



Signos Históricos

ISSN: 1665-4420

shis@xanum.uam.mx

Universidad Autónoma Metropolitana Unidad

Iztapalapa

México

Vidal ORTEGA, Antonino

La otra cara del comercio: sobre mecanismos comerciales en la Cartagena de la primera mitad del siglo XVII

Signos Históricos, núm. 14, julio-diciembre, 2005, pp. 108-138

Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa

Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34401404>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

RESUMEN / ABSTRACT

El presente trabajo se adentra a través de documentación colonial conservada en el Archivo General de Indias, en los mecanismos que los comerciantes del destacado puerto caribeño de Cartagena de Indias llevaban a cabo para evitar pagar al fisco real en las primeras décadas del siglo XVII, actividad que de una y otra forma se repetía en todos los puertos coloniales de la región.

• • • • •

This paper, study in depth, through colonial documentation conserved in the Archivo General de Indias, the mechanisms that were used by the merchants of the noticeable Caribbean port of Cartagena de Indias to evade royal treasury in the first decades of the 17th century. This activity was repeated in all the colonial ports of the region.

KEY WORDS: SMUGGLING • PORT • CARTAGENA • COLONIAL CARIBE • MERCHANDISE

Recepción: 27/09/05 • Aceptación: 10/03/06

## La otra cara del comercio: sobre mecanismos comerciales en la Cartagena de la primera mitad del siglo XVII

ANTONINO VIDAL ORTEGA\*

Grupo de Investigación Arqueología e Historia del Caribe  
Colombiano. Universidad del Norte

El presente artículo es fruto de un largo proceso de investigación que realicé acerca de las funciones del puerto de Cartagena de Indias como nudo central de las relaciones comerciales en el mar Caribe en la primera mitad del siglo XVII. Por ello, presentaré una pequeña muestra de lo que he denominado *la otra cara del comercio* o lo que la Corona denominó *contrabando*; que, como bien lo explica Zacarías Moutoukias, no deja de ser más que una parte del comercio en su totalidad. No pretendo cuestionar ningún trabajo o presupuesto planteado por tantos investigadores que han trabajado reiteradamente el tema en toda la región del gran Caribe, pero sí quiero sacar a la luz las evidencias documentales que muestran la misma actividad en este puerto en el máximo momento de esplendor en el comercio trasatlántico.

PALABRAS CLAVE:

•  
CONTRABANDO  
•  
PUERTO  
•  
CARTAGENA  
•  
CARIBE COLONIAL  
•  
MERCANCIAS

\* avidal@uninorte.edu.co

El periodo analizado va desde 1580 hasta 1640. Varios son los motivos de esta temporalidad. Se trata del momento álgido del comercio transoceánico de la ciudad. En ese tiempo, la ciudad se convirtió en puerto colector del tráfico colonial de Sudamérica; la plata del Perú y el oro del reino de Quito y la Nueva Granada se realizaron como mercancía en Cartagena, que a su vez, se convirtió en la cabecera de las flotas de Tierra Firme. Al mismo tiempo de esta riada de metales, se promulgó una cédula real que lo convirtió en el único puerto de entrada de esclavos a Sudamérica,<sup>1</sup> todo ello atrajo a representantes de potentes compañías comerciales, así, las calles de Cartagena fueron frecuentadas por napolitanos, flamencos, franceses y sobre todo portugueses —quienes monopolizaron la trata—, que establecieron toda una red de negocios a uno y otro lado del Atlántico, lo que estuvo siempre por encima de los designios comerciales del rey. El inicio del periodo coincide con el aumento del envío de remesas de metales en la flotas —relacionado con la puesta en funcionamiento de todo el complejo minero del virreinato del Perú—, mientras que, el final del periodo coincide con la separación de las Coronas española y portuguesa, y la desarticulación de las redes comerciales portuguesas que ocasionaron un reacomodo de las estructuras comerciales de la ciudad-puerto.<sup>2</sup>

Una última aclaración acerca de las fuentes utilizadas. Para hacer aproximaciones, se tomaron muestras de las flotas de cinco en cinco años —sección Contratación, Archivo General de Indias—, para así explicar la secuencia de la información y no dar lugar a malos entendidos.

## EL PUERTO Y LA REGIÓN NATURAL

El espacio regional del Caribe a finales del siglo XVI y comienzos del XVII no era más que una vasta región tan solo colonizada en pequeños puntos de población.<sup>3</sup> Algunas modestas y no muy numerosas colonias en las Antillas mayores

• • • • •

1 Rina Cáceres (comp.), *Rutas de la esclavitud en África y América Latina*, San José de Costa Rica, Universidad de Costa Rica, 2001; Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977.

2 Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe 1580-1640*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Universidad de Sevilla/Diputación de Sevilla, 2002.

3 Considero el espacio regional *Caribe* como el territorio que va desde las costas del oriente Atlántico de Sudamérica hasta lo que hoy es Belice y la península de Yucatán, así como el arco de islas que, partiendo de la costa oriental de la actual Venezuela,

La otra cara del comercio...

y un reducido número de asentamientos costeros (islas continentales como le llamaron los Chaunu) rodeados de una naturaleza potente e inabarcable, hicieron que la mayoría del territorio regional estuviera, por así decirlo, insuficientemente controlado por el sistema colonial impuesto por el imperio español. En realidad, la fuerza humana disponible, el capital y la técnica de la época condicionaron que extensas zonas de la región quedaran sin habitar. La ocupación de la región y su colonización fueron incapaces de reemplazar la densa trama de vida humana que se había destruido. El poblamiento del Caribe, aunque en aumento, no era más que una línea discontinua, cuyos elementos no estaban relacionados entre sí más que por constantes relaciones marítimas.<sup>4</sup>

Desde mediados del siglo XVI, Cartagena de Indias se había convertido en el eje central del espacio regional Caribe, con funciones administrativas, militares y mercantiles esenciales.<sup>5</sup> En torno de su puerto se fue articulando un considerable número de actividades comerciales, lo que motivó que la ciudad atrajera una población muy diversa y heterogénea, que buscaba la posibilidad de un rápido y fácil enriquecimiento: sus ferias, el comercio de esclavos, la compra y venta de perlas y esmeraldas, los negocios del tabaco, del añil, etcétera. Todo ello permitía un sin fin de posibilidades para cualquier persona avispada y con ingenio que deseara prosperar. A principios del siglo XVII, la cartagenera era una sociedad joven, en conformación, donde todo era posible.

Por su función como puerto receptor de abundante flujo de metales, Cartagena se transformó desde mediados del siglo XVI, en una opulenta presa que exacerbó la codicia de marinos y comerciantes franceses. Había un triple peligro para la ciudad. El primero, el deseo natural de los marinos y comerciantes extranjeros de conocer las rutas de la plata, *compartirla* con los españoles y

• • • • •

se extiende casi hasta el sur de la Florida. Para entender mejor esta idea, véase Antonino Vidal Ortega, "La región geohistórica del Caribe. Tierra firme y Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVI", en *Revista Mexicana del Caribe*, año VIII, núm. 15, 2003, pp. 7-37.

4 Gerhard Sandner, *Centroamérica y el Caribe Occidental. Coyunturas, crisis y conflictos 1503-1984*, San Andrés, Universidad Nacional de Colombia—San Andrés, 2003.

5 Alfredo Castillero Calvo, "El comercio regional del Caribe. El complejo portuario Portobello-Cartagena siglos XVI-XIX", en *Primer Congreso de Historia Económica y Social de la Cuenca del Caribe 1763-1898*, San Juan de Puerto Rico, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y El Caribe, 1992.

lucrar igual que ellos, aspecto que la Corona siempre llamó *comercio ilegal*, y que persiguió cuanto pudo —sin contemplaciones— por motivos de interés fiscal. El segundo riesgo fue la piratería; un hecho diario y cotidiano que obligaba a todos los puertos, entre ellos el de Cartagena, y flotas españolas a estar vigilantes y siempre en disposición a luchar. El tercer y último peligro para esta ruta de la plata, donde su puerto cumplía una función primordial, lo constituyeron los conflictos bélicos europeos. Hasta 1596, ninguna batalla naval se dio en aguas caribeñas entre escuadras nacionales, pero cada conflicto bélico en Europa significó en América, a partir de la tercera y cuarta décadas del siglo XVI, la llegada de corsarios ansiosos de servir patrióticamente a su rey y de beneficiarse de forma económica en su propio lucro con ataques a buques y asentamientos españoles del Caribe. Cuatro ataques piratas asolaron Cartagena en el siglo XVI: Roberto Baal en 1546 y Martín Cote en 1559, ambos franceses; Hawkins en 1569, y, el más demoledor de todos, el de Francis Drake en 1586.<sup>6</sup>

Desde el primer viaje del pirata Hawkin al Caribe —con tres barcos y esclavos—, el fruto y la utilización del botín configuraron el comienzo de una nueva etapa del dominio de la región, en la que la Corona española —para evitar que le fueran robados los tesoros extraídos del imperio colonial— obligó al montaje de regulaciones estrictas y vigilancias extremas, concretadas en la supervisada gestión de las dos flotas armadas, a partir de la década de 1570. El grupo comercial de Sevilla y las instituciones que regulaban el comercio con Indias, al tiempo que monopolizaron las vías comerciales, las constituyeron como un verdadero cuello de botella de toda la gestión económica y burocrática de la vida en América, concretamente en el Caribe, donde las medidas producían un impacto más directo que en otras áreas del territorio continental.<sup>7</sup>

En la medida en que la presencia de navíos extranjeros, atraídos por las flotas de la plata, se hacía cada vez mayor, la Corona perdió la hegemonía sobre la navegación y creó un gravoso sistema defensivo,<sup>8</sup> donde las murallas y fuertes

• • • • •

6 Guillermo Céspedes del Castillo, *América hispánica (1492-1898)*, Barcelona, Labor, 1983, pp. 261-269. Véase en especial el capítulo II: "La defensa de las Indias", subtítulo "Contrabando exterior, Piratería y Guerra".

7 Hebe Clementi, *La frontera en América: una clave interpretativa de la historia americana*, Buenos Aires, Leviatán, 1985-1988, en especial véase el capítulo "La división del territorio colonial español", pp. 65-77.

8 P. Hoffman, "La defensa de las Indias", en *Historia general de España y América*, vol. 12, Madrid, Rialp, 1981-1992.

La otra cara del comercio...

de la ciudad dan buena cuenta de ello. Ello encareció considerablemente los fletes de mercancías y aumentó los costes de la navegación comercial; lo que motivó que los sectores comerciales trataran de evitar, por todos los medios posibles, el pago de las múltiples gabelas y gravámenes oficiales.

Hubo también un contrabando *pacífico* que comenzó con la llegada de los esclavos africanos a la ciudad.<sup>9</sup> Los tratantes esclavistas debían comprar las piezas en África y pagar al fisco castellano por la autorización; así, los esclavos salían caros y un poco de contrabando animaba el negocio. De esta manera se falsificaron licencias,<sup>10</sup> se realizaron transportes ilegales si los funcionarios podían ser eludidos o sobornados, y se multiplicaron las trampas y cohechos,<sup>11</sup> muy a pesar de los intentos de la Corona por controlar este problema, tal y como se puede comprobar contabilizando la cantidad de funcionarios que llegaron a la ciudad a inquirir sobre el asunto.<sup>12</sup> Tratándose de un negocio de tanta envergadura y que contagiaba a tanta gente, las autoridades locales se mostraron y actuaron de forma más que complaciente. El historiador cubano Antonio Saco, explica de la siguiente forma el porqué del desarrollo del contrabando y al respecto comenta sobre los puertos negreros:

Luego que desembarcaban los negros en Cartagena y Veracruz, permanecían depositados hasta que bajaban los compradores de las provincias internas. La limitación del tráfico de negros a sólo los dos puertos mencionados, manifiesta la desconfianza

• • • • •

9 Sobre este aspecto, véanse las obras de Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988a; y "Burocracia, contrabando y autotransformación en las elites de Buenos Aires", en *Anuario del Instituto de Estudios Histórico-Sociales*, Argentina, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 1988b, pp. 35-55.

10 Archivo Genreal de la Nación [Colombia] (en adelante AGN), Negros y esclavos (1589) fols. 869, 910-937 r. y 997 r. Un escandaloso hecho en la ciudad fue el de la falsificación de la firma del contador Alonso de Tapias en 375 casos para la introducción de esclavos. Cuatro años más tarde, el fiscal Téllez probó esa falsificación. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Santa Fe, L 56 R1.

11 Un repaso por la sección de Escribanía de Cámara del AGI muestra una variada gama de los procesos que se hicieron en la ciudad por la práctica del contrabando de esclavos. Casos que iré utilizando a lo largo del desarrollo de todo este capítulo.

12 El fiscal Villagómez y el doctor Téllez Eraso en 1594, Francisco Méndez Puebla en 1595, el licenciado Espino Cáceres en 1619, el visitador Diego de Medina Rosales en 1620 y el licenciado Fernando Sarriá en 1621. Todos denunciaban los mismos hechos:

con que el gobierno miraba aún a los extranjeros que con licencias suyas pasaban a la América. Cerrados para la importación los demás puntos del continente, los esclavos que de allí se trasladaban a otras partes ocasionaban grandes gastos, y por lo visto vendíanse a precios muy subidos. Resultaban de aquí o que América no se proveía de todos los brazos que había menester o que para llenar sus necesidades tenían que acudir al contrabando que era lo que casi siempre se practicaba.<sup>13</sup>

En este sentido, los mejores tratos los hicieron los portugueses que se instalaron en la ciudad, integrándose plenamente en la sociedad cartagenera. Estos tratantes lusos, por lo general judíos, con conexiones familiares y de negocios en los Países Bajos, fueron los que llevaron a Flandes la información acerca de las inmensas posibilidades de negocios que la ciudad-puerto de Cartagena ofrecía para un comercio al margen del comercio legal de Castilla. Los clientes de la ciudad recibieron a estos discretos y pacíficos contrabandistas con los brazos abiertos, pues les proporcionaban a precios mucho más asequibles las mismas mercancías.<sup>14</sup>

Desde muy temprano, hubo reiteradas denuncias de las autoridades locales cartageneras sobre el comercio flamenco que se desarrollaba en la región, y cómo éste afectaba de forma directa al comercio legal de la ciudad; concretamente, en un informe de 1603, el gobernador Jerónimo de Zuazo comentaba asuntos referentes al contrabando en las costas de Venezuela:

Bien claro se conoce que las causas de estos años de traer pocas perlas el galeón de la Margarita lo es la mucha cantidad de naos flamenca e inglesas que acuden a aquellas partes Caracas, Cumaná y puertos circunvecinos a rescatarlos llevando para ello gran máquina de mercaderías y estas tan baratas que les dan por menos de las del coste de las de España [solicita al final del informe que nadie pueda ir a la punta de

• • • • •

navios que llegaban al puerto sin licencia, complicidad de los funcionarios y múltiples intereses creados entre todos los vecinos y moradores de la ciudad-puerto para evadir la fuerte presión fiscal del momento.

13 José Antonio Saco, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países americano-hispanos*, documentos y juicios de Francisco Arango y Parreño, *et al.*, 4 vols., La Habana, Cultural, 1938, vol. II, p. 115.

14 Una de las fortunas más fuertes de Cartagena la acumuló la familia de Andrés de Banquesel, de origen flamenco, en concreto, su padre Thirimán Banquesel, que era originario del puerto de Amberes. Posteriormente hablaré de este personaje.

La otra cara del comercio...

Araya a tomar sal] y que no se rescate en la costa de Cumaná y Margarita [pues dice que al este de Cumaná hay una bahía natural donde van navíos ingleses y flamencos a cargar sal allí durante todo el año].<sup>15</sup>

Las mercaderías se redistribuían por el espacio *regional* ya que en el mismo informe del gobernador se menciona el comercio de paños de la China, mercancía que provenía de la Nueva España. Resulta evidente que este comercio transoceánico dotó a la región Caribe y, por ende, a América, de una personalidad y desarrollo propio a escala interoceánica. La Corona pronto reaccionó ante este comercio que consideró una intromisión que no estaba dispuesta a tolerar. Aplicó restricciones y prohibiciones de todo tipo, con el objeto de limitar el comercio interprovincial en América y, de este modo, acabar con el contrabando para dirigir, directamente, todo el comercio a Sevilla.<sup>16</sup>

Las pretensiones reales resultaron totalmente fallidas. A medida que la región se hacía cada vez más americana, el control formal de los beneficios del comercio interoceánico se diluía más. El efecto de la lucha contra el comercio directo fue nulo, no sólo por la falta de elementos adecuados de vigilancia y represión, sino porque los miembros de la sociedad que debían castigar la práctica participaban como agentes activos de ella. En Cartagena, el contrabando formó parte de la cotidianidad y de la rutina ciudadana, se estableció como una actividad más de las muchas que se llevaban a cabo en la ciudad y marcó, en gran parte, la personalidad de su sociedad. El comercio ilegal suponía una excelente práctica comercial para conseguir un enriquecimiento fácil. Buena parte de la gente que llegó a Cartagena, muchas veces de *dudosa reputación*, en un puerto abierto a personas de todo el mundo y con una sociedad en proceso de configuración, no tenía trabas morales ni sociales como para tener miedo a ese control del vecino. La poca presión social, unida a la inocuidad de las medidas emprendidas, hicieron de esta práctica una de las primeras actividades económicas de la ciudad.

Hay que aclarar que para los mercaderes cartageneros, acaparadores de artículos clandestinos y suministradores de metales preciosos, su participación

• • • • •

<sup>15</sup> AGI, Santa Fe 38, R2 N4. Carta del gobernador Jerónimo de Zuazo, 8 de agosto de 1603.

<sup>16</sup> Guillermo Céspedes del Castillo, *op. cit.*, 1983, pp. 261-269.

directa en este comercio no implicó la ausencia de compromiso político, de fidelidad al rey ni tampoco su rechazo al sistema monopolista comercial. En realidad, no podía ser de otra manera, dada la impotencia de la estructura mercantil construida por la Corona española para abastecer las enormes áreas vitales de sus dominios americanos.

Otro factor, sin duda, que ayudó al desarrollo de esta práctica comercial fraudulenta fue la propia naturaleza de la región, pues la costa Caribe, donde se hallaba ubicada la ciudad, presentaba unas condiciones óptimas para burlar la vigilancia oficial y poder introducir mercancías ilícitamente. Una costa baja y arenosa, repleta de albuferas y marismas, en la que los accidentes más destacados eran la desembocadura del río Magdalena, la bahía de Cartagena con la isla de Barú, el Golfo de Morosquillo y el de Urabá; todo ello unido a la influencia del trópico, lo que facilitaba que sectores cenagosos de toda esta costa estuvieran rodeados por intensos manglares.

Hacia el interior del territorio continental, la gobernación aparecía cruzada por varios cauces fluviales, que a su vez, suponían los límites jurisdiccionales; al oriente, el eje Magdalena-Cauca, y al occidente, el Atrato en las selvas de Urabá. Entre estos, toda la gobernación se hallaba cruzada por otros ríos también considerables: Sinú, San Jorge y César. Por esta razón, el entorno natural que rodeaba la ciudad era una gran zona fluvial conformada por ciénagas, pantanos, territorios inundables, caños, arroyos y lodazales, mucho más extensos en época de lluvias y que, durante el periodo que abarca este estudio, gozaba de una gran extensión de selvas pluviales y manglares que rodeaban la ciudad y su alrededor natural inmediato.

Además, en el territorio de la gobernación, la severa reducción de sus primitivos habitantes, su escaso poblamiento y la dispersión de sus pequeñas poblaciones, hicieron de esta porción de costa del Caribe colombiano un hábitat de comunicaciones interiores en extremo difíciles.<sup>17</sup> La lejanía de la Audiencia de Santa Fe hizo que sus directrices de gobierno fueran poco efectivas, además de mal recibidas. No he encontrado referencias documentales del establecimiento de nuevos asentamientos —exceptuando los que acompaña-

• • • • •

<sup>17</sup> Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)*, Bogotá, Banco de la República/Ancora Editores, 1998, p. 59.

La otra cara del comercio...

ron a Cartagena en los primeros años de la llegada de los españoles; Tolú, Mompo y María— en la provincia hasta el año de 1639, más de un siglo después del nacimiento de Cartagena, cuando el gobernador Melchor de Aguilera en una carta comenta sobre la fundación de tres pueblos: uno, junto al río grande de la Magdalena, a 8 leguas de donde sale el mar y a 25 leguas de la ciudad; otro, en la ribera del Zenú, junto a Tolú, a 2 leguas de aquella villa; y, el tercero, en las sabanas y dehesas de ganados mayores que hay entre Tolú y Mompo, a 15 leguas de Cartagena. Se menciona también en el informe, el intento de apertura de un camino desde Santiago de Tolú hasta el puerto cartagenero,<sup>18</sup> directamente relacionado con el aumento de la producción ganadera en la zona.<sup>19</sup>

Ello demuestra *el escaso control* institucional sobre el territorio circundante y, sobre todo, una mínima capacidad de avance de la frontera interior,<sup>20</sup> motivada, en gran parte, por el escaso desarrollo agrario de la ciudad, mucho más volcado al comercio y a su puerto que a su interior inmediato. En dicho periodo, la ocupación de este espacio de frontera, poco poblado y dificultoso para la instalación europeo-americana, dio lugar, a partir de las últimas décadas del siglo XVI, a la conformación de estilos o modos de adaptación al medio, tan

• • • • •

18 AGI, Santa Fe 40, R3 N50. Carta del 24 de agosto de 1639.

19 Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional Caribe 1580-1640: la producción agraria*, Lebrija, La Hermandad/Agrija ediciones, 1998. Véase el capítulo "Abastecimiento y producción agraria", en especial el subtítulo "Los ganados", pp. 65-69.

20 A comienzos del siglo XVII, algunas autoridades de la provincia se planteaban de forma tímida el problema de la reducción de los pueblos indígenas por el alarmante descenso de la población, pues las pocas personas que habitaban en el interior, vivían de forma dispersa y, por tanto, no sometidas a ningún control (lo que más tarde se conoce como arrojados). AGI, Santa Fe 38, R4 N90. En una carta del gobernador Diego Fernández de Velasco fechada el 6 de junio del año 1609, informa acerca del problema:

Los indios naturales de esta provincia son muy pocos, porque con las enfermedades causadas y trabajos ordinarios y excesivos y ser la tierra caliente sean así consumido y van acabando [...] y parece que para que esto tenga algún remedio sería conveniente que todos los pueblos de indios de esta provincia se redujesen a 10 ó 12 poblaciones o a las que fuese necesario.

definidamente americanos, que su carácter pasó después a perfilar la naturaleza de la región.

Durante estos años, el desplazamiento de las fronteras fue lento y complicado por la exuberante naturaleza tropical, por la resistencia cada vez menor, pero activa, de la menguante población indígena que sobrevivía,<sup>21</sup> y por la nueva resistencia que comenzó con el nacimiento de palenques cimarrones, consecuencia de los esclavos huidos de Cartagena que luchaban por vivir al margen del sistema colonial.<sup>22</sup> El escaso territorio colonizado existía al margen de la intervención de las autoridades españolas, de manera espontánea, por obra y gracia de grupos marginales, de negros cimarrones, soldados fugitivos, religiosos relajados, numerosos mulatos y zambos; aventureros, en definitiva, que prefirieron seguir viviendo en sitios apartados fuera del alcance de las autoridades civiles y religiosas, hasta bien entrado el siglo XVIII.<sup>23</sup>

Mi propuesta se basa en la consideración de la ciudad de Cartagena como una frontera en sí misma; su propio desarrollo social e institucional fomentó dicho proceso, sobre todo desde finales del siglo XVI, precisamente a raíz de la existencia de una población, conformada por gente diversa y extranjeros de diferentes nacionalidades, que, a pesar de las leyes restrictivas de la Corona, se avecindaron en la ciudad de manera relativamente cómoda. A este respecto, cito un informe del gobernador Pedro de Lodeña emitido en 1586, que describía la ciudad con estas palabras:

Aquí hay un grandísimo número de extranjeros y portugueses que ha días y aún años que residen en esta ciudad que habiendo de ser como lo es **frontera**, no deja tener muy gran inconveniente.<sup>24</sup>

• • • • •

21 Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa*, vol. 1, *Mompox y Loba*, Bogotá, C. Valencia, 1979, véase el capítulo "Formación social: región y cultura", pp. 16B-30B.

22 Roberto Arrázola, *Palenque: primer pueblo libre de América*, Cartagena, Ediciones Hernández, 1970. Interesante recopilación documental acerca del tema de la resistencia negra en la gobernación de Cartagena durante el periodo colonial. Obra escasamente utilizada por los historiadores del periodo y que me parece de suma importancia. Véase también María del Carmen Borrego Plá, *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1973.

23 Alfonso Múnera, *op. cit.*, 1998, p. 59.

24 AGI, Santa Fe 37, R6 N69. Carta del 13 de agosto de 1586.

La otra cara del comercio...

Más ominoso en su juicio sobre la ciudad y su área de influencia, fue el testimonio del obispo Montalvo. En el año de 1580, comentaba, al respecto del cuerpo de religiosos que tenían el deber y la obligación de educar a la población en la aceptación de los valores espirituales católicos y ganar terreno a la civilización castellana:

Porque como las doctrinas de aquí son tan míseras por mis pecados, no nos traen aquí otros religiosos sino fugitivos y apóstatas que vienen de otras partes, y entre ellos mismos se trae por lenguaje que Cartagena es la isla de los apóstatas.<sup>25</sup>

Del mismo modo, hace hincapié en el dudoso comportamiento del gobernador:

De gobernar los gobernadores muchos años se siguen grandes inconvenientes, amistades y compadrazgos con los vecinos, que es causa de disimular delitos y no hacer justicia. Arraiganse en la tierra echando negros en las perlas, haciéndose mercaderes, sabiendo que tienen el tiempo largo, y dan otros muchos inconvenientes en deservicio de Dios y de Vuestra Majestad.<sup>26</sup>

Tanto el aislamiento como la distancia funcionaron como categorías básicas de la región Caribe.<sup>27</sup> El mar y la naturaleza conformaron un factor esencial en las relaciones de este espacio, ya que condicionaron a la ciudad dentro de un territorio y un horizonte propio más americano.

### ***O TODOS O NINGUNO, LA PRÁCTICA COTIDIANA DEL CONTRABANDO O LA TRASGRESIÓN DE LA LEY***

Numerosos aspectos de la vida cotidiana de Cartagena presentaban una diferencia notable, en principio, podríamos decir, con las formas de culto y las

• • • • •

25 "Carta del 30 de septiembre de 1580", en Gabriel Martínez Reyes (comp.), *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820*. Medellín, Zuluaga, 1986, pp. 148-149.

26 *Ibid.*, p. 158. Carta del Obispo Montalvo. 15 de noviembre de 1582.

27 Acerca de este punto, es importante señalar que en la primera mitad del siglo XVII, el Caribe era una región poco poblada, sobre todo después de la catástrofe demográfica de comienzos del siglo XVI.

ceremonias oficiales de la Iglesia y de la organización *Estatal-real*. Ofrecían una visión deliberadamente no oficial del mundo, del hombre y de las relaciones sociales humanas muy diferentes, construyendo al lado, un segundo mundo y una segunda vida, a la que los habitantes de la ciudad pertenecieron, en proporción mayor o menor en función del estatus que poseían dentro de la sociedad. Esto nos permite hablar de una dualidad dentro del mundo urbano cartagenero: uno, el que se representaba de manera artificial, y otro, que se vivía humanamente; dos mundos enlazados en que la trasgresión de la norma era aceptada de manera tácita por todos, aunque, eso sí, no abiertamente representada, sino disimulada en la cotidianidad, es decir, dos tiempos de un mismo proceso. El 25 de enero de 1581, Montalvo, el obispo de Cartagena, describía su percepción del orden social, desde el punto de vista de la autoridad responsable encargada de velar por los valores morales y espirituales de la gobernación, en estos términos:

Mas mis pecados son causa que no tengo que escribir sino quejas, porque las cosas de esta tierra están en tal estado que no pueden venir a más mal, sino es perdiéndose la fe, porque ni en ella se teme [a] Dios ni [a] las cédulas de Vuestra Majestad, ni Vuestra Majestad es obedecido, ni la Iglesia y sus ministros respetada. Y a principios de estos males hallo: la corrupción de vicios en los españoles que acá viven, que quieren vivir en ellos sin ninguna reprehensión, como el poco respeto que los ministros de VM tienen a los ministros de Dios y la Iglesia, así los que están en la Audiencia, como los que gobiernan los corregimientos, cuya convicción y libertad no sufre que nadie les vaya a la mano en lo que quieren, tuerto o derecho, y nadie sea respetado sino ellos.<sup>28</sup>

Pocos años después, en 1588, el gobernador de la ciudad, Pedro Fernández del Busto, exponía lo siguiente sobre la *peculiar* manera de ser de los habitantes de la ciudad, sin duda, poco proclives a cumplir la normativa vigente:

[...] he estimado que me han en tener satisfacción del gobierno que se tiene en este lugar y crea VM que he tenido por imposible el alentar a proceder de otra manera que

• • • • •

<sup>28</sup> Gabriel Martínez Reyes, *op. cit.*, 1986, p. 139.

La otra cara del comercio...

pueda cumplir con todo, porque como VM sabe como otras, el hombre del mundo más bien y visto que gobernó tantos años tan a gusto de todos que nunca hizo cosa contra él, de nadie especialmente contra los que tienen o tenían autoridad por quejarse, tras esto tenga VM la gente de las Indias por de gran invención y que creen cualquier imaginación como si real y verdaderamente pasase así y que al momento la ponen en práctica sin ningún respeto, y en este lugar como es todo contratación cualquier cosa que se quiera poner en concierto o que se les impida su voluntad sufren muy mal, y es así que como esta Tierra es tan buena y los conquistadores y pobladores de ellas casi eran todos iguales y se comenzaron a gobernar a gusto de cada uno y los hijos alcanzaron aquella libertad y modo de vivir y aún les dura el brío y sino para otra cosa para quejarse y sufrir de malagana cualquier apremio, y lo peor crea VM que aunque hay algunos muy honrados y cristianos, universalmente las consciencias son anejas y largas que como sea en su utilidad no se repara en nada y ahora sea de provecho ahora de venganza ajena, vea VM si es menester artificio para poderse hombre valer y tomar medio para sustentarse en gracia.<sup>29</sup>

Por último, hay que destacar la acusación sobre la actitud de los moradores de la ciudad, que se recoge en una declaración que se hizo en contra de Juan de Mañozca, uno de los inquisidores del tribunal del Santo Oficio, cuya misión era velar por la doctrina de la fe y asegurar un control acerca de la conducta moral y las ideas de aquellos remotos súbditos de la Corona española. Fray Sebastián de Chumillas escribió contra él un memorial enviado al Consejo, donde se vier-ten graves acusaciones morales y administrativas sobre su peculiar forma de entender el recto proceder en su propia vida.

[...] su casa la tiene hecha una casa de Lonja o Contratación [...] ha quitado algunas veces de las manos de la justicia pecadorazos y pecadorazas dignos de grandes castigos; tiene por muy ordinario hacer sátiras y oprobio de las religiones, como hizo con la Compañía de Jesús y el Provincial de Santo Domingo; es público y notorio el injusto amparo que hace a los navíos que traen contrabando y tiene trato deshonesto

• • • • •

<sup>29</sup> AGI, Santa Fe 37, R6 N84. Carta del gobernador Pedro Fernández del Busto, 25 de noviembre de 1588.

con mujeres. En resumen es uno de los licenciosos que en mi vida vi entre gente cristiana.<sup>30</sup>

En una sociedad así, descrita por sus propios actores como americana, altiva, y con un orden propio al margen del establecido, el disimulo se convirtió en un principio rector de la sociabilidad. El contrabando, practicado en la urbe como una actividad más de las muchas que se desarrollaron en la ciudad-puerto, se terminó convirtiendo en una actividad ilegal, pero no ilícita, seguramente nada cuestionada por la sociedad. En realidad, al ser un hecho cotidiano en la ciudad, el contrabando fue lo más general y lo más singular, lo más social y lo más individual, lo más evidente y lo más oculto entre sus moradores.<sup>31</sup> Una prueba de esto es el acervo documental que ha pervivido en los archivos, en relación con el desarrollo de esta actividad.<sup>32</sup>

#### FLOTAS, ARMADAS Y EL COMERCIO OFICIAL

El *problema* del contrabando no tuvo su origen en la ciudad, más bien, ésta fue producto del contrabando y de la organización económica colonial. Las flotas oficiales que venían de España implantaron algunos modelos de actuación y comportamiento en las costas americanas y sobre todo en Cartagena, donde eran acogidas. En opinión de Michel Morineau, en la historia de la *Carrera de Indias*, se pueden distinguir tres fraudes en el desarrollo de las actividades económicas principales: primero, un engaño absoluto, que concernía a hombres decididos a disimular sus negocios a cualquier precio; segundo, la defraudación

• • • • •

30 Ángel Valtierra, *Cuarto centenario del nacimiento de San Pedro Claver: 24 de junio de 1580-24 de junio de 1980: Pedro Claver, S.J., el esclavo de los esclavos, el forjador de una raza, el hombre y la época, 1580-1980*, Bogotá, Banco de la República/Extensión Cultural, 1980, p. 271.

31 Mariluz Restrepo de Guzmán, "Apuntes para una semántica de lo cotidiano", en *Signo y Pensamiento*, vol. 6, núm. 11, 2º Semestre, 1987, pp. 64-71.

32 Una prueba de ello, por dar un sólo ejemplo, serían los legajos de Escribanía de Cámara 585 B y C, 586 A, B y C sobre la Comisión que el doctor Francisco Méndez Puebla hizo para las averiguaciones y castigo de arribadas maliciosas hechas en los puertos de Tierra Firme de diferentes navios españoles y extranjeros, contra los que trataban y contrataban ilícitamente en esas provincias.

La otra cara del comercio...

banal o furtiva, equivalente a un hurto, que consistía en el corto aprovechamiento de los que no declaraban toda su hacienda, o escondían algún capital propio o ajeno, pero siempre, insisto, sin reportar más que insignificantes ganancias; y un tercero, el no registro masivo, que se implantó en la *Carrera* a partir de una época determinada, y que acabó por perder su carácter de fraudulencia para convertirse en la norma. Según este autor, el registro no masivo no afloró sino hasta la década de 1730,<sup>33</sup> aunque pienso que en Cartagena, coincidiendo con la segunda y tercera década del siglo XVII, fue cuando más se desarrolló, pues fueron las décadas de máximo comercio. Ya en 1588, el gobernador Pedro Fernández del Busto comentaba acerca del comercio de las flotas en la ciudad:

[...] considere VM un lugar de 300 ó 400 casas, que cada año lo más recibe una flota con mucha gente de cumplimiento y que todos desde el mayor al menor, viene en toda su navegación estudiando como engañar al gobernador y a los oficiales reales y haceles cien mil trampatojos en todo lo que es hacienda del reino, que son las mayores cualidades que tiene el mundo y esto no es nada con lo que hace la armada real, que como tiene fuerza y tanto poder no hay quien la pueda resistir ni poner en razón.<sup>34</sup>

La organización subrepticia de la flota era simple y tremendamente eficaz. Al frente de ella, como en la oficial, se hallaba el cabo del navío. Por debajo, reducidos grupos compuestos por pocos hombres, que eran los que se hacían cargo de las remesas clandestinas dirigidas por un personaje que coordinaba la operación de recogida de los metales en el Istmo, Cartagena y Veracruz. A esta figura

• • • • •

33 Michel Morineau, "Des métaux précieux américains au XVIII<sup>e</sup> siècle et de leur influence", en Herman Kellenbenz, (ed.), *Precious Metals in the Age of Expansion*, Stuttgart, 1981. Existe otra tesis acerca del no registro masivo de los metales en las flotas: Barbara Purdy y Eugene Lyon, "Contraband in spanish colonial ships", en *Itinerario, Journal of the Institute of European Expansion*, Leiden, 1982, núm. 2, p. 101. En este trabajo, se defiende la idea de que a partir del año 1624, después de los reveses recibidos por el comercio en 1622 y 1623 a causa de los naufragios, se hizo patente el no registro masivo de metales. En 1624, los mercaderes llegaron a poner más de 8 millones de pesos fuera del registro en la Armada de Larraspuru.

34 AGI, Santa Fe 37, R6 N84. Carta del 25 de noviembre de 1588.

se la conoce como *metedor*, *encomendero* o *tornillero*.<sup>35</sup> Quizá ellos sobornaban a las autoridades y eran personajes conocidos por todos. Muchas veces eran los propios generales de las armadas los que deseaban dar salida, en primer lugar, a las mercancías porteadas fuera de registro por él y sus subalternos. El comercio oficial en los puertos sufría una dura y desleal competencia y se deslizaba hacia la ilegalidad para competir en igualdad de condiciones.<sup>36</sup>

Las flotas reales y sus miembros eran los primeros que violaban el sistema legal establecido, ya que incumplían los mandatos y designios del rey, e impedían, incluso por la fuerza, que sus representantes regios en las ciudades americanas los cumplieran. Por ello, los cartageneros no se esforzaron en obedecer los preceptos imperiales, no porque se opusieran, sino porque la ciudad fue un producto de los modos del sistema económico establecido. Al respecto, el cabildo de la ciudad, en una carta de 1583, denunciaba los muchos delitos que los soldados de galeras y oficiales de las flotas y armadas cometían contra las autoridades de la ciudad, no respetando la figura del gobernador e impidiendo la actuación de los oficiales reales.<sup>37</sup> En 1603, el gobernador Jerónimo de Zuazo informaba acerca de la evasión continua en el trato oficial; esto refleja muy bien el mecanismo comercial que marcó las pautas de acción en el puerto:

Yo registro en Sevilla dos quentos<sup>38</sup> y pagó allí y acá los almojarifazgos. Llegado a aquí saco la ropa a mi casa y hago memoria de 8 quentos no trayendo registrados más que dos. Es el engaño, que allá hurtaron los derechos de 6 y acá ni mas ni menos.<sup>39</sup>

Un testimonio, muy interesante, acerca de los mecanismos fraudulentos en este comercio, es el del licenciado Juan Méndez Nieto en un curioso episodio,

• • • • •

35 Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, Madrid, Banco de España, 1989. Véase subtítulo "La organización oculta de la plata", pp. 335-343.

36 *Ibid.*, subtítulo "Implicación de la gente de la armada", pp. 343-349.

37 AGI, Santa Fe 62, N28. Carta del cabildo de la ciudad, 11 de mayo de 1583.

38 Un *quento* equivale a un millón de *maravedíes*.

39 AGI, Santa Fe 38, R2 N45. Carta del gobernador del 15 de febrero de 1603.

La otra cara del comercio...

que le llevó a tomar varias barras de oro de un inglés que capturó a un esclavo suyo:

[Méndez pensaba qué hacer con el oro] (soñaba), que se iba en la flota para emplearlo y de España iba a Milán y Venecia por comprar mas barato, y traía gran cantidad de oro de Milán, hilado y labrado, y lo pasaba en pipas, diciendo que era vino, por ahorrar los derechos y rociaba las pipas con vino de Cazalla, que es mas oloroso por encubrir el engaño o maldad, y también fabricaba una caja con un engaño inaudito, para poder llevar el oro escondido, y otras mil quimeras a ese tono que lo tuvieron desvelado toda la noche.<sup>40</sup>

Los testimonios citados demuestran que el fraude de la ciudad de Cartagena no era más que la prolongación de un proceso que empezaba en la ciudad de Sevilla e incluso más allá, en otras partes de Europa y, que se reflejaba directamente en los modos de la colonia, consolidándose esta actividad como un fenómeno estructural de la nueva sociedad. En definitiva, como manifestaba el gobernador Diego Fernández de Velasco, cuando llegaban las flotas “todo era un desorden en el desembarco de las mismas”.<sup>41</sup> Si las propias flotas, modelo indiscutible del comercio oficial, no respetaban ni cumplían el sistema legal vigente, pensemos qué podía ocurrir en la práctica cotidiana del comercio regional de lugares lejanos, marginales y aislados. Esta forma de vida hizo que las costumbres se relajaran y se cometieran incluso burlas para impedir que se cumplieran las estrictas normas comerciales que la Corona quería imponer.

Una actividad prohibida tajantemente, fue el contrato de mercaderías chinas, es decir, la evasión de plata a través del comercio por el Pacífico, en este sentido la normativa fue estricta y constante. Ahora bien, a lo largo de todo el periodo estudiado, las evidencias de un comercio directo con la Nueva España (o indirecto a través de Cuba, Jamaica y Santo Domingo), para conseguir mercaderías chinas desde el puerto de Cartagena son notables.<sup>42</sup> Resulta-

• • • • •

40 Juan Mendez Nieto, *Discursos medicinales*, Madrid, Imprenta Góngora, 1957, p. 398.

41 AGI, Santa Fe, R4 N80. Carta del 18 de agosto de 1606.

42 AGI, Contaduría 1385. Cuentas del año 1593. En la sección “Cargo” se ingresa por almojarifazgo de un barco que vino de Veracruz 2 893 pesos, equivalente a lo que se ingresaba por un galeón de flotas, por mercaderías que vinieron desde Nueva España y Jamaica. AGI, Contaduría 1385. Cuentas del año 1597. En el apartado para consignar a España se pagan 285

ta muy significativo el informe del gobernador Jerónimo de Zuazo, donde observamos las irónicas maneras en que interpretaban, o no, las cédulas de *Su Majestad*, si es que las conservaban:

Teniendo VM prohibido, excepto en los reinos de México el contrato con China, en esta ciudad se usa de manera que viene gran suma de ropa que es parte que el dinero que en ella se usa no vaya a Sevilla [...], y pierde VM muchos derechos reales, aunque he querido impedir esta contratación no lo he podido hacer con la justificación que deseo, porque me dicen que no hay cédula que lo prohíba y aunque en tiempo de mis antecesores quieren decir que la hubo ahora no aparece y en tanto que se trae la que hay en Panamá no se ha puesto en ejecución.<sup>43</sup>

Deduzco dos cosas de este testimonio: 1) alguien, con claras intenciones, despojó al gobernador de la citada cédula y, al no existir físicamente, no se sentía ni con ánimo ni con autoridad de cumplirla, y 2) que con esta posición, se justificaba la no aplicación de una norma completamente fuera de lugar en la cotidianidad del comercio del puerto: *el contrabando*.

#### LA SUCULENTA TRATA DE HUMANOS

Analizar al contrabando generado por la principal actividad comercial de la ciudad, sería confeccionar un rosario con la cantidad de pruebas que existen en los archivos y, concretamente, de los pleitos encarados contra los portugueses vecinos de la ciudad.<sup>44</sup> Describiré aquí algún caso representativo de dicha actividad y cómo todos estaban involucrados en la misma. El fraude al que nos

• • • • •

pesos por dos partidas de mercaderías chinas a España, que Martín Pérez y Manuel López se trajeron de Nueva España. AGI, Contaduría 1387. Cuentas de julio a diciembre de 1606, donde en los almojarifazgos de Nueva España aparecen Jorge Fernández Gramajo, Pedro de la Torre y Juan Francisco Martínez pagando por derechos de mercaderías chinas provenientes de Nueva España y La Habana. AGI, Contaduría 1387, año de 1608, Pablo Pérez, Juan García del Fresno y el Alférez Pedro Romero pagan por el mismo concepto.

<sup>43</sup> AGI, Santa Fe, 38 R2 N45. 15 de febrero de 1603.

<sup>44</sup> AGI, Escribanía de Cámara 589 A y B. Dos voluminosos legajos de pleitos entablados contra portugueses involucrados en el comercio de esclavos en la ciudad.

La otra cara del comercio...

remite el análisis de las cifras oficiales, fue creciendo en la medida que nos acercamos al periodo álgido del comercio de esclavos en la ciudad, es decir, en la segunda y tercera décadas del siglo XVII, donde la implicación de los miembros de la sociedad en esta actividad se dispara y se cotidianiza. Los fraudes y cohechos de los oficiales reales, alguaciles, guardas, gobernadores y demás funcionarios, fueron bastante numerosos. Sólo en los años de 1618, 1619 y 1620, los oficiales reales ocultaron en Cartagena más de 1 500 negros y recibieron 9 navíos cuyos registros eran para Veracruz.<sup>45</sup>

Desde comienzos de la década de 1620, en la contaduría real de la ciudad aparecen apartados específicos conocidos como *descaminos*, unas veces en el rubro de los almojarifazgos y otras en el de las alcabalas.<sup>46</sup> El año que más se pagó por *descaminos* de esclavos, fue en las cuentas que van desde junio de 1617 hasta fines de 1619, donde se ingresaron en la caja 25,080 pesos en este concepto,<sup>47</sup> una cantidad significativa, teniendo en cuenta que el precio de venta de esclavos y mercaderías *descaminados* era bastante más bajo que el oficial, como se podrá comprobar más adelante.

El gobernador Melchor de Aguilera en una carta fechada en 1639, nos habla acerca del fraude que cometían los habitantes de Cartagena con esta actividad. Pienso que la mejor forma en que se puede describir este nervio de la ciudad y su significado, es por medio del testimonio de un funcionario real que trataba de explicar lo poco acertado que era seguir manteniendo disposiciones contra algo tan común, en definitiva, contra la normalidad:

En primer lugar es necesario que se considere que el haber cargadores que hagan estas navegaciones es por la gran ganancia que de ella se tienen, por que por las pequeñas o medianas, quien había de ser tan loco que aventurase su persona y hacienda por tan dilatados mares y tan manifiestos peligros, venciendo tantas dificultades y sujetando a la negociación de un despacho que pasa por tantas manos causándoles grandes costas y que últimamente gastan 3 ó 4 años de tiempo en un

• • • • •

45 AGI, Santa Fe 56. Informe del visitador Medina Rosales, 1620.

46 AGI, Contaduría 1392 a 1400.

47 AGI, Contratación 1392.

viaje, sustentando en el tanta gente como es necesario para hacerles, claro que todo esto no se puede hacer sino es interés de una gran ganancia [...] Que todo esto no es causa suficiente para disimular los fraudes que a la hacienda de SM se hacen, yo lo confieso, y no lo confieso, ni niego porque se hallan hecho porque yo no lo sé, si respecto de los que puedan tener interés son muchos y como la materia es tan peligrosa y VM anda en los alcances no se fia uno de otro ni le descubre por ningún caso lo que hace, y si alguno toma algún interés pasa por tales manos y con tal recato que es imposible averiguarse, y quien más se recatan son los mismos cargadores de tal suerte, que aunque es notorio a todo género de gentes que hay en estas ocultaciones y que son muy bien pagadas, no hay ninguno que sepa con seguridad quienes son los que reciben, ni porque manos, ni que cantidad, ninguno lo especula, por ser el interés tan común y todo lo habla en ello es a bulto y está tan entablado el trato que en esto tiene, que he llamado a algún armador y he pedido instancia de no hacer nada y prometiéndole de parte de VM y empeñando su real nombre que le favoreceré y libraré de cualquier molesta vejación que por ella le quieran hacer y aunque me lo han prometido no lo han cumplido, porque no aseguran sus corazones sin tener hecha sus diligencia respecto de que le puedan hacer mal todos los que concurren en las visitas de lo bajeles que son los siguientes:

El gobernador o su teniente general, ambos oficiales de la Real Hacienda y dos guardas suyos y sus dos oficiales, el factor y este es el más interesado por ser suyos los descaminos, el guardamayor, el alcablero y el fiscal de la Real Hacienda, el tesorero de la armadilla, el escribano de registros, su teniente y un oficial de la guarda mayor del contrato, el escribano de registros, su teniente y oficial de la guarda mayor del contrato, el castellano, su teniente y el sargento por ser suya la guardia desde que el navío da fondo hasta que llega la visita, el arráz y los marineros de la barca, el alguacil mayor y un secretario del santo oficio por el interés del tribunal. Después de esto hay en tierra que los puedan denunciar, el sargento mayor, dos ayudantes, el procurador del contrato, el secretario del gobernador, el capitán de esta guardia y los soldados que hacen por la puerta que desembarcan, el corredor de la lonja y su ayudante, porque como los negros se venden por sus manos no se les pueden encubrir las cantidades y es público que en este lugar el contentar a todas estas personas le cuesta al cargado 4000 pesos por lo menos [...], porque según las noticias que yo tengo a unos dan más y a otros menos, pero esta no ha al caso, que claro está que siendo gobernador me ha

La otra cara del comercio...

sido muy dificultoso adquirir estas noticias y he tardado un año en ello y al que no fuera gobernador le fuera imposible.<sup>48</sup>

El gobernador muy claramente le dice al rey sobre lo inadecuado de la forma como se combate el fraude fiscal,

[...] que es vanidad pensar que este desorden sea de remediar por vía de descaminos, que si se descamina no se ha de descaminar más, respecto que los cargadores no harían estas navegaciones y hecharían sus demasías en una estancia de la costa y cualquiera los recibirá y encubrirá de buena gana sin que yo lo pueda remediar, ni averiguar por ser el interés tan común como he dicho. [Dando a entender que se dejen de llevar a cabo estas prácticas y humildemente acaba] [...] este es mi parecer suplicar a VM perdone el atrever a darlo sin habérmelo mandado que el celo de su mayor servicio lo ocasiona y si no lo pareciera bien lo admita.<sup>49</sup>

En realidad, el contrabando fue un factor articulador de la sociedad citadina y un concepto de empresa pertinente en la economía del espacio regional del Caribe, donde Cartagena se hallaba inserta. En ciertos contextos normativos —como es el caso de las disposiciones imperiales para la América colonial—, las representaciones que los expresan, así como las formas culturales que los hicieron circular, fueron contradictorias e inconsistentes,<sup>50</sup> porque debía ser ilegal lo normal, lo usual, lo ordinario. De esta forma, sólo quedó en la administración de la ciudad, como hemos visto antes, en el caso de la cédula real desaparecida, una práctica administrativa que evolucionó hacia una contención, cuando no a una deformación de la voluntad del rey.<sup>51</sup>

• • • • •

48 AGI, Santa Fe 40, R3 N51. Carta del 24 de agosto de 1639.

49 *Ibid.*

50 Zacarías Moutoukias, “¿Por qué los contrabandistas no hacen trampas?: redes sociales, normas y empresa en una economía de no mercado. Río de la Plata en la segunda mitad del siglo XVIII”, artículo mimeografiado.

51 Sobre este aspecto, véase Fernando Muro Romero, “La reforma del pacto colonial en Indias. Notas sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII”, en *Jahrbuch für Geschichte*, 1982, pp. 53-75.

### LUGARES, MECANISMOS Y FORMAS: CÓMO ENGAÑAR AL FISCO

El lugar idóneo para la práctica del contrabando era la propia ciudad en sí; es decir, el espacio urbano de Cartagena y los alrededores inmediatos del mismo. En el anterior testimonio del gobernador Melchor de Aguilera, se vio que el primer lugar donde se desarrollaba la actividad era en el propio puerto principal y su lonja. La bahía de la ciudad también acogía barcos que venían fuera de registro, descargaban sus mercaderías y se iban impunemente. El propio gobernador, González de Girón, denunciaba este hecho en un informe relativo a la situación de la misma, insistiendo en:

[...] que había que cegar la bocachica por que el agua entra con fuerza por la bocagrande y trae arena, al salir el agua ya no tiene tanta fuerza porque hay otra salida que es la bocachica y la arena se queda dentro de la bahía, además por ahí sólo entran pataches escondidos sin ser visto y descargan mercancías y encubren los derechos reales.<sup>52</sup>

Por tanto, propone que cieguen la entrada a la misma. Del mismo modo, la fisonomía urbanística de la propia ciudad, sin ir más lejos, era favorable para esta actividad. En la descripción que el mismo gobernador González de Girón hacía del barrio de Getsemaní, en una parte del informe comentaba sobre el arrabal:

Reconocí las casas desde el numero 24 al 47 con mucho cuidado y diligencia [...] y hallé en todas las casas que están junto al mar entre los dichos números, tienen los corrales de las dichas casas abiertas a la mar como muelles, aunque ninguna lo tenga hecha a propósito, sino unas estacadas terraplenadas de alto de media vara, para el servicio de las dichas casas [...] unas están adentro y otras afuera, no están alineadas y para las mercaderías tienen todas la comodidad posible para el que quisiera defraudar y robar.<sup>53</sup>

Por último, observamos las estancias de las cercanías de la ciudad, así informaba el licenciado Espino Cáceres sobre una estancia que Jorge Fernández

• • • • •

<sup>52</sup> AGI, Santa Fe 38, R6 N150. Informe del gobernador González de Girón, 26 de julio de 1619.

<sup>53</sup> AGI, Santa Fe 38, R5. Informe realizado por el gobernador González de Girón, 30 de julio de 1622.

La otra cara del comercio...

Gramajo poseía en las afueras de la ciudad y donde ocultaba esclavos y mercaderías:

Lo que yo entiendo de este caso por agora es que aunque se averigue haber ocultado negros y cosas de contrabando en la dicha estancia que no se hace nada por desmantelar esta sólo, porque hay más de otras doce o catorce estancias todas más cerca del puerto que la de Fernández Gramajo y en cualquiera que de pie a de suceder los mismo, porque son muy unidos en esta tierra en materia de encubrirse unos a otros y la espesura de los árboles y las estancias es mucha y muy aparejada para semejantes fraudes [el informe finalizaba con un tono bastante desmoralizador afirmando rotundamente] tengo por imposible que se dejen de cometer fraudes en menoscabo de la Real Hacienda de Su Majestad por ser cosa tan dificultosa el averiguarlo.<sup>54</sup>

#### LOS GUARDIANES DEL ORDEN

Una de las funciones que desempeñaban las galeras de Cartagena fue la de proteger sus costas y, en teoría, perseguir cualquier barco que se acercase a la ciudad sin permiso para comerciar con la misma. En realidad, debieron de ejercer la función de guardacostas entre otras muchas, pero a lo largo de todo el periodo que estudio hay quejas del comportamiento poco correcto de sus tripulantes en varias ocasiones.

En 1584, el gobernador Pedro Fernández del Busto denunciaba las mercaderías que traían las galeras a la ciudad y las prácticas de contrabando desarrolladas por los miembros de su tripulación.<sup>55</sup> Lejos de subsanarse esta infracción, a pesar de la denuncia de la máxima autoridad de la ciudad, la práctica siguió mientras las embarcaciones se mantuvieron en activo. Durante la residencia del gobernador González de Girón y a toda su administración en 1630, se constatan varias acusaciones contra las galeras, denunciando cómo llegaban al puerto cargadas de diferentes mercaderías y se investigaba el caso

• • • • •

54 AGI, Santa Fe 56, N29. Informe del oidor Espino Cáceres de la Audiencia de Panamá, acerca del contrabando de esclavos en la ciudad de Cartagena, 20 de octubre de 1619.

55 AGI, Santa Fe 37, R5 N5. Carta del gobernador, 30 de abril de 1584.

del cabo Francisco Benegas y el capitán Diego de Pinelo que, además de ropas procedentes de Portobello, traían también quince esclavos. Por estos últimos cargos, el dicho capitán fue condenado a pagar 150 pesos de multa por la infracción.<sup>56</sup>

Del mismo modo, los oficiales reales, representantes de la hacienda de Su Majestad no pusieron mucho empeño en defender los intereses de la Corona. Ello es patente en las denuncias que el propio gobernador Francisco de Murga hizo en el año de 1630, acerca de los hábitos de los funcionarios:

Los oficiales reales usaban de una costumbre perjudicial para la Real Hacienda, que no iban en persona a hacer las visitas de los navíos que entraban y salían de este puerto, sino eran los de negros, enviando en su lugar a sus criados, sin tener legítimos impedimentos si no es por excusar la obligación de sus oficios levantándose a las diez del día y acudiendo al despacho de la contaduría a las once.<sup>57</sup>

El propio gobernador teniendo noticias de esto hizo una visita y “hallé cosas de contrabando y fuera de registro, pasajeros sin licencia”.<sup>58</sup>

El verdadero interés radicaba en los navíos de esclavos, como tuvimos la oportunidad de ver antes; el resto, no producía ganancias importantes y para eso estaban los criados, no había porque alterar la rutina diaria. La relajación en el cumplimiento de las normas reales fue algo palpable, como se aprecia a través del texto. Ahora bien, cuando aparecían magistrados de la Audiencia de Santa Fe y también la de Panamá, para tratar acerca del problema del contrabando, las molestias que causaba a estos distendidos funcionarios reales cartageneros en el transcurrir ordinario de sus vidas, se traducían en trabas e impedimentos constantes al desarrollo de sus labores e incluso el llegar a provocar, por medio de un fuerte ambiente hostil, que se vieses obligados a abandonar la ciudad y las causas que seguían. Prueba de ello es el testimonio del visitador Alonso de Espino Cáceres: “porque como en esta ciudad están acostumbrados a

• • • • •

56 AGI, Santa Fe 39, R3 N30. Residencia de la administración de González Giron, el 6 de septiembre de 1630.

57 AGI, Santa Fe 39, R3 N25. Carta del 16 de mayo de 1630.

58 *Ibid.*

La otra cara del comercio...

hechar a los oidores que les han traído como lo hicieron con los señores Bartolomé Morquecho y Antonio de Ovando”.<sup>59</sup>

De esta hostil actitud se quejaba amargamente el licenciado Diego Medina de Rosales, que arribó a Cartagena en el año de 1620 con orden de hacer una comisión contra los oficiales reales presentes y pasados, y contra los demás cómplices en materia de arribadas y descaminos de navíos, negros, mercaderías y demás tratos de extranjeros. A la vez que descubrió un extenso fraude en la ciudad, hacía, en su relación, especial hincapié en las trabas que los ministros del gobernador de Cartagena le creaban.<sup>60</sup>

Por otra parte, el propio gobernador González de Girón envió reiteradas quejas denunciando la forma de actuar del mencionado juez de comisión. El 22 de junio de 1620, denunciaba, por ejemplo, cómo el licenciado Medina se entrometía en los registros de los barcos negreros y eso sólo le concernía a él. El día 18 de junio, llegó un navío con carta de Antonio Fernández de Luca y, al estar secuestrado y confiscado el navío, se presentó el juez con un escribano. El gobernador muy molesto, en evidente gesto de protesta, no hizo cuentas y en una denuncia al final solicita que se enmienden esos excesos de los jueces comisionistas.<sup>61</sup>

A lo largo del desarrollo de su comisión, el licenciado acusó a funcionarios de la Hacienda Real, en activo y retirados, del extravío de esclavos y ocultación de mercaderías, además de permitir el trato con extranjeros en la costa. La lista fue la siguiente: los contadores Alonso del Corral, caballero del hábito de Santiago, Pedro Gil de la Redonda y Benito Márquez Bellido; a los tesoreros don Francisco Rebolledo y Sebastián Alcibia, y por último, al teniente de gobernador de la plaza, el licenciado Luis Coronado. Una amplia lista de ilustres funcionarios y personas relevantes en la sociedad cartagenera del momento se puede observar.

Eso motivó que González de Girón, en menos de un mes, volviera a enviar informes, reiterando enérgicamente que el licenciado Diego de Medina le quita-

• • • • •

59 AGI, Santa Fe 56, N26. 20 de octubre de 1619. Bartolomé Morquecho fue oidor de la Audiencia de Panamá y Antonio de Ovando de la de Panamá y de Santa Fe.

60 AGI, Escribanía de Cámara 632 A. Visita del licenciado Medina Rosales a Cartagena, 1620.

61 AGI, Santa Fe 38, R6 N153.

ba jurisdicción.<sup>62</sup> En realidad, ponía en tela de juicio la legitimidad de su poder en la propia ciudad, sacando a la luz ante la burocracia real, la especial forma de entender el *cumplimiento* y desempeño de sus funciones por las autoridades locales de Cartagena, donde lo menos importante era ejecutar las leyes establecidas. El testimonio más claro del ambiente, en general, que encontraban estos jueces reales en la ciudad es el transmitido por el oidor de la Audiencia de Panamá, Alonso Espino Cáceres, que en 1620 realizó una comisión para la averiguación del contrabando en Cartagena:

[...] hubiera sido muy a propósito tener yo un tanto de la dicha relación y noticia que allá se dio para tener más luz por donde averiguar esta causa y las de las demás arribadas por la dificultad que hay de probarse cosa ninguna al respecto de ser cosas que se hacen ocultamente y los que las cometen son todos partícipes, y como esto aunque todo el vulgo lo dice, llegado a apurar de ninguno se saca cosa de sustancia.<sup>63</sup>

En realidad, según se desprende de los testimonios de los jueces, parece que lo anormal fuera que alguien llegase molestando, intentando hacer cumplir unas normas que sólo se representaban cínicamente por fachada, y que se hallaban, por completo, fuera del contexto y de la auténtica realidad de los procesos económicos y sociales de la ciudad. El mismo juez comentaba al respecto de la situación de su labor en consonancia con la realidad social de Cartagena:

Pero como el revolver toda esta máquina es cosa que toca al pobre y al miserable oficial y a la triste viuda y al desconsolado huérfano y aún a los conventos y sacerdotes y a esta causa si se apretase con rigor pudiera causarse pues sería destruir totalmente esta tierra por cuya conservación se ha de mirar por ser vasayos de SM [...] por ser la mayor hacienda que tiene la ciudad, los negros que por eso y por temer así algún alboroto y sedición que del demasiado rigor pudiera causarse pues por cosas menores ha habido muy grandes revueltas en esta ciudad con algunos jueces obligándoles a hacer ausencia sin poner fin en las causas.<sup>64</sup>

• • • • •

62 AGI, Santa Fe 38, R6 N165. 30 de julio de 1620.

63 AGI, Santa Fe 56, N29. 20 de octubre de 1620.

64 AGI, Santa Fe 56, N30. 20 de octubre de 1620.

La otra cara del comercio...

El principio que regía la vida social de Cartagena era al fin y al cabo lo burlesco, pues, todo lo que aparentemente debía ser oficial estaba revestido de una capa de seriedad que todos sabían que no era cierta, o más bien, una parodia de algo que no dejaba de ser fachada —es evidente que todos trasgredían, los documentos así lo reflejan—. Era, más bien, una forma de vida no representada en periodos concretos de tiempo, sino durante todo el año. Esto, a pesar de que las representaciones sociales, militares, religiosas —por medio de cofradías, procesiones, etcétera—, intentaron introducir al pueblo en el orden existente tratando de consagrar, sancionar y fortificar el Estado colonial, y asegurar una sociedad que se había de formar en la estabilidad, inmutabilidad y perennidad de la regla. Gran parte de la población, producto de un acelerado y vital mestizaje, resultado de una sola generación, mimetizando los comportamientos usuales y continuos de las autoridades políticas, militares y espirituales, utilizó la parodia, la burla, como una forma de mofarse de lo que ni sus propios mandatarios creían. El disimulo, entonces, se convirtió en un principio rector de la ciudad: lo que hemos llamado la *gran mascarada urbana*.<sup>65</sup>

Un caso claro de burla de los cartageneros hacia el juez de comisión para la averiguación del contrabando, lo supone el testimonio del licenciado Medina Rosales. Para no hacerle la vida fácil durante su estadía en la ciudad, fue engañado respecto al precio del arriendo de sus moradas. Sobre esto, Rosales comenta lo costosa que es la vida en Cartagena: “y ser este el lugar más caro absolutamente que se conoce en todos los descubiertos y sólo la casa y que es de tabla me cuesta 500 pesos”.<sup>66</sup>

Cuando bien se demuestra por otras pruebas documentales, que en ningún caso se llegó a pagar esos alquileres por unas casas, y menos de esas pobres características. En un proceso que se llevó a cabo contra Alonso Cuadrado Cid,

• • • • •

<sup>65</sup> Sobre este aspecto, he trabajado con el libro de Mijail Bajtin, *La cultura popular en la Edad Media y el Renacimiento. El contexto de François Rabelais*, Madrid, Alianza Editorial, 1990. También es de interés observar esta actitud paródica de la sociedad, el ejemplo que nos ofrece la gramática jocosa con que narra algunos de los episodios de sus vivencias en Cartagena; el protomédico Juan Méndez Nieto, destacando ejemplos, el caso del gobernador Martín de las Alas cuando padeció una gigantesca hinchazón de su testículo (pp. 301-302), o la del provisor eclesiástico Juan Fernández, cuando hizo su entrada a yegua blanca y con tocado cardenalicio, para emular el antiguo privilegio que tenían los papas al entrar en la ciudad de Roma.

<sup>66</sup> AGI, Santa Fe 56, N26. Informe del juez de comisión Medina Rosales, 20 de octubre de 1619.

provincial de la Santa Hermandad, en un embargo de bienes que se realizó contra su persona, en el listado de casas arrendadas que el citado individuo poseía, se deduce claramente que los precios, nunca llegaron a ser tan altos. Por ejemplo, frente al hospital vivía el boticario Martín Sánchez, en una casa por la que pagaba, por el arriendo, 365 pesos al año. En la calle de Santo Domingo, Manuel Acosta y su padre desembolsaban 365 pesos anuales por unas casas altas y, por último, doña Antonia de Tovar, mujer que fue del oidor Alonso de Cerezeda, vivía en unas casas altas que caían sobre la muralla por un arrendamiento de 300 pesos.<sup>67</sup>

Este asunto, cuando menos, denota una notable falta de respeto a la autoridad judicial y cómo ésta, pese a representar el poder de la ley, podía ser perfectamente engatusada y atropellada por los habitantes de la ciudad. Además, en este caso en concreto, con el agravante de que nadie le advirtió de lo abusivo de los precios de arriendo, aunque todos sabían.

#### LAS ASOCIACIONES “ILEGALES”

Al analizar los procesos que los jueces y, en ocasiones, las autoridades de la ciudad, iniciaban contra los comerciantes de la misma por motivos y causas de contrabando, las causas que más se utilizaron para inculparlos fueron la de *Liga* y *Munipodio*. Esta práctica habitual del puerto de Cartagena, en realidad, consistía en un convenio de dos o más personas que se asociaban y confabulaban, con un fin ilegal, para perjudicar los intereses de la Corona.

El 7 de marzo de 1620, se acusó a Alonso de Ávila, vecino de la ciudad, de liga y munipodio contra la Real Hacienda por un remate fingido y simulado en personas supuestas para devolvérselo a Duarte López, quien los introdujo sin registro en la ciudad. Fueron 35 piezas de esclavos pagadas en la almoneda pública a 95 pesos y luego se las vendió a su dueño original por 200 cada una.<sup>68</sup> Éste, por un precio razonable, evitaba pagar el tributo, hiciera el negocio que hiciera con ellos. Del mismo cargo fue acusado el tratante de esclavos Manuel

• • • • •

<sup>67</sup> AGI, Escribanía de Cámara 590 A. Fechada el 5 de octubre de 1639. Proceso contra Alonso Cuadrado Cid.

<sup>68</sup> AGI, Escribanía de Cámara 589 A. 7 de marzo de 1620.

La otra cara del comercio...

López de Extremos, ya que compró 38 piezas de un navío que los trajo sin registro al precio de 103 pesos y los vendió a 200 pesos la pieza.<sup>69</sup>

En realidad, de lo que se trataba era de comprar lo más legal y, favorablemente posible, las piezas de esclavos que entraban sin registro en el puerto. Este proceso se iniciaba con un acuerdo con el maestre de la nave en la que venían los africanos. En la subasta pública que debía llevarse a cabo, se fijaba un precio mucho más bajo —menos de la mitad— pagándose un valor mucho menor de alcabalas. A continuación, vendían ambos acordantes los esclavos a un precio mucho mayor, no siendo ya controlado el pago del impuesto.

Como se aprecia por las defensas que hicieron los acusados<sup>70</sup> y la respuesta que obtuvieron de los jueces de comisión, este proceso bien podía ser entendido como innecesario por no existir delito, porque al ser los inculpados comerciantes de esclavos, podían hacer sus negocios libremente y, por otra parte, lo del intento de pagar menos tasas también podía ser entendible. Pero en el fondo, de lo que se les acusaba, era de llegar a un acuerdo ilícito para comprar las piezas a bajo precio y pagar menos a las arcas reales. Se trataba de un rodeo más de la burla cotidiana para infringir la normativa legal-fiscal establecida que, por otro lado, no se ajustaba para nada a la realidad social de esta ciudad colonial caribeña. Así lo explica Alonso de Ávila, uno de los acusados en estos procesos, que tratando de alegar en su defensa, describía realmente cómo eran las costumbres y pautas que se seguían en los negocios del puerto:

[...] porque la costumbre general aunque sea corruptela de tratos reprobados, los cuales conforme al derecho y comunes resoluciones por las cuales sean de corregir y enmendar los dichos tratos y negociaciones sin proceder ejecución de pena alguna, de la cual excusa la frecuencia y uso de ellos tolerado y permitido por las justicias, sobre quien caiga la culpa de haberlos consentido, y hallará VM por bastantísima probanza que de ellos ofrezco, que desde la fundación de esta ciudad antes y después de la provisión de las cédulas e instrucciones que hay, o pueda haber de SM, para el que incurre en el comiso, no lo saque por si o por interpósitas personas **siempre es**

• • • • •

<sup>69</sup> AGI, Escribanía de Cámara 589 A. 12 de septiembre de 1620. Existen muchas pruebas de esto en la mencionada sección, como el caso de Luis de Lemos que en Escribanía de Cámara 589 A, proceso fechado el 7 de marzo de 1623.

<sup>70</sup> Cartagena, al ser un puerto de importantes negociaciones, fue un lugar donde siempre hubo un gran número de leguleyos.

**causado lo contrario** con ciencia, paciencia y tolerancia de los oficiales reales y justicias de esta ciudad, sin que jamas se halla procedido contra persona alguna por ello, y lo mismo está recibido en todas las demás ciudades y provincias de todas las Indias, y de la dicha costumbre y tolerancia referida se colige (deducir, inferir una cosa de otra) nunca haber estado recibidas en uso de las dichas provisiones que tan bien es fuerza y corrobora el derecho de esta defensa. Porque conforme a derecho, las leyes y mandatos de los príncipes no obligan a sus súbditos, aunque sea después de su promulgación no se habiendo recibido por toda una república, porque para la validación de las leyes no solo se requiere potestad para hacerlas y promulgarlas, sino también que sean recibidas y consentidas por este modo de aprobación y consentimiento público en cierta manera pasan en fuerza de contrato.<sup>71</sup>

Clara explicación de que las leyes, para ser funcionales, no sólo debían ser sancionadas y promulgadas, sino que debían ser recibidas, consentidas y aprobadas *públicamente*, y parece ser que este no fue el caso de Cartagena ni de una gran parte de la colonia americana. En realidad, esta declaración es un claro exponente de la cotidianidad social de la ciudad en las primeras décadas del siglo XVII.

D.R. © Antonino Vidal Ortega, México D. F., julio-diciembre, 2005.

• • • • •

71 AGI, Escribanía de Cámara 589 A. Proceso contra Alonso de Ávila, 7 de marzo de 1620.