesgo de ser estafado en alguna transacción, pues al no estar fundido ni amoldado bajo ninguna medida autorizada su medición era bastante imprecisa, y por consiguiente, quienes lo utilizaban en sus negocios podían llegar perder o ganar sin darse cuenta²⁴⁵. Además, el problema que supuso el empleo del oro en polvo repercutía en la dinámica económica de la provincia, pues el mineral terminaba por fugarse en pequeñas transacciones del comercio exterior donde los bienes adquiridos no equivalían a la valiosa cantidad del oro utilizado, representando así un impedimento para la acumulación y el crecimiento de los mercados internos, en tanto que los tratos se reducían al trueque. Por su parte, durante los períodos de opulencia en la extracción aurífera, los mineros debían estar pendientes de sus producciones, recibiendo las ganancias pero limitados a permanecer en los distritos, por lo cual los mercaderes aprovechaban para desplazarse a las regiones mineras para vender mercancías y abastos solicitados por los propietarios y sus cuadrillas de esclavizados, resultando de ello unas transacciones desiguales, debidas en parte a los precios que los mercaderes asignaban a los artículos²⁴⁶.

Hacia 1787, el asturiano Juan Antonio Mon y Velarde, quien fuera Visitador General de la Provincia de Antioquia, plasmó en el papel las opiniones derivadas del agudo e

²⁴⁴ *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias. Op. cit.*, Libro VIII, Título X, Ley III, p. 481.

²⁴⁵ Ann Twinam. *Op. cit.* pp. 53 – 54.

²⁴⁶ *Ibid.*, p. 103.

ilustrado conocimiento sobre las afecciones que el uso del oro en polvo causaba a la Real Hacienda. Afirmaba que a pesar de la existencia de leyes, el hecho de desconocer otro factor de cambio para las transacciones comerciales de la provincia se había convertido en un “abuso, y perjudicial costumbre”, siendo los tres núcleos urbanos mayormente poblados el escenario donde particularmente las transacciones con aquel tipo de metal eran más comunes²⁴⁷. Aparte de los comerciantes y mineros que defraudaban la Real Hacienda efectuando sus tratos con el metal pulverizado, Mon y Velarde consideraba que el inicio del problema se hallaba en el gran número de mazamorreros dispersos, quienes aportaban las dos terceras partes ($\frac{2}{3}$) de la producción aurífera total en la provincia, pero debido a su informalidad y a que vivían “en las inascesibles cabernas de los montes como fieras selvages”, el recaudo de los Quintos Reales era tarea casi imposible²⁴⁸. Así, el oro pasaba a manos de los comerciantes y después terminaría invirtiéndose en la provincia de Cartagena o en Santa Marta. Frente al problema del oro sin quintar, el Visitador proponía la adopción de una moneda de plata que representara el valor del oro en polvo extraído, y con la moneda de plata circulando, el oro estaría asegurado para la Real Hacienda y no existiría el riesgo de su fuga, pues al ser un recurso que podía escasear con facilidad, su ausencia en la economía provincial se manifestaría en la falta de explotaciones agrícolas y en los elevados precios de los productos que se vendían. Así, el asturiano proponía que luego de obtenerse los Derechos Reales por el oro presentado a la fundición, por cada castellano²⁴⁹ del metal, se reconocerían dos patacones de plata²⁵⁰. En la década de 1780, el Gobernador Francisco Silvestre, mencionaba que la falta de una moneda acuñada o “de cuenta” era la causa directa por la cual muchas de las transacciones inherentes a la oferta y la demanda estuvieran regidas por los tratos al fiado. De ésta manera un comprador podía adquirir cualquier artículo que necesitara pero con un incremento del cuarenta o cincuenta por ciento en su precio determinado por el vendedor que no se arriesgaba a perder. Silvestre

²⁴⁷ Juan Antonio Mon y Velarde... *Op. cit.* f. 1r.

²⁴⁸ *Ibid.*, f.1v

²⁴⁹ Un “Castellano” es la cantidad de oro formada por ocho tomines. No es necesario hacer esfuerzo para entender que el origen de este término es español, y más concretamente del reino donde nació el idioma que impuso la corona a lo que hoy es el continente americano. *100 castellanos equivalen a 1 libra o 460, gramos*. Cfr. Darcio Antonio Cordoba Cuesta & Cidenia Rovira de Córdoba. *Explotación artesanal del oro. Léxico-Utensilios-Metodología del Pacífico Colombiano*, Bogotá, Corporación Identidad Cultural, 2003, pp. 58 – 120.

²⁵⁰ Juan Antonio Mon y Velarde... *Op. cit.* f. 6v; El “Patacón” es una unidad de valor para la plata amonedada cuyo peso es equivalente a una onza. Cfr. *Diccionario de Autoridades, Op. cit.* Vol. I, Tomo 2, p. 161.

sostenía que el afán de los compradores los llevaba contraer tamañas deudas, difíciles de pagar en medianos plazos, y por esto los compradores tenían que esconderse o desaparecer por algún tiempo hasta tener cierto caudal para “contentar” al vendedor y obtener créditos de nuevo. También afirmaba que la falta de moneda, y la escasez del oro en polvo determinaban que las personas dedicadas a algún oficio remunerable recibían bienes comestibles a manera de pago por sus trabajos. El gobernador se jactaba de no ser partícipe de esa primitiva modalidad de mercado, pues seguramente comprendía el nivel de estancamiento al que podían reducirse las rentas de la Real Hacienda y por lo tanto no contribuía con el círculo vicioso²⁵¹. De otro lado, la circulación del oro en polvo se adecuaba perfectamente a los tratos de los contrabandistas, pues ellos también podían recaudar el metal que no era quintado y desplazarse hacia Cartagena, Mompo, Honda, Cartago o quizás hacia alguna isla del Caribe para contratar con el preciado metal. A pesar de todo, los virreyes estaban enterados de las vicisitudes surgidas por el uso del oro en polvo, y como providencias para enfrentar las pérdidas del erario se empeñaron en redactar decretos y ordenes que en realidad tuvieron poco acierto, pues si bien existían comerciantes y mineros que lo registraban en la casa de fundición, muchos de ellos solo registraban porciones, dejando el resto para ser empleado en tratos independientes, conformando así una situación de ilegalidad permanente en la economía de la provincia de Antioquia²⁵².

La ilegalidad de los tratos con oro en polvo fraguados en la provincia alcanzó a trascender hacia las rentas estancadas, es decir, los fraudes a las rentas también implicaron una intensa preocupación y un gran cuestionamiento a la efectividad de la autoridad provincial, en tanto que la economía y el orden civil se veían golpeados por el empleo clandestino del oro en polvo para sustentar otras actividades de compra y venta en las cuales se omitían los derechos de las rentas. Así, Después de haber sido brutalmente golpeados en una pelea ocurrida en la madrugada del 4 de mayo de 1785, los guardas de la Real Renta de Aguardiente de la ciudad de Antioquia, Don Nicolás Hurtado y Miguel Amazara, se hallaban convalecientes, postrados en sus camas y con heridas que eran el

²⁵¹ Francisco Silvestre. *Op. cit.* p. 132.

²⁵² Rodrigo Campuzano Cuartas. *Gobierno, Real Hacienda y Reformismo Borbónico. Antioquia en la segunda mitad del siglo XVIII*, Tesis presentada como requisito para optar al título de Magíster en Historia de Colombia, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 1993, p. 212.

testimonio de una agitada contienda. Sus heridas y fuertes golpes habían sido propinados por Francisco Rodríguez y los hermanos Toribio y Vicente Jiménez, tres hombres dedicados a la destilación clandestina de aguardientes en la jurisdicción del pueblo de Sopetrán²⁵³. Aquella madrugada, Hurtado y Amazara salieron de ronda para celar las irregularidades, y como un operativo de rutina se dirigieron hacia la loma de El Guayabal, mejor conocida como “El Cofre”, donde existía una casa en la que residía Ignacia Muñoz, una mujer quien, entre sus varios oficios, defraudaba la renta destilando licor. Los guardas entraron allanaron la casa y encontraron una paila “sacadora” que les indujo a pensar que hacía pocos días la mujer había destilado una buena cantidad de licor. Hurtado tomó la paila y se la decomisó, hecho que no le gustó a Ignacia, mucho menos a su hijo Francisco Rodríguez, quien también se encontraba en casa. Disgustados ambos, madre e hijo, recriminaron al guarda Hurtado diciéndole que se quejarían ante el Asentista de la Renta. Nicolás Hurtado omitió la advertencia y junto a su compañero Miguel partió a revisar lugares cercanos para ver si encontraban el lugar en el que se escondían los defraudadores para destilar aguardientes.

Los guardas se dirigieron hacia un lugar cercano y allí volvieron a encontrar varios indicios como pailas y alambiques, además de algunos rastros de cenizas en el suelo que delataban la clandestina actividad. Aquel encuentro les confirmó la opinión de que Ignacia Muñoz defraudaba a la renta, por lo cual tornaron de vuelta por el mismo camino hacia la casa de la mujer con el fin de tomarla prisionera, y al llegar a una cañada llamada La Aguadita, la cual debían cruzar para continuar el camino hacia la casa, aparecieron tres hombres, entre ellos Francisco Rodríguez, hijo de Ignacia Muñoz, acompañado de los hermanos Jiménez. Rodríguez portaba un calabozo²⁵⁴, Toribio un machete y Vicente una lanza. Asustados con el temible encuentro, los guardas empuñaron los sables que llevaban al cinto y preguntaron a los tres hombres acerca de qué se le ofrecía, pero aquellos no modularon palabra y se abalanzaron sobre los guardas. Vicente Jiménez lanzó un fuerte golpe con su lanza, el cual fue detenido por el sable de Hurtado, ambos forcejearon hasta que el guarda cayó al suelo. En ese mismo instante Rodríguez le atestó otro duro golpe con

²⁵³ AHA. *Real Hacienda*, Tomo 744, Doc. 11943, ff, 2v – 4r.

²⁵⁴ Un calabozo es un “instrumento de hierro a modo de podadera que sirve para desmochar los arboles”. Cfr. *Diccionario de Autoridades*, *Op. cit.* Vol. I, Tomo 2, p. 55.

el calabozo en la parte izquierda de su cabeza, el golpe lo dejó aturrido mientras que Rodríguez se ensañaba golpeándolo con el cabo de la herramienta. Por su parte, Miguel luchaba contra Toribio sin mejor suerte, mientras que Hurtado lloraba de dolor y le gritaba a su compañero que soltara el sable antes de que Toribio lo matara. La pelea terminó, Francisco Rodríguez y los hermanos Jiménez se marcharon llevándose consigo la paila, una ruana propiedad de Miguel y los dos sables de los guardas. A pesar de haber sufrido varias lesiones, Miguel Amazara podía mantenerse en pie, pero su compañero no podía caminar. Esperaron un rato y al cabo de unas horas, vieron un caballo montado por un individuo apellidado Espinal, quien pasaba por el lugar. Los guardas le solicitaron ayuda y Espinal generosamente les prestó el animal para que se dirigieran al pueblo de Sopetrán y guardaran reposo. Siete días después de haber llegado al pueblo, el alcalde pedáneo, Don Pablo Dávila acompañado del Doctor José María de la Madrid, quiso interrogar a Miguel Amazara y enterarse de su estado de salud, pues Nicolás Hurtado, lleno de contusiones, había perdido el conocimiento, y Amazara estaba repleto de heridas²⁵⁵.

En muchas oportunidades, las tentativas por el control y erradicación de los fraudes a las rentas estancadas terminaron por desembocar en situaciones como la anterior, pues cientos de personas, generalmente de los sectores marginados de la sociedad colonial, dedicaron alguna parte de su vida a la destilación clandestina de aguardiente y al cultivo y comercialización del tabaco como una alternativa de subsistencia ante la carencia de medios de producción y ante la presión fiscal, aprovechando así la permanente demanda que se ejercía sobre los dos productos, pues a lo largo del período colonial, este tipo de bienes constituyeron una parte esencial para la economía de las provincias, para los ingresos de tipo fiscal requeridos por la Real Hacienda, y para el diario vivir de sus habitantes.

Los licores extraídos y procesados con base en la caña de azúcar y de otros vegetales, así como el tabaco y sus derivados que se cultivaron a lo largo y ancho de los dominios hispánicos fueron producciones que no pasaron desapercibidas en los itinerarios administrativos de la Corona española. El aguardiente, «*aqua ardens*», desde la Antigüedad fue empleado a manera de medicamento en Europa central y su consumo fue

²⁵⁵ AHA. *Real Hacienda*, Tomo 744, Doc. 11943, f. 6v.

popularizándose por el resto del continente. Obtenido mediante la destilación de cereales panificables o de frutos silvestres, el aguardiente pasó de tener una funcionalidad estrictamente médica para emplearse como una bebida alentadora del trabajo en los campos y las jornadas militares a pesar de la embriaguez que causaba su consumo²⁵⁶. Constituyó una de las muchas herencias gastronómicas que los españoles legaron al Nuevo Mundo. En el continente americano, las destilaciones adquirieron particularidades determinadas por las formas de producción y por el tipo de frutos que podían hallarse en sus variadas latitudes. De esta manera, en el virreinato novohispano surgieron varios productos con contenidos alcohólicos naturales tales como el oloquine, el pulque, las mistelas contrahechas, los vinos de coco, tepaches, mescales, guarapo, vingarrote y el aguardiente de maguey. Al aguardiente común derivado de la caña de azúcar se le conoció como “chinguirito”, licor consumido casi por todos los estratos de la sociedad. Su producción y comercio fueron llevados a cabo por destiladores particulares, quienes en algunos casos aceptaban las restricciones administrativas para su distribución, y a pesar de los bandos publicados para castigar las destilaciones clandestinas, y la creación de una renta exclusiva para el chinguirito en 1796, las altas demandas por el licor brindaban la posibilidad de procesarlo y venderlo escapando de los obstáculos fiscales²⁵⁷.

Al igual que en la Nueva España, desde el siglo XVII, existieron en el Nuevo Reino de Granada proyectos para monopolizar la producción y el comercio de los licores, pues los altos índices de su consumo y la facilidad de su comercio eran aspectos que prometían ingresos fijos para el Real Erario. Para el siglo XVIII y como parte de las intensiones borbónicas en pro del incremento financiero, la Corona decidió intervenir en el disperso sector productivo del aguardiente y el tabaco estableciendo estancos y creando a partir de allí unas *Rentas Estancadas* con las cuales se recaudaban notables ingresos para el Real Erario. A comienzos de la década de 1760, el establecimiento de los *asientos* particulares para el monopolio de la venta y distribución del aguardiente en la provincia de Antioquia se

²⁵⁶ Herbert George. *Elaboración artesanal de licores*. Zaragoza, Editorial Acribia S.A, 1989, pp. 5 – 8.

²⁵⁷ José Jesús Hernández Palomo. *El aguardiente de caña en México (1724 – 1810)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos / CSIC, 1974, p. 49. Cfr. Teresa Lozano Armendares. *El chinguirito vindicado. El contrabando de aguardiente de caña y la política colonial*, México, UNAM, 2005.

dificultó, pues debido a la arraigada costumbre de destilarlo y comercializarlo en forma particular, las ofertas para encargarse y obtener algún lucro de los asientos fueron pocas²⁵⁸.

En la misma década de 1760, la creación de los estancos tanto el de Aguardiente como el de Tabaco, supondría un paso más contundente para el recaudo de impuestos, aunque las precarias condiciones económicas de la provincia, evidentes con la escasa diversificación de sus cultivos y sus mínimos índices de exportaciones agrícolas no ofrecían las mejores circunstancias para emprender un proyecto tributario que abogara por monopolizar la circulación de un par de productos difícilmente sustituibles y que no presentaban una demanda elástica entre los consumidores, es decir, que al quedar estancados, ningún otro producto suplantaría su comercialización, y por ello el comercio ilegal supondría la alternativa más obvia para seguirlos consumiendo. El recaudo de impuestos y su paulatino incremento fue uno de los preceptos de máxima atención en el proyecto reformista. El mantenimiento del engranaje administrativo, la búsqueda de la prosperidad en los dominios y la financiación de las guerras internacionales, eran aspectos que debían sufragarse mediante las cargas impositivas indirectas ó impuestos al consumo²⁵⁹. Aunque las políticas sobre la tributación funcionaron desde las primeras décadas de la dominación, para el siglo XVIII, otro tipo de ingresos debieron procurarse. En la provincia de Antioquia, los impuestos sobre el consumo de aguardiente y tabaco podían resultar nocivos dado a que su efectividad dependía del buen funcionamiento del comercio, que a su vez estaba supeditado a la bonanza minera. Así, en un período de crisis, el comercio y el consumo decaían por completo y sus consecuencias podían llegar a evidenciarse con un creciente número de hechos en detrimento de los recaudos o con desórdenes políticos.

Dentro de su política ilustrada, el gobernador Francisco Silvestre consideraba que la Real Hacienda era “la piedra de toque de todos los Estados”, aludiendo a la importancia que tenía el recaudo de impuestos para el incremento del erario y la prosperidad de la provincia²⁶⁰. Para la Real Hacienda, las rentas estancadas eran una preponderante fuente de ingresos, ya que los estancos establecidos le proporcionaban una solvencia fija. La Renta de

²⁵⁸ Rodrigo Campuzano Cuartas. *Op. cit.*, pp. 312 – 315.

²⁵⁹ Niall Ferguson. *Dinero y poder en el mundo moderno. 1700 – 2000*, Madrid, Taurus, 2001, p. 79.

²⁶⁰ Francisco Silvestre. *Op. cit.* p. 263.

Aguardiente se justificaba para obtener un mayor recaudo de tributos y para ejercer controles sobre los destiladores dispersos, Silvestre concebía el estanco del aguardiente como un tropiezo para el comercio activo, pero a su vez se refería al monopolio del licor como un mecanismo de control, dado que su excesivo consumo era perjudicial para la salud de los habitantes, además argumentaba que los indios eran el sector poblacional que más apetencia mostraba por las bebidas y por su fabricación clandestina²⁶¹. La fácil fabricación del aguardiente y su efectiva comercialización eran los alicientes básicos para que cientos de habitantes destilaran el licor en sus predios o en lugares apartados de los controles oficiales. Alambiques, pailas, botijas, agua, miel y caña de azúcar y en algunos casos anís, eran los únicos elementos que se necesitaban para fabricar la bebida. Establecida la Real Renta de Aguardiente con sus respectivos estancos, los oficiales de la Real Hacienda y sus subalternos encargados de velar por el buen funcionamiento de tales instituciones desempeñaban labores relativas al control de la producción del aguardiente, verificando su calidad, reprimiendo el comercio clandestino y vigilando a quienes lo destilaban con fines comerciales o para su propio consumo.

La prominencia de temperaturas cálidas y templadas en la provincia de Antioquia posibilitaban el cultivo de la caña de azúcar en buena parte de sus regiones. El nordeste minero y el occidente fueron espacios privilegiados para su cultivo y representaron una pequeña porción de la economía regional, por lo tanto, los habitantes tenían la posibilidad de cultivar cañaduzales en predios pequeños y luego sacar los beneficios de la caña mediante las técnicas rudimentarias para la destilación del aguardiente. Debido a esto, el gobierno virreinal estaba alarmado, ya que el comercio de aguardiente al margen del monopolio oficial significaba cuantiosas pérdidas para la Real Hacienda, por lo cual, las leyes y los decretos relativos al comercio clandestino del licor se agudizaban para tratar de

²⁶¹ *Ibid.*, p. 359 – 360; En 1767, Vicente Ponce de León, juez pedáneo del pueblo de Sopetrán, escribió una carta al gobernador de la provincia José Barón de Chávez afirmando que el aguardiente era motivo de “discordias y quimeras” entre los indios, asegurando que estos “tienen su caña y se ponen ebrios”. Cfr. AHA. *Documentos*, Tomo 563, Doc. 8913, f. 67r; En esta pequeña carta se puede evidenciar que además de los prejuicios en contra del erario, la “saca” o destilación de aguardiente clandestino podía ocasionar algunos desordenes para la vida de las poblaciones, pues los problemas, pendencias y “alborotos” en los que los indios pudieran incurrir eran gracias a su estado de embriaguez. Son preocupaciones circunstanciales que van acordes a un proyecto de control de grandes proporciones, un control sobre la costumbre y en general sobre la vida de las gentes, que procuraba a su vez la quietud, la felicidad y el orden. Aspectos sobresalientes de las políticas borbónicas. Cfr. Luis Miguel Córdoba Ochoa. *De la quietud a la felicidad. La villa de Medellín y los procuradores del Cabildo entre 1675 y 1785*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1998, pp. 127 – 185.

eliminar las pérdidas. Desde 1766, se emitieron varias reglamentaciones que incluían las sanciones para quienes destilaran aguardientes y se crearon cuerpos de ronda compuestos de guardias que se encargaban de vigilar las destilaciones clandestinas²⁶². Los cuerpos de ronda operaban a manera de vigilantes en las localidades donde se frecuentaban las destilaciones realizando en las noches y madrugadas allanamientos sorprendidos en los cuales decomisaban las herramientas para destilación y sus productos. Muchas de sus capturas estuvieron en parte apoyadas por sujetos delatores, quienes luego de informar sobre algún defraudador de la renta, eran recompensados con alguna suma. Además de la población indígena, los defraudadores de la renta también eran blancos pobres y otros con pequeños caudales, mulatos, libertos, mujeres y niños, y se consideraba como cómplices y contribuyentes de los fraudes a los encubridores y a los que de manera artesanal fabricaban ollas de barro, pailas y alambiques, y por tanto debían contar con su respectiva licencia.

Así, en 1777, el gobernador Cayetano Buelta Lorenzana publicó un bando en el sitio de Sabanalarga, refiriéndose a “los muchos fraudes que frecuentemente experimentaba dicha renta” gracias a las destilaciones y a las introducciones de aguardiente que se hacían desde la provincia de Cartagena. El gobernador comentaba que las graves penas publicadas en un bando anterior para castigar a los contrabandistas no habían surtido efecto alguno, pues estaban siendo burladas maliciosamente, y para ello las hizo extensivas a los alfareros y olleros que vendían alambiques de barro para destilar aguardiente. Las sanciones consistían en que:

...Se prohíbe que ninguna persona de cualesquiera estado, calidad o condición que sea pueda destilar el aguardiente sin expresa licencia del referido asentista o la introduxere de otra administración en o en otra cualquiera forma incurra por el mero hecho (verificada la aprehensión Real) en la multa de doscientos pesos de buen oro y siendo Plebeyo y no teniendo con que pagarlos se le saque a la vergüenza pública, y siendo nobles y no los pagan se les castigara a la disposición de la Real Audiencia y perderan todos los aperos, caballerías, que sirven al fraude de dicha renta, y en las mismas penas incurran los mismo Alfareros, y olleros que fabriquen dichos Alambiques, y mas instrumentos para la clandestina destilación, lo que he mandado publicar llegue y que llegue a noticia de todos, y ninguno alegue ygnorancia...²⁶³

²⁶² Gilma Mora de Tovar. *Aguardiente y conflictos sociales en la Nueva Granada, Siglo XVIII*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1988, p. 163.

²⁶³ AHA. *Real Hacienda*, Tomo 740, Doc. 11844, f. 1r.

Cuando concluía una operación de allanamiento en una casa, rancho o algún lugar elegido para efectuar los procesos de destilación, los guardas de la renta procedían a decomisar los instrumentos, en muchas ocasiones los destruían haciendo uso de palos, piedras y varas de guadua, luego procedían con el embargo de los bienes según lo dictaminaban las leyes, y en los posteriores procesos judiciales que se les seguían, las autoridades inquirían acerca del previo conocimiento que los defraudadores o contrabandistas debían tener de las leyes establecidas. Entre los defraudadores apresados eran frecuentes las declaraciones contradictorias y ambivalentes acerca del conocimiento de la ley. Ese mismo año, en el pueblo de Sopetrán, un indio llamado Gregorio Machado declaró bajo juramento ante la autoridad luego de haber sido sorprendido destilando aguardiente para su consumo. Machado argumentaba que conocía los bandos prohibitivos para la destilación y “saca” de aguardiente que no fuera del estanco, pero que no tenía idea acerca de las penas y castigos que habrían de imponérsele y por ello “nunca se había persuadido cometía delito en fabricar y alambicar el referido *Aguardiente* y que por eso lo hacía. Que no estaba presente cuando se publico el vando ni menos lo vio fijado en ningún paraje *publico* ni secreto y por lo mismo siempre ha ygnorado cuales fuesen las penas impuestas a los transgresores”²⁶⁴. Machado aseguraba que aquella fue la primera vez que había destilado, a pesar de que en su casa tenía un alambique y otros utensilios para la destilación desde tiempo atrás antes de que la renta fuera establecida.

Al igual que el caso anterior y justo el mismo y en el mismo lugar, Vicente Ponce de León, juez pedáneo de Sopetrán fue alertado sobre las destilaciones que hacían dos indias llamadas Paulina y Cayetana. El juez llegó a la casa de las indias antes de la media noche, tocó la puerta y entró, adentro de la casa halló una “botijuelita” de aguardiente, el cual probó y determinó que era de origen clandestino. Las indias fueron apresadas, y se procedió a interrogarlas. Paulina afirmó que sabía sobre la publicación de un bando que condenaba bajo “graves penas” a quienes destilaran el licor, sin embargo “su mal juicio” le había llevado a cometer el delito. Por su parte, Cayetana, aseguraba no saber acerca del bando promulgado, sin embargo sí estaba enterada de que existía una renta y un arrendador.

²⁶⁴ AHA. *Criminal*, B-74, Leg. 1760 – 1780, Doc. 9, f. 10r.

Ambas indias fueron condenadas a destierro por seis años a la ciudad de Antioquia sin que pudieran salir de su jurisdicción²⁶⁵.

Las estrategias para defraudar las Rentas y para confundir a los guardas eran diversas, y debido a esto, los guardas debían tener conocimientos previos en materia de aguardientes. El sabor, el color y la textura eran los indicadores principales para detectar un aguardiente que no fuera del estanco. Aguardientes traídos a la provincia de Antioquia desde Mompox, Honda o Popayán se distinguían claramente por su composición y su intenso sabor anisado, igualmente ocurría con los licores destilados por manos particulares. Para no ser sorprendidos, los contrabandistas mezclaban los licores legales e ilegales con el fin de uniformar el sabor, en otras ocasiones los envasaban en recipientes como botijas o “frasqueras” y los ubicaban en algún lugar junto a los recipientes que contenían el aguardiente permitido. No obstante, como parte de la vigilancia, los guardas olían el licor, lo probaban y determinaban su calidad y de resultar un aguardiente extraño al del estanco se daba inicio al proceso judicial.

En sus operativos de reconocimiento de los aguardientes, los guardas podían ser víctimas de ataques por parte de los defraudadores, quienes invadidos por la rabia no consentían que la autoridad reprimiera sus actividades. Nicolás Hurtado, guarda mayor de la Renta de la ciudad de Antioquia fue un testigo fiel de aquellos altercados. Estando en el pueblo de San Jerónimo en 1781, el guarda se dispuso a iniciar sus operativos de ronda por órdenes del asentista Don Valerio Ramón de Uruburu²⁶⁶. Patrullando el pueblo y sus afueras en vísperas de las fiestas de Nuestra Señora de la Candelaria, Hurtado pasó cerca de la casa de un mulato llamado Joaquín de Aguirre y Marín. La casa se veía habitada y además sonaba música. Hurtado afirmó que sus intenciones no eran las de registrar la casa, simplemente la música había llamado su atención. En la casa se hallaban varias personas, entre ellas, dos mujeres que advirtieron la presencia del guarda cerca de la casa y comenzaron a murmurar diciendo que “los guardas están aquí apaguemos la vela y serremos la puerta”. Hurtado escuchó todo y optó por entrar suponiendo que el mulato escondía algo en su casa. El guarda mayor mandó a su acompañante para que fuera en

²⁶⁵ AHA. *Criminal*, B-80, Leg. 1750 – 1780, Doc. 21, ff. 4v – 6r.

²⁶⁶ AHA. *Criminal*, B-60, Leg. 1780 – 1790, Doc. 9, f. 23r.

busca del alcalde del pueblo, y así verificar que sus suposiciones fueran acertadas. Cuando el alcalde llegó, entraron y efectivamente encontraron varios recipientes con aguardiente de contrabando camufladas entre hojas de plátano. El mulato Joaquín se defendía diciendo que el aguardiente que tenía en su casa sí era del estanco, los guardas, el alcalde, el mulato y dos testigos fueron al estanco a comprobar la falsedad de las declaraciones. Allí, el alcalde probó ambos aguardientes y demostró que la bebida incautada era un destilado ilegal. Como advertencia, el alcalde le pidió a Hurtado que no se llevara todo el licor, pues con una porción bastaba, pero el guarda no quería dejar ni una sola gota del aguardiente en la casa del mulato. El mulato era un hombre temido en San Jerónimo debido a su belicosidad, y Nicolás Hurtado no tenía idea del error que acababa de cometer. Uno de los testigos llamado Don Juan Antonio Díaz le habló a Hurtado al oído, y le dijo: “... si usted quiere escaparse y librarse de un peligro ya que tienen el aguardiente cogido, bayanse ustedes haora mismo para la ciudad, porque estos son grandes perros y el sugeto tiene muchos de su lado, no vaya a aver algun alsamiento...”²⁶⁷, al oír esto, Hurtado emprendió la huida hacia la ciudad de Antioquia. Posiblemente volvió a toparse con altercados similares mientras ejercía su labor, los cuales además de imposibilitar la captura de los defraudadores, pudieron haber puesto en riesgo su vida. De hecho, cuatro años después, perdería el conocimiento al ser golpeado en la cabeza mientras trataba de reprimir un fraude a la renta de aguardiente en cercanías al pueblo de Sopetrán.

Al igual que la caña de azúcar, el tabaco se cultivó intensamente y de manera ilegal en la provincia de Antioquia. Su alta demanda para el consumo local y su circulación interior como contrabando hicieron que la Corona determinara su estanco²⁶⁸. La villa de Medellín fue el principal centro administrativo de la renta, debido a que se ubicaba en un lugar estratégico para la distribución oficial de las producciones tabacaleras cosechadas en Ambalema y traídas por el río Magdalena hasta el puerto de Honda. Los cosecheros ilegales de tabaco en la provincia socavaban los intereses virreinales en tanto que el tabaco que debía consumirse era exclusivamente el que provenía de Ambalema, cuya distribución no sólo se supeditaba al virreinato sino que también se exportaba de manera legal o clandestina

²⁶⁷ *Ibid.*, f. 23v.

²⁶⁸ Otras rentas como las de la pólvora, los naipes, las salinas y el correo se crearon como dependientes a la Renta del Tabaco. Cfr. Rodrigo Campuzano Cuartas. *Op. cit.*, pp. 248 – 249.

hacia los dominios de Inglaterra, Francia y Holanda por la vía de Cartagena. En el virreinato, el estanco se había creado en 1766 y con la visita realizada por Juan Francisco Gutiérrez de Piñeres en 1778, la producción de tabaco se formalizó al declararse su monopolio y al establecerse Ambalema como un sitio de acopio y la villa de Honda como el punto neurálgico de su distribución. Gutiérrez de Piñeres sentó las bases jurídicas para las constantes reformas impuestas a los ramos económicos y en especial para los estancos de tabaco de todas las provincias del virreinato. Siguiendo ordenes superiores de la Corona, el visitador sugirió distritos de siembra según las aptitudes geográficas de cada provincia y con el fin de cohesionar a los cosecheros dispersos, ordenó que el Estado compraría el tabaco a precios fijados de antemano y propuso el incremento en un 150% en el precio del que se vendería en los estancos. Con respecto al control del comercio clandestino, solicitó que las administraciones locales registraran el número de plantas que poseían los cosecheros en sus estancias y reglamentó los cuerpos de ronda para reprimir el contrabando de la hoja en los distritos²⁶⁹. El funcionamiento de las reformas impuestas por Gutiérrez de Piñeres repercutió en un gran número de cosecheros, quienes inconformes con los represivos controles y el incremento a las medidas de tributación, protagonizaron levantamientos populares en la región nororiental del virreinato y en algunas regiones del occidente²⁷⁰.

Desde la década de 1760, quienes gobernaron la provincia de Antioquia, al igual que los alcaldes de todos sus partidos, se mostraban preocupados por la normalidad con que se cosechaba y se distribuía el tabaco en todas sus variantes. La planta del tabaco «*Nicotiana tabacum*», cuya mejor calidad se experimenta en las regiones cálidas, fue ampliamente cultivada en la región occidental de la provincia. Las hojas que brotaban de la planta determinaban su variedad, calidad, y por supuesto, su precio. Según el gobernador Silvestre Sánchez, *Zoca* era el nombre que se le daba a las hojas inferiores de la planta, *Cafuche* a las del medio del tronco y *Cogollo* a las que germinaban en la parte superior, y junto con otras hojas de mayor calidad, las de *Cogollo* eran las más costosas²⁷¹. El tabaco en la provincia

²⁶⁹ Jesús Antonio Bejarano & Orlando Pulido. *Op. cit.*, pp. 91 – 93.

²⁷⁰ John Leddy Phelan. *The People and the King: The Comunero Revolution in Colombia, 1781*, Madison, Wisconsin University Press, 1978, pp. 40 – 46.

²⁷¹ Francisco Silvestre. *Op. cit.*, p. 384.

era común y difundido, pues al ser un producto autóctono que desde tiempos prehispánicos era utilizado, los procesos de aculturación ayudaron a mantenerlo entre los sectores criollos, mestizos, africanos e indios de la población, quienes lo consumían de formas diferentes. Francisco Silvestre comentaba que “sin excepción de clases, y calidades” los europeos se habían acostumbrado al tabaco, y que en general, era tan apetecido en la provincia que muchos de sus habitantes preferían fumar antes que comer²⁷², aunque los derivados de su hoja también se empleaban para fines medicinales, tal y como lo mostró Don Cristóbal Tobón en 1786, quien después de haber sido cuestionado por los guardas de la renta por la posesión de tabaco, explicó que había molido varios “palos y cabos” de unos cigarros hasta reducirlos a polvo con el fin de curar a uno de sus bueyes²⁷³. El tabaco se fue convirtiendo en un producto básico, de necesidad primaria entre los bienes de consumo de la provincia, el gobernador aseguraba que se consumía en mayores cantidades antes de fundarse el estanco, pero seguramente no prestó atención a quienes lo cultivaban para su propio consumo y para comercialarlo al margen del monopolio. Silvestre no estaba de acuerdo con el monopolio del tabaco, pues argumentaba que la libertad en el cultivo apoyada en la costumbre era un potencial que debía valorarse, ya que al existir menos cargas impositivas, la producción se incrementaría y se podría abastecer por entero al continente europeo sin la necesidad de comprarle tabaco brasileño a Portugal. No obstante, el gobierno virreinal determinó estancarlo, por lo cual los contrabandos de la hoja comenzaron a incrementarse.

Los cosecheros también poseían una estratificación según las cantidades de tabaco que podían producir. Hubo cosecheros con sembradíos grandes que producían decenas de arrobas al momento de la cosecha, otros cosecheros de talla menor que cultivaban lotes pequeños o sementeras y debido a las precarias cantidades se inclinaron mayormente hacia el comercio clandestino de la hoja, dadas las facilidades para la venta en un mercado de autoconsumo. En 1765, el virrey Pedro Messía de la Zerda aseguraba que en la provincia “se han dedicado a la dicha siembra con tal exceso que todos generalmente y los mismos clérigos han difundido abiertamente que solo en las siembras de tabaco han de ocupar sus

²⁷² *Ibid.*, p. 386.

²⁷³ AHA. *Criminal*, B-60, Leg. 1780 – 1790, Doc. 3, f. 5r.

esclavos”²⁷⁴. Así, tratando de prevenir el comercio ilegal, el gobierno provincial se dedicaba a dictar leyes y las Administraciones Principales de la renta enviaban a los guardas para prestar la ronda. En 1778, el asentista de la renta, Antonio de Valle redactó desde la villa de Medellín una instrucción para los guardas de la renta en la provincia de Antioquia que se acomodaba a las reformas que pretendió Gutiérrez de Piñeres para todo el virreinato. La instrucción se componía de ordenes similares a las que se empleaban durante la captura y confiscación de *géneros* y *efectos* de contrabando. Su texto insistía en la constante ronda que los guardas debían efectuar en los minerales de La Mosca, Candelaria y Guarne al oriente de la provincia. En aquella región, el aguardiente y el tabaco fueron un importante renglón del mercado, y su entidad reguladora se encontraba en la ciudad de Rionegro, de ahí que los aguardientes y tabacos capturados fueran a parar a la administración de la ciudad. Los guardas también estaban comisionados para revisar las pulperías, y dado el caso de encontrar tabacos procedentes de Buga, de Antioquia, o el popular tabaco armenio, se confiscarían y el pulpero sería puesto en prisión. El perímetro de acción que debían cubrir los guardas durante las rondas no debía limitarse sólo a los núcleos urbanos y a sus epicentros mercantiles; caminando o montados en caballos debían recorrer muchos kilómetros en varias jornadas y planear revisiones sorpresivas para confiscar el tabaco ilegal. La instrucción requería que las rondas se extendieran hasta el sitio de El Peñol y obligatoriamente descender hasta el valle del río Magdalena para verificar los posibles contrabandos de tabaco y de otros artículos como aguardiente, cacao o textiles que desde Honda llegaban por la vía fluvial a las bodegas del puerto de Nare²⁷⁵.

Aparte de la franja oriental directamente irradiada por los flujos mercantiles del río Magdalena, el occidente de la provincia, drenado por el río Cauca también experimentó un fuerte desarrollo del comercio ilícito con los fraudes a la renta del tabaco. Desde 1772, ya se habían redactado varias reglamentaciones que prohibían el cultivo de la planta, pues en la jurisdicción de las ciudades de Antioquia y Arma, los cosecheros tenían fuertes bastiones para el comercio del tabaco. Los tabacos beneficiados en Arma, Sacaoyal y Sopetrán, se distribuían por toda la provincia: sus destinos eran la ciudad de Antioquia, Rionegro,

²⁷⁴ *Documentos para la historia de la Insurrección Comuna en la Provincia de Antioquia 1765 – 1785*, Medellín, Universidad de Antioquia, 1982, p. 10.

²⁷⁵ AHA. *Tabaco*, Tomo 766, Doc. 12211, ff. 279r – 279v

Marinilla, Medellín, el valle de Los Osos, Zaragoza o Yolombó. Los consumidores lo adquirirían a bajos precios, por ser tabacos que no estaban gravados con impuestos y por no tener la mejor calidad. Los Jueces Conservadores de la renta designaban peritos para determinar si las hojas o los cigarros que se incautaban en los operativos de ronda pertenecían a los estancos o hacían parte de producciones ilícitas, si el tabaco decomisado era de contrabando o resultado de algún fraude, los guardas lo llevarían a la administración junto con los defraudadores, y allí, los peritos distinguirían su calidad. Luego de tomar las confesiones del contrabandista y de los involucrados en el fraude se procedía con el embargo de los bienes, y el tabaco quedaba en poder de la administración, y allí se quemaba o se vendía dependiendo de su calidad²⁷⁶.

En 1797, José Cárdenas, vecino de la villa de San José de Marinilla y residente en Rionegro, fue delatado y acusado por descargar en su casa “a lomo de peones” una porción de tabaco armenio, el cual estaba prohibido comercializar. Los administradores de la renta entraron a su casa y enseguida encontraron una petaca y un costal repletos de tabaco, una buena cantidad que sumaba cinco arrobas y 16 manojos. En el momento en que registraron su casa, Cárdenas se hallaba en compañía de “dos mozos”, uno llamado Juan Nepomuceno González quien tenía 27 años, y el otro se llamaba Andalesio Torres y no superaba los 15 años de edad²⁷⁷. Ambos, al igual que José Cárdenas, fueron conducidos a la prisión. Cárdenas, casado y con ocho hijos, cuyo oficio era el de “hacer teja y ladrillo” dijo en el momento de su confesión que un forastero mariquiteño llamado Manuel Hernández, había pasado por su casa acompañado de un peón, que cargaba la petaca y el costal de cabuya, al parecer llenos de plátanos. El mariquiteño le pidió posada para él y su peón y Cárdenas no se las negó. Al día siguiente, Hernandez le dijo a su hospederero que iba para Marinilla y que dejaría las cargas en la casa para volver por ellas en la noche. Cárdenas no se persuadió de mirar el contenido de la petaca y del costal, y antes del regreso de su invitado reinoso, los guardas de la renta aparecieron en su casa como parte de sus operativos de ronda. José Cárdenas estaba empeñado en demostrar su inocencia, por ello, en su declaración argumentó que simplemente había cumplido con una de las Obras de Misericordia que

²⁷⁶ *Documentos para la historia de la Insurrección...*, pp. 78 – 79.

²⁷⁷ AHA. *Real Hacienda*, Tomo 763, Doc. 12178, f. 268r.

encomienda la religión católica a sus siervos: «dar posada al peregrino», además comentó que nunca había sido procesado ni acusado por tales asuntos pues:

...siempre me he mantenido con el diario afán del sudor de mi rostro, en el ministerio del texero, y en otros serviles y menesteriales que mi industria y pobreza me ha sugerido para mantener mi familia sin tener siquiera conocimiento de las provincias y lugares donde se cosecha el tabaco, ni menos se me puede notar que haya sido comensal de contravandistas, o alcahuete de ellos...²⁷⁸

Cárdenas resultó culpable, pues no fue posible corroborar su declaración con las de otros testigos. Seguramente mintió, o los peregrinos que hospedó eran imaginarios, o en su defecto huyeron al saber del allanamiento que los guardas de la renta efectuaron en la casa de este buen samaritano. Lo cierto es que Rionegro tenía una fuerte conexión en cuanto a comercio ilícito con la ciudad de Arma, pues desde allí se traían plátanos, pescado, tabaco, artículos manufacturados y ganados que llegaban a la ciudad desde la gobernación de Popayán.

El tabaco conocido como “armeño” se distinguía fácilmente del cultivado en el valle del río Magdalena debido al olor que emanaba al ser puesto en el fuego. Pero no todo el tabaco procedente de Arma era cultivado allí, pues a la ciudad llegaban cargas desde la Vega de Supía, Anserma, Cartago y Buga, las cuales eran conducidas por arrieros o cargueros que, siguiendo la ruta del río Cauca, ascendían por el costado oriental de la cordillera Central y se internaban en los Reales de Minas y demás poblaciones del valle de Los Osos, y estando allí, los mineros y mazamorreros²⁷⁹ lo compraban pagándolo con oro

²⁷⁸ *Ibid.*, f. 276r.

²⁷⁹ “Mazamorrar” consiste en lavar tierra y arena aurífera en un canalón o en las quebradas o a la orilla de un río. Se da este nombre a la forma primitiva o tradicional empleada por el minero para explotar o extraer el oro y el platino de las minas (aluvión - filón). Este trabajo se realiza utilizando las mismas técnicas y herramientas empleadas por el Capitán Jacinto Arboleda en 1654 para explotar las primeras minas chocoanas con un grupo de aborígenes en la provincia de San Juan. Según esta generalizada concepción, las formas de explotación conocidas como mazamorreo abarcan tanto minas de aluvión como las de veta o filón. Sin embargo, conviene aclarar que actualmente se están empleando indistintamente los términos barequeo y mazamorreo. La palabra mazamorreo documentada como colombianismo por Luis Flores y Gunter Haensch se origina probablemente del trabajo primitivo realizado por los campesinos antioqueños para conseguir la mazamorra cotidiana. Tanto Tomás Carrasquilla en sus obras costumbristas como Rafael Uribe en su diccionario de Galicismos y provincialismos emplean los dos vocablos con la misma connotación. En idéntico sentido es utilizado por Sergio Abadía en su geografía económica de 1943. En cambio Germán de Granda, en reciente estudio adelantado en dos puntos del departamento de Nariño, lo emplea para referirse al trabajo que se efectúa tomando como materia prima las arenas auríferas de una corriente de agua. En Antioquia también llaman mazamorra a la parte desperdicable del canalón que ya ha sido trabajada. Mazamorrar es el infinitivo de la actividad y mazamorreador (a) o mazamorrero (a) es quien realiza el trabajo. Hoy, en los sitios que son objeto de esta investigación se usan con mayor frecuencia los términos barequeo y barequero para referirse al trabajo y a quien lo ejecuta respectivamente. Cfr. Darío Antonio Córdoba Cuesta & Cidena Rovira de Córdoba. *Op. cit.*, pp. 58 – 120.

en polvo. Durante las dos últimas décadas del siglo XVIII un tal Jose Antonio Sierra fue el traficante de tabaco más reconocido de aquella fría región. Lo expendía a varios revendedores y se desplazaba hasta las minas para venderlo al menudeo, su especialidad era la venta de manojos o *manojambres* de cigarros hechos con la hoja “longaniza”, aunque también, por sólo un tomín, vendía *tangos* mientras que el tabaco de Ambalema se vendía por tres tomines. Quienes compraban el tabaco al señor Sierra, lo vendían al menudeo. Un solo cigarro o un tango eran las pequeñas porciones que podían adquirir los fumadores para su consumo. El tabaco distribuido por Jose Antonio Sierra se conseguía en las casas de personas como Salvador Jaramillo y su mujer Jacinta Monsalvo, vecinos de Santa Rosa, quienes aseguraban venderlo como contrabando debido a que el del estanco en ocasiones escaseaba. Los compradores sabían que el tabaco era armenio, pues al encenderlo su olor era “gediondo”, y desde luego era más barato que el ofrecido en el estanco²⁸⁰.

Como actividades que estaban en contravención de bandos impuestos previamente, los fraudes a las rentas estancadas de aguardiente y tabaco ofrecían las mismas posibilidades para conseguir algún caudal o un ingreso por la vía de la ilegalidad. Al igual que el contrabando de *géneros* europeos desarrollado en las costas del virreinato, los fraudes a las rentas estancadas también se practicaron por personas que desempeñaban posiciones oficiales en la administración de tales ramos económicos. Es difícil determinar sí los motivos que los llevaron a defraudar las propias instituciones que defendían estaban relacionados con actitudes políticas o formas de representar el inconformismo ante un sistema gubernativo, sin duda la corrupción de la cual se alimentaron miles de oficiales a lo largo de los dominios hispánicos revelaba en parte la debilidad o quizás la intransigencia del Estado español por mantener el orden en las esferas económica y social de sus posesiones, y evidenciaba las tensiones entre el gobierno, la burocracia y la oligarquía por lograr el control de las riquezas. Además, puede entenderse como una transgresión a las normas legales, religiosas y morales. La tradición de obtener lucros particulares con los oficios públicos tenía un arraigo de siglos atrás: era completamente común en las sociedades de antiguo régimen y se mostraba más aguda en las sociedades coloniales; coexistió en todas las épocas y en todos los lugares subyugados por España. Su existencia

²⁸⁰ AHA. *Documentos*, Tomo 611, Doc. 9701, ff. 1v – 24r.

fue de carácter independiente frente a las políticas del Estado y sus agentes operativos, y en los dominios hispánicos, tal corrupción se capitalizó con cuatro asuntos: el comercio ilícito, los sobornos, el favoritismo y el clientelismo, asuntos que a pesar de ser condenados, fueron practicados cotidianamente y han logrado mantenerse hasta la actualidad²⁸¹.

Siendo pobres o poseedores de algún caudal, algunos oficiales aprovecharon las oportunidades presentadas para lucrar con el contrabando. Así, en 1781, un estancquillero mestizo del partido de San Andrés de Cauca, llamado Bernardino de Agudelo²⁸², escribió una carta a Don Valerio Ramón de Uruburu, su “muy estimado patrón”, en la cual comentaba acerca de los inconvenientes que tenía para la venta de aguardiente del estanco, gracias a que Francisco Javier González Hidalgo, cura de la iglesia de aquel partido, vociferaba “palabras injuriosas” en su contra durante las misas²⁸³. Debido a la mala reputación que el cura le propinaba a Bernardino, las ventas de aguardiente en el estanco habían disminuido. Al parecer, el motivo por el cual el cura estaba ofendido y atropellaba la honra del estancquillero era porque Bernardino trataba de cumplir su labor a cabalidad, y por lo tanto le tenía “la rienda tiesa” al clérigo, quien, comerciaba con aguardientes traídos desde Mompox y de otros lugares²⁸⁴. Su trabajo en el estanco de aguardiente le había merecido la confianza del asentista del Real Estanco, Valerio Ramón de Uruburu, quien esperaba de Bernardino 15.000 pesos durante el tiempo que duraría su administración del

²⁸¹ Horst Pietschmann. “Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación.”, en: Felix Becker (Compilador). *América Latina en las Letras y Ciencias Sociales Alemanas*, Caracas, Monte Ávila Editores, 1985, pp. 69 – 103.

²⁸² En 1776 Bernardino de Agudelo había sido aprobado por el gobierno virreinal como Maestro de Herrería para trabajar en el valle de San Andrés de Cauca, “... donde no habiendo oficial de herrero, con el motivo de la forja, que lleve, y la necesidad, me ocuparon aquellos labradores, y masamorreros para que les compusiese las erramientas de sus ministerios; y aunque es verdad carecía en aquellos principios de esta abelidad, lo es tambien, que habiendo tomado con todo empeño el oficio referido, sali a luz en aquellas obras con que me ocuparon”. Cfr. AHA. *Documentos*, Tomo 596, Doc. 9472, f. 1r.

²⁸³ AHA. *Aguardiente*, Tomo 371, Doc. 6918, f. 560v.

²⁸⁴ Tanto en la región del litoral caribeño como en las provincias de los Andes, algunos curas y religiosos del clero regular y secular estaban involucrados en el contrabando. La autoridad del virreinato sabía de la vinculación del clero en los negocios clandestinos, y por ello las quejas sobre el asunto llegaron hasta la corte. Así, alarmado por la situación, en 1732 el rey Felipe V decretaba que era necesario “...evitar este desorden teniendo entendido que el estado eclesiástico así seculares como regulares son comprendidos en este delito tratando y contratando en el mismo modo que lo ejecutan los seculares y con la autoridad de su estado que en sumo grado los embalienta para cometer con toda libertad estos excesos y porque fiados en esta razon no hay quien execute con ellos diligencia alguna ni les rexistre sus cargas y petacas [...] adquiriendo por estos medios considerable caudal en gravísimo y conocido perjuicio de mi Real Hazienda y de los comercios de España y de la América no siendo menos escandaloso que hasta del sagrado de los combentos se balen con mas libertad para lograr estos fraudes en las ilícitas yntroducciones pues dentro de los mismos guardan todos los generos de ilícito comercio que tienen y los que los introductores les llevan para tenerlos allí con mas seguridad sin que los monasterios de religion sepan de este desorden en tanto grado que assi en ellos como en los de religiosos se ven los géneros cuyos irregulares e inauditos procedimientos necesitan eficacimas y efectivas providencias para atajar a los desordenados excessos executados por los eclesiasticos tan agenos y extraños de su estado obviandose de el y de que siendo vasallos mios estan obligados a guardar, cumplir y executar...” Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo V, ff. 658r – 659r.

estanco en aquel partido²⁸⁵. Al año siguiente, gracias a un hecho confuso suscitado por la venta de unas barajas provenientes de Mompox, Bernardino fue puesto en prisión, pero gracias a una petición argumentada que presentó a los oficiales reales de la ciudad de Antioquia para ser restituido²⁸⁶, el proceso criminal finalizó determinando su inocencia y fue puesto en libertad. Bernardino era un oficial cuyo trabajo había rendido buenos frutos a la Real Hacienda, pues había capturado a Don Juan Piñero quien había introducido desde Mompox doscientos millares de Cacao, y había delatado a un tal José Betancur, quien sacó más de ochocientos castellanos de oro “sin ser minero ni mazamorrero ni haber pagado los quintos”²⁸⁷.

Durante una de sus rondas en los primeros días de 1785, Nicolás Hurtado, guarda mayor de la renta, el mismo que meses después perdería el conocimiento en una agreste riña, encontró en un sitio denominado La Ceja de Ochalí, a una mujer llamada Carmela Ángel que llevaba consigo doce frascos de aguardiente y se dirigía hacia El Macanal, en el valle de San Andrés de Cauca. El guarda aprehendió a la mujer, decomisó los frascos “de frasquera verde” y los llevó a la casa del Capitán a Guerra Don Domingo de Villa. Carmela Ángel, era la mujer del estancuillero Bernardino de Agudelo, y había sido mandada por él hacia la ciudad de Cáceres para comprar varias botijas de aguardiente y de vino procedentes de Mompox²⁸⁸. Según las pruebas, el aguardiente “anisete” difería en sabor, olor y textura del que se expendía en el estanco, y efectivamente Bernardino lo compraba de contrabando para venderlo desde su casa, quizás haciéndolo parecer al proveído por la renta. Como en todos los juicios por contrabando y fraudes a la renta, los bienes de Bernardino fueron embargados. Vivía en una casa ajena cuya propietaria era Petronila Castro, tenía seis mulas, una silla de montar con sus respectivos aperos, una esclava que tenía dos hijos llamados Benita y Dámaso, y una factura con una promesa de pago por concepto de ropas cuyo acreedor era José Rodríguez de Paula²⁸⁹. Realizados los formalismos del proceso en su

²⁸⁵ *Ibid.*, f. 563r.

²⁸⁶ AGN. *Alcabalas*, Tomo 23, Doc. 22, ff. 591r – 621r.

²⁸⁷ AHA. *Criminal*, B-39, Leg. 1780 – 1790, Doc. 6, ff. 4v – 5v.

²⁸⁸ AHA. *Criminal*, B-58, Leg. 1780 – 1790. Doc. 6, ff. 1r – 2r.

²⁸⁹ *Ibid.*, f. 5r.

contra, y aunque alegaba que todo era calumnia, Bernardino fue llevado preso a la Real Cárcel de la ciudad de Antioquia²⁹⁰.

Contrabando terrestre y fluvial: el oriente reinoso.

Cruzando el río Magdalena en dirección oriental, luego desplazándose hacia el norte o el sur, o siguiendo el levante hasta la inmensidad del llano, se hallaba el oriente reinoso. Una amplia región en la que estaban contenidas varias jurisdicciones que con el paso de los años y las modificaciones administrativas adquirieron la categoría de provincias. Región de tierras montañosas y frías pero también de tierras bajas y calurosas drenadas por caudalosos ríos navegables. En ésta región, el papel desempeñado por el contrabando dependió en gran medida de los accesos fluviales que la comunicaban con las regiones caribeñas del norte, con las tierras sureñas de Popayán y con el nor-occidente de la Capitanía General de Venezuela. La región, con una población mayoritariamente indígena y mestiza contaba con varios núcleos urbanos que fueron centros articuladores del comercio y del contrabando local. Ciudades como Santa Fe, la capital virreinal, la villa de Tunja, Pamplona, Vélez o la ciudad de San Juan Girón, eran puntos visibles que conectaban las dinámicas mercantiles en todo el oriente virreinal. En esta región, el río Magdalena fue la ruta más recurrente para transportar mercaderías y para la circulación de personas venidas desde el sur de la provincia de Cartagena o desde la montañosa gobernación de Popayán. Puertos como Honda o el puerto de Carare eran puntos de intersección jurisdiccional que fungían como uniones y centros de acopio para la importación y exportación de bienes de consumo europeos y de víveres y manufacturas locales, todos ellos apreciados en la capital virreinal o en los asentamientos aledaños. Avanzar desde el sur de la provincia de Cartagena, bien fuera desde la villa de Mompo o desde Tenerife en contracorriente hacia el sur y buscando la margen izquierda del río, suponía la llegada a los puertos internos que abastecían los mercados de las provincias orientales. La capital virreinal dependía directamente del puerto de Honda, aunque otros puertos ribereños como Ambalema en el Magdalena, Macuco en el Meta, o Sogamoso en el Río de Oro, también eran lugares de confluencia comercial que

²⁹⁰ *Ibid.*, f. 11r.

tenían a la ciudad de Santa Fe como destino²⁹¹. No obstante, el puerto de Honda era fundamental para el comercio santafereño. Durante el siglo XVIII, las autoridades de la Audiencia de Santa Fe, observaban la importancia que tenía Honda para el transporte de las harinas del reino hacia Cartagena, y por ello trataban de fomentar condiciones favorables para que este ramo de la economía del altiplano reinoso tuviera una acogida superior frente a las competencias ilícitas provenientes de los enemigos de España que operaban en los puertos del litoral caribeño. Aparte de las harinas, el tabaco y las quinas eran otro par de productos cruciales para la vitalidad del puerto de Honda y para los recaudos monetarios de Santa Fe. Estos derivados vegetales se exportaron por el río Magdalena llegando a alcanzar los mercados antillanos y europeos, posicionándose como producciones de primera categoría y sirvieron como alternativa para sustentar el pago de otros artículos ingresados por el río de manera ilegal.

Honda era pues una suerte de conexión atlántica primigenia para diferentes regiones del virreinato; lo era para Santa Fe, para la gobernación de Popayán y sus vinculaciones con la Audiencia de Quito, para la provincia de Neiva, para la próspera gobernación de Mariquita y para la provincia de Antioquia. De hecho, este emplazamiento ribereño era el lugar de residencia de comerciantes y agentes nativos de lugares lejanos como la ciudad de Antioquia, las villas de Medellín y Pasto, Cúcuta o Mompo. Además, al ser un punto de intersección de rutas comerciales, la villa de Honda gozó durante el siglo XVIII de los auge en la explotación minera de El Chocó, pues siendo los mineros payaneses propietarios de las minas, podían invertir el mineral extraído en los itinerarios comerciales del valle del Magdalena, para después trasegar por el camino del Quindío desde la ciudad de Cartago hasta Ibagué, y de allí acceder al río y navegar rumbo al norte en busca del puerto de Honda y su intensa actividad mercantil. De igual forma, los comerciantes reinosos, de Santa Fe o Tunja, llegaban hasta Honda para concretar los negocios de importación y exportación de géneros usando el camino de Barandillas, el cual comunicaba a la villa de Guaduas con Honda²⁹². Desde el temprano siglo XVIII, la villa de Honda y su condición de ser un puerto fluvial bastante frecuentado le permitió ser un albergue usual

²⁹¹ AGN. *Contrabandos*, Tomo XV, ff. 562r – 583r.

²⁹² Ángela Inés Guzmán. *La ciudad del río. Honda*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2002, pp. 62 – 63.

para contrabandistas lugareños, reinosos y foráneos de otras provincias, hecho que era una cotidiana incomodidad para las autoridades de la villa y la administración central. El presidente de la Audiencia de Santa Fe, Diego de Córdoba Lasso de la Vega, experimentado conocedor en materia de ilegalidades, había sido informado sobre las alteraciones sufridas por el comercio de la villa a causa del contrabando. Sabía entonces que el puerto estaba siendo usado como el enclave distribuidor de mercancías reinosas y cartageneras hacia la gobernación y las provincias dependientes del reino de Quito, y además conocía que la oficialidad operante en el puerto no cumplía su labor a cabalidad, pues argumentaba que “no tienen la vigilancia y cuidado” requerido para contener el tráfico de las mercancías. El presidente entendía que el problema de la distancia entre Honda y Santa Fe era un impedimento para enterarse de la evolución del problema, sin embargo, pretendía que la oficialidad empleada en Honda y en los confines sureños de la provincia de Santa Fe, es decir, en la ciudad de La Plata, debía estar alerta sobre el tráfico ilegal iniciado en Honda para prevenir la circulación de mercaderías extranjeras en las jurisdicciones de Quito y Popayán. Córdoba Lasso de la Vega, planteaba así un problema contundente, un verdadero reto para la administración de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada y del virreinato peruano, pues al parecer, desde la ciudad de Cartagena se tejía toda una trama comercial cuyos puntos finales eran las provincias norteñas del virreinato del Perú, ya que hasta allí alcanzaban a llegar mercancías de Castilla que tiempo atrás habrían sido desembarcadas clandestinamente de un navío que conducía azogue desde la Nueva España. Por ello, puertos como Mompo y Honda eran los puntos que requerían de mayor atención a la hora de poner en funcionamiento los controles aduaneros y el “ardentísimo” pero cuestionable empeño de la oficialidad para reprimir el extensivo comercio ilegal. Para 1708, el presidente comentaba desde Santa Fe que el motivo de su alarma era el “general desorden” provocado por las introducciones clandestinas, pues la presencia de extranjeros en Cartagena había producido una cantidad estrepitosa de pérdidas a costa de las mercancías que habían logrado venderse e introducirse por contrabando a lo largo del río Magdalena logrando llegar hasta el reino de Quito²⁹³. Córdoba Lasso de la Vega, apoyado

²⁹³ La vinculación del virreinato de la Nueva España con el Nuevo Reino de Granada era evidente. Aparte de la ruta del mar Caribe que luego remonta el río Magdalena para internarse en la región andina, existió la ruta del Pacífico, que conectaba el puerto novohispano de Acapulco con el puerto peruano de Guayaquil. De hecho, para finales de la década de 1710, se tenían

en una información proporcionada por un oficial llamado Martín Carlos, exponía que a raíz de la presencia extranjera en el litoral, las pérdidas de la Real Hacienda habían sido millonarias, y sostenía que aquello era:

“...el mayor y mas grave que se podía discurrir no solo en este sino en esos reinos y vasallos cuyos comercios a perpetua inopia y destrucción, siendo el enemigo y extranjero quien en la realidad se llevaba el cambio de sus mercaderías todo lo precioso de oro, plata y pedrerías que estos dominios producian sabiendose justamente capaces de sus puertos, costas y surjideros para sorprenderlas y causar sus hostilidades en el tipo de la guerra con otras muchas inconsecuencias y atrasos que así mismo y la poca o ninguna reputación de nuestras ferias, hallando las armadas abastecidas, la tierra con la ropa adquirida por medio de estos ilícitos comercios concluyendo deberse aprehender y con mirar toda cuanta se hallase de esta especie que lo fuese según la prueba que dio y otras regulaciones y que sobre todo para la averiguación total y castigo de los gobernadores y ministros de la costa en quienes se considera la mayor culpa y causa primera de estos daños...”²⁹⁴

El puerto de Honda no era pues el único lugar que generaba preocupación en aquella ruta articuladora trazada irregularmente por las aguas torrentosas del río Magdalena. El puerto de Carare también ocupó una buena parte de la atención durante el período virreinal. Carare, ubicado más al norte de Honda, fue también un lugar que desde el siglo XVI sirvió como ruta de acceso al altiplano reinoso para las huestes conquistadoras y buscadoras del mítico dorado, las cuales provenientes del litoral descendieron a contracorriente del río para luego remontar la cordillera central y alcanzar las frías tierras de lo que sería la futura jurisdicción santafereña. Para el siglo XVIII, el puerto de Carare, que además fue trasladado en una ocasión, fue el punto inicial desde donde comenzaba un camino en dirección al oriente del Nuevo Reino de Granada. Desde el puerto de Carare un contrabandista se comunicaba con la ciudad de Vélez y una vez allí le era posible llegar a Tunja para vender sus géneros. Por el río al norte, la conexión mompoxina se lograba entre 10 o 12 días de navegación, lo cual hacía que la facilidad para el transporte fluvial de las mercancías repercutiera en el precio de las mercancías legales, más aun en las que ingresaban ilícitamente desde el puerto de Cartagena. A mediados de la década de 1720 el

noticias de embarcaciones novohispanas que, cargadas de mercaderías ilegales alcanzaban la costa peruana, lugar desde donde los contrabandistas se encargaban de proveerse para ingresar al Nuevo Reino de Granada por la ruta del sur, es decir, por la gobernación de Popayán. Al respecto Cfr. AGN. *Contrabandos*, Tomo XVIII, ff. 875v – 877v; AGN. *Contrabandos*, Tomo V, ff. 199r – 230r; AGN. *Contrabandos*, Tomo VIII, ff. 444v – 445r.

²⁹⁴ AGN. *Contrabandos*, Tomo XXV, ff. 362v – 363v.

presidente de la Audiencia de Santa Fe, don Antonio Manso, impuso para el puerto de Carare una suerte de disposición exclusiva que permitiera la revisión de mercancías transportadas por las embarcaciones provenientes de Mompox. Nombró soldados reinosos para este servicio y ordenó que todo lo incautado se remitiera a las cajas Reales de Honda²⁹⁵.

La ruta de Carare fue también un tramo propicio para la exportación de las harinas reinosas, aunque allí el contrabando no dio espera en surgir y establecerse fijamente en el cotidiano trasegar mercantil. Por ello, a mediados del siglo XVIII se prohibió el empleo de la ruta a causa del constante tráfico clandestino, no obstante bajo la administración del virrey Joseph Solís Folch y Cardona, se ordenó su reapertura en favor del aparentemente promisorio comercio de harinas²⁹⁶. Los géneros venidos de Mompox y de las ciudades aledañas de la cuenca baja del río Magdalena eran materia frecuente en las arribadas al puerto de Carare. Contrabandistas de todo pelambre navegaban desde Mompox en dirección al sur buscando llegar al puerto e internarse satisfactoriamente en las tierras reinosas. En ocasiones los contrabandos fueron tomados por comiso y remitidos a Honda ya que ingresar a la ruta con mercaderías del comercio ilícito o con esclavizados sin registrar suponía el riesgo de una posible captura, pues existía allí un presidio vigilado por la oficialidad virreinal. Antonio Taboada, oriundo de Santa Marta fue testigo del rigor de la autoridad al ser capturado cerca del puerto de Carare y destinado a cumplir una corta condena en el presidio. Taboada fue sorprendido en 1735 por las autoridades de San Juan Girón mientras navegaba a contracorriente por el río Magdalena al mando de una embarcación que transportaba ocho esclavizados bozales oriundos de África que no superaban los diez años de edad. De hecho, cuatro de los niños, quienes fueron bautizados como Juan, Andrea, Bernarda e Isabel poseían escarificaciones en sus caras, “tres rayas en la frente y en cada sien tres hilos de rayitas”, evidentes distintivos étnicos de las culturas habitantes de su continente natal. Las autoridades tomaron por preso a Antonio Taboada y tres de los niños esclavizados fueron comisados por prenda para el pago de los derechos

²⁹⁵ “Informe rendido por el Mariscal de Campo D. Antonio Manso, como Presidente de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada, sobre su estado y necesidades en el año de 1729”, en: Germán Colmenares. *Relaciones... Op. cit.*, pp. 70 – 71.

²⁹⁶ María Ángeles Eugenio Martínez. “El puerto y camino de Carare en Nueva Granada”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, No XXX, 1973, pp. 13 – 31.

reales, mientras que el contrabandista fue encarcelado en el presidio por varios días a la espera de reunir el dinero necesario para el pago de los impuestos. Contrabandear con niños esclavizados era un negocio rentable, en tanto que los niños eran pequeños y podían ser transportados en mayor número, además sus precios no resultaban tan elevados al ser ofrecidos en los mercados de Santa Fe, Popayán, El Chocó, o la provincia de Antioquia²⁹⁷. Cinco años después, en 1740, Manuel Masís, un zambo oriundo de Mompos llegó hasta Carare en una barqueta cargado de siete pequeños barriles y un cajón de madera cerrado. Juan de Castro, capitán del presidio de Carare lo sorprendió al tratar de ingresar a la ruta, se registraron sus cargas y no tenía despachos, guías, ni licencia alguna para transportarlas. El momposino llevaba varios litros de aceite y 20 libras de pimienta que esperaba vender en la provincia de Santa Fe, pero su pequeño cargamento fue confiscado por la oficialidad y remitido a la villa de Honda²⁹⁸. Lo ocurrido al zambo Masís pudo ser un hecho frecuente dado que tenía intenciones para navegar por el río Magdalena y tratar de remontar una ruta específica como la de Carare, hecho que resultaba evidentemente sospechoso a los ojos vigilantes de la oficialidad, no obstante, sólo tres años atrás, en 1737, un teniente corregidor de la ciudad de Mariquita llamado Pablo Carriles Solís informaba al virrey que en el sitio de San Bartolomé de Buenavista perteneciente a la jurisdicción de Mariquita era posible encontrar algunos contrabandistas que internaban ropas extranjeras a las provincias reinosas abriendo caminos y trochas alternas a la ruta de Carare y por supuesto tratando de evitar ser capturados por la oficialidad del presidio²⁹⁹.

La eficacia de la vigilancia de la ruta de Carare ejercida desde el presidio no convencía por entero a las autoridades del virreinato, pues lugares como la ciudad de Vélez y la villa de Tunja seguían teniendo en sus mercados los artículos extranjeros cuyo ingreso al virreinato estaba prohibido sin pagar derechos aduaneros. En 1779, es decir, un año después de que entrara en vigencia el *Reglamento de Comercio Libre*, fue redactada otra Real Cédula con la cual se establecían las reglas para el comercio de algunos *efectos* y manufacturas inglesas cuya circulación estuvo permitida mediante un decreto emitido en el

²⁹⁷ Yoer Javier Castaño Pareja. *Esclavos y libertos en la jurisdicción de Girón, 1680 – 1750*, Tesis de grado presentada como requisito para optar al título de Magister en Historia, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2007, p. 24.

²⁹⁸ AGN. *Impuestos Varios-Cartas*, Tomo I, ff. 1216r – 1217r.

²⁹⁹ AGN. *Contrabandos*, Tomo V, f. 645r.

mes de junio de ese mismo año. Su párrafo 11 ordenaba que: “Ha de ser incesante la vigilancia de los ministros de mi Real Hacienda en perseguir el contrabando; pero como deben practicarse en mis aduanas de América los exactos cotejos de las cargazones con los registros según previene el artículo 34 del reglamento de comercio libre”. Esta práctica se hacía para evitar los fraudes y engaños que podían cometerse falsificando sellos aduaneros o simplemente confundiendo mercancías provenientes de las naciones aliadas de España con *géneros* ingleses. Las confusiones debían ser sorteadas con cautela, pues a decir de la Real Cédula, las manufacturas francesas que eran confundidas con géneros ingleses “apenas pueden distinguirlos los comerciantes mas practicos de ambas naciones”³⁰⁰. De igual manera, en el párrafo 13 el Rey autorizaba a los ministros de la Real Hacienda para que: “...valiéndose de todos los medios posibles estorven la introducción y expendio de los géneros ingleses en mis dominios Americanos, les encargo muy particularmente que no vejen ni molesten con este motivo a los comerciantes y mercaderes, antes bien protejan y auxiliien y traten con especial atención a esa utilísima clase del estado como les esta prevenido en repetidas Reales Ordenes”³⁰¹. La concepción sobre los comerciantes como “útiles al estado” es un precepto absolutamente borbónico, influenciado directamente por las doctrinas del mercantilismo tanto francés como inglés, puesto que en el siglo XVIII el comerciante emerge como un personaje que posee ciertas atribuciones relativas al poder económico y político en cada uno de los estados donde reside. Además es un personaje que, como gran tributario, reporta buenas utilidades a los erarios. Para el caso del Nuevo Reino de Granada no pueden despreciarse aquellos comerciantes que dedicaron su vida al comercio y al contrabando al mismo tiempo como respuesta a las engorrosas y altas cargas arancelarias impuestas con desespero por la Corona mediante la Real Hacienda, cuya existencia era un notable desestímulo para el crecimiento del comercio interno y la producción agrícola. Es así como el contrabando se convirtió en una alternativa claramente optima para generar ingresos dentro de una economía poco protegida.

A fines del siglo XVIII, el virrey José de Ezpeleta emitió una instrucción dirigida a los oficiales encargados de resguardar las rentas generadas por los comisos en la ruta de

³⁰⁰ AGN. *Reales Cédulas y Ordenes*, Rollo 24, f. 432r.

³⁰¹ *Ibid.*, f. 432v.

Carare. Ezpeleta ordenaba el reconocimiento de las cargas sin importar la embarcación en que fueran transportadas: canoas, champanes, botes o barquetas serían registradas por la oficialidad para cotejar sus cargas y de existir alguna diferencia en el cotejo con las guías serían decomisadas y enviadas al administrador de alcabalas de Honda. También sugería la rigurosidad en el registro de cajones, a excepción de que estuvieran “marchamados” por el sello oficial. Para el caso de los fraudes a las rentas estancadas de tabaco, pólvora, aguardiente y naipes, los contrabandistas serían apresados y serían enviados a la prisión de Honda. El virrey, comprendía que las labores de vigilancia y aprehensión encomendadas a los hombres de la oficialidad eran un difícil asunto debido a la intensidad del comercio clandestino, y previéndolo todo sugería a los oficiales el nombramiento de espías que colaboraran con los denuncios y las capturas de los contrabandistas³⁰².

Si bien el río Magdalena y sus afluentes fungieron como rutas establecidas para el ingreso del contrabando al altiplano reinoso del Nuevo Reino de Granada, otras arterias fluviales de caudales navegables ubicadas al oriente de la región también tuvieron su cuota de protagonismo en el desarrollo del comercio ilícito durante el siglo XVIII. Las provincias reinosas no solo se nutrieron del contrabando que llegaba desde la provincia de Cartagena por el río Magdalena, también recibieron aportes ilícitos en materia comercial que provenían de jurisdicción caribeña de la Capitanía General de Venezuela. Las posibilidades que tenía la región venezolana para estar en contacto directo con el comercio de los holandeses radicados en Aruba, Bonaire y Curazao y con los ingleses de las isla de Trinidad llegaron a impactar en la circulación de mercaderías ilícitas en las jurisdicciones de Tunja, Santa Fe, Ocaña, Pamplona y los pequeños núcleos urbanos y epicentros misionales establecidos en los llanos del Casanare. Existía una estructura de caminos y rutas fluviales que conectaba las poblaciones aledañas al lago de Maracaibo, pues la amplitud de su tamaño propició que fuera un destino codiciado por los extranjeros que pretendían ingresar al Nuevo Reino de Granada, ya que alcanzando sus orillas de la franja occidental era posible remontar el río Zulia desde su desembocadura y desde allí acceder a la ciudad de Pamplona o a la de San Faustino de los Ríos³⁰³. En 1775, don Pedro Navarro, quien fuera

³⁰² AGN. *Contrabandos*, Tomo XV, ff. 430r – 433v.

³⁰³ Ileana Parra. “Las comunicaciones en el occidente venezolano. Rutas y Puertos (siglos XVI y XVII)”, en: *Cuadernos*, No 10, Maracaibo, Universidad del Zulia – Centro de Estudios Históricos, 1991, pp. 23 – 24.

alcalde de la Pamplona y administrador de puertos de San Faustino ordenaba que todos los traficantes que navegaran las aguas del Zulia deberían acogerse a la legislación que él había propuesto. En seis artículos, Navarro ordenaba esencialmente que las mercancías fueran cotejadas en la aduana contando con la presencia de un cabo de la guardia, mandaba para quienes vinieran desde Maracaibo, que todas las mercancías castellanas debían tener la autorización del gobernador provincial. Exigía el cobro de derechos por concepto de cuatro reales dependiendo de cada carga y para evitar los monopolios particulares en cuestión de transporte, prohibía a cualquier “persona de comodidad” la construcción de varias embarcaciones que limitaran el desempeño de los transportistas menores³⁰⁴. Veinte años después, la preocupación constante por la navegación del Zulia se mantenía latente, y así, un juez de comisos de la ciudad de San Faustino mencionaba en 1795 la imposibilidad de contener las introducciones clandestinas que los contrabandistas marabinos conducían por el río. El juez, llamado Juan Agustín Santander, comentaba acerca de la imperiosa necesidad de presencia militar en la zona, pues los “comerciantes de la carrera de Maracaibo” no cesaban de defraudar las aduanas evadiendo las imposiciones fiscales y ocultando las guías de los efectos ingresados³⁰⁵.

Desde las escarpadas regiones aledañas al lago de Maracaibo hasta el extenso llano oriental, la presencia militar era casi nula. Mediante la asignación de comunidades religiosas del clero secular desde el siglo XVI, la corona pretendía establecer en la región llanera del Nuevo Reino de Granada pequeños puntos de avance fronterizo que sirvieran como bastiones indispensables del proceso civilizador y como una suerte de barrera contenedora de las posibles incursiones enemigas. Para el siglo XVIII, se encargó a comunidades como Jesuitas, Dominicos, Capuchinos, Franciscanos y Recoletos el sometimiento de los indios dispersos al fuero hispánico. Las acciones de estas comunidades tuvieron una proyección que sobrepasaba los alcances religiosos, dado que las misiones se convirtieron en rentables entidades económicas productoras de bienes exportables y consumidoras de géneros venidos desde Cartagena por la vía de Santa Fe o desde las islas extranjeras del Caribe venezolano por las vías del río Orinoco y el río Meta. La región,

³⁰⁴ AGN. *Contrabandos*, Tomo VIII, ff. 317r – 322r.

³⁰⁵ *Ibid.*, ff. 323r – 329v.

comprendida por los llanos de Casanare, San Juan y San Martín era pródiga para la cría ganadera, hecho del cual los religiosos, en particular la compañía de Jesús, se beneficiaron con la exportación de cueros, carnes y cabezas de ganado producidas en sus complejos hacendísticos³⁰⁶, pues en realidad eran pocas las alternativas de subsistencia que se observaban en la región, en tanto que desde la centralidad virreinal se menospreciaban las posibilidades de expansión comercial que podrían lograrse empleando los ríos navegables como rutas para acceder al océano Atlántico³⁰⁷. En 1779, el padre Fermín de Sansinenea señalaba la conveniencia de expandir el comercio de Santa Fe por el río Orinoco, pues navegar este río era menos riesgoso que embarcarse por el río Magdalena, y posiblemente su constante navegación sería un aliciente para dos proyectos fundamentales: el poblamiento de las llanuras comprendidas entre Barinas y San Martín, y la explotación de los recursos auríferos y madereros de la región, lo cual supondría excelentes utilidades para la corona y el virreinato³⁰⁸. De la misma manera, hacia 1787, un comentarista anónimo afirmaba que se debían emplear las rutas fluviales del llano para navegar en dirección a la Guayana y desde allí salir al mar Caribe con el objetivo de vincular la producción y el comercio harinero del Nuevo Reino de Granada con los mercados caribeños de Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana. Solo así, comentaba cándidamente el anónimo, el virreinato podría igualar los niveles de riqueza ostentados por la Nueva España³⁰⁹.

La falta de atención hacia la región llanera conllevaba a que desde Santa Fe no se mostrara una verdadera preocupación por el posicionamiento de tropas militares y se dejara desprotegida la vasta región. Solo algunos milites con escasos pertrechos sirvieron en las misiones religiosas cumpliendo funciones de vigilancia, participando en las entradas y expediciones que tenían como fin la reducción de los indios y además se desempeñaron como vigías ribereños a la espera del acecho extranjero. Para mediados del siglo XVIII, el comercio ilícito en el llano fue un asunto común. Sus caudalosas rutas fluviales fueron

³⁰⁶ José Eduardo Rueda Enciso. “Apuntes para la historia de la colonización de los llanos de Arauca y Cuiloto entre 1767 y 1810”, en: *Los Llanos: una historia sin fronteras. Primer simposio de historia de los Llanos colombo-venezolanos*, Bogotá, Academia de Historia del Meta, 1998, pp. 233 – 252.

³⁰⁷ Jane M. Rausch. *Una frontera de la sabana tropical. Los Llanos de Colombia, 1531 – 1831*, Bogotá, Banco de la República, 1994, p. 221.

³⁰⁸ Fermín de Sansinenea. “Descripción de la provincia de Guayana y del río Orinoco”, en: Antonio Arellano Moreno (Compilador). *Relaciones geográficas de Venezuela*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1964, p. 409.

³⁰⁹ Anónimo. “Noticias de las provincias de Maracaibo y Barinas. 1787”, en: Antonio Arellano Moreno (Compilador). *Op. cit.*, p. 422.

navegadas por comerciantes venezolanos y por extranjeros interesados en comerciar clandestinamente con los núcleos urbanos y con los centros misionales diseminados a lo largo de las cuencas ribereñas. En 1767, unos oficiales vigilantes de la provincia de Santiago de las Atalayas capturaron a dos franceses cuyos nombres eran los de Charles y Jean Doazan; eran hermanos y habían logrado remontar el río Meta desde la provincia de Nueva Guayana. Una vez remitidos al gobernador provincial, Charles Doazan declaró que tanto él como su hermano eran vecinos del pueblo de Cabruta, ubicado en las riberas del Orinoco. El francés declaraba que habían llegado hasta la misión jesuita de Cravo en el río Casanare debido a que necesitaban de víveres y bastimentos, pero aseguraba creer que los puertos ribereños de la provincia eran francos y libres y que además pertenecían a la jurisdicción de Guayana, por ello se dirigieron allí para comprar arroz, casabe, maíz y algunas gallinas: artículos que pretendían llevar de vuelta a Guayana, pues al parecer, la capital provincial estaba desprovista de abastos. Las autoridades no confiaron en la declaración del francés y procedieron a tomar por comiso los bienes transportados³¹⁰.

Los intercambios mercantiles propiciados por la presencia extranjera en las arterias fluviales del llano llegaron a interesar por sus beneficios económicos tanto a las poblaciones indígenas, como a las comunidades misioneras y a algunos individuos de la oficialidad. En 1741, el jesuita Joseph Gumilla escribió en su obra que el establecimiento de los holandeses en Esquivo, Berbis, Corentin y Surinam había sido el impulso suficiente para dinamizar los tratos mercantiles por el río Orinoco. Al respecto, el padre exponía que los indios de la región ya no peleaban entre sí por dominarse unos a otros, más bien sus disputas eran en torno a la exclusividad de comerciar con los holandeses. Gumilla comentaba que de hecho los indios ya conocían y dominaban las armas de fuego, aparte de los machetes, cuchillos y otros “abalorios” de fabricación europea adquiridos clandestinamente, pues a decir del jesuita, los indios no sometidos planeaban asaltos y estrategias para desterrar a los misioneros del Orinoco³¹¹.

Abusando de las circunstancias y las utilidades que podía generar el contrabando, el gobernador de Barinas Juan Francisco de la Torre, toleraba las incursiones extranjeras por

³¹⁰ AGN. *Contrabandos*, Tomo XII, ff. 963r – 963v.

³¹¹ Joseph Gumilla S.J. *El Orinoco ilustrado y defendido*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1963, pp. 324 – 330.

el río Apure desde 1771. Su finalidad consistía en fomentar los intercambios de tabaco, cacao y azúcar regional por herramientas, licores, sal y algunas mercancías europeas traídas por los holandeses. Tres años más tarde, el gobernador terminó su mandato y sin ser residenciado por su sucesor, huyó impune hacia Santa Fe³¹². Acerca de las incursiones holandesas en el río Orinoco, un agudo observador llamado Miguel Marmión señalaba en 1788 que, desde el Nuevo Reino de Granada no se aprovechaban las bondades del fácil transporte por el río en favor de “engrosar” el comercio virreinal, y por ello, advertía que los habitantes del reino se sometían a pasar largas temporadas desprovistos de abastos y herramientas para el laboreo agrícola, hecho que se solucionaba en gran medida gracias a la oportuna intervención del comercio ilícito comandado por los holandeses³¹³. Tal y como lo ejemplificaba Marmión, por los mismos años, una embarcación extranjera de pequeño calado había remontado las aguas del río Casanare desde el Orinoco. En la embarcación se conducían dos esclavizados infantes, y varias mercancías como hachas, cuchillos, pólvora, sartenes y otros utillajes para el laboreo y adecuación de tierras. Sus tripulantes eran un contrabandista español radicado en Curazao que se llamaba Juan Pablo Cruz, dos holandeses que respondían al nombre de Adrián y Sebastián Christian y un flamenco conocido como Juan Baustista Sonz. Una vez capturados por el corregidor del partido de Tamara fueron interrogados, y para ello el español respondió a las inquisiciones afirmando que el objetivo de los tres extranjeros en aquella región era el de convertirse a la santa fe católica. Por supuesto, las autoridades que se encargaron del comiso no le creyeron palabra al contrabandista español, y por ello los cuatro tripulantes de la pequeña nave fueron llevados a prisión después de haber confiscado todos sus bienes³¹⁴.

³¹² AGN. *Impuestos Varios – Cartas*, Tomo IV, ff. 715r – 715v.

³¹³ Miguel Marmión. “Descripción geográfico-mixta de la provincia de Guayana, en que se da razón de los ríos que la bañan y facilitan sus comunicaciones; de su población, tierras de labor útiles, de sus frondosos montes, frutos y comercio; y se proponen algunos medios, los más asequibles y conducentes a su vivificación y aumento”, en: Antonio Arellano Moreno (Compilador). *Op. cit.*, p. 456.

³¹⁴ AGN. *Contrabandos*, Tomo V, ff. 85v – 86r.

Montañas, valles y selvas: el contrabando en la gobernación de Popayán.

El funcionamiento del comercio estaba fuertemente ligado a la producción aurífera, por lo tanto, las provincias donde las extracciones mineras ocuparon el primer renglón de la economía tuvieron un grado de inclinación más agudo hacia el contrabando y los fraudes de toda naturaleza. En la Gobernación de Popayán la economía estuvo sustentada en gran parte por las producciones auríferas de los minerales ubicados en las provincias de El Chocó. En aquella gobernación, los comerciantes no tenían amplios radios de acción y a excepción de la trata negrera, sus actividades económicas se limitaban a pequeñas importaciones de mercancías³¹⁵. A diferencia de ellos, existían los mineros, quienes se mantuvieron en una jerarquía privilegiada dentro de los estamentos de la sociedad colonial. Siendo poseedores de grandes caudales, minas y amplias porciones de tierra, los mineros aprovechaban los apogeos de los yacimientos del Pacífico para adquirir cuadrillas enteras de esclavizados por la vía del comercio ilícito, representando para ellos un negocio bastante fructífero que los invitaba a seguir acrecentando sus fortunas³¹⁶. Al igual que en la provincia de Antioquia, en las de la costa caribeña y en otras provincias del virreinato, las compras, ventas, préstamos y demás transacciones monetarias se hacían con el oro en polvo. En las provincias de El Chocó, los mineros payaneses trataban de emplear el oro en polvo antes de ser quintado comprando mercancías y artículos suntuarios a los contrabandistas extranjeros que se internaban por el río San Juan desde el océano Pacífico y por el río Atrato desde el golfo de Urabá hasta llegar a lugares comunes donde se hacían los tratos fraudulentos. En ocasiones, la circulación clandestina del metal en polvo se hacía agregando el oro en las panelas para ser transportado desde los Reales de Minas sin levantar sospechas y luego derretir estos derivados del azúcar en agua hirviendo para extraer el metal que quedaba en el fondo de los recipientes³¹⁷. Durante el siglo XVIII los gobernadores de Popayán conocían las actividades

³¹⁵ Guido Barona Becerra. *La maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730 – 1830*. Cali, Editorial Universidad del Valle / Fondo Mixto de Cultura del Cauca, 1994, p. 111.

³¹⁶ Germán Colmenares. *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes. Siglo XVIII*, Bogotá, Universidad del Valle / Biblioteca Banco Popular, 1983, p. 70.

³¹⁷ William Frederick Sharp. *Slavery on the spanish frontier. The colombian Chocó, 1680 – 1810*, Norman, The University of Oklahoma Press, 1976, pp. 66 – 67.

clandestinas de los poderosos mineros, por lo cual sacaban partido de las visitas a los distritos y territorios chocoanos para aceptar sobornos a cambio del silencio³¹⁸.

La abundancia del mineral aurífero, los escasos controles oficiales, la escasez de víveres y bastimentos y las facilidades para acceder al territorio por las rutas fluviales hicieron de las provincias de El Chocó un fuerte bastión para el contrabando y la evasión fiscal. La afluencia de contrabandistas en los territorios adyacentes a las desembocaduras de los ríos era un motivo de preocupación para las autoridades del virreinato, puesto que desde aquellos lugares se defraudaban los erarios de la majestad borbónica al introducirse en embarcaciones francesas, holandesas y británicas los *géneros* y *efectos* de comercio ilícito que eran intercambiados por el oro de los mineros payaneses o por diversos productos ofrecidos por los indios cunas. De hecho, entre 1730 y 1784, la navegación por el río Atrato estuvo prohibida hasta el punto de castigarse con la muerte³¹⁹, pues los extranjeros estaban haciendo de las suyas comerciando con indios y contrabandistas españoles entre los que se encontraban algunos clérigos franciscanos³²⁰, quienes al entregar el precioso metal, obtenían a cambio mercancías que iban a parar a los Reales de Minas de El Chocó y a los mercados de la provincia de Antioquia³²¹. Enterado de la situación, en 1730, el rey Felipe V ordenó por medio de una Real Cédula redactada en Sevilla que se extinguieran las introducciones clandestinas por los dos caudalosos ríos de El Chocó, pues la tolerancia de las incursiones extranjeras en tales provincias era de su completo desagrado³²². No obstante, varias décadas después, hacia 1774, seguían resonando las acciones de los extranjeros que navegaban las aguas del río Atrato. Por ello, en otra Real Cédula, el rey Carlos III se mostraba indignado ante el hecho de que los holandeses tuvieran fuertes vínculos comerciales con los indios cunas, vínculos que no solo se limitaban al comercio de mercancías, pues al parecer, hacia 1766, un grupo de cunas que no

³¹⁸ *Ibid.*, pp. 99 – 102.

³¹⁹ Orián Jiménez. *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y El Baudó, Siglo XVIII*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2004, Nota al pie N°. 23, p. 8.

³²⁰ Erik Werner Cantor. *Ni aniquilados, ni vencidos. Los Emberá y la gente negra del Atrato bajo el dominio Español. Siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000, p. 86.

³²¹ Germán Colmenares. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Tres Tomos, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, Tomo I, 1989, p. 458.

³²² “Real Cédula fechada en Sevilla el 22 de enero de 1730, por la cual se fomenta la explotación de los ricos y abundantes minerales de la provincia del Chocó y se extirpan los fraudes que se experimentan en su extracción”, en: Enrique Ortega Ricaurte (Compilador). *Historia documental del Chocó*, Bogotá, Editorial Kelly, 1954, pp. 173 – 174.

estaban sometidos al fuero hispánico en El Chocó habían llegado hasta la vigía del río donde asesinaron al capitán y a nueve de sus ayudantes³²³, además, los indios apresaron a una vecina de la provincia de Citará llamada Maria Antonia de Borja y a tres de sus hijos. Custodiados por los indios, los cuatro rehenes fueron vendidos como esclavizados al capitán de una balandra holandesa quien luego decidió venderlos a un judío de Curazao que los destinó para su servidumbre durante un tiempo, y luego exigió 600 pesos de oro por su rescate³²⁴.

En el año de 1753, José Varela, residente en el pueblo de Bebará en la provincia de Citará, supo de una piragua que navegaba cargada con “cacao, amacas y otras cosas” en la desembocadura del río Sucio. Los tripulantes de la piragua eran tres franceses y un indio cuna que les servía como guía para llegar a los lugares de la provincia de Citará donde pudieran vender sus artículos. Bruno de la Serna fue quien advirtió a Varela sobre la presencia de los franceses, pues los había conocido y había dormido una noche con ellos en el lugar, pero al día siguiente se fue de allí, “quedando dichos franceses en dicho sitio sin que de ellos aiga savido otra cosa”³²⁵. Los extranjeros que codiciaban el oro chocoano mantenían las expectativas puestas en las desembocaduras del río Atrato, es decir, establecidos en las aguas del golfo de Urabá tenían la posibilidad de ingresar por el río y comerciar clandestinamente para sacar el oro por el acceso fluvial directo al mar Caribe. Además, al sur de El Chocó, en la boca del río San Juan, que era el eje conector del océano Pacífico por donde ingresaba el contrabando proveniente de Panamá, Guayaquil y El Callao, contrabandistas españoles y extranjeros accedían para contactar a los comerciantes y mineros que llegaban al lugar desde diversos puntos de la gobernación payanesa, pues algunos comerciantes poderosos de Popayán tenían agentes a su servicio que operaban en el

³²³ En 1772, el virrey Pedro Messía de la Zerda informaba al virrey sucedáneo que: “En el Chocó los cunacunas frecuente y repetidamente acometen, incendian la vigía del Atrato, cometen muertes, roban lo que encuentran y ponen en consternación las Provincias, que se aumenta por el conocimiento de que tienen trato con los extranjeros; y puede recelarse que con este auxilio intenten alguna vez la turbación pública a que da motivo la poca fidelidad de los indios ya reducidos y la multitud de negros esclavos, en quienes no puede fundarse esperanza por su condición servil y natural deseo de sacudir el yugo de la esclavitud. Cfr. “Relación del estado del Virreinato de Santa Fe, que hace el Excmo. Sr. D. Pedro Messía de la Zerda a su sucesor el Excmo. Sr. D. Manuel Guirior”, en: Germán Colmenares. *Relaciones...* *Op. cit.*, p. 146.

³²⁴ “Real Cédula fechada en Aranjuez el 5 de junio de 1774, sobre la conveniencia de prohibir a los extranjeros la libre navegación y el comercio por el río Atrato”, en: Enrique Ortega Ricaurte (Compilador). *Op. cit.*, pp. 200 – 201.

³²⁵ AGN. *Contrabandos*, Tomo I, ff. 841r – 842v.

puerto de Guayaquil y en la ciudad de Los Reyes³²⁶. Así, transportar mercancías de contrabando desde las desembocaduras de ambos ríos era más rentable que importar clandestinamente mercancías desde Santa Fe por la vía de Honda y el camino de Guanacas. Varios cargamentos de mercaderías podían embarcarse en Panamá, llegar a la boca del río San Juan y de allí ser transportados hasta la ciudad de Cali, para luego distribuirse al norte en los asentamientos mineros de El Chocó³²⁷.

Estando prohibida su navegación teóricamente por un espacio de más de medio siglo, el río Atrato siguió siendo un eje para la evolución del comercio ilícito y para la constante presencia extranjera en el Nuevo Reino de Granada, pues a falta de protección eficiente, estímulos para el desarrollo y administración rigurosa, los ingleses, franceses y holandeses encendían el constante temor de las autoridades. En 1708, un oficial español llamado Juan de Andueza, denunciaba en una carta dirigida al rey, que el río Atrato debía protegerse a como diera lugar, pues durante los pasados cinco años el contrabando con los extranjeros había reportado pérdidas que alcanzaban los 6.000 pesos de oro por concepto del metal en polvo que se transportaba por el río y terminaba cambiándose a los extranjeros por vinos, aguardientes, aceites y negros esclavizados. Andueza, quien se consideraba un leal vasallo, alertaba al rey sobre la corrupción de la oficialidad, pues sabía que desde finales del siglo XVII, las provincias chocoanas estaban siendo inundadas por mercaderías clandestinas que entraban por las bocas del río San Juan procedentes de Guayaquil. Denunciaba además que había varios oficiales implicados en el asunto: los tenientes Antonio Joaquín de Verois, Juan Triunfo y Manuel de Herrera, quienes amparados por el corregidor Miguel Gómez de la Espriella y por un comerciante llamado Don Francisco de Olivares habían comprado un barco entero en la desembocadura del río San Juan en 1694. La carga de tal embarcación se avaluaba en 4.000 pesos de oro aproximadamente, valor que representaba un fraude de grandes proporciones para la Real Hacienda. Para el oficial Andueza, el contrabando

³²⁶ En 1780, el capitán de Ingenieros Juan Jiménez Donoso observaba que el arrastradero de San Pablo: “que dista a tres días de navegación de Quibdó, por el cual se pasa al río San Juan que desagua en la mar del sur, después de atravesar la provincia de Nóvita; en efecto este arrastradero es el paraje del trópico más común para los tratantes que se internan en el Citará con efectos comestibles, ropas de Castilla y de la provincia de Quito, de donde traen lencería y bayetas con otros géneros que vienen por mar de Guayaquil al puerto de Chirambirá [o Zirambirá] en la boca del río San Juan, en cuyo viaje echan quince días, y si es desde el Callao de Lima, veinte. Cfr. “Relación del Chocó o de las provincias de Citará y Nóvita que tienen esta denominación, en que se manifiesta su actual estado y en el que parece se podrían poner conforme al reconocimiento del Capitán de Ingenieros don Juan Jiménez Donoso”, en: Enrique Ortega Ricaurte (Compilador). *Op. cit.*, p. 224.

³²⁷ William Frederick Sharp. *Op. cit.*, p. 75.

practicado por sus colegas y los fraudes al erario eran un motivo de preocupación, sin embargo, sus denuncias hacían evidentes otros temores que iban más allá de las pérdidas fiscales, pues desde 1681 se tenían noticias de que los extranjeros o “el enemigo pirata” navegaban por el río Atrato alcanzando a remontar el río Quito³²⁸. De hecho en 1703, un alférez de la ciudad de Antioquia informaba que por el río Atrato habían entrado 260 ingleses “con dos piezas de artillería, muchos pedreros y granadas”, de éstos, 105 habían llegado al pueblo de Quibdó, y los restantes 155 estaban acantonados en las riberas del río Bebará esperando la orden para marchar hacia la capital de la provincia de Antioquia. Por ello, alarmadas las autoridades antioqueñas desde El Chocó, el capitán general del sitio de Urrao, dispuso de cien hombres armados para repeler esa posible invasión del enemigo³²⁹. La corrupción de la oficialidad, que era uno de los asuntos más preocupantes para el oficial Juan de Andueza, tuvo su prolongación en las provincias de El Chocó desde principios del siglo XVIII hasta la primera década del siglo XIX. En 1726, cuando las provincias de El Chocó se declararon entidades administrativas separadas de la gobernación de Popayán, su primer gobernador, Francisco de Ibero, nombrado desde la corte, tenía instrucciones específicas para celar el contrabando y los fraudes deoros fugados, pero cuatro años después, el gobernador Ibero se veía involucrado en negocios de evasión fiscal, pues estuvo coludido con los holandeses posibilitándoles el tráfico de mercancías por el río Atrato, además, poseía una bodega en Quibdó donde solía almacenar ropas y otras mercancías de contrabando para su lucro individual³³⁰. Los afanes por prohibir la navegación del río Atrato y por bloquear el ingreso del contrabando por las desembocaduras del río San Juan y el tráfico fluvial por sus afluentes navegables fueron un tópico omnipresente en la agenda administrativa de los virreyes durante el siglo XVIII. No obstante, los esfuerzos por evitar la presencia extranjera y sus coaliciones con los indios Cunas no pudieron concretarse con firmeza, pues la vastedad del territorio, la imposibilidad de vigilar efectivamente las rutas fluviales y la carencia de un ejército constante para

³²⁸ AGN. *Contrabandos*, Tomo V, ff. 448r – 448v.

³²⁹ AHA. *Documentos*, Tomo 583, Doc. 9265, ff. 2v – 3r.

³³⁰ Al igual que Francisco de Ibero, en 1808, su homólogo, el gobernador del Chocó Manuel Junguito Baquerizo, estaba asociado con seis comerciantes, quienes eran perseguidos por la autoridad provincial debido a que habían conducido desde Cartagena unas mercancías avaluadas en 64.623 pesos de oro, las cuales luego fueron introducidas al Chocó por la ruta fluvial del Atrato. Cfr. William Frederick Sharp. *Op. cit.*, pp. 79 – 80.

combatir las incursiones de los europeos fueron tareas sumamente difíciles de ejecutar, puesto que además, en las provincias chocoanas, las escasas presencias de autoridad mostraron una férrea inclinación hacia las corruptelas del sistema fiscal.

“Tápame tu, y te taparé yo” fue la expresión que le sirvió de ejemplo en 1799 a un corregidor de El Chocó quien, sorprendido por las traiciones al rey y los fraudes de parte de la oficialidad, exponía las poco favorables circunstancias para la erradicación del comercio ilícito en aquellas provincias. El corregidor, quien llevaba más de 11 años desempeñándose en la oficialidad se mostraba consternado y casi impotente frente a las arremetidas del contrabando español y extranjero en El Chocó. Hablaba con recelo de los encubridores y auxiliares del matute que colaboraban con las intenciones de los contrabandistas, pues a su decir, todo tipo de mercancías extranjeras, tabacos y aguardientes locales (300 zurrone de aguardiente y 200 petacas de tabaco anuales) y buen número de esclavizados se internaban en El Chocó eludiendo la fiscalidad. Afirmaba que de día y de noche las aguas del río se surcaban de orilla a orilla. Pequeñas barquetas transportaban las mercancías y unos “paseros” dueños de las embarcaciones se lucraban del negocio cobrando por cada carga cruzada. Lo que más molestaba al corregidor era que el paso del río era un ramo de la Real Hacienda, es decir, existía un arrendador perteneciente a la oficialidad que debía efectuar recaudos en dinero y asimismo velar por reprimir el contrabando ribereño, pero obviamente éste prefería lucrarse cobrando cuatro reales por cada bulto subido en la embarcación y cruzado por el río. Tal arrendador respondía al nombre de Venancio Franqui, y aunque no era contrabandista era un cómplice fundamental para los comerciantes clandestinos. Franqui vislumbró que por ese entonces la afluencia de mercaderías en El Chocó estaba alcanzando una gran intensidad, por lo cual decidió formalizar su negocio contratando a un mulato de Nóvita llamado Mariano Ramírez, quien sería el conductor de las embarcaciones. Enterado del negocio, el corregidor amonestó a Franqui diciendo que no cobraría suma alguna a los contrabandistas, pues su función era denunciarlos ante la autoridad, pero según el corregidor, Franqui “no hizo caso siguiendo su proyecto con más decoro y publicidad”. Para combatir el jugoso negocio de Venancio Franqui, el corregidor determinó sustituir al mulato Ramírez por varios indios que cumplieran la función de conductores de canoa, pues el corregidor aseguraba que los indios

siempre decían la verdad y eran incapaces de mentirle a una autoridad, contrario a lo que ocurría con los criollos lugareños, quienes “todo lo quieren ocultar”. En los planes del corregidor también se encontraba entrevistarse con algunos comerciantes y contrabandistas que hubieran sido ayudados por Venancio Franqui, pues quería reconstruir la red de apoyos mutuos para reprender “agriamente” a todas las personas inmiscuidas en el contrabando chocoano. El corregidor procedió a dismantelar las relaciones de clandestinidad fraguadas por los contrabandistas y el arrendador del paso ribereño, solicitó la confesión del mulato Ramírez y pudo constatar con veracidad el fraude y la traición que Venancio Franqui cometía contra su majestad y la Real Hacienda, por ello muy indignado, exclamaba: “¡¡¡que inequidad!!!”³³¹. La lucha contra el comercio ilícito que pretendía entablar el corregidor sería un esfuerzo casi en vano, pues él mismo comprendía que el asunto de la corrupción en la oficialidad era una costumbre arraigada de antaño, un problema imposible de solucionar sin la presencia contundente y radical de la autoridad virreinal. Sin embargo, el corregidor era un funcionario entusiasta, un oficial convencido, un ferviente perseguidor de matuteros; no se daba por vencido en el desarrollo de su misión y por ello escribía al virrey de turno:

Yo sin guardas, sin más que mis quince indios y siete o diez vecinos libres, voy a hacer mi experiencia: voy desterrando a cuantos auxiliadores descubro; y he mandado al pasero que a su costa haga construir una cadena grande de fierro con su bien candado, para que amarrando a esta de noche todas las embarcaciones de el pueblo, y recogiendo el corregidor la llave, cese la ocasión de auxiliarlos, a ver como pasan y por dónde: solo que les envíen embarcaciones de El Congal, para lo que estaré con vigilancia, y procuraré castigar al primero que cogiere³³²

Efectivamente, los proyectos del corregidor podrían haber dado resultados optimistas, pues su fiel voluntad a la corona de España sería un arma versátil contra los defraudadores del fisco, pero sin duda alguna, aquella dialéctica de las relaciones permisivas y el lucro mutuo entre las autoridades y la población ordinaria constituían una suerte de escudo ante la ejecución de unas leyes y órdenes redactadas a muchas leguas de distancia. De esta difícil manera, el corregidor aspiraba a un estado de legalidad y acatamiento de las leyes por convicción entre los habitantes de las provincias de El Chocó. Esperaba contar con una oficialidad honesta y con una población fiel a su lejano monarca para combatir el comercio

³³¹ AGN. *Contrabandos*, Tomo XI, ff. 7r – 9r.

³³² *Ibid.*, f. 9r.

ilícito y los fraudes, pero tal y como él mismo lo afirmaba: “¿dónde está ése en éste país?”. Afirmación absolutamente precisa para un región como el Chocó: vasta, áspera y desprotegida, y para un virreinato como el del Nuevo Reino de Granada: fronterizo, pobre, ingobernable y habitado por personas que muy bien sabían y practicaban aquello de «comer y dejar comer».

La enorme gobernación de Popayán tenía como provincias colindantes al Chocó por el norte, al sur las provincias sufragáneas de la Audiencia de Quito y al oriente las provincias reinosas de Neiva y Mariquita. Desde el siglo XVII, su capital, la prestante ciudad de Popayán comenzó a desarrollarse como un polo para la concentración de riquezas; contaba con un arzobispado, tenía como tributarias a los distritos mineros de Chisquío, Caloto y Almaguer y era albergue de poderosos mineros dueños de cuadrillas de esclavizados en los minerales chocoanos de aluvión, además era lugar de comerciantes aristócratas y contrabandistas de abolengo que invertían en los negocios de los circuitos mercantiles andinos y participaban de forma gananciosa en el gran comercio cartagenero³³³. Estos últimos podían estar conectados con agentes en Santa Fe, Quito, Lima, Panamá, Cartagena, Santa Marta o también en vecindades más cercanas al perímetro jurisdiccional como Almaguer, Cali, Pasto, Anserma o la ciudad de Antioquia. Los contrabandistas viajaban desde Popayán en dirección al norte hasta Cartagena o Santa Marta, y después de varios meses retornaban a la ciudad para vender lo adquirido en los puertos caribeños. La trayectoria desde el litoral era bastante difícil debido a la larga distancia de la ruta, a los controles de la oficialidad y a los peligros naturales de la geografía del virreinato. Sin embargo, traer mercancías clandestinas desde la zona costera del Caribe tuvo que ser un negocio fructífero en Popayán, pues en la ciudad las mercancías alcanzaban costos elevados que compensaban el esfuerzo y las inversiones monetarias para su importación. En 1800, un oficial subdelegado de Popayán, informaba sobre la notable afluencia de mercaderías inglesas en la ciudad, hecho que indicaba con precisión el alcance de los contrabandistas³³⁴. Para 1803, un contrabandista apresado llamado Don Francisco Camacho, declaraba que había viajado desde Popayán hasta Santa Marta para emplear sus caudales consistentes en

³³³ Peter Marzahl. *Town in the Empire. Government, politics and society in seventeenth century Popayán*, Austin, University of Texas Press, 1978, pp. 17 – 22.

³³⁴ AGN. *Contrabandos*, Tomo XXV, ff. 251r – 251v.

3.100 pesos en textiles de ilícito comercio como royales, creas, casimires, zarazas y encajes provenientes de Jamaica, pues su objetivo era venderlos en Popayán por precios asequibles dado que en la ciudad el surtido de estas mercancías no era suficiente para las satisfacer las demandas³³⁵.

La ciudad de Popayán era el punto de acopio de las mercancías que desde los otros virreinos andinos llegaban al Nuevo Reino de Granada. En sus mercados circulaba plata altoperuana, oro chocoano y antioqueño, textiles quiteños, manufacturas europeas, cueros del sur del continente, esclavizados del Caribe, ganados y azúcares del valle del río Cauca, conservas reinosas, y por supuesto el resto de artículos necesarios para la cultura material imposibles de ser proveídos por el sistema mercantil hispánico para el consumo local. La carencia de abastos oportunos y los altos precios de los mismos incidieron en el florecimiento del comercio ilícito en la gobernación de Popayán durante el siglo XVIII. Por ser un vínculo conector del oriente reinoso con las provincias norteñas de la Audiencia de Quito, la ciudad soportó el trasegar del comercio ganadero que desde la provincia de Neiva era conducido hacia los mercados quiteños, pues tanto Popayán como Quito eran atractivos centros para la venta de reses, cueros y sebos, ya que allí, a diferencia de Santa Fe, tal clase de bienes pecuarios se apreciaban en valores más altos. De igual manera ocurría con las producciones de tabaco y cacao, que llegaban a Popayán desde núcleos urbanos como Neiva, Timaná, La Plata y la villa de Purificación³³⁶. Hacia las provincias de El Chocó, los comerciantes payaneses se encargaban de enviar carnes, sal, textiles y mercancías europeas provenientes de Quito, dado que en los minerales de El Chocó, el pago de las exportaciones enviadas desde Popayán se hacía con oro en polvo³³⁷.

En la provincia de Popayán, las transacciones con oro en polvo eran un agente mediador que facilitaba el comercio clandestino de todo tipo de géneros. Extraído en las provincias de El Chocó, el oro circulaba por la vasta gobernación de Popayán empleándose en las costas y en las provincias quiteñas. Para la autoridad, el problema de los quintos del

³³⁵ AGN. *Contrabandos*, Tomo V, ff. 137v – 138r.

³³⁶ Hernán Clavijo Ocampo. “Fisco, cambios económicos y estructura social en la Provincia de Neiva 1760 – 1810”, en: Carlos Eduardo Amézquita & Bernardo Tovar Zambrano. *Historia General del Huila*, Cinco Tomos, T. II, Neiva, Academia Huilense de Historia, 1995, pp. 431 – 435.

³³⁷ Zamira Díaz. *Sociedad y Economía en el valle del Cauca. Guerra y economía en las haciendas. Popayán, 1780 – 1830*, Bogotá, Universidad del Valle / Biblioteca Banco Popular, 1983, p. 26.

oro que se omitían en las fundiciones constituyó un aliciente para la adopción de medidas drásticas, y a veces ineficaces, que tenían el objetivo de perseguir a los comerciantes que usaran del oro sin quintar. A principios de la década de 1730, el capitán Don Bernardo de Araujo y Bueno, oficial de Iscuandé, exponía que en la región sur occidental de la gobernación payanesa, la circulación del oro en polvo era un hecho cotidiano frecuentado por todos los comerciantes de la región. De hecho, el capitán se quejaba de un personaje en particular que era reconocido por ser un acaudalado contrabandista, su nombre: Miguel de los Reyes, y entre su repertorio delictivo se encontraba la evasión de quintos reales, la importación clandestina de ropas, y la introducción de esclavizados sin registro. El capitán Bernardo de Araujo y Bueno, trataba por todos los medios de apresarse al contrabandista y confiscarle sus bienes, pues solo así la Real Hacienda obtendría unas sumas considerables, ya que las grandes cantidades de oro en polvo empleadas por Miguel de los Reyes superaban cualquier transacción ordinaria. Aunque el capitán ya tenía conocimiento de los alcances y el poder económico de Miguel de los Reyes, apresarlo no sería tarea fácil, pues el contrabandista se apoyaba en una amplia red de relaciones personales, locales y externas, para confundir las indagaciones sobre su paradero y salir librado como inocente³³⁸.

El sur de la gobernación de Popayán era una región conflictiva e interesante, dado que allí se ubicaba la confluencia limítrofe con la Audiencia de Quito, por tanto, era una región que abría amplias posibilidades de abastecimiento comercial clandestino para todas las villas y ciudades pertenecientes a las jurisdicciones payanesa y quiteña, dado que en el oriente de la jurisdicción de Quito se ubicaba la gobernación de Maynas, la selvática frontera de la monarquía hispánica con los dominios de Portugal. Esta región selvática, punto de intersección política de dos proyectos imperiales europeos alcanzó a tener una importante proyección para la corona de España, en tanto que los conflictos allí experimentados evidenciaron preocupantes tensiones por el dominio y la soberanía territorial. La región, drenada por un amplio número de sistemas fluviales navegables sirvió de asentamiento y foco de operaciones de los proyectos misionales adscritos al clero secular.

³³⁸ ACC, *Colonia*, sig.: 3530, ff. 1v – 7r.

Desde los siglos XVI y XVII, exploradores y clérigos arriesgados se lanzaron a la conquista de aquellos vastos territorios buscando expandir la frontera territorial mediante la fundación de asentamientos tanto civiles como misionales en las cuencas de sus ríos principales. Así, ríos como el Napo, el Aguarico, el Coca, el Putumayo y el Caquetá, además de otras vertientes tributarias del enorme río Amazonas fueron las arterias donde los proyectos misionales establecieron sus bastiones en nombre de las conversiones espirituales a la fe católica, sin embargo, las fundaciones de los misioneros seculares eran poblados fluctuantes que imprevistamente podían entrar en decadencia y desaparecer, ya que en aquella región, el notable aislamiento de las misiones respecto de los centros económicos andinos como Quito, Pasto, Popayán y Timaná, impedía el surgimiento de relaciones económicas constantes y oportunas³³⁹. Las fundaciones hechas por los religiosos también estaban en consonancia con los proyectos políticos concebidos desde la corte y desde las audiencias de Quito y Santa Fe, dado que para la amplia región selvática irrigada por el río Amazonas, la corona de Portugal también acariciaba proyectos comerciales y misionales que iban de la mano con el expansionismo territorial³⁴⁰. Por ello, las advertencias de Fray Joseph de la Concepción Vicuña en la década de 1770 iban en aquel sentido, el fraile, explicaba en una carta al rey de España que era necesario fundar una población en la desembocadura del río Putumayo que sirviera de presidio y fortaleza para contener las frecuentes incursiones portuguesas en los dominios, pues los lusitanos remontaban estas rutas para vender por contrabando municiones y pertrechos de guerra. Hacia 1789, el experimentado administrador Francisco Silvestre, explicaba que la gobernación de Maynas poseía un comercio incipiente, limitado a escasas manufacturas y debido a estas carencias, las fundaciones dispuestas para aquella región servirían solo “para contener a los portugueses en su terreno”³⁴¹. Aunque tal proyecto de contención era

³³⁹ Solo en las cuencas de los ríos Putumayo, Napo y Caquetá se hallaban 23 asentamientos misionales administrados por Franciscanos y Jesuitas. Cfr. Héctor Llanos Vargas. “Tiempos y espacios coloniales amazónicos”, en: V/A. *Colombia Amazónica*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia / Fondo para la protección del medio ambiente José Celestino Mutis, 1987, p. 164.

³⁴⁰ Entre las fundaciones misionales del clero secular en la región amazónica sufragánea de la Audiencia de Quito se destacan las misiones de Santo Tomás de Cutinanas, San Luis Gonzaga, San Ignacio, Santa Teresa de Jesús de Maynas, Santa María de Ucayale, Santa María de Guayaga, San Javier de los Ayuanos, San Ignacio de los Barbudos, Nuestra Señora de Paramparas, San Pablo de Pandabeques y Singacuchuscas y San José de Ataguates. Cfr. Juan de Velasco S.J. *Historia moderna del Reyno de Quito y crónica de la compañía de Jesus del mismo Reyno*, Quito, Biblioteca Amazonas, 1942, pp. 175 – 190.

³⁴¹ “Apuntes Reservados particulares y generales del estado actual del Virreinato de Santa Fe de Bogotá, formados por un curioso y celoso del bien del Estado”, en: Germán Colmenares. *Relaciones... Op. cit.*, T. II, p. 47.

bastante cuestionable, pues además de la presencia portuguesa a favor del comercio clandestino en las cuencas ribereñas, un impreciso número de portugueses se encontraban avocindados en diferentes núcleos urbanos de los virreinos hispanicos de Suramérica. El caso del portugués Antonio Brito y Castro lo demuestra, pues en 1775, se le procesó por ser comerciante ilícito y además por incumplir las Leyes de Indias, ya que en la legislación se impedía a los extranjeros que ocuparan cargos públicos en la administración. Aparte de ser contrabandista de esclavizados, Antonio Brito y Castro estaba conectado con las redes clandestinas de exportación que se iniciaban desde los dominios de Portugal y se desempeñaba en la ciudad de Almaguer como teniente³⁴².

Desde el siglo XVII y a lo largo del siglo XVIII, los portugueses, solían entrar en los dominios hispanicos para entablar relaciones comerciales con los indios, de hecho, en el siglo XVII, un grupo de portugueses al mando de Pedro Texeira había alcanzado a llegar a la ciudad de Quito después de una larga travesía selvática. Al igual que los ingleses del río Atrato, los franceses del río Sinú, o los holandeses del río Orinoco, los portugueses cambiaban armamentos y mercancías europeas por esclavizados indígenas y cacao, luego retornaban por las rutas ribereñas hasta llegar a los lugares de sus propios dominios como la fortaleza de Gurupá, y las ciudades de Grão Pará, y São Luis de Maranhão. El interés de los portugueses por los intercambios de armamentos, textiles y demás mercancías por esclavizados indígenas tenía un objetivo específico, pues la monarquía lusitana proyectaba para sus dominios amazónicos el crecimiento de los complejos de producción azucarera para competir con las exportaciones y alcanzar los privilegios económicos que otorgaban los mercados atlánticos, por lo tanto la fácil consecución de esclavizados indígenas originarios de los dominios hispanicos era una opción nada despreciable. Entre 1739 y 1752 la intensidad del comercio esclavista de los portugueses se acrecentó, pues cifras inexactas arrojan resultados que se aproximan a los 20.000 indígenas empleados para la labor hacendística en las plantaciones lusitanas de la amazonía³⁴³.

El hecho de esclavizar súbditos de la corona de España por parte de los portugueses fue visto con repulsión por los misioneros establecidos en la gobernación de Maynas. Los

³⁴² AGN. *Contrabandos*, Tomo XXII, f. 116r.

³⁴³ Héctor Llanos Vargas. *Op. cit.*, pp. 168 – 174.

frailes se oponían con vigor a la esclavitud indígena, pero consideraban que la importación de esclavizados africanos era una alternativa viable. Este aspecto también fue considerado de manera por los portugueses, pues incursionar en territorios ajenos en busca de la trata esclavista suponía un riesgo mayor, aunque la necesidad de un gran número de esclavizados era apremiante para trabajar en las plantaciones³⁴⁴. Por ello, el prestigioso Marqués de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, impulsó durante su regencia la creación de la *Companhia Geral de Comercio do Grão-Pará e Maranhão*, la cual se encargaría del abastecimiento esclavista en la selvática región³⁴⁵. No obstante, las tentativas portuguesas para la penetración en la gobernación de Maynas permanecieron vigentes y seguían causando encono en la administración hispánica, pues era lógico que los lusitanos aprovecharan los descuidos económicos de España en la región para proveer con diferentes artículos tanto las misiones como otros centros de comercio más cercanos a la cordillera andina. Era pues una tensión suscitada por un contacto permanente entre proyectos imperiales de expansión territorial que no sólo tuvo consecuencias bélicas sino también claras repercusiones en el aspecto de la competencia comercial.

Hacia 1730, los portugueses mantenían vigentes el proyecto de construir una fortaleza militar en la desembocadura del río Napo al servicio de sus objetivos de comercio clandestino con los dominios hispánicos³⁴⁶. Varias décadas después, en el año 1772, el fiscal protector de indios Francisco Antonio Moreno y Escandón, advertía que en la gobernación de Maynas los portugueses tenían usurpada una gran porción territorial³⁴⁷, y en los pocos años siguientes el brigadier de ingenieros Francisco de Requena comentaba que para 1777, los lusitanos estaban instalados en la localidad de Tabatinga, poblado ubicado en la frontera de la gobernación de Maynas con los dominios de Portugal³⁴⁸, aunque por el mismo período, el padre jesuita Rodrigo Barnuevo, aseguraba que desde el siglo XVII, la

³⁴⁴ José Luis Ruíz – Peinado Alonso. “Amazonía Negra”, en: José Manuel Santos Pérez & Pere Petit (Editores). *La amazonía brasileña en perspectiva histórica*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2006, p. 27.

³⁴⁵ Ana Rosa Coelet da Silva. *Inventando a Nação. Intelectuais ilustrados e estadistas luso brasileiros na crise do antigo regime português (1750 – 1822)*, São Paulo, Editora Hucitec, 2006, pp. 91- 92.

³⁴⁶ Carlos Gilberto Zarate Botía. “La formación de una frontera sin límites: los antecedentes coloniales del trapecio amazónico colombiano”, en: Carlos Franky Calvo & Carlos Gilberto Zárata Botía (Editores). *Imani Mundo*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Sede Leticia, 2001, p. 246.

³⁴⁷ “Estado del Virreinato de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada...”, en: Germán Colmenares. *Relaciones... Op. cit.*, T. I, p. 170.

³⁴⁸ Francisco de Requena. *Ilustrados y Bárbaros. Diario de la exploración de límites al Amazonas (1782)*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p. 43.

incursión de sus colegas portugueses en la jurisdicción quiteña era asunto enteramente conocido³⁴⁹. La presencia portuguesa en las cuencas ribereñas de los afluentes del río Amazonas era difícilmente contenible, pues la desprotección de esta desmesurada región en materia militar y la escasa disponibilidad de la administración quiteña para salvaguardar los puntos de inserción extranjera, posibilitaba a los lusitanos el ejercicio del contrabando con pocos obstáculos. En el mes de julio de 1747, el gobernador de Popayán don Antonio Mola de Vinacorva, informaba a los oficiales de la Real Hacienda sobre el decomiso de unos artículos importados ilegalmente por Don Domingo de la Lastra, un contrabandista avecinado en la ciudad de Cali, pero residente en Popayán. Acusado de introducir 24 cargas comprendidas por fardos y cajones, Domingo de la Lastra fue retenido por contrabandista, y para completar el proceso judicial, se citó a un testigo llamado Joseph Tenorio, vecino de Popayán. El testigo sacó a relucir una información crucial, pues las cargas introducidas hasta la ciudad de Cali eran mercancías extranjeras compuestas por 500 libras de pólvora, además de paños, alfombras, bayetas azules, algunos víveres y otros artículos suntuarios. Este tipo de bienes, provenían del comercio clandestino con los portugueses, pues habían sido conducidas desde Grão Pará en el río Amazonas, remontando el río Napo, transportadas hasta Quito y una vez adquiridas allí por Domingo de la Lastra fueron traídas hasta el sur de la gobernación de Popayán: el contrabandista llegó a Pasto y allí alquiló varias mulas para llevar las mercancías hasta la ciudad de Popayán, para después seguir rumbo al norte y alcanzar la ciudad de Cali. Sin embargo, el testigo Joseph Tenorio reveló las intenciones del contrabandista, quien al parecer no solo pretendía vender las mercancías en las ciudades de la gobernación payanesa, pues haciendo uso de toda una red clandestina de contactos comerciales en varias provincias del Nuevo Reino de Granada; Domingo de la Lastra esperaba distribuir sus mercancías ayudado por su cómplice Manuel Miranda. Así, el contrabandista pretendía enviar 14 cargas hasta Santa Fe donde serían recibidas por un matutero llamado Don Antonio Panisa, otras tres cargas, compuestas por un sillón, algunas imágenes religiosas pintadas en Quito, una olla de cobre, garbanzos y lentejas serían esperadas por Don Juan Antonio de Rivas también en Santa Fe, y las cargas

³⁴⁹ Rodrigo Barnuevo S.J. *Relación apologética así del antiguo como nuevo descubrimiento del río de las Amazonas hecho por los religiosos de la compañía de Jesús*, Quito, Biblioteca Amazonas, 1942, p. 22.

restantes las haría llegar a Silvestre Mateos, un tratante vecino de La Plata, que luego las remitiría por el río Magdalena hacia la villa de Honda donde luego las esperaría Gregorio Álvarez del Pino, quien las remitiría a Don Gaspar de Perea para ser introducidas en la provincia de Antioquia³⁵⁰. La región del Grão Pará dominada por Portugal también era un lugar estratégico para el comercio de mercaderías, las cuales posiblemente ingresaban como resultantes del formal comercio que tenía Portugal con Inglaterra en tierras americanas, o quizás, al tratarse de alfombras y otros textiles, podían ser manufacturas provenientes de los dominios asiáticos de Portugal. Para finales de la década de 1780, en sus *Apuntes Reservados*, Francisco Silvestre comentaba sobre la dificultad que tenían los españoles para realizar el comercio clandestino con los portugueses en aquella región, no obstante aclaró que en años anteriores, varios ríos de la cuenca amazónica tales como el Napo, el Putumayo, el Ica y el Negro fueron empleados como rutas para el contrabando³⁵¹. De hecho, en 1750, al oficial Don Esteban de la Cuesta, la Audiencia de Quito le había conferido la potestad para las pesquisas del contrabando practicado por los portugueses. El oficial aseguraba que las mercancías transportadas por los ríos y conducidas por ásperos caminos llegaban al sitio de Antisana y a la ciudad de Archidona gracias a la participación de indios contratados por los portugueses. Comentaba que había sido informado de que más de 20 indios transitaban las rutas cargados de mercancías prohibidas y por ello se dio a la tarea de interrogar a Nicolasa Nagcitulli una india residente en la región, quien atestiguó sobre los cargamentos de ropa, oro y plata que frecuentemente eran transportados por los indios de Archidona hasta el sitio de Antisana³⁵².

La facilidad para el efectuar el contrabando en esta región fue evidente durante todo el siglo XVIII; el concurso de portugueses y contrabandistas criollos que proyectaban exportaciones clandestinas hacia Quito o el Nuevo Reino de Granada fue imposible de contener completamente por la oficialidad. Sin embargo, los logros de los extranjeros y de los contrabandistas pueden apreciarse en tanto sirvieron como factores que dinamizaron el endeble y parcial comercio interprovincial y pusieron en duda los niveles de autoridad,

³⁵⁰ ACC. *Colonia*, sig.: 4114, ff. 1r – 24v.

³⁵¹ “Apuntes Reservados...”, en: Germán Colmenares. *Relaciones e informes...*, Tomo II, pp. 47 – 48.

³⁵² AGN. *Contrabandos*, Tomo XX, ff. 8r – 11v.

efectividad y lealtad que la oficialidad debía cumplir para lograr ese sueño borbónico de fortalecer y hacer crecer el erario de la monarquía hispánica.

CONCLUSIÓN

Con este trabajo he pretendido demostrar que el contrabando en todas sus acepciones posibles fue un hecho presente e indiscutible para la economía, la sociedad, la cultura y las dimensiones político-administrativas existentes en el territorio hispánico denominado como Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII. Es claro e indiscutible también que las posibilidades para la cuantificación del fenómeno son un tópico escurridizo para cualquier historiador. No obstante, el acercamiento al problema desde una perspectiva sociocultural permite evidenciar que este fenómeno no sólo es apreciable en las coordenadas económicas de un territorio específico, ya que el contrabando como práctica clandestina que contraviene un mandato preciso o una ley determinada, es pues una representación social que se enfrenta a unas tentativas que buscan la imposición de un orden legal.

En este sentido, el contrabando desarrollado en el Nuevo Reino de Granada muestra qué tipo de tensiones surgieron entre la administración colonial y la sociedad en todos sus estamentos. Aparece como una práctica que cuestiona y trastoca las fibras que conforman un sistema de dominación y presenta las notables contradicciones entre los diferentes estratos del poder monárquico. Además, advierte la existencia de asuntos olvidados que interfirieron de una forma crucial para el ejercicio de una dominación que aspiraba a ser contundente en el momento de consolidar un proyecto imperial. También propone facetas que indican la aferrada existencia de deslealtades al monarca, las cuales son muestra de una aguda carencia que resonaba desde prioridades administrativas tales como el funcionamiento del sistema económico hasta el ejercicio de la justicia por parte del Estado monárquico en sus territorios dependientes.

Para el tercer virreinato erigido en la América española, los presupuestos anteriores pueden apreciarse con detalle, además es posible ver una inmensa policromía constituida por particularidades específicas en cada una de las regiones que conformaban esa entidad territorial con núcleos político-administrativos dominados desde una metrópoli allende el océano Atlántico. El impacto del contrabando en las regiones constituyentes del virreinato demuestra cómo desde las instancias administrativas superiores el empleo de las políticas

reformistas tuvo orientaciones distintas para el alcance de los objetivos y para el vencimiento de los obstáculos que dificultaron la existencia del anhelado orden colonial. Por ejemplo, en las regiones donde la presencia de extranjeros no fue un asunto común, las decisiones tomadas por los oficiales al servicio de la monarquía se basaron en el empleo de procedimientos que no implicaron esfuerzos de gran magnitud, pues en aquellos lugares, el contrabando fue perseguido y enfrentado acudiendo a la emisión de edictos legales y a la publicación de bandos que advertían sobre el castigo del delito a los contrabandistas. Por el contrario, en las regiones más proclives a la presencia extranjera, el combate al contrabando sí tuvo un mayor despliegue en el aspecto militar, dado que las amenazas que suponía una posible invasión en un siglo de guerras frecuentes eran el aliciente perfecto para proteger los territorios de unos enemigos que además de ser contendientes bélicos tenían grandes ventajas para socavar los intereses económicos de las posesiones hispánicas haciendo uso del comercio directo, el cual, sin duda, resultó siendo beneficioso para los comerciantes y contrabandistas particulares necesitados de ganancias crecientes.

Como problema visto desde la percepción estatal y como alternativa económica para la supervivencia de los diversos estratos de la población, el contrabando fue una práctica flexible que se acopló a las necesidades presentadas por un sistema económico colonial que sufrió algunas carencias que impedían el desarrollo de los abastecimientos mercantiles y la circulación de bienes para el consumo en los mercados internos. Fue entonces un elemento que dinamizó la economía permitiendo la irrupción de diferentes bienes, géneros comestibles y artículos suntuarios en los mercados de los núcleos urbanos donde las expectativas comerciales se limitaban a las disposiciones de un Estado monárquico suficientemente inconsecuente con las imposiciones tributarias designadas para los movimientos comerciales básicos de oferta y demanda. Con respecto a la movilidad social que se aprecia en el comercio ilícito, es posible evidenciar que para el virreinato del Nuevo Reino de Granada, el contrabando facilitó una conexión directa con una gran parte de las dinámicas económicas del mundo de aquel entonces: el oro en polvo, la plata fundida, las perlas, el carey, la sal, los cueros, las maderas tintóreas y tristemente algunos indios esclavizados como los de la península de La Guajira, los de los amplios llanos orientales y los de la región selvática del sur adyacente al pie de monte andino, fueron los elementos

que facilitaron los intercambios comerciales y las transacciones que sustentaron el ingreso y la comercialización de otro tipo de géneros casi imposibles de adquirir con el sistema hispánico de abastecimiento. Quincallas de todo tipo, vinos, sedas y especias orientales, textiles de la Europa industrializada, herramientas, libros censurados por el santo oficio, pescaderías de los mares del norte, pólvora, municiones y armamentos que se emplearon en favor de la insumisión ante la corona de España y demostraron que, por otros medios, es decir, gracias al comercio ilegal de estos artículos existe una prueba concreta de la inserción de aquel virreinato fronterizo en los itinerarios de ese gran comercio Atlántico y en alguna medida del comercio desarrollado en el océano Pacífico.

Además de que el contrabando fue un problema preciso que preocupó a la monarquía durante toda la centuria y por tanto trató de combatirse desde todas las instancias del poder, la corrupción en el sistema administrativo fue otro inconveniente que soportó en gran medida la expansión y el arraigo del comercio ilícito, tanto en el sistema económico como en la cotidianidad de las relaciones entre la autoridad oficial y la población contraventora de las normas. Este aspecto que puede considerarse como una deslealtad hacia la majestad a quien se sirve, fue un tópico constante que causó serios interrogantes entre ciertos sectores de la oficialidad regalista que se preocupaba por el óptimo funcionamiento del sistema jerárquico y el acatamiento de las legislaciones. No obstante, las tentativas del Estado fueron esfuerzos casi en vano al tratar de impedir la relación mutualista surgida entre el contrabando y la corrupción de la oficialidad, hecho que evidencia una vez más que aquello del “comer y dejar comer”, que tanta estupefacción causó a los tenientes Juan y Ulloa en la década de 1730, fue una consecuencia de la falta de articulación de los diferentes proyectos borbónicos para la construcción de un sistema fiscal y de un orden civil que demostrara la capacidad económica y el fortalecimiento administrativo de la monarquía hispánica en uno de sus más recientes virreinos ultramarinos.

La corrupción como asunto intrínseco para el florecimiento del contrabando fue analizada en el siglo XVIII tanto por los proyectistas ilustrados ubicados en la corte, como por los funcionarios borbónicos que se desempeñaron en los dominios de América. En sus concepciones acerca del vínculo entre corrupción y contrabando, se advierten contradicciones específicas que fueron producto de la tenue fidelidad en la ejecución de las

legislaciones y las medidas para evitar el crecimiento de ambos fenómenos, pues en los dominios, y particularmente en el Nuevo Reino de Granada, los planes gestados en la península ibérica para la erradicación del contrabando americano no estaban en sintonía con las verdaderas causas que impulsaban el desarrollo del comercio ilícito y con la realidad histórica en la cual se inscribió. Así, jueces de hacienda, gobernadores provinciales, oficiales de alto rango y virreyes fueron testigos del incontenible crecimiento experimentado por el contrabando en los lugares que administraban; se dieron a la tarea de presentar a la corte sus preocupaciones y algunos de sus logros más contundentes, sin embargo, en la península ibérica las determinaciones tomadas al respecto estuvieron lejos de salvar todas las pérdidas monetarias causadas a los monopolios que sostenían el fisco de su majestad.

Las diferentes dinámicas del contrabando que tuvieron lugar en el Nuevo Reino de Granada y sobre todo aquellas en las cuales la presencia extranjera fue un motivo de aguda preocupación para las autoridades, muestran que el comercio ilícito en detrimento de los intereses monopólicos de España fue un activo elemento para la guerra, pues al estar los extranjeros involucrados en las cuantiosas pérdidas fiscales, especialmente durante los períodos de guerra a lo largo del siglo XVIII, se observa que el contrabando practicado por los enemigos en los dominios hispánicos sirvió para diezmar las posibilidades de acumulación económica que posibilitarían una mejor disposición belicista para enfrentar las contiendas europeas. Es claro que las guerras europeas tuvieron una evidente resonancia bélica en América, las potencias enemigas de la corona española se sirvieron del comercio ilícito para acaparar en buena medida el tráfico mercantil de los puertos y de algunos destinos interioranos, generando así un obvio descontento para las autoridades que velaban por la estabilidad económica de los erarios y de seguro un sentimiento de agrado para los contrabandistas que se lucrarían vendiendo los artículos foráneos en los mercados del virreinato. Y, aunque es cierto que contravenían leyes explícitas, también es importante recalcar que mediante el comercio ilícito los contrabandistas emprendieron una fuerte y crónica acción de resistencia frente a la dominación estatal. Así, bajo tal panorama se hizo posible la existencia de todos aquellos individuos contraventores que, a decir del ilustrado José Ignacio de Pombo eran “faciosos, antisociales, refractarios, infames y monstruos”,

pero que sin duda configuraron alternativas económicas y redes mercantiles al margen de unas premisas oficiales que las consideraban ilegales, y en gran medida construyeron mecanismos para la movilidad económica y social, pues también crearon oportunidades de subsistencia entre un amplio sector de la sociedad residente en esta enigmática región de la América española.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes manuscritas

I. Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá

Contrabandos

Tomo I, Folios 13, 16 – 17, 24, 25, 31, 70, 79, 840 – 856. Tomo III, Folios 94, 330. Tomo V, Folios 85 – 86, 137 – 138, 199 – 230, 448, 645, 658 – 659. Tomo VI, Folios 111-112. Tomo VIII, Folios 317 – 329, 345 – 346, 385 – 413, 444 – 445, 588 – 591. Tomo XI, Folios 7 – 9, 270, 271, 288 – 523. Tomo XII, Folios 800 – 801, 963. Tomo XIII, Folios 140, 711, 716-717. Tomo XV, Folios 430 – 431, 433, 554, 562 – 583, 678 – 685, 722, 732, 733 – 779, 781 – 782, 811. Tomo XVI, Folio 2. Tomo XVII, Folios 5, 1 – 15. Tomo XVIII, Folios 2 – 3, 875 – 877, 881-882. Tomo XIX, Folios 982 – 993, 720. Tomo XX, Folios 8 – 11. Tomo XXII, Folios 116. Tomo XXIII, Folio 251. Tomo XXV, Folios 251, 362 – 363, 854-855. Tomo 11, Folio 290. Tomo 22, Folios 696, 970, 1021. Tomo 26, Folios 345, 347 – 576. Tomo 47, Folios 710 – 714. Tomo 116, Folios 648.

Impuestos varios - Cartas

Tomo I, Folios 4 – 5, 14, 109, 1087 – 1091, 1127 – 1128, 1216 – 1217. Tomo III – IV, Folios 646. Tomo IV, Folios 715. Tomo 2, Folios 264 – 266. Tomo 116, Folios 648 – 687.

Milicias y Marina

Rollo 124, Folios 1060 – 1062. Rollo 135, Folios 268 – 270.

Alcabalas

Tomo 23, Folios 591 – 621.

Miscelánea

Tomo 14, Folios 412 – 415. Tomo 47, Folios 704 – 742. Tomo 71, Folios 448 – 455. Tomo 77, Folios 349 – 358. Tomo 51, Folios 867 – 882. Rollo 90, Folios 948 – 949.

Reales Cédulas y Órdenes

Rollo 19, Folios 39 – 40. Rollo 24, Folios 432 – 433.

II. Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín

Tabaco

Tomo 766, Doc. 12211. Tomo 788, Doc. 12411. Tomo 784, Doc. 12396.

Hacienda

Tomo 744, Doc. 11943. Tomo 763, Doc. 12178. Tomo 740, Doc. 11844.

Documentos

Tomo 611, Doc. 9701. Tomo 596, Doc. 9472. Tomo 584, Doc. 9279. Tomo 583, Doc. 9265. Tomo 563, Doc. 8913. Tomo 546, Doc. 8638. Tomo 788, Doc. 1242.

Aguardiente

Tomo 371. Doc. 6918.

Reales Cédulas

Tomo 3, Doc. 155. Tomo 21, Doc. 658.

Esclavos

Tomo 28, Doc. 911.

Criminal

B-39, 1780 – 1790. Doc. 6. B-58, 1780 – 1790. Doc. 6. B-60. 1780 – 1790. Doc.3, Doc. 9. B-68, 1634 – 1750, 1812 – 1828. Doc. 8. B-74, 1760 – 1780. Doc. 3. B-80, 1750 – 1780, Doc. 21.

III. Archivo Central del Cauca (ACC), Popayán

Colonia

Sig: 3104, Sig: 3326, Sig: 3530, Sig: 4114, Sig: 4173.

Fuentes impresas

- ALSEDO Y HERRERA. Dionisio de. “Costas colombianas, comercio de Centroamérica, costas occidentales de América meridional y modo de hacer por ellas el contrabando”, en: CUERVO, Antonio Basilio (Compilador). *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, Cuatro Tomos, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1893.
- _____ . *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII* [Publicadas por Justo Zaragoza], Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883.
- ANES, Gonzalo. *El Antiguo Régimen: Los Borbones*, Madrid, Alianza Editorial – Alfaguara, 1986.
- ANÓNIMO. “Noticias de las provincias de Maracaibo y Barinas. 1787”, en: ARELLANO MORENO, Antonio (Compilador). *Relaciones geográficas de Venezuela*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1964.

- ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984.
- BARNUEVO SJ, Rodrigo. *Relación apologética así del antiguo como nuevo descubrimiento del río de las Amazonas hecho por los religiosos de la compañía de Jesús*, Quito, Biblioteca Amazonas, 1942.
- BARONA BECERRA, Guido. *La maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730 – 1830*. Cali, Editorial Universidad del Valle / Fondo Mixto de Cultura del Cauca, 1994.
- BARRERA MONROY, Eduardo. *Mestizaje, comercio y resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.
- BAQUERO MONTOYA, Álvaro & VIDAL ORTEGA, Antonino (Compiladores). *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII. El informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2004.
- BAUZON, Leslie E. “Amplia perspectiva: Relaciones intercoloniales Mexicano – Filipinas”, en: Ernesto de la Torre Villar (Compilador). *La expansión hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980.
- BEJARANO, Jesús Antonio & Orlando Pulido. *El tabaco en una economía regional: Ambalema, siglos XVIII y XIX*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1986.
- BELL LEMUS, Gustavo. “La conexión Jamaiquina y la Nueva Granada. 1760 – 1840”, en: Gustavo Bell Lemus. *Cartagena de Indias: de la Colonia a la República*, Bogotá, Fundación Simón y Lola Guberek, 1991.
- BENAVIDES, M. & ROLLÁN, C. (Editores). *Valentín de Foronda; los sueños de la razón*, Madrid, Editora Nacional, 1984.
- BITAR, LETAYF, Marcelo. *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las indias*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- BRADING, David. “La España de los Borbones y su Imperio Americano”, en: BETHELL, Leslie (Editor), *Historia de América Latina*. 12 Tomos, Barcelona, Editorial Crítica, Cambridge University Press, 1990.
- _____. *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763 – 1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995.
- CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de. *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988.
- CAMPUZANO CUARTAS, Rodrigo. *Gobierno, Real Hacienda y Reformismo Borbónico. Antioquia en la segunda mitad del siglo XVIII*, Tesis presentada como requisito para optar al

título de Magíster en Historia de Colombia, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 1993.

- CANTOR, Eric Werner. *Ni aniquilados, ni vencidos. Los Emberá y la gente negra del Atrato bajo el dominio Español. Siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.
- CARACOL RADIO. Abril 02 de 2005. <http://www.caracolradio.com.co>.
- CARLES, Rubén Darío. *220 años del período colonial en Panamá*, Panamá, Imprenta Nacional, 1959.
- CASAS ORREGO, Álvaro León. *El comercio en las ciudades de Antioquia, 1740 – 1810*, Monografía para optar al título de Historiador, Medellín, Universidad de Antioquia, 1985.
- CASTAÑO PAREJA, Yoer Javier. *Esclavos y libertos en la jurisdicción de Girón, 1680 – 1750*, Tesis de grado presentada como requisito para optar al título de Magíster en Historia, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2007.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo. “La carrera, el monopolio y las ferias del trópico”, en: CASTILLERO CALVO, Alfredo (Director del volumen), *Historia General de América Latina. Consolidación del orden colonial*, tomo III, volumen 1, París, Ediciones UNESCO, Editorial Trotta, 2000.
- CASTRO, Concepción de. *Campomanes. Estado y reformismo ilustrado*, Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- CHAUNU, Pierre. *Conquista y explotación de los nuevos mundos*, Barcelona, Editorial Labor, 1984.
- CLAVIJO OCAMPO, Hernán. “Fisco, cambios económicos y estructura social en la Provincia de Neiva 1760 – 1810”, en: AMÉZQUITA, Carlos Eduardo & TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. *Historia General del Huila*, Cinco Tomos, T. II, Neiva, Academia Huilense de Historia, 1995.
- COCLET DA SILVA, Ana Rosa. *Inventando a Nação. Intelectuais ilustrados e estadistas luso brasileiros na crise do antigo regime português (1750 – 1822)*, São Paulo, Editora Hucitec, 2006.
- CÓRDOBA CUESTA, Darcio Antonio & ROVIRA DE CÓRDOBA, Cidenia. *Explotación artesanal del oro. Léxico-Utensilios-Metodología del Pacífico Colombiano*, Bogotá, Corporación Identidad Cultural, 2003.
- CÓRDOBA OCHOA, Luis Miguel. *De la quietud a la felicidad. La villa de Medellín y los procuradores del Cabildo entre 1675 y 1785*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1998.
- COLMENARES, Germán. *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes. Siglo XVIII*, Bogotá, Universidad del Valle / Biblioteca Banco Popular, 1983.

- _____ . *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, Tres Tomos, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, Tomo I, 1989.
- CONDE CALDERÓN, Jorge. *Espacio, sociedad y conflictos en la Provincia de Cartagena, 1740 – 1815*, Barranquilla, Fondo de publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1999.
- DÍAZ, Zamira. *Sociedad y Economía en el valle del Cauca. Guerra y economía en las haciendas. Popayán, 1780 – 1830*, Bogotá, Universidad del Valle / Biblioteca Banco Popular, 1983.
- *DICCIONARIO DE LA LENGUA CASTELLANA EN EL QUE SE EXPLICA EL VERDADERO SENTIDO DE LAS VOCES, SU NATURALEZA Y CALIDAD, CON LAS PHRASES Y MODOS DE HABLAR; LOS PROVERBIOS O REFRANES, Y OTRAS COSAS CONVENIENTES AL USO DE LA LENGUA [1726 - 1739]*. Edición Facsímil bajo el título *Diccionario de Autoridades*, Madrid, Tres Volúmenes, Vol. I, Tomo 1, Editorial Gredos, 2002.
- *DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DE LA INSURRECCIÓN COMUNERA EN LA PROVINCIA DE ANTIOQUIA 1765 – 1785*, Medellín, Universidad de Antioquia, 1982.
- DUVIOLS, Jean Paul. “Les côtes du Venezuela au XVIII^e siècle. Temoignage d’un contrebandier”, en: *Caravelle. Cahiers du Monde Hispanique et Luso-Bresilien*, Toulouse, Université de Toulouse – Le Mirail, #32, 1979.
- EUGENIO MARTÍNEZ, Maria Ángeles. “El puerto y camino de Carare en Nueva Granada”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, No XXX, 1973.
- FALS BORDA, Orlando. *Historia doble de la Costa*, Cuatro Tomos, Tomo I, *Mompox y Loba*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979.
- FELICIANO RAMOS, Héctor René. *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748 – 1778)*, Sevilla, Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, 1990.
- FERGUSON, Niall. *Dinero y poder en el mundo moderno. 1700 – 2000*, Madrid, Taurus, 2001.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, José Luis. *Jovellanos: antropología y teoría de la sociedad*, Madrid, Universidad Pontificia Comillas de Madrid, 1991
- FLÓRES GALINDO, Alberto. *Aristocracia y Plebe: Lima 1760 – 1830. Estructura de clases y sociedad colonial*, Lima, Mosca Azul Editores, 1984.
- GARCÍA MÁRQUEZ, Gabriel. *Cien años de Soledad*, Bogotá, Editorial Alfaguara / Real Academia Española / Asociación de Academias de la Lengua Española, 2007.
- GEORGE, Herbert. *Elaboración artesanal de licores*. Zaragoza, Editorial Acribia S.A, 1989.
- GÓNGORA, Mario. *Estudios sobre la historia colonial de Hispanoamérica*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria S.A., 1998.

- GONZÁLEZ DE SALCEDO, Pedro. *Tratado Jurídico Político del Contra-Bando*. Madrid, Imprenta de Juan Muñoz, 1729.
- GRAFENSTEIN, Johanna von. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779 – 1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.
- _____ . “El Golfo-Caribe en la economía del Atlántico: su percepción en la literatura económica-política de la España borbónica”, en: KUNTZ FICKER, Sandra & PIETSCHMANN, Horst (Editores.) *México en la economía del Atlántico, siglos XVIII y XIX*, México, El Colegio de México, 2006.
- _____ . (Coordinadora). *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Dos Tomos, Tomo I, 1600 – 1850, México, Instituto Mora, 2006.
- GRAHN, Lance Raymond. *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in early Bourbon New Granada*, Boulder and Oxford, West View Press, 1997.
- _____ . *Contraband Commerce and Society in New Granada, 1713 – 1763*, Ann Arbor, University Microfilms International / Ph. D. Dissertation Duke University, 1985.
- GRANDA, Germán de. *Estudios sobre un Área Dialectal de Población Negra.- Las Zonas Bajas Occidentales de Colombia.*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1977
- GRICE-HUTCHISON, Marjorie. *Ensayos sobre el pensamiento económico en España*, Madrid, Alianza Editorial, 1995.
- GUMILLA S.J, Joseph. *El Orinoco ilustrado y defendido*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1963.
- GUZMÁN, Ángela Inés. *La ciudad del río. Honda*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2002.
- HARING, Clarence H. *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.
- HELG, Aline. *Liberty and equality in Caribbean Colombia. 1770 – 1835*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2004.
- HERNANDEZ PALOMO, José Jesús. *El aguardiente de caña en México (1724 – 1810)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos / CSIC, 1974.
- HERNANDEZ SÁNCHEZ – BARBA, Mario. *El Mar en la historia de América*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- HIGUERA Javier de la. “Estudio preliminar”, en: FOUCAULT, Michel. *Sobre la Ilustración*, Madrid, Editorial Técnos, 2003.

- HUMBOLDT, Alexander von. “Diario de viaje por el río Magdalena”, en: Aníbal Noguera Mendoza (Compilador). *Crónica grande del río de la Magdalena*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1990.
- _____ . *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa, 1966.
- JIMÉNEZ MENESES, Orián. *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y El Baudó, Siglo XVIII*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 2004.
- JIMÉNEZ MORALES, Germán. “En el Hueco se incauta 90% del contrabando de Medellín”, en: *El Colombiano*, Medellín, Septiembre de 2006, <http://www.elcolombiano.com.co>.
- JOVELLANOS, Melchor Gaspar de. *Obras Completas*, Cuatro Tomos, T. II, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1951.
- JUAN, Jorge & ULLOA, Antonio de. *Noticias Secretas de América* (Edición Facsimilar), Dos Tomos, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1983.
- JULIÁN, Antonio S.J. *La Perla de la América, Provincia de Santa Marta*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1951.
- KLEVEREN, Jacob van. *Europäische wirtschaftsgeschichte Spaniens im XVI und XVII*. Stuttgart, Jahrhundert Verlag, 1960.
- LLANOS VARGAS, Héctor. “Tiempos y espacios coloniales amazónicos”, en: V/A. *Colombia Amazónica*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia / Fondo para la protección del medio ambiente José Celestino Mutis, 1987.
- LENIS BALLESTEROS, Cesar Augusto. *Los Remedios: el testamento de la tierra*. Monografía para optar al título de Historiador, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 2005.
- LEVENE, Ricardo. *Las Indias no eran colonias*, Buenos Aires, Espasa Calpe, 1952.
- LISS, Peggy K. *Los imperios trasatlánticos. Las redes de comercio y de las Revoluciones de independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995.
- LOZANO ARMENDARES, Teresa. *El chinguirito vindicado. El contrabando de aguardiente de caña y la política colonial*, México, UNAM, 2005.
- LUCENA GIRALDO, Manuel. *Premoniciones de la Independencia Iberoamericana*, Madrid, Fundación Mapfre – Tavera / Doce Calles / SECIB, 2003.
- LYNCH, John. *La España del Siglo XVIII*, Barcelona, Editorial Crítica, 1999.
- MARCH, José J. *El mito del Darién*, México, Editorial Comaval, 1960.

- MARMIÓN, Miguel. “Descripción geográfico-mixta de la provincia de Guayana, en que se da razón de los ríos que la bañan y facilitan sus comunicaciones; de su población, tierras de labor útiles, de sus frondosos montes, frutos y comercio; y se proponen algunos medios, los más asequibles y conducentes a su vivificación y aumento”, en: ARELLANO MORENO, Antonio (Compilador). *Relaciones geográficas de Venezuela*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1964.
- MARZ AHL, Peter. *Town in the Empire. Government, politics and society in seventeenth century Popayán*, Austin, University of Texas Press, 1978.
- MC. FARLANE, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá, Banco de la República / El Áncora Editores, 1997.
- _____ . “El comercio en la vida económica y social neogranadina”, en: CASTRO CARVAJAL, Beatriz (Editora). *Historia de la vida cotidiana en Colombia*, Bogotá, Grupo Editorial Norma, 1996.
- MC. LEOD, Murdo J. “España y América: El comercio Atlántico, 1492 – 1720”. en: BETHELL, Leslie (Editor), *Historia de América Latina*, 12 Tomos. Tomo II. Barcelona, Editorial Crítica / Cambridge University Press, 1990.
- MEISEL ROCA, Adolfo. *¿Situado o Contrabando?: La base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las luces*, en: Johanna von Grafenstein Gareis (Coordinadora). *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Dos Tomos, Tomo I, 1600 – 1850, México, Instituto Mora, 2006.
- MENA GARCÍA, María del Carmen. *Santa Marta durante la Guerra de Sucesión española*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel. *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía. Siglos XVII y XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México. 2001.
- MON Y VELARDE, Juan Antonio. *Informe hecho al Exelentísimo Señor Virrey, por el Señor visitador general Don Juan Antonio Mon y Velarde oydor y Alcalde de corte de la Audiencia Real De Santa. fé, sobre la introducion de moneda en esta Provincia de Antioquia. año de 1787*. Colección Particular.
- MONSÉGUR, Jean de. *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.
- MORA DE TOVAR, Gilma. *Aguardiente y conflictos sociales en la Nueva Granada, Siglo XVIII*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1988.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica Colonial”, en: CARMAGNANI, Marcello, HERNANDEZ CHÁVEZ, Alicia & ROMANO, Ruggiero (Coordinadores). *Para una historia de América*. Tres Tomos, Tomo II. Vol. 1. *Los Nudos*, México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 1999.

- _____ . “El comercio interregional”, en: CASTILLERO CALVO, Alfredo (Director del volumen), *Historia General de América Latina. Consolidación del orden colonial*, tomo III, volumen 1, París, Ediciones Unesco, Editorial Trotta, 2000.
- MÚNERA, Alfonso. *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el caribe colombiano (1717 – 1821)*. Bogotá, Banco de la República / El Áncora Editores, 1998.
- MUNIVE, Moisés. “Por el buen orden. El diario vivir en Cartagena y Mompo colonial”, en: *Historia Crítica*, Bogotá, Departamento de Historia, Universidad de los Andes, N°. 28, 2004.
- ODDONE, Juan A. “El comercio rioplatense ante la crisis del orden colonial”, en: *De historia e historiadores. Homenaje a José Luis Romero*, México, Siglo XXI Editores, 1982.
- ORTEGA RICAURTE, Enrique (Compilador). *Historia documental del Chocó*, Bogotá, Editorial Kelly, 1954.
- ORTÍZ, Sergio Elías. *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, Banco de la República, 1965.
- OSPINO VALIENTE, Álvaro. *El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española: cartografía e historia en tres actos*, Bogotá, Ministerio de Cultura, 2002
- PAGDEN, Anthony. *Señores de todo el mundo. Ideologías del imperio en España, Inglaterra y Francia. (En los siglos XVI, XVII, XVIII)*, Barcelona, Ediciones Península, 1996.
- PALACIOS PRECIADO, Jorge. *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973.
- PARRA, Ileana. “Las comunicaciones en el occidente venezolano. Rutas y Puertos (siglos XVI y XVII)”, en: *Cuadernos*, No 10, Maracaibo, Universidad del Zulia – Centro de Estudios Históricos, 1991.
- PATIÑO, Víctor Manuel. *Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial*, Ocho Tomos, T. VI, *Comercio*, Apéndice II, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1993.
- PATIÑO MILLÁN, Beatriz. “La provincia en el siglo XVIII”, en: Jorge Orlando Melo (Director). *Historia de Antioquia*, Medellín, Compañía Suramericana de Seguros, 1988.
- _____ . “Factores de unidad en el Nuevo Reino de Granada y la posterior formación del Estado Nacional”, en: *Estudios Sociales*, Medellín, FAES, N° 3, 1988.
- _____ . “Comercio y elite en el Medellín colonial. El caso de Vicente Restrepo Peláez”, en: Rodrigo García Estrada (Compilador). *Elites, empresarios y fundadores. Los casos de Antioquia y Sur de Bolívar (Colombia) y del Tucumán Colonial (Argentina)*, Medellín, CISH / Colciencias, 2003.
- PEDRAJA, René de la. “La Guajira en el siglo XIX: Indígenas, contrabando y Carbón”, en: Gustavo Bell Lemus (Compilador). *El Caribe colombiano. Selección de textos históricos*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1988.

- PEÑAS GALINDO, David Ernesto. “Por las llanuras del Caribe. Las rutas coloniales en la costa atlántica”, en: MORENO DE ANGEL, Pilar & MELO, Jorge Orlando (Directores). *Caminos Reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995.
- PÉREZ HERRERO, Pedro. *Comercio y mercados en América latina colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- PÉROTIN-DUMON, Anne. “Cabotage, contraband and corsairs: The port cities of Guadeloupe and their inhabitants, 1650 – 1800”, en: KNIGHT, Franklin W. & LISS, Peggy K. *Atlantic Port Cities. Economy, culture and society in the Atlantic World, 1650 – 1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1994.
- PHELAN, John Leddy. *The People and the King: The Comunero Revolution in Colombia, 1781*, Madison, Wisconsin University Press, 1978.
- PIETSCHMANN, Horst. “Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación.”, en: BECKER, Felix (Compilador). *América Latina en las Letras y Ciencias Sociales Alemanas*, Caracas, Monte Ávila Editores, 1985.
- PIJNING, Ernst. “Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII”, en: *Revista Brasileira de Historia*, Vol. 21, No. 42. Rio de Janeiro, 2001.
- POGONYI, Miklos. *The search for trade and profits in Bourbon Colombia, 1765 – 1777*. Ann Arbor, University Microfilms International / Ph. D. Dissertation University of New Mexico, 1978.
- POLO ACUÑA, José. “Contrabando y pacificación indígena en una frontera del Caribe colombiano: La Guajira (1750 – 1800)”, en: *Aguaita. Revista del Observatorio del Caribe Colombiano*, Cartagena, N° 3, Junio de 2000.
- POMBO, José Ignacio de. *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*, Bogotá, Procultura, 1986.
- PORTILLO VALDÉS, José María, *Crisis Atlántica, Autonomía e independencia en la crisis de la monarquía hispánica*, Madrid, Fundación Carolina/Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos/Marcial Pons, 2006.
- RAUSCH, Jane M. *Una frontera de la sabana tropical. Los Llanos de Colombia, 1531 – 1831*, Bogotá, Banco de la República, 1994.
- *RECOPIACIÓN DE LEYES DE LOS REYNOS DE LAS INDIAS*. Tres Tomos, Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1943.
- *REGLAMENTO Y ARANCELES REALES PARA EL COMERCIO LIBRE DE ESPAÑA A INDIAS DE 12 DE OCTUBRE DE 1778*. Madrid, Imprenta de Pedro Marín. [Edición Facsimilar a cargo de TORRES RAMÍREZ, Bibiano & ORTÍZ DE LA TABLA, Javier] Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1978.

- REQUENA, Francisco de. *Ilustrados y Bárbaros. Diario de la exploración de límites al Amazonas (1782)*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.
- RESTREPO TIRADO, Ernesto. *Historia de la Provincia de Santa Marta*, Dos Tomos, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, 1953.
- RICO LINAGE, Raquel. *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno*. Sevilla. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, CSIC, 1983.
- ROBLES, Gregorio de. *América a fines del siglo XVII. Noticia de los lugares de contrabando*, Valladolid, Casa Museo de Colón / Seminario Americanista de la ciudad de Valladolid, 1980.
- RODRÍGUEZ, Juan Francisco. “Noticias relativas a la provincia y ciudad de Panamá”, en: CUERVO, Antonio Basilio (Compilador). *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, Cuatro Tomos, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1893.
- RODRIGUEZ, Laura. *Reforma e ilustración en la España del siglo XVIII: Pedro Rodríguez Campomanes*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1975.
- ROMERO JARAMILLO, Dolcey. “Los Esclavizados de Contrabando”, en: *Revista Viacuarenta*, Barranquilla, N° 2, Julio – Diciembre, 1998.
- RUEDA ENCISO, José Eduardo. “Apuntes para la historia de la colonización de los llanos de Arauca y Cuiloto entre 1767 y 1810”, en: *Los Llanos: una historia sin fronteras. Primer simposio de historia de los Llanos colombo-venezolanos*, Bogotá, Academia de Historia del Meta, 1998.
- RUÍZ PEINADO – ALONSO, José Luis. “Amazonía Negra”, en: SANTOS José Manuel & PETIT, Pere (Editores). *La amazonía brasileña en perspectiva histórica*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2006.
- RUPERT, Linda M. “Curazao: ¿entrepôt neerlandés o puerto caribeño?”, en: GRAFENSTEIN, Johanna von (Coordinadora). *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Dos Tomos, Tomo I, 1600 – 1850, México, Instituto Mora, 2006.
- RUSSELL WOOD, A. J. R. “Ports of Colonial Brazil”, en: KNIGHT, Franklin W & LISS, Peggy K. *Atlantic Port Cities. Economy, culture and society in the Atlantic World, 1650 – 1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1994.
- SAETHER, Steinar A. *Las identidades e independencia en Santa Marta y Riohacha, 1750 – 1850*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2005.
- SANSINENEA, Fermín de. “Descripción de la provincia de Guayana y del río Orinoco”, en: ARELLANO MORENO, Antonio (Compilador). *Relaciones geográficas de Venezuela*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1964.
- SANTIESTEBAN, Miguel de. “Viaje muy puntual y curioso que hace por tierra Don Miguel de Santiesteban desde Lima hasta Caracas en 1740 y 1741”, en: ARELLANO MORENO, Antonio.

Documentos para la Historia Económica en la época colonial. Viajes e Informes, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1970.

- SAUER, Carl O. “Geography of South America”, en: HAYNES STEWARD, Julian (Editor). *Handbook of South American Indians*, Siete Tomos, Tomo VI, New York, Cooper Square Publishers, 1963.
- SARRAHIL, Jean *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981.
- SEGOVIA, Rodolfo. “El contrabando en el Nuevo Reino de Granada (1700 –1739) ”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Banco de la República, Vol. XXXIX, Nº. 61, 2002.
- SHARP, William Frederick. *Slavery on the spanish frontier. The colombian Chocó, 1680 – 1810*, Norman, The University of Oklahoma Press, 1976.
- SILVESTRE, Francisco. *Relación de la Provincia de Antioquia*, (Introducción, transcripción y notas): ROBINSON, David J. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988.
- SOSA, Juan B. *Panamá la vieja, 1519 – 1919*, Panamá, Imprenta Nacional, 1955.
- SOULODRE-LA FRANCE, Renée. *Región e Imperio. El Tolima Grande y las Reformas Borbónicas en el siglo XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2004.
- STEIN, Stanley J. & STEIN Barbara J. *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002.
- *TESTIMONIO DE LAS DILIGENCIAS PRACTICADAS POR DON NICOLÁS GARCÍA VISITADOR DE LAS CAXAS DE LA VILLA DE MOMPOX PARA AVERIGUAR LAS ILISITAS INTRODUCIONES DE GENEROS NACIONALES, O ESTRANGEROS Y MEDIOS DE ESTORVARLOS. FACULTAD QUE SE CONCEDE A OFICIALES REALES DE ESTA VILLA PARA DAR GUIAS*. [Transcripción y Presentación de Gustavo Bell Lemus], en: *Huellas*, Barranquilla, Universidad del Norte, Núm. 20, Agosto, 1987.
- TWINAM, Ann. *Mineros, comerciantes y labradores. Las raíces del espíritu empresarial en Antioquia, 1763 – 1810*, Medellín, FAES, 1985.
- ULLOA, Antonio de. *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Historia 16, 1990.
- URIBE, Carlos Alberto. “El camino de Jerusalén [Ensayo en tres actos]”, en: Varios Autores. *Patrimonio, ¿qué patrimonio?*, Bogotá, Instituto Nacional de Vías, 1996.
- USTARIZ, Gerónimo de. *Theorica y Practica de Comercio y de Marina* [1742], Madrid, Aguilar, 1968.
- VELASCO S.J, Juan de. *Historia moderna del Reyno de Quito y crónica de la compañía de Jesús del mismo Reyno*, Quito, Biblioteca Amazonas, 1942.

- VIDAL ORTEGA, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580 – 1640*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2002.
- VILA VILAR, Enriqueta. *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2001.
- VILLALOBOS, Sergio. *El comercio y la crisis colonial. Un mito de la Independencia*, Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1968.
- WALKER, Geoffrey. *Política Española y Comercio Colonial. 1700 – 1789*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 275.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *El Moderno Sistema Mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía – mundo europea en el siglo XVI*. Tres Tomos, México, Siglo XXI Editores, T. I, 1998.
- _____ . *El moderno sistema mundial. La segunda era de la expansión de la economía mundo – capitalista 1730 – 1850*, Tres Tomos, México, Siglo XXI Editores, T. III, 1998.
- WARD, Bernardo de. *Proyecto Económico*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1982.
- WEBER, David J. *La frontera española en América del Norte*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000.
- _____ . *Bárbaros: The spaniards and their savages in the age of the enlightenment*, New Haven, Yale University Press, 2005.
- ZÁRATE BOTIA, Carlos Gilberto. “La formación de una frontera sin límites: los antecedentes coloniales del trapecio amazónico colombiano”, en: FRANKY CALVO, Carlos & ZARATE BOTIA, Carlos Gilberto (Editores). *Imani Mundo*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Sede Leticia, 2001.