



Historia Crítica

ISSN: 0121-1617

hcritica@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

laurent, muriel

Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el  
contexto colonial

Historia Crítica, núm. 25, enero-junio, 2003, pp. 137-156

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81111333009>

- 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

## nueva francia y nueva granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial

muriel laurent\*

### introducción

En este artículo se presentan unas reflexiones sobre el fenómeno del contrabando a partir de los casos de dos colonias del continente americano, la Nueva Francia<sup>1</sup> y la Nueva Granada, en los siglos XVII y XVIII. El propósito de este trabajo consiste en destacar los rasgos comunes del comercio ilícito en dos colonias que presentan por lo demás unas diferencias notables. De hecho, el contrabando se desarrolla en ambas colonias americanas, que si bien pertenecen a dos potencias europeas distintas, comparten la lógica mercantilista de sus metrópolis, la dimensión necesariamente atlántica de su comercio y la competencia comercial inglesa.

No es un secreto para los estudiosos del mundo colonial que el contrabando es una dimensión importante, si no fundamental, de la vida económica, y de allí, de la vida entera de este periodo. Esta actividad comercial ilícita debe ser considerada como un verdadero fenómeno socio-histórico en la medida en que es difundido tanto en América colonial (Louisiana francesa y río Mississippi<sup>2</sup>; Caribe español, francés e inglés<sup>3</sup>; Río de la Plata y Buenos Aires<sup>4</sup>; Océano Pacífico<sup>5</sup>), así como en

---

\* Profesora asistente del Departamento de Historia de la Universidad de los Andes. La investigación sobre el contrabando en la Nueva Francia fue realizada en junio de 2000 gracias a la beca *Complément de spécialisation en études canadiennes* ("Programa de enriquecimiento de facultades" del Ministerio de Relaciones Exteriores de Canadá). El tema de este artículo ha sido trabajado parcialmente en la ponencia presentada en el XI Congreso colombiano de Historia, el 25 de agosto de 2000, y titulada "En torno al contrabando en América colonial: los casos de la Nueva Francia y la Nueva Granada en los siglos XVII y XVIII".

<sup>1</sup> Pequeña colonia establecida por el Imperio francés (1627-1760) en la parte oriental del actual Canadá, sobre el río San Lorenzo, donde se desarrollan las ciudades de Montreal y Quebec.

<sup>2</sup> CAUGHEY, John, "Bernardo de Gálvez and the english smugglers on the Mississippi, 1777", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 12, Nueva York, Duke University Press, 1932, pp. 46-58.

<sup>3</sup> BROWN, Vera Lee, "The South Sea Company and contraband trade", en *American Historical Review*, vol. 31, Bloomington, 1926, pp. 662-678; BROWN, Vera Lee, "Contraband trade: a factor in decline of Spain's American Empire", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 8, Nueva York, Duke University Press, 1928, pp. 178-189; CHRISTELOW, Allan, "Contraband trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 22, Nueva York, Duke University Press, 1942, pp. 309-343; RAMSAY G.D., "The smugglers' trade: a neglected aspect of english commercial development", en *Transactions of the royal historical society*, fifth series, vol. 2, Londres, 1952, pp. 131-157; TARRADE, Jean, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien régime. L'évolution du régime de "l'Exclusif" de 1763 à 1789*, t. I, París, PUF, 1972, pp. 95-112.

<sup>4</sup> MOUTOUKIAS, Zacarías, "Power, corruption and commerce: the making of the local administrative structure in seventeenth-century Buenos Aires", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 68, n°4, Nueva York, Duke University Press, noviembre 1988, pp. 771-801; TJARKS, Germán, y VIDAURRETA DE TJARKS, Alicia, *El comercio inglés y el contrabando. Nuevos aspectos en el estudio de la política económica en el Río de la Plata (1807-1810)*, Buenos Aires, 1962; TORRE REVELLO, José, "Un contrabandista del siglo XVII en el Río de la Plata", en

el resto del espacio colonial<sup>6</sup>. Incluso el Asiento de Negros, que permite a los ingleses realizar el tráfico de esclavos como una excepción a la regla mercantilista, sirve para esconder contrabando<sup>7</sup>.

En este sentido, centrarse en los casos de la Nueva Francia y la Nueva Granada puede sorprender al lector tanto por la falta de evidencia de un paralelismo claro entre estos dos casos, como por el hecho de que, siendo generalizado el comercio ilícito en el periodo colonial y compartiendo las características generales mencionadas en el primer párrafo, no tendría por qué no haber padecido del mismo mal. Por estas mismas dos razones, una comparación entre estas dos colonias cobra sentido en la medida en que podemos señalar una serie de elementos que las acercan, ya sea porque son comunes efectivamente a la vivencia colonial y vale la pena subrayarlos por darse en contextos imperiales distintos<sup>8</sup>, ya sea sobre todo porque son específicos de estos dos casos, como lo iremos notando en el transcurso de la presentación.

Las similitudes generales que aporta el contexto colonial para explicar el contrabando no deben ocultar las evidentes diferencias entre las dos colonias estudiadas, diferencias que se aprecian en cuanto: a) al tamaño, en kilómetros cuadrados y en población, de las posesiones de ultramar de Francia y España, b) a la ubicación geográfico-estratégica de las colonias estudiadas, una en el norte del continente americano y la otra en el sur, c) a las materias primas explotables en cada colonia, d) a la duración de los regímenes coloniales (un siglo y medio para el régimen francés en Canadá, tres siglos en el caso del imperio español). De entrada, es fácil comprender que la Nueva Granada contaba con muchas “ventajas comparativas” para que se desarrollase en su territorio el contrabando en una escala mayor a la de la Nueva Francia, donde esta actividad estaba más localizada. Las dimensiones y las implicaciones del comercio ilícito son distintas, es decir, mayores en la Nueva Granada, pero la dinámica y la lógica subyacentes son similares en ambas partes.

Por lo tanto, las diferencias, una vez ubicadas y valoradas, no impiden de ninguna manera una mirada en busca del fenómeno del contrabando en las dos colonias para encontrar ciertos rasgos compartidos. Entre estos, se pueden mencionar, desde ahora, algunos elementos de la geografía física (como territorios extensos, costas atlánticas y ríos que irrigan el territorio y comunican con el interior) y la geografía humana (presencia de poblaciones autóctonas en los territorios

---

*Revista de Historia de América*, N° 45, México, junio 1958, pp. 121-130; VILLALOBOS, Sergio, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile 1700-1811*, Buenos Aires, Eudeba-Editorial universitaria de Buenos Aires, 1965.

<sup>5</sup> VILLALOBOS, Sergio, “Contrabando francés en el Pacífico 1700-1724”, en *Revista de Historia de América*, N° 51, México, junio 1961, pp. 49-80.

<sup>6</sup> TAGLIACCOZZO, Eric, *Secret trades of the straits: Smuggling and state-formation along a Southeast asian frontier 1870-1910*, Tesis de Doctorado, Yale University, 1999; TAGLIACCOZZO, Eric, “Border permeability and the state in southeast Asia. Contraband and regional security”, en *Contemporary Southeast Asia*, vol. 23, N° 2, Singapur, 2001, pp. 254-274.

<sup>7</sup> NELSON, George, “Contraband trade under the Asiento, 1730-1739”, en *American Historical Review*, vol. 51, N° 1, Bloomington, 1945, pp. 55-67; DE GRANDA, Germán, “Una ruta marítima de contrabando de esclavos negros entre Panamá y Barbacoas durante el Asiento inglés”, en *Revista de Indias*, N° 134-144, Madrid, 1976, pp. 123-142.

<sup>8</sup> Además, conocer la existencia de prácticas ilícitas en otros ámbitos que en el mundo colonial hispánico puede ser de interés para el público latinoamericano en general y el colombiano en particular.

colonizados), el establecimiento de un aparato político-administrativo mediante funcionarios públicos representantes de la autoridad imperial, y el desarrollo de la actividad de los comerciantes de la metrópoli en los centros urbanos y los puertos coloniales.

Concretamente, este artículo detalla cinco rasgos que comparten la Nueva Francia y la Nueva Granada en cuanto a la existencia del contrabando y permiten inclusive explicar su persistencia durante todo el periodo colonial. Primero, la necesidad socio-económica que subyace a la aparición y al mantenimiento del contrabando. Segundo, las medidas tomadas por las autoridades para reprimir la actividad ilegal. Tercero, el papel de los comerciantes y su autonomía relativa frente a la autoridad. Cuarto, el tema de la rentabilidad y del consecuente enriquecimiento, atravesado por la corrupción y el funcionamiento de las redes sociales en los asuntos oficiales. Quinto, la presencia indígena en los territorios conquistados, su convivencia con las autoridades y su relación con el comercio.

Para cada uno de estos puntos, presentaremos la situación en las dos colonias con el fin de contar con los elementos necesarios para establecer el paralelismo entre ambos casos. Una vez realizada esta presentación comparativa, podremos determinar el grado de coincidencia entre las dos situaciones y precisar también los aspectos que se deben a la ilegalidad en general, al contrabando en el contexto imperial y mercantilista o a los rasgos específicos de la Nueva Francia y la Nueva Granada.

## **1. el contrabando como necesidad socio-económica**

De manera general, la ilegalidad se define como la contravención a las normas que establecen lo que es legal y aceptado en una sociedad dada. El campo comercial no escapa a esta realidad: el irrespeto de las leyes del comercio se convierte en actividad y es conocido bajo la denominación de contrabando. En este sentido, la legislación producida por la autoridad es el marco de referencia para establecer si una acción es legal o si, al contrario, se sale de la legalidad. La ilegalidad es entonces producto del choque entre las reglas de juego elaboradas por los que detentan el poder y las dinámicas políticas, económicas o sociales del grupo humano sobre las cuales se aplican estas reglas. Entender lo que motiva este desencuentro entre la norma y la realidad es uno de los intereses del estudio que se emprende a continuación para el caso del comercio ilícito durante el periodo colonial.

En el contexto colonial, el contrabando es una práctica comercial íntimamente ligada al mercantilismo. El sistema mercantilista se fundamenta en el establecimiento de un monopolio comercial que prevé que el intercambio sólo puede efectuarse dentro de unos límites estrechos: la colonia provee a la metrópoli en materias primas y la metrópoli suministra a su colonia mercancías manufacturadas. El Estado imperial pretende determinar, medir, orientar y controlar la vida económica colonial, y a la vez proteger los productos metropolitanos. En consecuencia, una colonia que comercia con el extranjero está realizando una actividad que atenta contra los intereses de la metrópoli, es decir, una práctica desleal porque propicia el enriquecimiento de las potencias rivales. En últimas, el comercio con extranjeros o comercio extranjero, del cual hace parte el comercio intercolonial, es por definición una práctica ilegal, un contrabando<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Etimológicamente, la palabra “contrabando” significa contra el bando (edicto, acto legislativo).

Adicionalmente, el sistema colonial es una imposición hecha desde un centro imperial, tanto a la población nativa como a la población agente de la colonización. En consecuencia, suelen producirse tensiones de tipo económico y político entre el Imperio y la Colonia, así como un divorcio de intereses entre gobernadores y gobernados. Cuando los intereses son contradictorios y, más todavía, si la periferia colonial se ve aislada del circuito comercial al que pertenece, dicha periferia busca alternativas de existencia, como la de vincularse con otros centros. En este caso, la dependencia política y administrativa sigue siendo con la metrópoli, pero la dependencia económica es, de hecho y de forma ilícita, con otras potencias. El necesario abastecimiento se efectúa así por medio del comercio con los extranjeros, quienes no desaprovechan esta invitación a posicionarse en esos mercados, permitiendo de esta manera la persistencia del contrabando.<sup>10</sup>

El contrabando es entonces un comercio prohibido y perseguido porque es contrario al interés público, tal y como viene definido por el Imperio, es un fraude cometido contra el tesoro porque contraviene las reglamentaciones de interdicción de exportación o importación de mercancías, o porque no se pagan los aranceles exigidos sobre exportación o importación<sup>11</sup>. De manera general, para que se desarrolle, deben obviamente coexistir tres condicionantes básicas: a) un grupo humano establecido en un medio geográfico propicio, b) la presencia de por lo menos un bien abundante e intercambiable que tenga demanda en el exterior, conjugada con una escasez de otros productos necesarios, y c) otro grupo humano dispuesto a participar en el intercambio, ofreciendo los productos escasos y llevándose la oferta. Los dos grupos logran, gracias al intercambio, la satisfacción recíproca de sus necesidades de consumo<sup>12</sup>. Si la legislación impide el intercambio, pero sufre de una limitación para ser cumplida, la ilegalidad se desarrolla inevitablemente.

En este sentido, lejos de ser una actividad marginal y restringida al sector fiscal, el comercio ilícito, para las colonias americanas, es un fenómeno fundamental de la vida económica y social. Es una reacción “racional” a la situación de prohibición y carencia. A continuación, se detalla la dinámica que caracteriza cada una de las dos colonias estudiadas al respecto.

### **a) la nueva francia**

La economía de la Nueva Francia se centra en la exportación de pieles de castor, cuyo monopolio recae en manos de sucesivas compañías francesas, que las llevan a la metrópoli para la fabricación de sombreros. La reglamentación prohibitiva impide los intercambios comerciales con la colonia inglesa vecina. Pero los precios a la venta de pieles son más interesantes en los mercados de Nueva Inglaterra, donde están establecidos comerciantes ingleses y holandeses, siendo éstos últimos también sujetos de la Corona británica. Además, en Nueva York y Albany se encuentran

<sup>10</sup> AIZPURUA, Ramón, *Curazao y la costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Caracas, Academia nacional de la Historia, 1993, pp. 15-16.

<sup>11</sup> GRAHN, Lance Raymond, *The political economy of smuggling. Regional informal economies in early Bourbon New Granada*, *Dellplain Latin American Studies*, N° 35, Colorado-Oxford, Westview Press, 1997, p. 14.

<sup>12</sup> AIZPURUA Ramón, *op. cit.*, pp. 15-16.

mercancías de mejor calidad y más diversificadas que en Montreal y Quebec<sup>13</sup>. Por lo tanto, no demora en establecerse, a partir de 1660, un comercio ilícito importante entre Montreal y Albany, siguiendo la vía natural ofrecida por el río Richelieu, el Lago Champlain y el río Hudson. Se llevan pieles de castor y de otros animales (de oso, por ejemplo) y se traen telas inglesas, vajilla en plata y en porcelana, utensilios de cocina, productos de lujo, como chocolate y azúcar blanca, y contados esclavos<sup>14</sup>.

Si bien Francia intenta nivelar sus manufacturas con las inglesas en cuanto a precios y calidad, nunca logra recuperar su atraso en el plano industrial y comercial. Por un lado, la mayor competitividad de las mercancías inglesas y, por otro, la sobreproducción de castor entre 1670 y 1710, así como la consecuente coyuntura desfavorable sobre el mercado francés con los bajos precios de compra por la compañía autorizada, hacen provechoso el contrabando a pesar de las distancias y peligros. Las pieles salen de Nueva Francia hacia Europa a través de los comerciantes ingleses y holandeses establecidos en Albany y Nueva York. Además, el comercio ilegal con los ingleses permite obtener mercancías manufacturadas indispensables pero no disponibles mediante el comercio legal y directo con la metrópoli.<sup>15</sup>

El contrabando se realiza en tres zonas de la colonia francesa: hacia el Oeste, donde se cazan los castores y se consiguen las pieles (actividad de los *coureurs de bois*<sup>16</sup> y de los autóctonos); en los centros urbanos donde se intercambian (intermediarios y comerciantes); y, finalmente, al sur de Montreal, por donde se transportan estas mercancías hacia la Nueva Inglaterra (comerciantes e intermediarios autóctonos)<sup>17</sup>. Este contrabando permanece activo durante todo el régimen francés: se calcula que entre el 10 y el 50% de todas las pieles exportadas desde la colonia lo son ilegalmente, lo que le otorga al contrabando una importancia económica muy significativa<sup>18</sup>. De este manera, el contrabando, de marginal en la primera mitad del siglo XVII, pasa luego a ser una forma de comercio muy bien implantada.

Para las autoridades francesas, este comercio ilícito pone en peligro la viabilidad económica de la colonia, normalmente protegida por la existencia del monopolio. La rivalidad entre las metrópolis conlleva a que el imperio francés considere como nefastos los contactos estrechos y no oficiales

---

<sup>13</sup> GRABOWSKI, Jan, "Les amérindiens domiciliés et la «contrebande» des fourrures en Nouvelle-France", en *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. XXIV, N° 3, Montreal, 1994, p. 45; LUNN, Jean, "The illegal fur trade out of New France, 1713-1760", en *The Canadian Historical Association. Report of the annual meeting held at Montreal, may 25-26 1939, with historical papers*, Toronto, University of Toronto Press, 1939, pp. 61-76.

<sup>14</sup> DELAGE, Denys, "Les Iroquois chrétiens des «réductions» 1667-1770", en *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. XXI, N° 1-2, Montreal, 1991, p. 65; GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 46.

<sup>15</sup> LUNN, Jean, *op. cit.*; GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 48.

<sup>16</sup> Se trata de jóvenes franceses dedicados a la vida en la naturaleza que hacen viajes de varios meses hacia los territorios habitados por las naciones amerindias para intercambiar bienes por pieles de castores sin los permisos legales. Han sido estudiados, por ejemplo, por SAUNDERS, Richard, "The emergence of the coureur de bois as a social type", en *The Canadian historical association report of the annual meeting held at Montreal, may 25-26 1939, with historical papers*, Toronto, University of Toronto Press, 1939, pp. 22-33.

<sup>17</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 46.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p.45; LUNN, Jean, *op. cit.*

con los ingleses, y buscan, por lo tanto, limitarlos al máximo. Por su lado, las autoridades inglesas estiman que los sujetos de la Corona británica que comercian con los franceses financian al enemigo; sin embargo, sus comerciantes y, en últimas, el Imperio, reciben ventajas económicas al realizarlo.<sup>19</sup>

## **b) la nueva granada**

En la colonia neogranadina, la economía se fundamenta, a partir de la segunda mitad del siglo XVII, en la extracción de metales preciosos, sustentada en la mano de obra esclava traída del África. Para el abastecimiento en productos necesarios a la sociedad colonial y para el transporte del oro y de la plata hacia España, el sistema mercantilista imperante otorga a los españoles el monopolio del comercio entre Cádiz y los puertos habilitados en América. Sin embargo, desde muy temprano, el comercio legal español da muestras de no poder cumplir con el propósito de suministrar en cantidad y calidad las necesidades de la Nueva Granada. Son pocos e irregulares los barcos españoles que llegan a los puertos cartagenero y samario. La cercanía de colonias inglesas como Jamaica, y holandesas como Curazao, así como los desarrollados y frecuentes intercambios entre el Caribe y el norte de Europa, hace muy llamativa la posibilidad de disponer de las manufacturas europeas de mejores calidades y precios, y, al mismo tiempo, garantiza una salida segura y rentable para las producciones locales<sup>20</sup>.

El comercio ilícito no tarda, por lo tanto, en desarrollarse en las costas caribeñas de la Nueva Granada. Este contrabando regular complementa las precarias importaciones españolas. Los extranjeros, ingleses y holandeses, no dudan en posicionarse en este mercado utilizando para ello sus bases caribeñas. Los precios ofrecidos por los extranjeros no tienen punto de comparación con los manejados por los españoles. Las deficiencias comerciales de España se ven así balanceadas por la fortaleza de los comerciantes de las potencias rivales, para el mayor provecho de la colonia. El tratado de Utrecht, en 1713, que reafirma los principios del mercantilismo, no aporta mayores modificaciones a este panorama<sup>21</sup>.

Este comercio con los extranjeros es obviamente una trasgresión de las leyes comerciales y fiscales españolas y un ataque contra la soberanía de España sobre su colonia. Como se sabe, desde la perspectiva española, la justificación del monopolio es económica y moral: por un lado, se fomenta así la economía de la metrópoli y se protegen sus manufacturas y sus comerciantes, y por otra parte, se contribuye, con los ingresos al tesoro por vía del pago de los derechos de aduana, a fortalecer el Imperio español frente a sus rivales europeos; de lo contrario, se favorecería al enemigo, lo cual resulta inmoral. La teoría de la corona española es difícilmente sostenible en la realidad colonial de la Nueva Granada.

<sup>19</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 46.

<sup>20</sup> GRAHN, Lance Raymond, *The political economy of smuggling. Regional informal economies in early Bourbon New Granada*, Dellplain Latin American Studies, n° 35, Colorado-Oxford, Westview Press, 1997; MUNERA, Alfonso, "Ilegalidad y frontera, 1700-1800", en MEISEL, Adolfo (Ed.), *Historia económica y social del caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte, 1994, pp. 111-154; MUNERA, Alfonso, *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1810)*, Bogotá, Banco de la República/El Ancora Editores, 1998.

<sup>21</sup> GRAHN, Lance Raymond, *op. cit.*

En su investigación, Lance Raymond Grahn<sup>22</sup> distingue tres regiones de la costa donde la dinámica frente al contrabando es particular: Cartagena, Santa Marta y Riohacha. Cartagena es el mayor puerto autorizado y el más importante canal de comercio exterior de la Nueva Granada. También es una plaza militar que cuenta con la presencia de soldados y de numerosos representantes de las autoridades españolas. Al lado de los intercambios legales realizados por los españoles, el contrabando se desarrolla en esta ciudad como una actividad comercial esencial para la vida de la provincia y para toda la colonia. Se comercia todo tipo de mercancías: esclavos, telas, especias, vinos, aceite, harinas, manufacturas como espejos, cuchillas, tijeras, etc., que se intercambian por metales preciosos. Estos intercambios afectan seriamente el comercio legal<sup>23</sup>: las importantes ferias oficiales de Portobelo y Cartagena suelen fracasar porque la población tiene acceso todo el año a cualquier tipo de mercancías gracias al comercio con los extranjeros.

En Santa Marta, la dinámica es un tanto diferente. A pesar de ser un puerto autorizado, casi no arriban barcos españoles y la presencia oficial es reducida. El contrabando se practica para contrarrestar esta falta de interés legal. La distancia entre los objetivos imperiales y las necesidades locales caracteriza la economía política de la zona y crea una tendencia al comercio ilícito, en manos de ingleses y holandeses. En Riohacha y la península de la Guajira, los asuntos comerciales están casi completamente en manos de la ilegalidad. La negligencia española es aguda: poca población española, escasísimos barcos para abastecer la provincia, y, por lo tanto, pocas mercancías españolas disponibles. Por su parte, el contexto geográfico y topográfico es favorable al desarrollo del comercio como principal actividad económica: la península goza de una ubicación estratégica en el Caribe y la región es tan árida que la agricultura es poco desarrollada. De manera general, las relaciones entre los grupos locales y el gobierno central son conflictivas.

La presencia de extranjeros, y por lo tanto del contrabando, en las costas de Riohacha es tolerada por las autoridades en el siglo XVI para suplir la necesidad de esclavos en la explotación de los ostrales y la consecución de las perlas. Paralelamente, se desarrolla la cría de ganado en el sur de la Guajira y, para finales del siglo XVII, se realiza un extenso contrabando de perlas así como de ganado y cueros hacia las colonias extranjeras, en el cual están involucrados tanto los riohacheros como los guajiros y que se siente hasta Valledupar. También se exportan metales preciosos, cacao y algodón. Los holandeses e ingleses traen mercancías europeas manufacturadas para toda la zona. A estas transacciones económicas ya bien establecidas, se añade en el siglo XVIII el contrabando de una tercera producción de la península: el palo de tinte. Es tan interesante este producto para la coloración de las telas en Europa que se da una presencia directa de ingleses y holandeses en la zona, sin que la corona logre controlar el negocio<sup>24</sup>.

Según Grahn, en cada región de la costa el contrabando se da de una forma específica y el resultado es el desarrollo de varias economías informales, con estrategias particulares en función

---

<sup>22</sup> *Ibíd.*

<sup>23</sup> ARAUZ MONFANTE, Celestino, *El contrabando holandés en el caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, 2 tomos, Caracas, Academia Nacional de Historia, 1984.

<sup>24</sup> DE LA PEDRAJA, René, "La Guajira en el siglo XIX: indígenas, contrabando y carbón", en *Desarrollo y sociedad*, N° 6, julio 1981, Bogotá, pp. 327-360.



de las condiciones locales. Existen diferencias en las mercancías características de cada región: mientras Cartagena se centra en las exportaciones ilegales de oro y plata, las otras dos regiones desarrollan intercambios basados en otros productos de la tierra, como el ganado, los cueros, la sal y el palo de tinte. Para Alfonso Múnera, gracias a este dinamismo, que permite el aprovechamiento de productos locales y el abastecimiento de todo el país, se logra una mayor vinculación de la costa con el mercado caribeño y atlántico<sup>25</sup>.

Hacia el oeste, el contrabando es igualmente crónico en la boca del río Sinú, donde se realizan importaciones y exportaciones de todo tipo de mercancías, así como en el Golfo Urabá y por el río Atrato para vincular las zonas mineras del Chocó y Antioquia con el Caribe<sup>26</sup>. En estas costas occidentales neogranadinas, los controles oficiales son supremamente reducidos debido a la inexistencia de puertos autorizados y la consecuente ausencia permanente de personal español.

### **c) mercantilismo y contrabando**

En pocas palabras, tanto en la Nueva Francia como en la Nueva Granada, la aparición y el desarrollo del contrabando es una manera más directa de responder a las necesidades de consumo y abastecimiento de las colonias, frente a la incapacidad de la metrópoli en suministrar las mercancías indispensables al mercado colonial. El tráfico ilícito surge como complemento necesario del comercio legal monopolizado. La competencia ejercida por las manufacturas inglesas y la presencia de comerciantes ingleses y holandeses permite el fortalecimiento de un comercio considerado como ilícito. Aun en un marco mercantilista, se pudo crear un comercio intercolonial, tanto entre la Nueva Francia y la Nueva Inglaterra, donde están establecidos comerciantes holandeses e ingleses, sujetos británicos, como entre la Nueva Granada y Jamaica, colonia inglesa, y Curazao, colonia holandesa. Esto hace clara la competencia que se da entre las potencias coloniales europeas, la cual penetra fuertemente la esfera comercial.

Este comercio con extranjeros cumple funciones vitales para la Nueva Francia y la Nueva Granada, no sólo para abastecer en mercancías elaboradas, sino como salida para las materias primas producidas en las dos colonias, a precios interesantes. La articulación internacional de mayor amplitud se da por medio del contrabando, ya que más allá de intercolonial, el comercio termina siendo atlántico, y permite vincular mejor las colonias con los mercados europeos, pasando por alto las restricciones impuestas por un mercantilismo insostenible por las metrópolis. Se ha subrayado la función socio-económica que cumple el contrabando para la vida colonial, así como los conflictos de intereses entre las colonias y sus metrópolis: existe un choque irreconciliable entre las esperanzas imperiales puestas en las colonias y las realidades americanas, sus dinámicas económica, política, social y cultural.

Así las cosas, en el periodo de mercantilismo como doctrina económica y de absolutismo como expresión política, el desarrollo del contrabando es la consecuencia de la conjunción de dos realidades: las prohibiciones de comerciar y las trabas administrativas y arancelarias aplicadas a

<sup>25</sup> MUNERA, Alfonso, *Ilegalidad y frontera, 1700-1800...*, op. cit., pp. 111-154.

<sup>26</sup> ARAUZ MONFANTE, Celestino, op. cit.; PARSONS, James, *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización*, Banco de la República – El Áncora Editores, Bogotá, 1996, pp. 38-39.

las exportaciones y importaciones, por un lado, y la incapacidad del comercio legal de la metrópoli en satisfacer las necesidades de su colonia, por el otro. El contrabando aparece entonces como la única forma de dar socialmente satisfacción a una carencia.<sup>27</sup>

## 2. la represión del contrabando por parte de las autoridades coloniales

Obviamente, tanto la Corona francesa como la Corona española reaccionan frente a esta irrupción de la ilegalidad con el doble propósito de evitar el desvío de los ingresos, tan necesarios para las cajas oficiales, y de hacer respetar su política mercantilista y su autoridad en sus colonias. Como se muestra a continuación, las medidas adoptadas se enfrentan a problemas de la misma naturaleza en ambas partes.

En la Nueva Francia, las instancias administrativas multiplican las ordenanzas para prohibir el comercio extranjero: estas medidas van desde solicitar a los habitantes del campo no dedicarse al comercio ni abandonar sus lugares de vivienda, hasta controlar los cargamentos de las embarcaciones fluviales y fiscalizar los almacenes de los comerciantes en las ciudades y de las misiones jesuitas de La Prairie y Sault Saint Louis<sup>28</sup>. Entre 1718 y 1723, se practican interrogatorios a los comerciantes franceses de estas misiones para conocer el motivo de sus ausencias prolongadas<sup>29</sup>. Se aplican multas elevadas a los franceses involucrados en la distribución de mercancías inglesas en el territorio de la Nueva Francia, se realizan decomisos, se abren juicios, se establecen tropas en los alrededores de Montreal para vigilar las rutas y se queman las mercancías extranjeras encontradas<sup>30</sup>.

Esta lucha es costosa para las autoridades francesas y los resultados son tan reducidos que no compensan los gastos realizados. Como agravante, los puestos de aduana autorizados para controlar el comercio extra colonial no se encuentran sobre la frontera entre la Nueva Inglaterra y la Nueva Francia, sino en Quebec, más allá de Montreal, sobre el río San Lorenzo. Siendo por definición prohibido el comercio con los vecinos ingleses, no se contempla remediar esta situación estableciendo una aduana. Para vigilar esta frontera, sólo hay guardas móviles al sur de Montreal, pero el número de soldados disponibles para las tareas de control y represión es insuficiente<sup>31</sup>.

Por su parte, los españoles implementan igualmente varias tácticas para controlar el comercio en la Nueva Granada. Una de ellas es la prohibición de la navegación por el río Atrato, a partir de 1698, para evitar los riesgos de contrabando, pero la falta de vigilancia no detiene la extracción ilegal de oro y plata de Antioquia y del Chocó, así como tampoco pone fin a la introducción de esclavos, aguardientes, ropas y otros géneros<sup>32</sup>. Otras disposiciones reales para luchar contra el

---

<sup>27</sup> AIZPURUA, Ramón, *op. cit.*

<sup>28</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 47.

<sup>29</sup> LAVALLEE, Louis, *La Prairie en Nouvelle-France, 1647-1760. Etude d'histoire sociale*, Montreal-Kingston-Londres-Buffalo, Mc Gill-Queen's University Press, 1992, p. 232.

<sup>30</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 47; LAVALLEE, Louis, *op. cit.*, p. 233.

<sup>31</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 47.

<sup>32</sup> ARAUZ MONFANTE, Celestino, *op. cit.*; PARSONS, James, *op. cit.*, p. 39.

contrabando, como equipar naves guardacostas, aumentar las guardias fijas y móviles, y cambiar frecuentemente los soldados de lugar para que no cayeran en hábitos ilícitos, no surten efecto por la falta de recursos económicos para implementarlas y por la corrupción rampante de los mismos funcionarios encargados de la vigilancia<sup>33</sup>. De hecho, las medidas tienen costos elevados, sea en dinero para los sueldos y la compra de armas, sea en personal (no hay disponibilidad de soldados para estas labores). Además, los contrabandistas están bien armados, incluso mejor que los soldados.

La creación del Virreinato, en dos ocasiones en la primera mitad del siglo XVIII, tampoco cumple las esperanzas de reorganización del sistema político-administrativo y estratégico, así como de saneamiento de la Real Hacienda, que hubieran ayudado a extirpar el contrabando<sup>34</sup>. A partir de 1778, con el reglamento de comercio libre, se facilita el comercio con España, pero sigue prohibido el intercambio con extranjeros<sup>35</sup>. Varias otras ideas se quedan a nivel de propuestas, como el cierre del puerto de Riohacha, que impediría por completo el arribo de barcos españoles, o como la ubicación de una autoridad en Riohacha en vez de continuar con la dependencia de la jurisdicción de Santa Marta. Por sus defectos, estas medidas planteadas en las décadas de 1730 y 1740, respectivamente, nunca se adoptan<sup>36</sup>.

Por múltiples razones entonces, las tácticas imaginadas por los españoles pueden quizás complicar la realización del contrabando pero no eliminarlo de raíz. Irónicamente, los ingresos al tesoro provenientes de la venta de los productos capturados y de las multas sobre los mismos son más altos que los derechos de aduana que se perciben legalmente. Los decomisos constituyen una mínima parte del comercio ilícito, pero se constituyen en una fuente sustancial (más del cincuenta por ciento) de los ingresos para las tres provincias de la costa<sup>37</sup>.

Como se ha visto, las autoridades centrales de las dos colonias son completamente incapaces de ponerle freno al contrabando por medio de medidas represivas. La repetición de decretos encaminados a luchar contra el contrabando indica la dificultad en hacer respetar los reglamentos en la materia. Lo anterior se debe a múltiples razones, pero fundamentalmente al hecho de que imponen restricciones sin contar con los recursos necesarios para implementarlas. De hecho, las administraciones imperiales se ven afectadas por las economías poco desarrolladas que generan escasos recursos fiscales, insuficientes a todas luces para cubrir el control de extensos territorios que, además, no cuentan con de buenas comunicaciones.

Es sabido que una política represiva que carece, por un motivo u otro, de medios para ser aplicada a cabalidad termina deslegitimándose en lugar de ser acatada. Se evidencia además el carácter superficial de las medidas tomadas para reprimir el contrabando, puesto que se atacan, sin mucha

---

<sup>33</sup> ARAUZ MONFANTE, Celestino, *op. cit.*

<sup>34</sup> *Ibid.*; MUNERA, Alfonso, *El fracaso de la nación..., op. cit.*

<sup>35</sup> McFARLANE, Anthony, "El comercio del Virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política de los Borbones 1783-1789", en *Anuario colombiano de Historia social y de la cultura*, vol. 6-7, Bogotá, 1971-1972, pp. 69-118.

<sup>36</sup> GRAHN, Lance Raymond, *op. cit.*

<sup>37</sup> *Ibid.*

convicción y sin medios efectivos, sus dimensiones visibles en vez de enfrentar sus causas profundas.

### 3. la relativa autonomía del sector comerciante

El Estado colonial, a pesar de sus intenciones, no tiene un control total sobre las actividades de los comerciantes, su organización y su evolución. Existe cierta autonomía del sector comerciante frente a la esfera pública: tiene la capacidad de ampliar su margen de acción, afianzando su peso en los asuntos económicos y políticos de la colonia. Llega a desarrollar su actividad por fuera del alcance de la ley, en beneficio propio e igualmente en provecho de los mercados locales. De hecho, esta relativa autonomía del sector privado frente al poder colonial y a las orientaciones que éste pretende dar a la esfera económica le permite impulsar la economía local colonial, chocando así con los intereses del centro, que pretende monopolizar las finanzas, el comercio y la actividad manufacturera. La periferia colonial, rural y arcaica, quiere desarrollarse, y como no encuentra un camino para su comercio dentro de los marcos de la legalidad, se embarca en la ilegalidad.

Los comerciantes franceses de Montreal y de las misiones jesuitas son dinámicos a la hora de desarrollar su actividad con mayor provecho, obviando las reglas impuestas por las autoridades francesas. Buscan formas para realizar intercambios con la vecina Nueva Inglaterra recurriendo a intermediarios autóctonos y a la corrupción de funcionarios públicos. De esta forma, aprovechan los mejores precios para sus pieles y la mayor cantidad de artículos en Albany y Nueva York, lo que da un gran dinamismo a la economía local. Por razones de seguridad, a partir del siglo XVIII, los comerciantes franceses suelen buscar intermediarios para evitar una visibilidad que podría llamar la atención de los representantes franceses.

El margen de maniobra de las autoridades francesas es mínimo, pues están confrontadas a una necesidad económica, política y estratégica con los comerciantes de Montreal. De hecho, éstos financian la conquista de los territorios hacia el oeste, respondiendo así a una voluntad imperial que busca fortalecerse frente a la corona británica. Si las autoridades reprimen con demasiada energía el comercio ilícito fomentado por los negociantes de Montreal, corren el riesgo de perder la fuente de financiación de la expansión al Oeste. No alienarse los comerciantes exige, por parte de las autoridades, adaptarse a sus actividades y, en consecuencia, manejar cierta tolerancia frente a los intercambios teóricamente prohibidos<sup>38</sup>.

En los puertos de la Nueva Granada, los comerciantes juegan un papel igualmente importante para contrarrestar la escasez de mercancías extranjeras. Hemos visto cómo participan en la consecución ilegal de esclavos y manufacturas europeas, utilizando su fachada comercial autorizada. En los puertos secundarios, los comerciantes locales juegan un papel fundamental en el aprovechamiento de los productos locales, como es el caso en Riohacha y sus alrededores, con los negocios de perlas, ganado, sal y palo de tinte, que hacen con los extranjeros. En su caso, la reducida presencia española ayuda a llevar sus actividades por fuera de las reglamentaciones imperiales. La vitalidad

---

<sup>38</sup> GUEVIN, Marc, *Le commerce Montréal - Albany sous le régime français: histoire d'un phénomène commercial*, Monografía de grado para la Maestría en Historia, Universidad de Montreal, 1995.

de la costa y, en menor medida, del interior de la colonia, debe mucho al contrabando y a la osadía de los comerciantes<sup>39</sup>.

En Cartagena, los comerciantes importantes suelen ser españoles, a pesar de lo cual no tienen reparos en dedicarse tanto al comercio lícito como al ilícito. Gozan de un prestigio grande, ya que tienen capital, piel blanca, conocimientos y están bien relacionados. La venalidad de los cargos públicos permite que los comerciantes adquirieran prestigio comprándolos. Se considera como una inversión que se recupera después mediante el uso del poder y el enriquecimiento. Por otro lado, como el comercio no es una actividad estrictamente profesional, muchos funcionarios se dedican a los negocios comerciales, desde el presidente de la Audiencia, los gobernadores y oidores, hasta los simples jueces y funcionarios menores. A éstos, se les acusa frecuentemente de buscar lucro en el comercio e inclusive en el contrabando. De esta manera, el vínculo entre el ejercicio de una autoridad y la actividad comercial es muy evidente<sup>40</sup>.

De todos modos, los grandes comerciantes establecidos en Cartagena tienen que ser cuidadosos para no llamar demasiado la atención sobre sus actividades. Recurren a registros falsos para cubrir las entradas extranjeras detrás de las españolas, o reciben, con la complicidad de los altos oficiales, cajas selladas para evitar los controles. Hay decomisos, pero no de forma tal que los oficiales y la elite fueran molestados: suelen efectuarse en las casas de los que tienen mercancías de contrabando, en general pertenecientes a los estratos sociales menos favorecidos<sup>41</sup>. Notemos, en este punto, el paralelo que se puede hacer entre la Nueva Granada y la Nueva Francia en cuanto a la necesidad de hacer invisibles al máximo sus actividades para no llamar la atención innecesariamente y evitar así los controles legales.

Existe tal vez una diferencia entre el grupo de comerciantes en cada una de las dos colonias: los franceses parecen gozar de una mayor autonomía frente a los oficiales por dos motivos. Primero, porque tienen un argumento político a su favor y, segundo, en la medida en que la venalidad de los cargos públicos no es tan difundida como entre los españoles, donde la elite está conformada por personas que desempeñan actividades tanto públicas como privadas. Sin embargo, los comerciantes establecidos en la Nueva Granada aparecen actuando con una relativa autonomía a pesar de sus vínculos con la Corona, entrando de lleno en la lógica de la oferta y la demanda.

#### **4. enriquecimiento privado y funcionamiento de redes**

La rentabilidad del negocio ilegal no debe ser subestimada porque de ella se desprende una capacidad de corromper que crea solidaridades muy fuertes entre los grupos de interés involucrados, en primera medida en los niveles más altos del negocio. Cualquier persona privada que se involucra puede obtener ganancias: los comerciantes, en primer lugar, pero igualmente los administradores y los oficiales de cualquier nivel. Casi toda la población, masculina, e incluso femenina, ricos y pobres, participa de una forma u otra, a un nivel u otro de la cadena: ya sea organizando los intercambios ilícitos o invirtiendo en ellos, ya sea cerrando los ojos ante soborno,

<sup>39</sup> McFARLANE, Anthony, *op. cit.*; GRAHN, Lance Raymond, *op. cit.*

<sup>40</sup> DE LA PEDRAJA, René, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII", en *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, vol. 8, Bogotá, 1976, pp. 107-125; MUNERA, Alfonso, *El fracaso de la nación... op. cit.*

<sup>41</sup> DE LA PEDRAJA, René, *Aspectos del comercio de Cartagena... op. cit.*

desembarcando las mercancías o comprando los productos de contrabando. El tesoro público se ve perjudicado pero, en cambio, a nivel privado o individual, se generan unas ventajas evidentes. Está claro también que los mayores beneficios van a la elite, que se fortalece aún más por esta vía.

En la Nueva Francia, es indudable la rentabilidad del comercio intercolonial ilícito para los comerciantes franceses de Montreal y los demás participantes. De hecho, la red de personas involucradas en este contrabando es muy extensa. En primer lugar se encuentran los comerciantes, grandes o pequeños, que son los principales organizadores y beneficiarios del comercio clandestino. Los de Montreal organizan y financian el contrabando, pero en los resguardos se establecen tiendas que recurren a la ilegalidad comercial, como es el caso de las tres hermanas Desauniers entre 1727 y 1752<sup>42</sup>. Adicionalmente, la red comprende múltiples simpatizantes, entre los cuales se aprecian las poblaciones campesinas establecidas al Oeste de la Isla de Montreal y al Sur, así como ciertos miembros de instituciones religiosas, como los misionarios de La Prairie<sup>43</sup>.

Los cómplices ayudan, contra remuneración, a esconder las mercancías, así como a traspasar la legislación. Hay ciertos funcionarios y soldados involucrados, en la medida en que cierran los ojos y se dejan corromper. Siendo el contrabando una actividad lucrativa, el riesgo de corrupción es grande y muy atractivo para los funcionarios públicos encargados de la represión del comercio ilícito. Se dan casos de miembros de los órganos ejecutivos e igualmente judiciales involucrados. Los vínculos de sangre, así como económicos y comerciales que ligan los contrabandistas y sus cómplices, son densos, creando una solidaridad de interés muy grande entre ellos.

En la ciudad de Cartagena, todos los sectores sociales presentes participan en el comercio ilícito: los miembros de la burocracia española, los militares, el clero, los mercantes españoles y extranjeros, los pobres. Todos ellos salen ganando y la corrupción es muy elevada. La complicidad oficial va del gobernador de la provincia para abajo. La elite española organiza el comercio ilícito e invierte en él. Los malos e irregulares pagos incentivan a los militares y a los funcionarios oficiales para dejarse sobornar. El contrabando permite ganancias tan elevadas que la ilegalidad se vuelve una manera de vivir en esta ciudad, gracias a los ejemplos que los mismos españoles ofrecen al resto de la población. Para el siglo XVIII, los comerciantes han pasado a ser la clase dirigente de Cartagena, ya que ocupan los puestos políticos de la ciudad<sup>44</sup>.

La corrupción oficial es igualmente importante en Santa Marta: la elite y las autoridades, supuestamente encargadas de combatirlo, están involucradas en el negocio ilícito. Las ventajas individuales que reciben el gobernador y los lugartenientes por la complicidad aportada hacen muy poco eficientes los intentos de controlar el contrabando. Además, para reducirlo, los oficiales no toman en consideración las deficiencias estructurales internas ni las necesidades prácticas de la colonia, sino que centran sus preocupaciones en la presencia inglesa y consideraciones geopolíticas. Por lo tanto, sus reacciones están encaminadas a aumentar la fuerza militar para la protección del puerto y la ubicación de los delincuentes. Así logran realizar algunas capturas de mercancías de contrabando. Pero los fuertes están muy mal dotados y muy poco adecuados, con

---

<sup>42</sup> LAVALLEE, Louis, *op. cit.*, p. 235; LUNN, Jean, *op. cit.*

<sup>43</sup> LAVALLEE, Louis, *op. cit.*, p. 236.

<sup>44</sup> GRAHN, Lance Raymond, *op. cit.*; MUNERA, Alfonso, *El fracaso de la nación... op. cit.*

personal limitado y armas deficientes. Los intentos son reales pero sin capacidad administrativa y sin medios. El problema fiscal es crónico, puesto que las entradas al tesoro por aranceles son supremamente reducidas. La informalidad económica es una forma de vida en la región de Santa Marta. Es muy arraigada en la cultura y demasiado necesaria para el bienestar económico de la mayoría de la población y de los oficiales civiles y militares, para que pueda pretender eliminarse<sup>45</sup>. De manera general, para los mencionados historiadores estudiosos del tema, la corrupción es característica de la vida costeña.

A pesar de la clara necesidad para el tesoro público, se realiza una desviación de la política oficial, tanto para cubrir necesidades públicas como para suplir los intereses privados. De hecho, en ciertas ocasiones, como en los años 1780, se tolera el comercio de municiones y trigo con los extranjeros, escondiéndose detrás de licencias falsas, de manera a contar con ayuda armamentista y alimenticia para los esfuerzos militares<sup>46</sup>. Las necesidades de corto plazo importan más que las visiones de largo plazo.

En cuanto al contrabando por enriquecimiento individual, se ha visto que la asociación, o connivencia, entre comerciantes contrabandistas y autoridades locales es tan elevada que la tolerancia ha pasado a ser completamente arraigada. Además, se cuenta, gracias a los sobornos, con el consentimiento de los funcionarios públicos, cuando no es con su participación directa, sobre todo en el caso de los gobernadores y altos oficiales. La complicidad se da también entre los criollos, negros e indígenas, que pueden recibir ganancias interesantes. Se necesita cierta discreción para llevar a cabo las actividades ilícitas, pero esto está asegurado por redes de solidaridad muy eficaces.

El contrabando es así un fenómeno central en la vida económica y social del Caribe neogranadino: es un instrumento de supervivencia para las capas populares y, para las elites, un medio para aumentar su riqueza. El contrabando es llevado a cabo por miembros de casi todas las estratos sociales, pero es organizado y orientado principalmente por los grupos sociales pudientes, que pueden invertir, controlar y pagar los bienes. De hecho, el contrabando está detrás del origen de grandes fortunas y del desarrollo de las ciudades, conformando además una forma de vida y un conjunto de valores alrededor del interés. La sociedad funciona alrededor de los códigos de la ilegalidad, ya que las prácticas y mentalidades transgresoras de las leyes impuestas por la Corona, y la ausencia de controles institucionales eficaces son notables.

Tanto en la Nueva Francia como en la Nueva Granada, la ilegalidad es un recurso comúnmente utilizado por su rentabilidad, por la venalidad de los cargos públicos, por las limitaciones comerciales promovidas por el mercantilismo y por la gestión patrimonial de los asuntos políticos y económicos. Todos estos elementos participan del uso generalizado de las redes sociales e influencias personales en el manejo de lo que consideramos hoy en día como la esfera pública en la cual estas conductas ya no son toleradas.

## 5. la convivencia con los autóctonos

<sup>45</sup> GRAHN, Lance Raymond, *op. cit.*

<sup>46</sup> ARAUZ MONFANTE, Celestino, *op. cit.*

La presencia de poblaciones autóctonas y las necesarias consecuencias que trae la convivencia en un mismo territorio complican aún más el panorama para las pretensiones de las autoridades imperiales. Las autoridades francesas tienen que privilegiar las alianzas con los amerindios para no debilitarse frente al potente e interesado vecino inglés, aun tolerando su reclamo por comerciar libremente. En la Nueva Granada, el rechazo de los indígenas a someterse a las reglamentaciones y la dificultad en conquistarlos en ambos extremos de la costa, es paralelo a su dedicación a lo que es considerado, desde la perspectiva española, como contrabando.

En la Nueva Francia, los amerindios están presentes en las tres etapas del negocio prohibido: la caza de castores en el Oeste y el Norte por fuera de los contratos con la compañía autorizada (por su conocimiento del medio y de las técnicas de caza), la venta de las pieles a los comerciantes de Montreal, y el paso de la frontera con la Nueva Inglaterra al sur de Montreal para llevar las pieles a Nueva York o Albany (y la vuelta con mercancías inglesas).

La parte más crítica del comercio ilícito consiste obviamente en el paso del límite territorial entre la Nueva Francia y la Nueva Inglaterra. Los autóctonos domiciliados, es decir, los que viven en los resguardos cercanos a Montreal, se encuentran a la base de estos viajes de intercambios de mercancías<sup>47</sup>, en particular los iroqueses de las misiones jesuitas de La Prairie y Sault Saint Louis<sup>48</sup>. Esta participación se explica, en primer término, por su dominio de las rutas, pero con el tiempo aparecen otros factores. De hecho, por las presiones de las autoridades, los comerciantes franceses sueltan poco a poco esta actividad a los domiciliados, quienes, para 1740, predominan en los viajes.

A partir de 1720, las autoridades francesas establecen un nuevo procedimiento para tratar de controlar el contrabando: se trata de otorgar permisos, que incluyen datos sobre el género y el número de pieles transportadas, a los domiciliados para realizar sus viajes hacia Albany. Se prevé la realización de controles por los soldados franceses, para verificar las mercancías transportadas tanto hacia Albany como de vuelta. Los permisos de viaje pueden verse rechazados por las autoridades si el intercambio se considera demasiado amplio en ciertas épocas o si el viajero ha incumplido su compromiso en algún momento. El nuevo acuerdo permite a los autóctonos pasar por alto las reglamentaciones francesas, pero deben comprometerse a no trabajar más para los comerciantes franceses. En el plano práctico, parece que esta nueva política fracasa. Principalmente por la dificultad en establecer de hecho el control sobre el terreno, por falta de personal y por no arriesgarse a molestar a los autóctonos con verificaciones constantes. Tanto es así que los decomisos suelen realizarse para las mercancías de los franceses e ingleses, y en cambio, en la mayoría de los decomisos hechos a los autóctonos, se les devuelven sus productos<sup>49</sup>.

Frente a las críticas de las autoridades, los consejos autóctonos argumentan que los comerciantes franceses son, en muchos casos, quienes incentivan a los jóvenes autóctonos a dedicarse a los viajes, tanto para conseguir las pieles hacia el oeste como para comercializarlas en el sur, en lugar de

---

<sup>47</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 45.

<sup>48</sup> LAVALLEE, Louis, *op. cit.*, pp. 230-231.

<sup>49</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, pp. 49-50.



los propios franceses, más sujetos a las leyes de la Corona, que poco a poco y por este motivo van reemplazando<sup>50</sup>. Lo que es fundamental es realizar el contrabando de manera discreta y no ostentosa. Ese fue uno de los elementos que motivaron a evitar que los mismos franceses fueran los que realizaran directamente los intercambios con la Nueva Inglaterra. Dejando la mayoría de los viajes en manos de los autóctonos se elimina uno de los aspectos más flagrantes y disminuye la visibilidad del contrabando, de manera a que pueda perdurar.

Por razones jurídicas y políticas, los intermediarios autóctonos gozan de una menor persecución por las autoridades que los propios franceses. Los reclamos de los domiciliados para la obtención de la libertad de comercio han llevado a la creación de dos tradiciones legales paralelas que los exime de las limitaciones que sufren los franceses. Las acciones emprendidas contra los autóctonos pueden implicar crisis en las relaciones franco-amerindias, lo cual se debe evitar para no perder aliados contra los ingleses. En efecto, la alianza franco-amerindia es una necesidad diplomática para los franceses en perpetua tensión con sus vecinos<sup>51</sup>.

El intercambio comercial con los ingleses es un elemento permanente de la vida económica de los resguardos en la segunda mitad del siglo XVII. Los autóctonos pasan, en el siglo XVIII, a ser no sólo intermediarios, sino que crean su propia red comercial al Oeste de la Isla de Montreal. Tienen un interés particular en realizar estos viajes, ya que sólo en la colonia inglesa consiguen las mercancías de su uso, especialmente una tela roja llamada *écarlatine*. Afianzados en el negocio, aprovechan directamente los contactos con los ingleses para abastecerse y en los resguardos para vender la mercancía, recurriendo eventualmente a las acciones violentas cuando las autoridades tratan de intervenir<sup>52</sup>. Los autóctonos sacan ventaja por estar ubicados en el punto de encuentro de dos sistemas competitivos<sup>53</sup>.

Para los administradores franceses esta situación es problemática, principalmente por el perjuicio al Tesoro público, pero no se pueden atrever a complicar sus relaciones con sus aliados autóctonos. Para Francia, en lucha contra las colonias inglesas, el peso de la alianza con los amerindios se torna más importante que la cuestión del contrabando. La Nueva Francia necesita más de sus aliados autóctonos que ellos de la asistencia francesa. Los amerindios consideran que no son sumisos a las leyes francesas, que no existe para ellos la frontera entre Nueva Francia y Nueva Inglaterra y que sus intercambios comerciales deben poder seguir sin trabas. Los autóctonos gozan de una situación privilegiada en el sistema legal de la Nueva Francia<sup>54</sup>.

En resumidas cuentas, el *modus vivendi* tolerado por los administradores franceses tiene varias ventajas: el contrabando contribuye a la rentabilidad del comercio de pieles y, sobre todo, al mantenimiento de la red de alianzas entre franceses y naciones amerindias (que en parte se basa en el comercio). La amenaza, real o no, de retiro de apoyo militar de los aliados amerindios a la Corona francesa es un elemento político importante para entender la tolerancia que se le hace al

---

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 48.

<sup>51</sup> *Ibid.*; DELAGE, Denys, *op. cit.*; GUEVIN, Marc, *op. cit.*

<sup>52</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, 48.

<sup>53</sup> DELAGE, Denys, *op. cit.*, p. 61.

<sup>54</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 48.

paso de la frontera intercolonial, en contra de principios del mercantilismo y de los intereses de las sucesivas compañías y de la metrópoli<sup>55</sup>.

La doctrina del mercantilismo y la política de protección de los productos metropolitanos tienen que ceder frente a la realidad de la coalición franco-amerindia. Los amerindios reclaman la libertad de comercio y la no sumisión a las leyes del Estado colonial francés. Esta incapacidad a someter los domiciliados a las leyes y reglamentos relativos a comercio, conduce, durante la segunda parte del siglo XVIII, a que las autoridades no sólo reconozcan *de facto* sino también *de jure* el derecho de los Amerindios de llevar las pieles a los ingleses<sup>56</sup>. El régimen francés no logra asimilar los autóctonos y volverlos ciudadanos franceses para que aceptasen las leyes comerciales y fiscales de la metrópoli. En consecuencia, los autóctonos no se consideran sujetos, sino aliados, y son considerados como tales por las autoridades francesas<sup>57</sup>.

En la Nueva Granada, las relaciones con los indígenas son de naturaleza distinta y tienen otras implicaciones. En la costa caribe, los españoles no han logrado someter a las poblaciones locales que siguen siendo rebeldes a la colonización a pesar de los intentos imperiales. A diferencia de los autóctonos neofranceses, no son ni sujetos ni aliados y no se les reconoce ningún derecho a establecer vínculos comerciales distintos a los que prevé el sistema mercantilista. En este sentido, realizar lo que los conquistadores consideran como contrabando se convierte en una forma adicional de resistencia.

Como vimos, la ilegalidad es el elemento central de la economía regional de la península guajira, la cual está en manos de los comerciantes locales pero también de los indígenas que habitan la zona. La insumisión de los guajiros se ha visto fortalecida por el contacto que mantienen con los extranjeros. Holandeses e ingleses los proveen en armas y pólvora que serán utilizadas para resistir a la presencia española. Los barcos que fondean por las costas guajiras están interesados en intercambiar sus mercancías por productos de la tierra, como es el caso en la época del auge del palo de tinte en el siglo XVIII. Los guajiros no participan directamente en el negocio, pero alejan los funcionarios españoles de la zona. Para los comerciantes de Riohacha, así como para los indígenas, es más lucrativo relacionarse con los extranjeros e impedir la instalación de estancos reales sobre este producto<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> GUEVIN, Marc, *op. cit.*

<sup>56</sup> GRABOWSKI, Jan, *op. cit.*, p. 45.

<sup>57</sup> La temática histórica de la libertad de comercio y circulación de los amerindios tiene repercusiones en las discusiones historiográficas contemporáneas debido a la autorización que conservan en la actualidad los habitantes de las reservas situadas en la frontera entre Canadá y Estados Unidos para efectuar intercambios por su propio beneficio, sin ser sometidos a las reglamentaciones comerciales vigentes entre los dos países. La introducción de cigarrillos en cantidades superiores a las necesarias para el consumo de las reservas, que se convierte entonces en contrabando, es el motivo de la preocupación. De ahí, la importancia en el debate historiográfico actual de determinar si, bajo el régimen francés, los autóctonos eran sujetos o aliados. Maurice Ratelle, historiador que trabaja para el gobierno de Quebec (RATELLE, Maurice, *L'application des lois et règlements français chez les autochtones de 1627 à 1760*, Collection Les études autochtones, Gobierno de Quebec, 1991), sostiene que eran sujetos, lo cual no justificaría que conservaran su libertad de comercio, mientras que los académicos que hemos citado consideran que los amerindios gozaron del estatuto de aliados, lo que les autorizaba a no sujetarse a la legislación comercial francesa.

<sup>58</sup> DE LA PEDRAJA, René, *La Guajira en el siglo XIX... op. cit.*; MONROY BARRERA, Eduardo, *Mestizaje, comercio y resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del siglo XVIII*, Bogotá, ICANH Colección Cuadernos

Al interior de la provincia de Santa Marta, la presencia de indígenas Chimila es un agravante para la problemática situación de abastecimiento que conoce la región. De hecho, los Chimilas realizan frecuentes ataques que contribuyen a la estagnación de la producción local de víveres y dificultan el paso del comercio lícito hacia el centro político de la colonia. Las importaciones de productos indispensables desde Jamaica se desarrolla para suplir el complicado abastecimiento interno. Los españoles tratan de someter a esos indígenas, no por ser contrabandistas, sino para asentar su control sobre la región y facilitar los intercambios legales, pero no lo logran sino a finales del siglo XVIII<sup>59</sup>.

En el Darién, los indios Cunas, que también mantienen relaciones muy tensas con los españoles, gozan, al contrario, de excelentes contactos con los franceses y holandeses, con los cuales intercambian cacao por géneros europeos, sobrepasando las reglas comerciales establecidas por España<sup>60</sup>.

Las acciones de pacificación de los indígenas del territorio neogranadino tienen para los españoles un alto componente de carácter comercial, pero para armar las expediciones el tesoro carece de los ingresos que podría recibir si el comercio legal generase mayores entradas. Por esta razón, se desarrolla una relativa tolerancia, como en 1780, cuando se lleva a cabo una expedición de este tipo<sup>61</sup>.

En las dos colonias, los autóctonos influyen de manera evidente en las dinámicas de comercio. Para ellos, ni la distinción que pretenden imponer las coronas entre los colonizadores y los otros europeos, ni el establecimiento de una frontera que limite sus movimientos son relevantes. La idea de limitar sus intercambios comerciales por razones ajenas a sus intereses no les compete y reivindican su autonomía, ya sea mediante la negociación de su libertad comercial en el caso francés, ya sea mediante la resistencia a la colonización en todos sus aspectos en el caso español. De cualquier manera, es una obligación para las autoridades coloniales tomar en cuenta estas exigencias, a pesar de que van en contravía de los mandados absolutistas y mercantilistas. El hecho de que en la colonia francesa los autóctonos mantengan un vínculo menos beligerante con las autoridades produce una tensión entre normatividad y realidad mucho más limitada que en el caso de la Nueva Granada, en donde la oposición entre españoles e indígenas influye en la ausencia de las autoridades en varias regiones del territorio.

## conclusiones

Se ha visto, a largo del trabajo, lo que le incumbe a la política mercantilista y monopolística de los imperios en el desarrollo del contrabando. La proximidad de colonias inglesas (y holandesas en menor medida) y el dinamismo comercial de su metrópoli golpean fuertemente a las demás

---

de historia colonial título VI, 2000; POLO ACUÑA, José, “Contrabando y pacificación indígena en una frontera del Caribe colombiano: La Guajira (1750-1800)”, en *Revista del Observatorio del Caribe colombiano*, N° 3, Cartagena, junio 2000, pp. 41-62.

<sup>59</sup> GRAHN, Lance Raymond, *op. cit.*

<sup>60</sup> ARAUZ MONFANTE, Celestino, *op. cit.*; LANGEBAEK, Carl, “Cuna long distance journeys: the result of colonial interaction”, en *Ethnology*, Pittsburg, University of Pittsburg, pp. 371-380.

<sup>61</sup> McFARLANE, Anthony, *op. cit.*

potencias en clara desventaja económica. Se han vislumbrado los otros motivos complementarios entre sí que han permitido el afianzamiento de esta actividad ilícita y que van mucho más allá del contexto político y económico, haciendo de una mera práctica comercial ilegal un amplio fenómeno socio-histórico. Entre ellos, se pueden subrayar las necesidades sociales de subsistencia y consumo, la autonomía del sector comerciante, la rentabilidad atractiva, la lógica individual de enriquecimiento, el funcionamiento de las relaciones sociales, la venalidad de los oficios, la resistencia por parte de los comerciantes y de los autóctonos a las reglas de comercio impuestas y la dinámica propia de los indígenas.

Estos elementos sacan a la luz el ambiente de ilegalidad que se fue creando y afianzando y que, a su vez, entra a cuestionar la legitimidad de las autoridades imperiales, desadaptadas frente a las vivencias y lógicas locales. Este ambiente de corrupción, venalidad, frustración de las leyes establecidas y cuestionamiento del orden tradicional, hace evidente el desencuentro entre la normatividad y la realidad. Semejante desencuentro es, a la larga, insostenible, a menos de que haya un acuerdo tácito, logrado por el interés mutuo, como parece haber sido el caso para las dos colonias que hemos estudiado y que comparten una serie de factores en cuanto al fenómeno del contrabando.

Efectivamente, la tolerancia de las autoridades frente a este fenómeno ilícito tiene múltiples explicaciones y el pragmatismo es la política que prevalece, inclusive si no se pueden negar ciertos intentos de crear instituciones supuestamente más adaptadas para enfrentar el contrabando. Son estas características las que explican su persistencia a través de los siglos durante el periodo colonial. Varios motivos explican la indulgencia de las autoridades, en particular el estado regular de los intercambios legales y del tesoro imperial, las estrategias políticas de control territorial o las lógicas sociales y culturales<sup>62</sup>.

En el caso de la Nueva Francia, se conservan las apariencias del mercantilismo en un régimen de ficción legal que convierte el contrabando en un fenómeno estructural durante todo el régimen francés. En la Nueva Granada, el contrabando puede igualmente ser considerado como estructural en la medida en que está totalmente ligado a las reglas de juego establecidas: mientras se mantienen las características descritas, no puede desaparecer el contrabando. En últimas, el comercio ilícito es consubstancial al contexto político, económico, social y cultural de las dos colonias estudiadas, que a diferencia de otras y a pesar de pertenecer a imperios distintos, comparten muchas similitudes en cuanto al fenómeno descrito.

Entre las similitudes que son igualmente compartidas por otras colonias, principalmente españolas, encontramos los cuatro primeros puntos trabajados en este artículo, con aspectos particularmente cercanos, relacionados por ejemplo con la dinámica que anima a los comerciantes. Lo interesante es notar que no sólo el mundo colonial hispánico presenta estos rasgos, sino que son compartidos por otras metrópolis porque son típicos de la ilegalidad y particularmente del contexto mercantilista e imperial. La dimensión específicamente compartida por la Nueva Francia

---

<sup>62</sup> En el mismo sentido, Zacarías Moutoukias argumenta que en Buenos Aires el fortalecimiento de la administración local en el siglo XVII fue posible gracias al contrabando y que la permisividad de las autoridades frente a las prácticas ilegales debe entenderse como una estrategia para lograr ese objetivo. MOUTOUKIAS, Zacarías, "Power, corruption and commerce: the making of the local administrative structure in seventeenth-century Buenos Aires", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 68, n° 4, 1988, Nueva York, Duke University Press, pp. 771-801.

y la Nueva Granada es aquella que tiene que ver con la presencia indígena en los territorios conquistados: si bien el manejo que cada autoridad le da al tema es distinto, es evidente el peso que tiene esta realidad sobre la existencia del contrabando en ambas partes.

Lo que pone fin al contrabando en la Nueva Francia es la desaparición de la misma en 1760, cuando esos territorios pasan a hacer parte del imperio inglés y quedan, en adelante, integrados en un solo mercado. El contrabando reaparece de forma muy coyuntural cuando el gobierno canadiense aumenta los impuestos sobre los cigarrillos. Al contrario, con el fin del dominio español en la Nueva Granada, la independencia y la instalación de un sistema republicano, el contrabando no desaparece del territorio colombiano, lo que confirma que sus motores no están determinados únicamente por las características del periodo colonial, a pesar de su alta propensión a la ilegalidad comercial<sup>63</sup>.

---

<sup>63</sup> Con el apoyo de Colciencias, la autora investiga en la actualidad el tema del contrabando en el siglo XIX en Colombia para establecer las explicaciones de esta continuidad hasta nuestros días.