



Memorias. Revista Digital de Historia y  
Arqueología desde el Caribe

E-ISSN: 1794-8886

memorias@uninorte.edu.co

Universidad del Norte

Colombia

Marchena Fernández, Juan

¿Comerciantes o especuladores de metal? Las elites mercantiles de Cartagena de Indias  
a principios y finales del periodo Colonial

Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 10, julio, 2009,  
pp. 32-90

Universidad del Norte  
Barranquilla, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85511597003>

- 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

## ¿Comerciantes o especuladores de metal? Las elites mercantiles de Cartagena de Indias a principios y finales del periodo Colonial

**Dr. Juan Marchena Fernández.**  
**Universidad Pablo de Olavide. Sevilla.**

*"El oro en esta tierra y la plata suben y bajan como las demás mercaderías. Es grande groseada las cosas della, que solo con comprar reales a sus tiempos y venderlos, hay quien se haga muy rico".*

Miguel Hidalgo, comerciante de Cartagena. 1620.

### **Resumen**

El presente artículo es un esfuerzo por orientar el debate en torno al rol desempeñado por las élites mercantiles cartageneras durante gran parte del período colonial. Para ello es necesaria una revisión de lo que tradicionalmente se ha llamado “sector comercial” en el modelo de economía cartagenera y su intercambio con otros puertos del monopolio. Así mismo, resulta de sumo interés esta investigación puesto que se intenta consolidar la discusión sobre las formas especulativas en las cuales actuaron las élites mercantiles con respecto a la circulación de los metales y su estratégica situación geográfica que les permitió incidir sobre este tráfico oneroso.

### **Palabras claves**

Comercio, mercado, elites, circulación.

### **Abstract**

This article aims at leading the debate around the paper performed by the trade elites of Cartagena during most of the colonial period. To this end it is necessary to update our ideas about what is commonly refer to as “trading groups” in theories of Cartagena economy and exchanges with other seaports of the Spanish monopoly world. Furthermore, it is of great interest the line of research here proposed since we are trying to consolidate the academic discussion on the speculative tendencies of the merchant elites when dealing with the trading of precious metals and the strategic geographical location that allow them to influence decisively over this costly exchange.

### **Key words**

Trade, market elites, movement

Este trabajo es una reflexión que enlaza dos estudios a los que me he dedicado durante los últimos años. Uno, en fase de redacción final, titulado **De mano en mano: la esfera de la circulación y los juegos del intercambio en Cartagena de Indias y el Sur del Caribe en los inicios del régimen colonial. 1530-1620**; el otro, ya publicado, **Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial: el impacto de los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el Sur del Caribe**<sup>1</sup>. Es decir, dos visiones del mismo problema observado a principios y a finales del ciclo colonial.

En el primero de ellos he tratado de explicar la creación y el desarrollo inicial de las actividades económicas en las ciudades continentales del Caribe en los orígenes del periodo colonial, con especial incidencia en Cartagena de Indias, a partir de los emprendimientos llevados a cabo por los primeros grupos de comerciantes. He seguido para ello el esquema construido hace ya hace unos años por Carlos Sempat Assadourian sobre el funcionamiento

---

<sup>1</sup> Marchena Fernández, Juan. “Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial: los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el Sur del Caribe”. En: Tiempos de América. N.9, 2002. Pag. 3-38.

del sistema económico colonial y su organización espacial a partir de la producción de metal en los dos grandes conjuntos mineros, los virreinos de Nueva España y del Perú<sup>2</sup>, pero aplicado al segmento del Caribe: la última fase del circuito, antes de que los metales emprendieran su periplo trasatlántico.

Assadourian parte, como ya sabemos, de que el requisito previo para la formación del sistema fue la producción minera, puesto que su producto final (la mercancía dinero) tenía la posibilidad de una inmediata realización internacional. Pero donde Sempat no avanza, porque queda fuera de su punto de interés, es que esta realización internacional se llevaba a cabo en los puertos del Caribe. Puertos que, de una u otra manera, acabaron por constituir una gigantesca canchamina donde los metales cobraban un nuevo valor. La producción minera había creado, en su trasiego por el continente americano, su propio mercado, dentro del cual determinados productos -los agrarios desde luego- eran convertidos en mercancía, y promovían nuevos tipos de producción basados en el intercambio con el mercado minero. El resultado del proceso había sido la constitución de un sistema económico mercantil, con su consiguiente circulación monetaria, que se desarrolló en un espacio concreto, la esfera de la circulación<sup>3</sup>.

Ahora bien, en los puertos esta circulación trascendía los límites del comercio regional, constituyendo la médula del comercio internacional. Como indicó también hace años Fernand Braudel, y que posteriormente los estudios de caso han confirmado más que sobradamente, en la minería americana los grandes beneficios fueron para los

---

<sup>2</sup> "La organización económica espacial del sistema colonial". En: El sistema de la economía colonial. México, 1983. Pág. 255 y ss.

<sup>3</sup> - Assadourian, Carlos Sempat. Cit. Págs. 263, 271 y ss. Véanse también VV.AA. y Bonilla, Heraclio (Comp.) El sistema colonial en la América española. Barcelona, 1991; Garavaglia, Juan Carlos. Mercado Interno y economía colonial. México, 1983.

comerciantes<sup>4</sup>. Primero para el “aviador”: el comerciante local, situado en el Real de Minas, que suministraba los insumos necesarios para la producción minera y recibía a cambio metal a precio de costo de producción; un metal que enseguida trocaba por mercancías externas a la región (una característica de la minería americana era su ubicación en zonas aisladas, casi inaccesibles y de producción imposible), las que a su vez eran intercambiadas de nuevo por más metal, imponiendo a estas mercancías un precio exorbitante dada su escasez. Pero si en los Reales de minas la demanda de productos (y sus precios) crecían conforme aumentaba la oferta de metales, en los puntos abastecedores de mercaderías (los puertos, adonde llegaba la mercancía internacional) se producía el mismo fenómeno, pero amplificadamente, porque en ellos la concentración de metales y mercancías era extraordinaria. El comerciante a escala trasatlántica era así el segundo gran beneficiado, y en mayor proporción que el primero, puesto que era el último que asignaba valor al metal y el primero que ponía precio a las mercaderías europeas.

A estos puertos del Caribe se allegaban metales procedentes de regiones mineras a veces tan lejanas como Potosí o el Bajo Perú, en cantidades que no tenían que ver en modo alguno con la capacidad productora del área costera. Las mercancías extranjeras también se allegaban a los puertos, cruzando el océano, a fin de realizar operaciones de intercambio con estos metales. El precio de las mercaderías era fijado allí en función de la cantidad de oro y plata acumulada en ese momento y lugar, y no por su valor intrínseco, y los metales cobraban precio a su vez en función de las cantidades de producto que con ellos podían ser adquiridos, con los ojos puestos en el precio que alcanzarían estas mercancías una vez situadas al otro extremo del circuito (el Real de Minas), donde se obtendrían igualmente grandes ganancias. Estas operaciones en los puertos constituyeron la gran oportunidad de negocio en la América de los primeros cincuenta-setenta años coloniales. Los grandes

---

<sup>4</sup> Braudel, Fernand. Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XVI-XVIII. Vol II. “Los juegos del intercambio”. Madrid, 1984. Pág.276.

beneficios no se obtenían en el nivel de la producción minera sino en el del intercambio de este metal transformado en “mercancía dinero”, en las conocidas “ferias” del Caribe.

Sin olvidar que, si en la producción minera el negocio siempre fue riesgoso (de hecho los “aviadores” acabaron por controlar la renta minera en prácticamente todos los Reales de Minas), en cambio los metales y las mercancías acudían por sí mismas a la plaza de los intercambios, como buscando el encuentro. En un primer momento no era necesario realizar grandes inversiones: se trataba de estar allí, ser el dueño o el ocupante del espacio, disponer las condiciones más propicias para la ocasión y jugar hábilmente la tarea de intermediación entre el que deseaba ansiosamente vender y el que deseaba también ansiosamente comprar. Cada uno había cargado por su cuenta y riesgo su mercancía (metal o mercaderías) hasta aquel lugar. El comerciante local solo debía intermediar.

El Caribe se transformó así en muy pocos años en una especie de gran Mediterráneo americano, operando tanto como espacio del intercambio -una especie de concentrador de colectores- en el comercio a larga distancia con Europa, como a nivel de mercado regional, en el que la mercancía internacional (o ciertos productos muy concretos<sup>5</sup>) buscaba su mejor punto de realización, es decir, el lugar donde más desequilibrados estuvieran oferta y demanda de metal y mercancías. Ese era el negocio. De una u otra manera y a múltiples escalas, desde las grandes operaciones que movían toneladas de metal (sin exageración alguna), a las que consistían en intercambiar cantidades muy reducidas e incluso minúsculas, la mayor parte del caudal del inmenso río de metal que recorría el continente, acabó por desembocar en los puertos. La mercancía dinero fue así, y desde el principio, el motor de este espacio económico y de los grandes y pequeños negocios que armaron y consolidaron la región colonial del Caribe. En realidad no estoy diciendo nada nuevo, pero

---

<sup>5</sup> Esclavos africanos, tejidos, vinos, hierro y diversos bienes suntuarios europeos, constituyeron desde el principio los principales productos intercambiados por metal, y destinados a los mercados del interior.

he tratado de desentrañar los mecanismos del juego de los intercambios y establecer las pautas de comportamiento económico y social de estos grupos de primigenios comerciantes-intermediarios; de ahí el título de este trabajo, “de mano en mano”.

Desde fechas muy tempranas, las primitivas "feitorías" establecidas por los europeos para extraer directamente los productos costeros fueron evolucionando hasta constituirse en plazas de mercado donde se realizaba el intercambio -tanto legal como ilegal, que a estos efectos es asunto de menor importancia- de metales de lejana procedencia por mercancías que luego serían internadas hasta los más remotos confines del territorio, surgiendo o estableciéndose sólidos mecanismos con los que se realizaron operaciones comerciales que fueron alcanzando progresivamente mayor complejidad, en la medida que la “economía mundo” incorporó a la geografía americana, tanto como mercado de manufacturas y esclavos, como productora masiva de metal.

Estos juegos coloniales del intercambio marcaron una tradición construida por un grupo de comerciantes que fueron quienes controlaron estas operaciones, desarrolladas en las “ferias” de puertos y ciudades, verdaderos motores de la economía caribeña, antes y después del establecimiento del régimen de flotas<sup>6</sup>. Esta tradición en los modos de operar comercialmente tejió poderosas redes de poder económico y financiero, en las que las tareas de intermediación y especulación constituyeron las bases del negocio; redes que caracterizaron la vida política y social de este gran espacio económico mucho más allá del mismo siglo XVI; y redes que se complejizaron hasta construir un tapiz menudo de intereses y formas complejas que otorgaron al conjunto un particularismo especial a la hora de definir la actividad económica en esta vasta región.

---

<sup>6</sup>- Mercado, Fray Tomás de. Suma de tratos y contratos. (Primera edición, Sevilla, 1571) Madrid, 1977. Introducción y Notas de Nicolás Sánchez Albornoz; Lorenzo Sanz, Eufemio. Comercio de España con América. Valladolid, 1979; Pérez de Tudela, Juan. Las Armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización. (1492-1505). Madrid, 1956.

Los puertos se transformaron muy pronto en colectores del tráfico inter-caribeño; se allegaron hasta ellos gentes procedentes de otros enclaves económicos europeos, en especial portugueses, que controlaron buena parte de la actividad comercial y sobre todo la trata esclavista. Camino obligado de las mercaderías europeas y de los esclavos negros hacia el interior de la Nueva Granada, del Perú y aún de más lejos, un vendaval de gentes, mercancías, metales y navíos, constituyeron la base de la vida económica del litoral colombiano, venezolano y panameño. Sobreponiéndose a cualquier actividad de tipo productivo -apenas sino para el abasto de las ciudades y tripulaciones- la especulación financiera, mediante el manejo del crédito, y metalífera, al asignar valor a los metales, fue desde el principio el motor de estos enclaves, fundamentalmente a partir de la rotunda penetración de los productos vía contrabando que hizo bajar los precios de las manufacturas; contrabando realizado primero por mano de los comerciantes españoles y luego directamente desde navíos despachados en los puertos franceses, ingleses y holandeses. Si en estos puertos la oferta de metales parecía crecer y crecer año a año conforme avanzaba el S. XVI, y la demanda de mercancías europeas y de esclavos africanos lo hacía del mismo modo, simétricamente desde los navíos que llegaban a los puertos la demanda de metales era muy alta y la oferta de mercancías igualmente abundante.

Las ciudades de la costa no hicieron sino crecer, y aunque buena parte de ellas apenas si dejaron de ser simples concentraciones de bohíos, constituyeron pronto míticos lugares donde era posible hallar, trocar, comprar y vender cualquier cosa. En estas prósperas villas costeras, una población cada vez más experimentada en este tipo de transacciones, realizadas a pequeña, mediana y gran escala, fueron constituyendo, multiracial y culturalmente, el sustrato de la realidad colonial del Caribe en estos años.



Desde artesanos o antiguos encomenderos, hasta incluso frailes o funcionarios de la administración, tratantes al por mayor y una nube de vendedores y compradores al menudeo, toda la población local vivía por y para el comercio. La tierra parecía ser de escasa importancia y la inversión en ella casi nula, porque la producción agraria no podía competir en beneficios con la que proporcionaba el comercio; la mano de obra indígena interesaba para realizar la carga y la descarga y las bogas por los ríos, aunque pronto fue sustituida por pardos libres o esclavos; el modelo agrario inicial previsto en toda colonización clásica no llegó a desarrollarse porque resultaba antieconómico. El gran circuito comercial -la esfera de los intercambios- amplificado por la Carrera de Indias y el régimen de flotas, que a partir de los años sesenta incorporó aún más al mundo americano a la economía internacional, tenía más que asentadas las bases desde las que realizar el trasiego en cantidades mucho más abultadas de mercancías, metales y personas.

### **Reflexionando sobre las plusvalías mercantiles y los modelos socioeconómicos.**

En un reciente e interesante trabajo de María Dolores González-Ripoll<sup>7</sup>, y citando a Alain Guerreau<sup>8</sup>, se nos recordaba la necesidad que siempre debemos sentir de agitar las aguas de ese ir y venir constante entre la observación de las fuentes y la elaboración abstracta que constituye la práctica de hacer historia. Frente a las inseguridades e incertidumbres sobre lo que convenimos conocer, debemos reconsiderar una y otra vez lo supuesto. En el tema que nos ocupa, esta afirmación toma cuerpo de axioma. Muchas veces se nos olvida sumergir la mirada corta en el largo tiempo y entender que nuestra “historia en migajas” debe hacer frente a la disgregación, atender a los vínculos y considerar las transferencias entre los diversos contextos históricos. Cultivar dimensiones más comprensivas, o al menos

---

<sup>7</sup> María Dolores González -Ripoll Navarro. “Fragmentación y complejidad en algunos de los resultados y tendencias recientes de la investigación en historia de América”. En: Revista de las Américas. Historia y presente”. N.1. 2003. Pág.181 y ss.

<sup>8</sup> Guerreau, Alain. El futuro de un pasado incierto. La Edad media en el S. XXI. Barcelona, 2002.

intentar hallar los nexos de continuidad en el largo tiempo y a la vez revisar los impactos de las coyunturas, debe ser una tarea impuesta al historiador.

Conocer el desarrollo de los juegos del intercambio en el Caribe colombiano (más explícitamente en la ciudad de Cartagena, ya que su estudio puede realizarse desde el S.XVI a nuestros días) y el rol de los sectores dominantes en el mantenimiento de determinadas estructuras en las que basaron su poder y construyeron sólidas relaciones de dominación sobre el resto de los sectores sociales y económicos, nos lleva a entender que se trata de dos procesos íntimamente relacionados que a veces observamos por separado o, al menos, no conectamos con la debida intensidad.

En otras palabras, resulta bien interesante estudiar la pervivencia y las transformaciones del modelo económico que la elite cartagenera construyó en los albores de la misma ciudad, y de qué modo y por qué caminos lo hicieron pervivir –o al menos lo intentaron- durante siglos. En vista del éxito inicial, lo consideraron como el “modelo exitoso cartagenero”, y persiguieron durante años su mantenimiento, en procura de “devolver a la ciudad la riqueza y esplendor de pasados tiempos”. Un modelo económico (y desde luego también social y cultural) que “fija” en el tiempo pasado –muchas veces sin mayores explicitaciones- un conjunto de circunstancias que, a su criterio, fueron las que favorecieron su crecimiento y desarrollo como elite y como ciudad (al parecer indisolubles la una de la otra). Por tanto, tratarían de no modificar los patrones económicos (ni por supuesto los sociales y culturales) que las constituyeron como tales (a la elite y a la ciudad), sino buscar las coyunturas (económicas, políticas, etc...) en que podían volver a producirse, repetirse (y ojalá mantenerse) las circunstancias en las cuales el modelo fue exitoso. Algo así como guarecer toda la estructura a cubierto de las intemperies de los momentos de crisis, esperar que la tormenta amaine, huyendo o evitando mientras tanto cualquier modificación que entorpeciera o dificultara la operación de revivir el momento estelar.

Para entender todo esto había por tanto que remontarse a los orígenes. Y aquí encontramos un problema historiográfico. Un número no muy nutrido de historiadores e historiadoras han dedicado sus esfuerzos a intentar reconstruir la sociedad inicial cartagenera, aunque en mi opinión han partido de un modelo continental que les ha llevado a resultados un tanto ingenuos. Hacen surgir una ciudad basada en el patrón de “conquistadores” encomenderos (al fin y al cabo es lo que indican unas fuentes “sin agitar”) muy cercano al de las ciudades andinas o mesoamericanas, pero que les da como resultado una visión muy alejada de la compleja realidad social propia del Caribe en este periodo, como muestran las mismas fuentes más delicadamente trabajadas. Prueba de este desajuste es que en estos trabajos sobre “conquistadores”, por ejemplo, aparecen sorpresivamente y como llovidos del cielo los esclavos de la trata, y, sobre todo, una buena cantidad de pardos y mulatos (que conforman, para colmo de sus sorpresas, la mayoría de la población de la ciudad ya a fines del S. XVI) difícilmente encajables en el organigrama clásico trazado por estos autores, por lo que acaban siendo clasificados como “otra población no-blanca”, sin más especificaciones ni detalles, sean indios, zambos, mestizos, mulatos, negros... Por otra parte, ni esos indios “encomendados” ni esas rentas encomenderas tienen correspondencia ni en número ni en entidad con las cifras y datos conocidos sobre las encomiendas en las regiones andinas de la misma Nueva Granada. Para asombro de estos autores, esos “encomenderos” costeños parecen ser más poderosos social y económicamente que sus congéneres andinos, a pesar de las desigualdades que existen en rentas e indios de los segundos sobre los primeros. Sobre su actividad comercial, al no encontrar -alegan- fuentes convencionales, prefieren dejar el tema en una difuminada mancha de obscuridad. Algo así como la noche de los tiempos. Como si la ciudad trazada en los años de su fundación no existiera sino hasta cuarenta-cincuenta años después, cuando aparecen en el horizonte como por ensalmo las flotas de la Carrera de Indias.

Otros estudios, y quiero citar aquí la reciente monografía de Antonino Vidal sobre el comercio cartagenero a fines del S.XVI y mediados del XVII<sup>9</sup>, aportan una visión bien diferente. En un importante esfuerzo investigador, Vidal desmenuza la trama de las relaciones en el seno de la elite cartagenera y muestra los nudos que entrelazan estas redes sociales y económicas en un momento de esplendor, cuanto la cantidad de metal y mercancías que se allegan al puerto (y al de Portobelo, de alguna manera también controlado por los comerciantes cartageneros) rebasa todas las previsiones.

En mi trabajo “de mano en mano” al que estoy haciendo mención, y que se centra no solo en estos años iniciales (al fin y al cabo más de medio siglo), sino en los primeros cincuenta años también del régimen de flotas, la encomienda aparece solo como un distintivo social, acorde con los modos de la época, que permitía, por ejemplo, una fácil acceso a los puestos claves en el Cabildo de la ciudad, pero que rápidamente entra en desuso porque la actividad comercial (o, mejor dicho, las actividades de intermediación y especulación con metales y mercancías) marcó desde sus inicios a la sociedad cartagenera; una sociedad por cierto no-blanca, sino multirracial desde el principio, porque el número de pardos y mestizos fue (desde la fundación) como mínimo igual que el de blancos, y donde el vecindario en general no destacó precisamente por sus valores sociales de origen, sino que los modificó inmediatamente en cuanto los beneficios del comercio comenzaron literalmente a extenderse sobre toda la población. En pocas palabras, frente a una propuesta rígida sociedad de “conquistadores”, propia, por ejemplo del más clásico patrón neogranadino (Tunja o Popayán, por ejemplo) lo que se destaca en Cartagena y en la costa en general al agitar crítica y detenidamente las “aguas de las fuentes” es una sociedad de “especuladores”, a todos los niveles, a todas las escalas, en la que participan españoles, extranjeros, mulatos, indios e incluso los esclavos, evidentemente con un reparto de roles bien determinado.

---

<sup>9</sup> Vidal Ortega, Antonino. Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640. Sevilla, 2002.

Sin ir más lejos, el mismísimo Juan de Castellanos, testigo de lo que decimos, lo deja endecasilábicamente escrito. Abandonando a encomenderos y a conquistadores, proclama “Cuál carga nao, cuál carabela / de caballos y cosas importantes / como de sedas, granas, perpiñanes / finísimas holandas y ruanes. / Fue luego la ciudad de Cartagena / frecuentada de barcos y navíos / y en breve tiempo la rivera llena / de ricos y costosos atavíos... /”. Y sobre esta sociedad permanentemente mutante donde la elite muestra más que demuestra, lejos de las rigideces tardomedievales de un mundo estamental propio de la conquista, escribe: “Jactándose de noble parentela / tal que ninguna padecía mancha / arrastra cada cual sérica tela / no cabe por la calle que es más ancha; / Una se puso por nombre Berenguela, / otra hizo llamarse doña Sancha / de manera que de genealogía / esa tomaba más que mas podía... / Otras sacan cabellos encrespados / y en redcillas de oro recogidos / y así con vestiduras excelentes / llevan tras sí los ojos de las gentes.” Para resumir en la pintura de la ciudad: “Los españoles van en crecimiento / y las contractaciones en aumento / con las cuales engrosa su hacienda / el mercader sagaz a quien le toca, / vereis vacía una y otra tienda / en breves días y en distancia poca / la tasa de los precios y la rienda / era por la postura de su boca / y en aquel tiempo que se representa / iban juntas la paga con la venta.”<sup>10</sup>

Paga y venta, en palabras de Juan de Castellanos, que no son otra cosa que oferta y demanda. La plusvalía mercantil, el motor de la economía de la costa, obtenida en este juego de los intercambios, necesitaba una coyuntura tan favorable como la de estos años, desde 1540 a 1640, cuando la producción metalífera americana, en continuo crecimiento, buscó desesperadamente los puertos del Caribe, y la demanda de mano de obra esclava, producto de la coyuntura continental, creció a gran velocidad. Cientos de toneladas de metal alcanzaron estos puertos y se trocaron por productos europeos excedentarios, seguramente

---

<sup>10</sup> Castellanos, Juan de. *Elegía de varones Ilustres de Indias*. Bucaramanga-Cali, 1997. Pág. 716.

en la operación de intercambio más desigual que hayan visto los tiempos. A pesar de este evidente desequilibrio entre el valor real del metal exportado y las mercaderías importadas, la avidez demostrada por los compradores americanos en este juego de los intercambios hizo escribir, con toda razón, a Fray Tomás de Mercado, uno de los que más certeramente reflexionaron en la época sobre estos tratos y contratos, que las mercancías alcanzaban tanto valor una vez situados en los puertos del Caribe que no había allí metal suficiente para pagarlas<sup>11</sup>. Eso exactamente era la plusvalía mercantil.

Es cierto que en el transcurso del periodo colonial hubo inflexiones, y que las riadas de metal, y por tanto de mercancías, no tuvieron siempre la misma intensidad, pero podemos afirmar que el modelo básicamente se mantuvo. Una nueva mirada a las fuentes, revisitándolas, despeja dudas y añade nuevos elementos para reflexionar. Hay poco papel disponible: los registros de las embarcaciones son poco fiables, pero muestran y señalan tendencias; su número no supe a la calidad de la información, pero son una ayuda inestimable. La falta de protocolos particulares de la época en los archivos cartageneros impiden otra evaluación más menuda. Pero una nube de datos indirectos aporta la suficiente información como para permitirnos conocer que en el periodo en el que las embarcaciones cruzaron el mar llevando y trayendo mercancías y metales como registros sueltos, es decir, con anterioridad al régimen de flotas, la operaciones “de mano en mano” realizadas en los puertos generaron beneficios fabulosos; difíciles de evaluar individualmente muchas de ellas, pero la suma de todas sobrepasaron las decenas de toneladas de metal intercambiadas anualmente.

Las operaciones fueron muy abiertas, participando prácticamente todo el vecindario a muy diversas escalas, con escasa monetarización (metal vendido al peso), pagos ejecutados en

---

<sup>11</sup> “En Tierra Firme, aunque se solía vender de contado, que era una de las buenas calidades o la mejor que tenía aquella negociación, ya se va introduciendo también el fiado, porque es ya tanta la gente y tan grande la cantidad y multitud de ropa que va, que no puede el Perú con toda su riqueza acaudalar para pagar toda una flota”. Mercado, Fray Tomás. Cit. Pág.209.

metal, adquiriéndose las mercancías en un rebujo de productos, los llamados “fardos”, que contenían porciones de mil y una mercaderías. Telas (bastas y finas), herramientas, vinos, trigo, caballos, aperos, zapatos y sombreros, muebles... cualquier cosa podía ser comprada, porque de todo había demanda, y porque la oferta de metal (en barra, en eslabones de cadenas, en joyas prehispánicas, en polvo, en rayaduras, en esquirlas...) también parecía inagotable. Todo el mundo en estos puertos se hacía con algún metal de “valor” para trocar y estaba dispuesto a hacerlo, porque sabía o conocía quien luego le compraría a mucho mejor precio lo que adquiriese procedente de Europa. Existía un mundo de “peruleros”, así llamados los que acudían con cantidades bien disímiles de metal para ser vendido en la costa, y a llevarse productos europeos o esclavos africanos para revenderlos desde Bogotá hasta Chile. Otra nube de aventureros acudía desde las costas andaluzas, cruzando el mar en embarcaciones ridículas algunas de ellas para semejante viaje, de quince, veinte toneladas, con varias pipas de vino canario o aguardiente de Cazalla, o telas fiadas en Sevilla, o dos caballos o veinte cerdos, recorriendo como buhoneros las costas de las actuales Colombia y Venezuela, buscando donde cambiar todo eso al mayor precio, es decir, por más perlas, más o más grandes aretes o narigueras de oro Zenúes, más raspaduras de metal, o más eslabones de cadena, que equivalían (en una tabla inexistente que solo la experiencia aportaba) a tantos “castellanos de oro” (una moneda de cuenta, que no real) una vez se pusieran a la venta en el mercado de Sevilla, obteniendo de la operación un enorme beneficio que crecería o menguaría según se burlasen o no los controles aduaneros del Guadalquivir. El comercio era así toda una aventura, pero en estas operaciones, algunas de ellas tan a la antigua que harían moderno a Marco Polo, salieron de América hacia Europa decenas de toneladas de metal, producto de las primeras producciones mineras y del saqueo y expolio sistemático de las joyas prehispánicas desde las Taironas o Zenúes hasta los inmensos tesoros incaicos.

Cuando comienza el régimen de flotas, primero tímidamente y luego con más efectividad a partir de la década de los sesenta del S. XVI, la situación no vino a trastocarse en lo fundamental. Hubo una concentración de los negocios, es cierto, en manos de los corresponsales de los comerciantes sevillanos, y la operaciones a crédito cobraron importancia, como indicaba Mercado<sup>12</sup>, lo que abrió otra oportunidad de negocio; pero durante muchos años las ocasiones de beneficiarse del tráfico en general siguieron estando bastante abiertas para la mayor parte de la población costeña, siempre en escalas muy diferenciadas. En contra de lo estipulado por el monopolio comercial, que pretendía una sistematización del tráfico con los obligatorios convoyes de navíos, la realidad que emana de las fuentes, observadas desde el puerto de Cartagena, muestra detalles bien diferentes y cuánta apariencia hubo en este asunto. Parte de la historiografía, que ha observado estos fenómenos solo desde la orilla europea, no ha considerado en su importancia hechos como que las flotas a la Tierra Firme prácticamente nunca fueron anuales; los navíos en un alto porcentaje eran originarios del Caribe; el número de registros sueltos continuó siendo muy elevado; la estancia de las flotas en Cartagena fueron bastante superiores a las previstas; en las ferias de Nombre de Dios o Portobelo los comerciantes cartageneros eran los mayores dinamizadores; el metal que llegaba a Cartagena, que era mucho, no aparece obviamente reflejado en los registros; metales y esclavos van mezclados, y no pertenecen a dos órbitas comerciales diferentes...

Una de las cuestiones que más me interesó de todo este tema fue observar el juego de los intercambios desde el otro lado: es decir, si Braudel o Chaunú o Vilar habían estudiado el impacto de todo esto en la creación de una economía monetaria y capitalista en Europa, deteniéndose en los flujos de productos intercambiados (metales o mercaderías) en los mercados europeos (Sevilla o Cádiz, luego las grandes plazas europeas), donde dieron lugar a la gestación y fortalecimiento de grandes Compañías, grandes emporios comerciales,

---

<sup>12</sup> Vid. nota 11.



grandes bancos y banqueros, por qué al otro lado del mar nada de esto su produjo, y por qué el papel de los comerciantes del Caribe se redujo al de meros intercambiadores, obteniendo gigantescos beneficios desde luego que no supieron invertir o que ni siquiera les valió para mantenerse en el centro de esta esfera de los intercambios donde inicialmente estaban situados, sino que fueron desplazados hasta permanecer en una situación marginal en el contexto internacional, que al parecer también les resultó cómoda y suficiente.

La cuestión de la monetización en Cartagena es bien interesante: no había una sola moneda en la ciudad. No hay pagos en monedas. Resulta sorprendente cómo incluso las multas impuestas por la Inquisición, y que debían ser de las pocas que se abonaban por ser mucho lo que se ponía en juego (especialmente los mercaderes portugueses, siempre en el ojo del huracán por su posible judaísmo), se pagaban en: bolsas de polvo de oro, rayaduras, eslabones de cadenas, lingotillos o barras de tanto peso<sup>13</sup>. O que incluso los sortilegios de las muchas encantadoras, adivinadoras y lebrilleras que había en la ciudad, se abonasen igualmente de esta forma: una acusada de bruja por el Santo oficio, Paula de Eguiluz, mulata, cobró a otra negra, Rufina, en 1629, por un sortilegio "seis pesos y unos sarcillos y media libra de hilo añil y media libra de hilo acijado"<sup>14</sup>. No tenía sentido una moneda de valor fijo cuando el metal cambiaba de valor en función de la demanda externa. Y, por otra parte, porque todo el metal, dada la avidez del mercado, salía para fuera. El comerciante florentino Galeotto Cey, que escribe en Italia al regreso de un periplo comercial por América su Viaje y Descripción de la Indias. 1539-1553<sup>15</sup>, informa que el mercado se hace trocando los productos por pedacitos de oro que valen 4, 6 y 10 denarios, "más o menos a beneplácito, y lo conocen con los dientes y husmeando si es bueno o falso y

<sup>13</sup> 1613. Multa de 4000 ducados: "Pedro de Bolívar, receptor, .. trajo en barras de oro los cuatro mil ducados en que fue condenada la dicha Doña Lorenzana, que dijo se los había pagado por ella Andrés de Campo, su marido, las cuales dichas barras de oro se metieron luego en el arca de las tres llaves.. y se asentó esta partida en el libro de entradas". Inquisición de Cartagena. Archivo Histórico Nacional. (AHN) .Madrid. Sección Inquisición. Legajo. 1620. Cuaderno I.

<sup>14</sup> AHN. Sección Inquisición. Legajo 1620. Cuaderno 7. Fol. 32.

de qué ley". La correspondencia de los comerciantes también refleja esta realidad: Sebastián de Llerena en 1567 comunica a su esposa en Sevilla que en un navío suelto le envía un "pedazuelo" de oro que pesa 54 pesos de oro y 21 quilates y tres granos. Le pide que ese oro lo troque a reales y le dé algo a su madre, y que le entregará al piloto Juan Márquez en la próxima flota que va para Sevilla un "pedazo de barra de oro de 21 quilates que pesa 230 pesos largos", que a su vez dará al Licenciado Medina, para que lo venda y le entregue los reales para "vuestro aviamiento"<sup>16</sup>. O Miguel Hidalgo, otro comerciante, que refleja la situación con la siguiente frase: "El oro en esta tierra y la plata suben y bajan como las demás mercaderías. Es grande grosedad las cosas della, que solo con comprar reales a sus tiempos y venderlos, hay quien se haga muy rico"<sup>17</sup>. La plusvalía mercantil en el mercado de la ciudad siempre fue elevada porque las mercaderías europeas y los esclavos africanos fueron de alto valor frente a la abundancia de metales.

Por otra parte, el problema de los transportes no afectó al negocio durante décadas. Eso no indica que el acceso al puerto de Cartagena desde el interior de la Nueva Granada fuera sencillo. En absoluto. El descenso/ascenso del río Magdalena era una tortura, y se realizaba a base de indios y negros bogas; igual el sacar los metales y embarcar las mercancías en las barrancas del río; y atravesar las ciénagas desde allí hasta la bahía de Cartagena... Pero era tal el interés por llegar al puerto desde el interior que todas las dificultades eran pocas; la atracción recíproca de metales y mercancías salvaba todos los obstáculos. No era cuestión que preocupara a los comerciantes cartageneros; al fin y al cabo, era un problema que los comerciantes y peruleros procedentes del interior debían solventar. Sin competencia portuaria, la mercancía dinero, las mercaderías europeas y los esclavos de la trata, llegaban hasta allá saltando todas las dificultades: como señalaba Tomás de Mercado, cuando se comunica un mercado donde el bien abunda con otro donde el mismo bien es raro, el

---

<sup>15</sup> Caracas, 1995. Estudio introductorio de José Rafael Lovera. Pág. 92.

<sup>16</sup> Otte, Enrique. *Cartas Privadas de Emigrantes a Indias. 1540-1616*. Sevilla, 1988. Pág. 287.

<sup>17</sup> *Ibidem*. Pág. 304.

negocio fluye y el beneficio es seguro. Se trataba de estar informado, como lo prueba la correspondencia mercantil, conociendo el que vende qué producto tiene más facilidad y cual menos, y a qué precio debe ser vendido. En Cartagena el negocio era seguro porque constituía un punto de concentración de los tres bienes fundamentales: metal, mercadería y esclavos.

Esta situación llevó a que la economía de la ciudad funcionara como una economía “hacia fuera”. Una característica que hizo de Cartagena seguramente la ciudad más cara de América. Pero esta paradoja (la plusvalía mercantil se produce extraordinariamente en los puntos donde la carestía es mayor porque la mercancía siempre es atraída por los altos precios) fue la base del negocio de la elite en el puerto. Una catástrofe sin duda para el resto de los sectores sociales que habitaban la ciudad: altos precios, bajos salarios, todo beneficio. Siguiendo la paradoja de Quesnay<sup>18</sup> (“Abundancia y carestía son riqueza”), la elite comercial buscó siempre esta posición de bisagra entre los mundos andino, europeo y africano, intentando controlar el juego de la oferta y la demanda, clave en la asignación de los precios para todo lo que entrara y saliera del continente. En resumen, y volviendo a Assaduorian, el metal, la mercancía dinero, era el motor de la economía también en los puertos. Si el metal era abundante, el motor se aceleraba, y los beneficios a su par. Si éste menguaba, los beneficios disminuían. Que no faltaran metales en el puerto era la consigna.

Pero... ¿cómo afectaron al modelo los cambios en los flujos de metal, característicos del periodo colonial?

Observados desde Cartagena, a donde la plata u el oro llegaban no solo por conducto oficial (no debemos olvidar que estos metales del rey representaban como máximo un 25 % del total de lo producido) sino además por mil y un vericuetos de remisiones de particulares,

---

<sup>18</sup> François Quesnay et la physiocratie. París, 1966. Vol. II, Pág. 954.

estos flujos de metal no se vieron tan afectados por las llamadas “crisis productivas mineras” como los estudios tradicionales sobre el comercio han venido a señalar.

Primero, porque tal y como Michael Morineau<sup>19</sup> demostró hace años, según las gacetas holandesas después de 1620 la plata trasegada en el comercio trasatlántico siguió siendo muy importante. Ello indica que la crisis en todo caso afectó al comercio legal, pero no al juego de los intercambios, que siguió dando excelentes beneficios.

Segundo porque la élite cartagenera supo sortear bien (bien para ellos, obviamente) la crisis de las Coronas (el enfrentamiento entre portugueses y españoles), que culminó con la eliminación (aunque no total) del grupo portugués en Cartagena, una buena parte de la elite de la ciudad, lo que fue en beneficio de la otra parte, que salió reforzada al eliminar una competencia tan fuerte.

Tercero, porque el negocio esclavista, otro de los puntales de la economía de la ciudad, continuó siendo boyante y menos controlado por el fisco real, y la cantidad de esclavos internados creció tan considerablemente que algunas veces se pudo considerar que el mercado continental americano se hallaba saturado. En la misma Cartagena el número de esclavos urbanos descendió porque la población parda y mulata libre era tan crecida que resultaba más rentable concertar con ella el trabajo que no arriesgarse a la adquisición para el propio uso de un esclavo que alcanzaba en cambio tan buen precio cuando se lo vendía a los tratantes del interior.

Cuarto, porque no encontramos datos determinantes de que las elites cartageneras llevaran a cabo intentos serios de abordar el asunto de la producción agraria, como había sucedido en otras regiones en momentos de crisis comerciales severas. Es cierto que en épocas concretas

---

<sup>19</sup> Morineau, Michael. *Incroyables gazettes et fabuleaux métaux*. París, 1985

del S. XVII existió un cierto interés por el desarrollo ganadero, pero sus beneficios fueron escasos y la actividad más parece volcada al abasto de la ciudad o de los navíos; y es cierto también que existieron iniciativas para poner coto a los “desmanes” de los palenques cimarrones que asaltaban algunas estancias... La misma existencia de los palenques, algunos tan cerca de la ciudad, y el hecho de que, salvo excepciones, se llegaran con ellos a pactos mutuos de no agresión si limitaban sus actividades a las zonas convenidas, da idea de que la tierra seguía siendo un bien de segunda categoría; salvo las haciendas y quintas de Turbaco, o algunas huertas en el Pie de la Popa o en los alrededores de la bahía o en Tierra Bomba o en el camino de la costa (las fincas de Mas o de Crespo), no parece cobrar cuerpo un interés por la tierra ni siquiera como complemento a la actividad comercial. Las plantaciones, características de la economía de buena parte del Caribe, no tuvieron sentido para los grupos de poder cartageneros.

Quinto, porque aunque el régimen de flotas se fue consolidando y aumentaron cada vez más las “consignaciones” de metal y mercaderías, es decir, que con mayor asiduidad los productos eran remitidos punto a punto o persona-persona entre los comerciantes europeos y sus corresponsales americanos, a precios preestablecidos y eliminando a los intermediarios locales, éstos no desaparecieron por completo. Como demuestra la correspondencia comercial, muchos comerciantes cartageneros ingresaron en este selecto club. Sus socios o sus contrapartes sevillanos y gaditanos tuvieron que seguir recurriendo a ellos para eliminar riesgos y asegurarse beneficios estables, seguramente menos espectaculares que en la primera época. La locura inicial de los precios dio lugar a una cierta estabilización que a todos procuró seguridades dentro de un cierto orden. Esto generó una reclasificación de los comerciantes locales: los había sólidamente consolidados, en operaciones regladas con socios europeos; y había también quien seguía jugando a la aventura incierta del intercambio puntual, que podía ofrecer excelentes resultados o conducir a la ruina estrepitosa. Pero, como siempre, la realidad parece mostrarse más

compleja: ambos sectores combinaron las operaciones. Los comerciantes asociados con los europeos no dejaron de jugar también sus propios negocios, utilizando los préstamos a alto interés y sobre todo la mercadería de contrabando, que alcanzó cifras astronómicas, especialmente cuando los mecanismos de control del tráfico pudieron ser semi-manejados mediante el soborno o la cooptación política de los administradores coloniales. Contrabando realizado no solo con los extranjeros (franceses, ingleses, holandeses...) sino manipulando los registros del tráfico oficial: tenemos casos en los cuales conocemos que por cada tonelada registrada podían enviarse dos o tres o incluso más; igual con los envíos de metal. En el caso de los esclavos introducidos por los diversos sistemas de “Asiento” que existieron a lo largo del S. XVII, entre las cifras oficiales y los números reales de esclavos llegados al puerto las diferencias vinieron a ser también enormes. Y hubo comerciantes que jugaron el papel de intermediarios entre estos consolidados corresponsales de los europeos con trajinantes del interior neogranadino o del Perú, o incluso de otros puertos del Caribe, recibiendo o enviando en “consignación” o en “encomienda” metales y mercancías. Una trama bien trenzada que permitió, por ejemplo, que en puntos del río Magdalena, como Mompo x u Honda, muy aguas arriba, se asentaran socios o corresponsales de estos cartageneros que colocaban las mercancías a mucha distancia del puerto y captaban el metal que llegaba hasta allá (mucho oro de Antioquia o Mariquita) a mejor precio todavía que en la misma Cartagena. Es decir, los comerciantes supieron adaptarse a las condiciones cambiantes del tráfico oficial y usaron la regulación monopólica (al fin y al cabo las flotas no debían recalar sino en Portobelo y Cartagena) para eliminar posibles competencias de otros puertos.

Sexto, la existencia de estos otros comerciantes de segundo nivel y la nula liquidez que existía en el sistema conllevó la necesidad de tratar y “contractar” al fiado. Los créditos y préstamos ofrecieron otras oportunidades de negocio que fueron hábilmente aprovechadas por los grandes operadores del puerto. Créditos y fiados que funcionaron a varios niveles:

por una parte, fiando mercancía a los que se internaban tierra adentro o río arriba. P.e.: el mercader cartagenero Ruy Díaz prestó al portugués Pedro López, que ya llevaba tiempo trajinando por Panamá, Lima y Pisco, vendiendo al menudeo por las calles "hilo, tocas y otras cosas de menudencias", 600 patacones en ropa para que vendiera en Zaragoza, donde "tuvo tienda de ropa de Castilla"<sup>20</sup>. Por otra, consiguiendo metal a un interés concreto que luego venderían a mucho más valor, aprovechando la necesidad de liquidez que tenían en el puerto los peruleros que llegaban desde el interior: Pedro Núñez de Bohorquez se hizo con el oro de un forastero, y éste le fijó un interés del 10% anual sobre los 1800 pesos de oro que le entregó<sup>21</sup>. O por otra, fiando a interés y por un tiempo determinado cierta cantidad de metal para adquirir mercancías en el puerto, debiendo devolver el capital una vez éstas fueran revendidas. Estas operaciones cada vez fueron más corrientes, y constituyeron parte muy importante del ánimo de los negocios en Cartagena, de manera que su multiplicación diversificaba los riesgos. Lo cierto es que por los testamentos y expedientes de bienes de difuntos que conocemos de algunos de estos comerciantes, o por los pleitos en que continuamente se vieron envueltos, casi ninguno de ellos tenía físicamente metal alguno, sino todo invertido en una red tupidísima de préstamos, fiados y consignaciones de metales, esclavos y mercaderías, en asombrosos circuitos que podían ir desde Potosí a Cádiz, Sevilla o Lisboa, incluyendo por supuesto otros puertos del Caribe y las Antillas españolas y no españolas.

En estas reflexiones no debemos dejar de lado otros aspectos de importancia: la competencia de otros puertos, las dificultades en el transporte hacia el interior y el hecho de que, cada vez llegaba menos metal en condiciones óptimas de negocio a la ciudad de Cartagena.

---

<sup>20</sup> AHN. Inquisición. Legajo 1625. Cuaderno 5.

<sup>21</sup> *Ibídem*.

Empecemos por ésta última cuestión: menos metal. Efectivamente, aunque los datos de Morineaux indican que la crisis productiva de metales no debió ser tan aguda como señalan las fuentes oficiales, ya que las cifras del comercio holandés se mantuvieron a lo largo del S. XVII, sí parece que en Cartagena las operaciones no fueron tan abundantes ni tan copiosas, a partir de 1650 y por lo menos hasta 1750, como en épocas anteriores. Las quejas del comercio cartagenero reflejan sin duda un estado de las cosas menos propicio a sus intereses. La competencia de otros puertos del Caribe (en especial los de las Antillas no españolas) fue muy fuerte. Su papel de intermediarios en este tráfico disminuyó, y el aumento de las consignaciones directas Lima-Europa dejaba mucho metal y muchas mercancías fuera de su alcance. El incremento del contrabando de esclavos y metales por Buenos Aires también debió hacerles mella. Además, ahora que internar las mercancías por parte de ellos mismos o de sus corresponsales era una parte muy importante del negocio, venían a descubrir que, verdaderamente, las comunicaciones de Cartagena con el interior y el acceso al río Magdalena representaba una seria dificultad, frente a otros lugares de la costa desde donde era más fácil, sobre todo para los productos de contrabando. Ante este problema, la presión de los comerciantes llevó al trazado y ejecución del canal del Dique, un conducto de agua que aprovechaba ciénagas y esteros para comunicar la bahía de Cartagena con el Magdalena. Fue un cierto alivio, aunque su escaso calado impedía el paso de grandes barcos y se obturaba con excesiva facilidad. El metal buscaba siempre la vía más directa, y ahora había que procurar atraerlo debían dársele facilidades. Con las mercancías sucedía del mismo modo. Las operaciones a crédito aumentaron. El negocio se hizo más riesgoso, y la concentración del poder económico en la ciudad se incrementó, puesto que solo un número reducido de comerciantes podía hacer frente a estas operaciones. La economía cartagenera se contrajo. Aparecen entonces solicitudes a la Administración para que de facilidades a un “comercio desvaído” a fin de retomar “antiguos esplendores” y la ciudad entra en un letargo de más de setenta-ochenta años.



## La reactivación: plata del Rey y negocios de particulares

Una de las características de la segunda mitad del S. XVIII, enmarcada en lo que se ha venido a llamar el reformismo borbónico, fue el incremento del gasto de la Real Hacienda americana, especialmente en lo referente a cuestiones militares. Los mecanismos de la financiación militar constituyen uno de los temas más interesantes, complejos y oscuros de la historia económica colonial<sup>22</sup>. Y aquí es donde quiero relacionar con todo lo anterior el segundo trabajo al que hacía referencia al principio: **Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial: el impacto de los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el Sur del Caribe**<sup>23</sup>. De qué manera la elite Cartagenera pudo y supo retomar el modelo anterior y desarrollarlo hasta lograr alcanzar otra de sus épocas doradas: el desarrollo económico de la segunda mitad del S.XVIII.

Es cierto que se trató de una coyuntura muy favorable en toda América: con la recuperación de la producción de metal aumentaron las importaciones; un notable repunte demográfico puso en producción un buen número de regiones y las ciudades crecieron en tamaño y por tanto en consumo; se incrementaron espectacularmente las exportaciones de productos primarios no metálicos (azúcar, cacao, tabaco, tintes...) y fue necesario volver a importar miles de esclavos africanos, cobrando la trata negrera un nuevo auge. Pero también es cierto que muchas regiones antaño prósperas no consiguieron subir al nuevo tren de tan fulgurantes expectativas. Cartagena sí lo hizo, adoptando, como indicamos, un modelo muy

---

<sup>22</sup> Marchena Fernandez, Juan. Introducción al estudio de la financiación militar en Indias. En: "Anuario de Estudios Americanos", Vol.XXXVI, 1979; Id. La defensa del Caribe en el S. XVII: Ingenieros, soldados y pesos. En: "La Influencia de España en el Caribe, Florida y Luisiana.1500.1800", Madrid, 1983; Id. L'Armee et change social dans L'Amerique des Lumieres. En: "L'Amerique Espagnole a l'epoque des Lumieres". Burdeos, 1987; Id. Financiación militar, Situados y flujos de capitales a fines del período colonial. En: "Actas del II Congreso Internacional de Historia Militar". Zaragoza, 1988. Vol I; Id. Ejército y Milicias en el mundo colonial americano. Madrid, 1992.

<sup>23</sup> Marchena Fernández, Juan. "Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial: los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el Sur del Caribe". En: "Tiempos de América". N.9, 2002. Pag. 3-38.

similar al del S. XVI. ¿Cómo logró la elite Cartagenera incorporar a la ciudad a la selecta cabecera de los núcleos comerciales más importantes de América? Nuestra hipótesis es que lo hizo desempolvando el viejo modelo, combinando acertadamente, como lo había hecho un siglo atrás, intermediación comercial de productos extranjeros de alta demanda en los circuitos continentales americanos (incluyendo los esclavos) con metales procedentes de las regiones del interior; combinando también comercio legal con contrabando, aprovechando muy hábilmente los periodos de comercio con “países neutrales” decretados por la Administración colonial; y, especialmente, como una muy importante novedad, usando la plata del Rey destinada al gasto militar para introducirla en sus mecanismos mercantiles, transformando también estas grandes cantidades de plata en capital mercantil, lo que les permitió gozar de una gran liquidez monetaria. En resumen, Cartagena vivió de nuevo de exportar metales en grandes cantidades e importar mercaderías (españolas y extranjeras) que internaba luego por todo el continente, vendiéndolas a comerciantes regionales que a su vez le suministraban más metal con qué multiplicar sus operaciones. De nuevo ni hay producción agraria ni economía de plantación: el peso de los metales caracterizando otra vez el nuevo ciclo económico.

Para ello debemos detenernos en el estudio de estas cantidades de metal manejadas por los grupos de poder cartageneros. Parece necesario realizar algunas consideraciones previas sobre el gasto militar y su impacto sobre la economía americana.

Seguramente, y a niveles generales, el análisis de la financiación militar es el análisis de uno de los sumandos más cuantiosos del gasto total de la Administración colonial en este periodo<sup>24</sup>. Pero más que esto, el estudio del circuito económico generado por este continuo

---

<sup>24</sup> Kuethe, Allan J. The Military Reform in the Viceroyalty of New Granada. 1773-1808. Gainesville, 1978; Marchena Fernández, J. La Institución militar en Cartagena de Indias. 1700-1810. Sevilla, 1981; Archer, Christon I. El Ejército en el México Borbónico. 1760-1810. México, 1983. ; Marchena Fernandez, Juan. Oficiales y soldados en el Ejército de América. Sevilla, 1983; Barbier, Jacques A. Reform and Politics in

flujo de caudales destinado a cubrir gastos fundamentalmente defensivos, permite conocer mejor los mecanismos de capitalización de la economía americana, especialmente en el periodo comprendido entre 1770 y 1810, así como analizar el funcionamiento del binomio **capital comercial-capital financiero** en los centros de poder económico americanos en el nivel regional. El gasto militar en América no hizo sino crecer durante estos años, debido a la nueva política aplicada por la Corona española que entendió el peligro en que se encontraba la monarquía si sus fuentes fundamentales de financiamiento (los metales americanos) dejaban de llegar con regularidad o acababan en manos de otra potencia europea. Fue una preocupación fundamental de los ministros ilustrados desde Felipe V, apareciendo especialmente afectados por este problema los de la época de Carlos III.

Los mecanismos de financiación militar, cada vez más complejos y desarrollados, cada vez afectando e involucrando a sectores más extensos e importantes de la Real Hacienda y de la economía americana en general, desbordaron ampliamente los cauces tradicionales previstos por la Administración colonial, la cual se vio obligada -bien a su pesar, hasta donde puede deducirse- a recurrir a la participación en estos circuitos - fundamentalmente de capitales- de personas, grupos o corporaciones privadas o semipúblicas (comerciantes, asentistas, sectores del patriciado urbano, hasta Consulados de Comercio o incluso Cabildos); en definitiva, del capital privado. Personas, grupos y corporaciones que se vieron en inmejorable situación para realizar una sólida inversión, de grandes proporciones, basada en la plata de la Real Hacienda, garantizada por ésta, y desde la que podía establecerse, mediante un adecuado manejo de la deuda estatal, una clara relación de dependencia de la Hacienda Real para con los capitales privados.

---

Bourbon Chile, 1755-1796. Ottawa, 1980; Campbell, Leon G. The military and Society in Colonial Perú, 1750-1810. Philadelphia, 1978; Kuethe, Allan J. Cuba, 1753-1815. Crown, Military and Society. Knoxville, 1988; Suarez, Santiago Gerardo. Las Instituciones Militares Venezolanas del período hispánico. Caracas,

La necesidad de atender gastos cada vez más crecidos en lugares donde los ingresos fiscales no eran suficientes, obligó a realizar grandes transferencias de capital desde aquellos lugares donde existía un superavit fiscal a aquellas otras donde la Real Hacienda era deficitaria, o donde el gasto era tal que había que aportar financiación extraordinaria externa. Era los famosos “situados”. Con el crecimiento de los costos defensivos, la mayor parte del ingreso fiscal de las zonas productivas más importantes comenzó a circular hacia las áreas de aplicación del gasto, en un circuito de capitales netamente americano que redistribuyó –como verdaderos ríos de metal- ingresos antaño predispuestos para su remisión al otro lado del mar; o al menos considerados parte inherente del "beneficio colonial" por parte de la metrópoli<sup>25</sup>. De la aceleración de estos flujos de capital a lo largo de las tres últimas décadas del S.XVIII, de la extensión de este circuito a cada vez más amplias zonas del continente, y de la acaparación que las elites locales (mediante el manejo de la deuda pública) realizaron de estos flujos financieros, devino un estrecho control por parte de éstas hacia el total de la estructura militar americana, de amplias repercusiones económicas y políticas, especialmente de 1810 en adelante.

Resulta evidente que en este proceso de capitalización de ciertas regiones a costa de ingresos procedentes de otras zonas, descubrimos con cierta facilidad a las elites locales

---

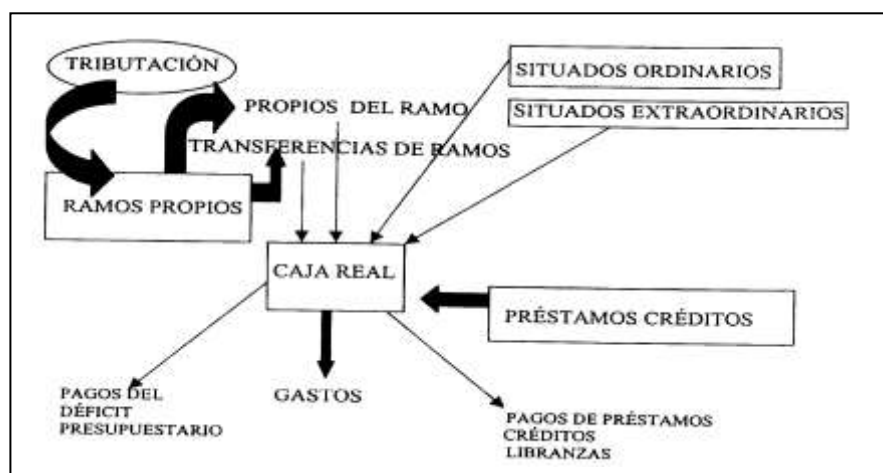
1969; Marchena Fernández, Juan y Gómez Pérez, Carmen. La vida de guarnición en las ciudades americanas de la ilustración. Madrid, 1992.

<sup>25</sup> Barbier, J. Anglo-American Investors and Payments on Spanish Imperial Treasuries, 1795-1808. En "The North-American role in the Spanish imperial economy. 1760-1819". Manchester, 1984; Halperin Donghi, Tulio. Guerra y finanzas en los orígenes de Estado argentino. 1791-1850. Buenos Aires, 1982; Id. Revolución y guerra. Formación de una élite dirigente en la Argentina criolla. Buenos Aires, 1972. Garavaglia, Juan Carlos. El ritmo de la extracción de metálico desde el Río de la plata a la península 1779-1783. En: "Revista de Indias". N°143-144, 1976; Kuethe, Allan J. Guns, Subsidies and Commercial Privilege: Some Historical Factors in the Emergence of the Cuban National Character. 1763-1815. En: "Cuban Studies". 16, 1986; Malamud, Carlos D. Acerca del concepto de "Estado Colonial" en la América Hispana. En: "Revista de Occidente", N° 116. 1991; Barbier, Jacques A. y Klein, Herbert. Las prioridades de un monarca ilustrado: el gasto público bajo el reinado de Carlos III. En: "Revista de Historia Económica". N° 3, 1985; Idem. Revolutionary Wars and Publics Finances: The Madrid Treasury, 1784-1807. En: "Journal of Economic History". N° 41, 1981; Archer, Christon I. Bourbon Finances and Military Policy in New Spain, 1759-1812. En: "The Americas" N° 37, 1981.

receptoras como los principales beneficiarios, y -en la mayor parte de las áreas estudiadas- como los más decididos instigadores y favorecedores de este tipo de facilidades financieras otorgadas por los capitales privados a la Real Hacienda a la hora de incrementar el gasto militar en sus localidades.

Los “situados”, y en general, todos los rubros de la Hacienda destinados a gastos militares, aparecen como uno de los determinantes económicos más importantes para la ciudad o el área sobre las que se aplicaron, puesto que la riada de caudales que llegó a ellas procedente de otras zonas redundó en su beneficio, cubriendo gastos efectuados exclusivamente allí, y sin esfuerzo productivo para generar el capital. Y ello tendrá interesantes consecuencias.

Por una parte, un extraordinario incremento de la liquidez en estos mercados locales receptores de situados. Efectivamente, en la mayor parte de las áreas sobre las que se aplicaron los situados para atender gastos defensivos o militares en general, dada la imposibilidad -real o ficticia- de la Real Hacienda local para hacer frente a los mismos, estos ingresos significaban la puesta en circulación en el ámbito local o regional, y anualmente, de grandes cantidades de metal procedente de otras zonas (productivas); que forzosamente tenían que alterar -cuando no dislocar- el ámbito financiero propio del área.



Obviamente, cualquier modificación al alza de los costos defensivos (lo que no dejará de suceder a lo largo del periodo), tendría que repercutir sobre el déficit de la Caja Real local, de manera que los “situados” deberían ser incrementados (bien de forma general, los “Situados Ordinarios”; bien excepcionalmente, los “Situados Extraordinarios”<sup>26</sup>) para lograr el cierre de la Caja. El incremento de los bienes de capital producto de estas nuevas entradas generará una mayor liquidez en el circuito local (proveedores y suministradores, receptores de sueldos, economías domésticas de las familias militares, etc..). Pero esta liquidez afectaría también al total de la estructura económica del área local (habida cuenta el monto de estos caudales, en franca expansión a lo largo del periodo).

Por otra parte, dado el precario funcionamiento del circuito de Situados entre Cajas Matrices (suministradoras de los caudales) y Cajas Receptoras (destinatarias de los mismos), conforme los gastos fueron creciendo, las remisiones sufrieron cada vez mayores retrasos y mermas, siendo la mayor parte de ellas parciales e incompletas. Ante el problema del déficit de las Cajas locales, sólo cabían dos soluciones: a)- Presupuestar el déficit en el situado del próximo año, incrementando éste o solicitando la remisión de un “Situado Extraordinario”, declarando suspensión de pagos hasta la llegada de los mismos. b)- Solicitar prestamos a los capitales privados locales, bajo la garantía de devolución a la llegada de los caudales. Las dos opciones fueron empleadas comúnmente. En la medida que en la segunda mitad del XVIII los montos circulantes y la aceleración del circuito de “situados” fueron cada vez mayores, productos del desafortunado incremento de los costos del sistema, ambas soluciones tuvieron que ser aplicadas simultánea y continuamente. Esta combinación resultó letal para la Real Hacienda, en la medida que la acumulación de la

---

<sup>26</sup> Cantidades que debían remitirse independientemente del situado ordinario pero utilizando el mismo conducto, para hacer frente a gastos extraordinarios no incluidos en los presupuestos. En verdad, estos Situados extraordinarios se hicieron tan comunes y ascendieron tanto en frecuencia y montos, que constituyeron una de las partidas más importantes para poder hacer frente al gasto militar.

deuda, prácticamente entregó las remisiones de metal procedentes de los situados (Ordinarios y también los Extraordinarios) al grupo de prestamistas.

Como resultado de este proceso, encontramos a estos grupos locales de capital -que concedieron préstamos, ofrecieron créditos o firmaron libranzas contra la Contaduría-, controlando la deuda pública de la Real Hacienda local, así como absorbiendo -directa o indirectamente- el flujo de caudales procedentes de los “situados”, o lo que es lo mismo, manejando la liquidez del mercado local. Otras consecuencias fueron el encarecimiento de los productos de consumo en estas áreas -medida tomada por estos comerciantes y sus distribuidores, vendiendo a precio sobrevalorado sus artículos, resarciéndose a la llegada del “situado” anual-; la transformación rápida de estos comerciantes-prestamistas en especuladores de capital, convirtiendo sus ganancias en capital financiero; el incremento de la demanda interna en estas zonas receptoras, con la incorporación de nuevos grupos de consumidores. Además, el circuito local obtuvo, rotundamente, una mayor participación en los circuitos económicos exteriores tanto interregionales como trasatlánticos, puesto que el volumen de metal derivado desde el gasto militar hacia la actividad externa comercial privada no hizo sino crecer. No hay que olvidar que es en estas décadas cuando el principal producto de exportación (legal e ilegal) -en volumen e intensidad mayor que nunca antes- de los comerciantes americanos para con Europa fue la plata; plata que fue capaz de sufragar el inmenso caudal de importaciones europeas que colapsaron gran parte de los mercados locales americanos y arruinaron en buena medida las producciones autóctonas, y que reportaron a los grupos de comerciantes -elites locales y patriciado urbano-portuario en general- fabulosos beneficios solo recordados en la memoria colectiva del S.XVI.

Pero parece necesario realizar algunas matizaciones al respecto.

Primero, hay que aclarar que al hablar de "grupos de capital" o "grupos de prestamistas" no podemos referirnos a grupos homogéneos, nítidos, conocidos; en la mayor parte de los

casos estudiados se corresponden con personas próximas a la estructura del poder, ancladas en las más profundas raíces del propio sistema colonial, que utilizan sus influencias familiares, políticas y sociales para alcanzar sus objetivos, a veces con tentáculos que alcanzan a la misma Corte; personas o grupos que se suceden en el manejo de estos resortes en medio de una pugna sorda desde la documentación, pero despiadada en la realidad, donde la Administración colonial -en la figura de sus funcionarios más conspicuos- aparece tomando partido por unos y otros cuando no directísimamente involucrada<sup>27</sup>; actuaciones que se enmarcan en la reñida lucha por el poder a fines del periodo colonial en el seno del patriciado urbano americano<sup>28</sup>.

Segundo, el importante papel que juegan estas elites en el uso de las directrices emanadas de la Administración enmarcadas en el Reformismo Borbónico, haciendo bascular el proceso -en una especie de "acuerdo de caballeros"- desde la "lealtad al Rey", el desarrollo

---

<sup>27</sup> Flores Morón, Braulio L. Los Situados del Río de la Plata en el S. XVIII. "Temas de Historia Militar". Vol 26. Madrid, 1988; Idem. Finanzas militares y economía en el marco del Reformismo: el Río de la Plata a fines del período colonial. "I Jornadas Nacionales de Historia Militar". Sevilla, 1991; Idem. y Marchena Fernández. Los laberintos de la fortuna. El Ocaso del Orden Colonial en Venezuela y la generación militar de Simón Bolívar. 1777-1810. En: "Bolívar y Europa", Caracas, 1993; Socolow, Susan. Los Mercaderes del Buenos Aires Virreinal: Familia y Comercio. Buenos Aires, 1991; Gelman, Jorge D. Un "repartimiento de mercancías" en 1788: los sueldos "monetarios" de las milicias de Corrientes. En: "Cuadernos de Historia Regional". Vol.1. N° 3, 1985.

<sup>28</sup> Céspedes del Castillo, G. Lima y Buenos Aires. Sevilla, 1946; Lynch, J. Administración Colonial española. 1782-1810. El sistema de Intendencias en el Virreinato del Río de la Plata. Buenos Aires. 1967; Chiaramonte, J.C. La etapa ilustrada. 1750-1806. En "Historia Argentina". Vol.2. Buenos Aires. 1987; Hamnett Brian R. Revolución y contrarrevolución en México y el Perú. 1800-1824. México, 1978; Marchena Fernández, J. The Social World of the Military in Peru and New Granada: The Colonial Oligarchies in Conflict, 1750-1810. En: Fisher, Kuethe y McFarlane, Comp. "Reform and Insurrection in Borbon New Granada and Peru". Baton Rouge, 1990; McFarlane, A. Comerciantes y Monopolio en Nueva Granada. EL Consulado de Cartagena de Indias. En "Anuario de Historia Social y de la Cultura". N° 11, Bogotá; Ortiz, Sergio Elías (Recop.Textos) Narvaez de la Torre, Antonio y Pombo, José Ignacio. Escritos de dos economistas coloniales. Bogotá, 1965; Casas Orrego, Alvaro León. El comercio en las ciudades de Antioquia. 1740-1810. Monografía inédita, Univ. Antioquia, Medellín, 1985; Bell Lemus, Gustavo. Cartagena de Indias: de la Colonia a la República. Bogotá, 1991; Sourdis de De la Vega, Adelaida. El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias. Reflejo del final de una época. Cartagena, 1990; Kuethe, A. Cuba, 1735-1815. Cit.; Marrero, Leví. Cuba: Economía y sociedad. Puerto Rico-Madrid, 1972-1984; Yuste, Carmen (Recop. Textos) Comerciantes mexicanos en el S.XVIII. México, 1991; Kicza, John E. Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones. México, 1986.



económico-comercial de las regiones más aptas para la exportación y de los centros distribuidores, el fortalecimiento de los poderes locales controlados por ellos, hasta la defensa -por todos los medios a su alcance- de sus intereses particulares más directos<sup>29</sup>. Estas actitudes y comportamientos de las elites –quedando al margen su peninsularidad o criollidad-, generarán un cambio sustancial en las relaciones internas y externas del sistema colonial, cada vez más "americanizado", menos "españolizado" y más atento a las inquietudes del mercado internacional.

Tercero, que aprovechando los mecanismos de capitalización que provee la financiación del aparato militar, cabe denotar -y hay que insistir en ello- el comportamiento rentista y especulativo de estos grupos de poder, que escasamente aplicaron los beneficios a actividades productivas<sup>30</sup>, incorporando este carácter a su ideario o a su mentalidad de clase. Directamente relacionado con lo anterior, conforme al más estricto modelo colonial al que renuncian jamás sino todo lo contrario, sus vinculaciones con la Administración del Estado constituían el verdadero motor de sus negocios, de aquí la marcada actividad que éstas elites americanas, hasta entonces restringida a sus empresas económicas, comienzan a mostrar en el terreno político; es el nacimiento de lo que posteriormente algunos autores denominarán "la patria contratista" y la "patria financiera", desarrollándose a expensas del Estado o incluso en el seno del mismo<sup>31</sup>. En esta misma línea hay que señalar que los comportamientos de este patriciado urbano para con el interior de los territorios o regiones que controlan desde las capitales o ciudades importantes, se mantiene dentro de la más pura

---

<sup>29</sup> Barbier, Jacques A. Peninsular Finance and Colonial trade: The Dilemma of Charles IV's Spain. En: "Journal of Latin American Studies". N° 12, 1980; Kuethe, Allan J. e Inglis, Douglas C. Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the Alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba. En: "Past and Present. Journal of Historical Studies". N°. 109, 1985;

<sup>30</sup> Quizás, como demuestra Kuethe en su obra sobre Cuba ya citada (Cuba, 1735-1815...), el caso de la elite habanera, aún participando directamente de ésta mentalidad, ofrece particularidades especiales.

<sup>31</sup> Halperin Donghi, Tulio. Historia Argentina. De la revolución de independencia a la confederación rosista. Buenos Aires, 1987. Págs.159 y ss.

ortodoxia colonial. La capitalización, pues, de las elites urbanas adquiere características territoriales en cuanto a su influencia y alcance de sus actuaciones.

Cuarto, al referirnos al aumento de liquidez en los mercados locales receptores de situados, debemos aclarar muy bien los definitivos alcances de la misma. La irrupción de estos caudales no significa, en la mayoría de los casos y cuando se trata de grandes cantidades, una mayor monetarización de la economía local. El control de los situados por parte de estos grupos de capital trajo aparejado el control -cuando no el monopolio- de la liquidez por parte de los mismos<sup>32</sup>. Provocaban escasez de numerario en amplios sectores de la economía, lo que daba origen a circunstancias realmente específicas de este momento: el premio de la plata, por ejemplo, característico de la economía de muchos puertos en el último tercio del XVIII; la emisión y circulación de vales y libranzas sumamente devaluadas; las fluctuaciones bruscas de los precios entre unas épocas del año y otras, en función de la proximidad de prometidos envíos desde las Cajas emisoras... Aunque ciertos sectores de la economía, como el mercado de esclavos o la propiedad urbana e incluso la rural sí se encontraban muy monetarizados -casos como por ejemplo los de Buenos Aires<sup>33</sup>, La Habana<sup>34</sup>, Cartagena<sup>35</sup> o Lima<sup>36</sup>- puede asegurarse que fueron muy extensos los sectores que, en las ciudades y su zona de influencia, estaban al margen de la circulación monetaria, y aquí era donde se hallaba y se concentraba el espacio de especulación de las elites burocrático-comerciales.

---

<sup>32</sup>- Teniendo en cuenta que la liquidez procedente del comercio exterior e interior también se encontraba en sus manos.

<sup>33</sup> Gelman, Jorge Daniel. El gran comerciante y el sentido de la circulación monetaria en el Río de la Plata colonial tardío. "Revista de Historia Económica". N° 3, 1987. Pág.485 y ss.

<sup>34</sup> Marrero, Leví. Cuba: Economía y sociedad. Barcelona, 1976. Vol.8. Pág.67 y ss.

<sup>35</sup> Marchena Fernandez, Juan. La Institución Militar en Cartagena de Indias. 1700-1810. Cit. Capítulo dedicado a los sueldos militares.

<sup>36</sup> Flores Galindo, Alberto. Aristocracia y plebe. Lima, 1760-1830. Estructura de clases y sociedad colonial. Lima, 1984.

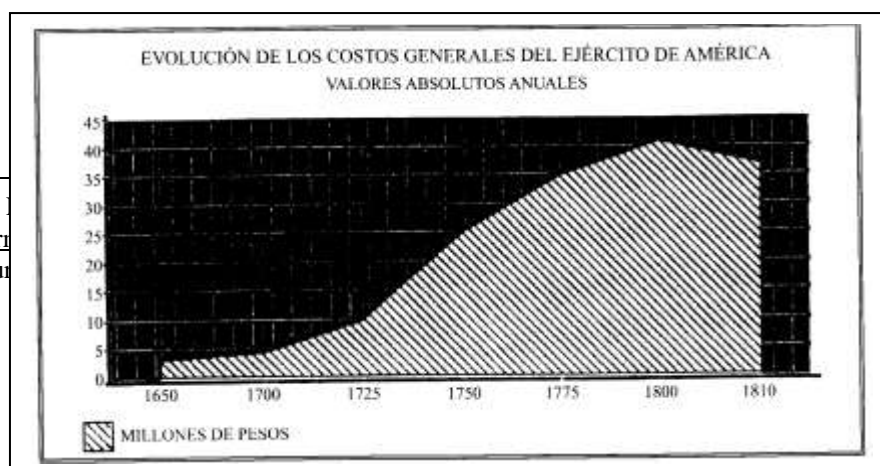
Y quinto, nos parece de vital importancia remarcar el "carácter metálico" de estos flujos de plata. A veces, los historiadores de la economía colonial, inmersos en un marasmo de números y cifras, de cargos y datas, donde las cantidades de pesos enviadas, recibidas, empleadas o adeudadas se van incrementando espectacularmente, no somos conscientes del valor metálico de estas cantidades, y, sobre todo de cómo estas cantidades, estos flujos de capitales son, antes que cualquier otra cosa y de cara a la exportación América-Europa, un verdadero río de plata u oro. La afección de metal en los mercados europeos y la fortísima penetración del mismo en la economía-mundo de la segunda mitad del XVIII, explican sobradamente cómo fue el metal (una vez más, la plata, y en menor proporción el oro) con gran diferencia el principal producto de exportación americano. Si realizamos una sencilla operación matemática, como la que lleva a cabo Peter Bakewell<sup>37</sup>, descubrimos que 100.000 pesos son exactamente cinco toneladas de plata. Ello significa que un situado ordinario para pagar una guarnición tipo (por ejemplo, Cartagena de Indias), cifrado en 650.000 pesos, significaban el envío a la ciudad de 32.5 toneladas de plata. O que, por ejemplo, un situado completo (ordinario mas extraordinario) enviado de Potosí a Buenos Aires en las últimas dos décadas del XVIII, que podía ascender anualmente a cuatro millones de pesos, representaban el desvío hacia el puerto de 200 toneladas de plata. El impacto, pues, de estos flujos de metal tiene que ponerse forzosamente en relación con las exportaciones totales que desde los grandes puertos americanos realiza el comercio local hacia Europa, tanto por vía legal como ilegal, y, además, con el volumen gigantesco de manufacturas que se adquirieron en Europa con estos metales y que inundaron los mercados americanos para su transformación de nuevo en metálico que era remitido a Europa. Este circuito, por tanto, y la potencialidad de este capital financiero y comercial, parece clave para entender el período.

---

<sup>37</sup> Bakewell, Peter. Plata y empresa en el Potosí del S.XVII. La vida y época de Antonio López de Quiroga. Pontevedra, 1988. Pág.35.

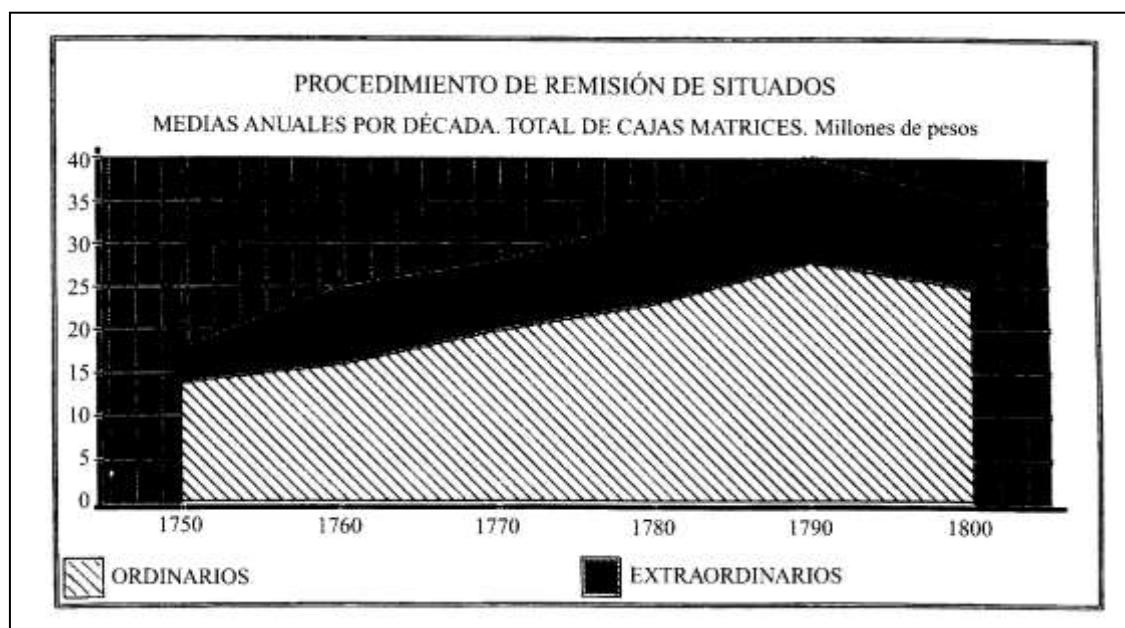
Por ello son tan fundamentales como necesarios los análisis en profundidad -prácticamente caso por caso- de la participación de los capitales privados en el sistema financiero militar y su influencia sobre los circuitos económicos locales, así como estudiar el funcionamiento del Ramo de Guerra de las Cajas Reales, el incremento de los pagos en concepto de "sueldos" a unas tropas cada vez más numerosas, de los gastos de su mantenimiento y de los pertrechos necesarios, de la construcción y reparo de fortificaciones... para poder conocer el déficit presupuestario, los montos de la deuda estatal y su amortización mediante mecanismos bien diversos, que fueron desde el abandono del control de los situados en manos de los acreedores, el establecimiento de una cierta permisividad para con las elite locales en el manejo de algunos resortes y recursos económicos antaño exclusivos de la Administración, hasta la ampliación de la cuota de participación de los capitales privados criollos en sectores públicos antes reservados a peninsulares de confianza.

Todo un universo que incluye desde problemas generales de Hacienda y Administración, de redistribución económica interregional, hasta cuestiones más concretas, como la incorporación de las mismas elites a los mecanismos de poder económico y administrativo colonial, sin olvidar tampoco las hondas repercusiones que la intensificación de la presión fiscal -para hacer frente al incremento del gasto del Estado- tuvo sobre los sectores populares, originándose un turbulento ciclo de sublevaciones y protestas, también hábilmente aprovechados por el patriciado urbano para acrecentar su poder y dar valor de presión a sus argumentos<sup>38</sup>.



<sup>38</sup> Marchena  
pueblo en ar  
Murcia". Mu

es. El temor al  
Universidad de



### Cartagena a fines del S. XVIII: de nuevo un puerto de metales.

Concretando en la situación de Cartagena, resulta bien significativo que las inversiones de metal procedentes de la Real Hacienda con destino al gasto defensivo, y que hicieron de la ciudad una de las plazas fuertes más importantes del continente, fuesen precisamente las que dinamizaran la economía local y permitiese a la elite local volver a los “viejos tiempos”

de bonanza y esplendor. Sobre todo porque pudieron lograr la captación de esta plata y volcarla sobre sus negocios.

A pesar de las grandes dificultades que atravesaron los mecanismos de financiación militar para hacer frente a unos gastos cada vez más elevados en un circuito cada vez más amplio y complejo, lo que en verdad originó la crisis y finalmente dislocó el sistema financiero militar -y con él buena parte de la Real Hacienda colonial- fue la acumulación de la deuda en manos de los capitales privados.

La acumulación del déficit fue producto de dos graves desajustes: por una parte, el desequilibrio entre costos presupuestados y gastos reales; por otra, el desequilibrio entre lo gastado y lo remitido a las Cajas pagadoras vía “situados ordinarios” o “extraordinarios”. Este déficit tuvo que ser cubierto mediante su presupuestación en las próximas cantidades a remitir desde las Cajas Reales matrices.

Un déficit tolerable siempre que su liquidación no superase un plazo de pago anual o al menos el espacio temporal transcurrido entre dos sucesivos envíos de “situados”. Bastaba con establecer una moratoria en los pagos tanto de sueldos de la tropa como a los suministradores de efectos, pertrechos y materiales. La sucesiva complicación en los envíos desde las Cajas matrices (en el caso de Cartagena, eran Santa Fe y Quito), su espaciamento temporal, las dificultades en origen para enviar las cantidades completas y por una sola vez, y la lógica impaciencia de unos y otros por cobrar lo que se les debía, obligaba bien a realizar transferencias de capital de unos ramos a otros de la Hacienda local, o bien a pedir prestado a los vecinos o comerciantes a cuenta de las próximas remisiones de plata. Con estas medidas -tomadas tan precipitada como asiduamente-, la presupuestación del déficit no resolvía los problemas y la acumulación de la deuda proseguía sin dar un respiro ni a las Cajas locales ni a las Cajas matrices. Además, los efectos de estas remesas de plata sobre las economías locales en las ciudades y jurisdicciones donde se aplicaba el gasto -remesas

que, cuando llegaban, sólo servían para pagar parte de las deudas atrasadas y no para abonar gastos corrientes-, venían a resultar realmente perjudiciales para las finanzas públicas, con un aumento espectacular de la inflación y una importante disminución de la capacidad adquisitiva de la plata procedente de los “situados”, ya que ésta venía a circular únicamente en forma de papel -libranzas emitidas por la Contaduría de la Caja Real para la adquisición de productos en las tiendas o almacenes de determinados libradores-, devaluándose en la medida que transcurría el tiempo sin que llegaran nuevos envíos.

A la llegada de éstos, la plata pasaba directamente a manos de los acreedores, quienes la introducían en el circuito del comercio exterior, bien para exportarla directamente como tal metal, bien para transformarla en capital comercial, mientras que, al permanecer la Contaduría sin efectivo, se volvían a expedir nuevas libranzas<sup>39</sup>. Todo esto, además, cobra

---

<sup>39</sup> Comentario aparte merece el llamado "premio de la plata", o sobrevaloración del metal (moneda) alcanzado en los puertos o centros comerciales americanos, tema escasamente estudiado pero de notable importancia a la hora de evaluar el carácter y significado de estos flujos de capital y su incidencia sobre la consolidación de una clase mercantil muy poderosa en algunos de estos centros comerciales; y especialmente sobre la práctica -cada vez más común- de realizar operaciones especulativas con estos fondos, todo ello de cara a la existencia de un capital financiero americano controlando buena parte del comercio con Europa (legal o ilegal, tema éste a estas alturas de poca importancia), tanto en sus relaciones con los consulados o compañías comerciales peninsulares, inglesas o francesas, como en sus relaciones con el interior de los espacios económicos americanos, dado que la avalancha de productos europeos adquiridos con esta plata sirvió para redefinir estos mismos espacios económicos coloniales, para intentar asegurar el control del interior por parte de las oligarquías portuarias americanas, o para terminar de liquidar -en la práctica- las producciones autóctonas, incapaces de competir ni en precios ni en cantidad con los productos importados. Buena parte de este problema permanece escasamente estudiado. Pedro Perez Herrero ha realizado una interesantísima aportación en esta línea (Plata y libranzas. La articulación comercial del México Borbónico. Mexico, 1987). Aunque quizás el caso del Río de la Plata sea el más conocido, podríamos asegurar sin embargo que similares procesos tuvieron lugar en el resto de los grandes puertos comerciales americanos: Gelman, Jorge D. El gran comerciante y el sentido de la circulación monetaria en el Río de la Plata colonial tardío. Cit.; Johnson, Lyman L. Salarios, precios y costo de vida en el Buenos Aires colonial tardío. En: "Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani". 3ª serie, N°2, 1990; Gelman, Jorge D. Sobre el carácter del comercio colonial y los patrones de inversión de un gran comerciante en el Río de la Plata del S. XVIII. En: "Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani". 3ª serie, N°2, 1990; Mira Delli-Zotti, Guillermo. Ilustración y reformismo borbónico en el Alto Perú. El Intendente Sanz y la minería de Potosí a fines del período colonial. Tesis Doctoral, Madrid, 1988; Tándeter, Enrique. Mercados y precios coloniales en los Andes. En: "Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani". 3ª serie, N°2, 1990; Garavaglia, Juan Carlos. Mercado interno y economía colonial. México, 1983; Moutoukias, Zacarias. Contrabando y control colonial en el S. XVII. Buenos Aires, 1988. Garavaglia, Juan

una importancia manifiesta si consideramos que las cantidades en el circuito de los “situados” cada vez fue mayor, como ya vimos en gráficas anteriores, ascendiendo en las últimas décadas del XVIII a casi veinte millones de pesos anuales. Mientras, la deuda parecía crecer en similar proporción. El sistema financiero alcanzaba así su cota de saturación y los problemas no sólo no se habían solucionado sino que, de cara a la Administración, el estado de las cosas era realmente calamitoso, con una deuda imposible de saldar.

Para el marco del Caribe, probablemente sean sintomáticos los ejemplos de Panamá, Cartagena y Caracas. En Panamá, un estudio minucioso que realizamos para el período comprendido entre los años 1730 y 1790<sup>40</sup> mostraba cómo la bancarrota era absoluta, sin solución alguna, y cómo incluso la propia Caja Real de Lima y el Tribunal de Cuentas de la sede virreinal peruana decidió desentenderse de los destinos de aquella plaza por imposibilidad material de encontrar una salida, alegando -lo cual era cierto- que corría el peligro de que la gestión del gasto en Panamá le llevara incluso a la quiebra, lo que efectivamente sucedió en los años ochenta<sup>41</sup>.

En Venezuela el problema era similar, aunque en éste caso las dificultades hacendísticas repercutieron desfavorablemente sobre las exportaciones de cacao y otros productos, lo que originó una pérdida de liquidez importante en el sistema y el malestar consiguiente de los principales comerciantes y productores<sup>42</sup>, quienes debían hacerse de la plata necesaria para sus transacciones en los puertos mexicanos (Veracruz) o en La Habana.

---

Carlos. El ritmo de la extracción de metálico desde el Río de la plata a la península 1779-1783. En: "Revista de Indias". Nº143-144, 1976; Tándeter, Enrique. El papel de la moneda macuquina en la circulación monetaria rioplatense. En: "Cuadernos de Numismática". Nº 14, 1975.

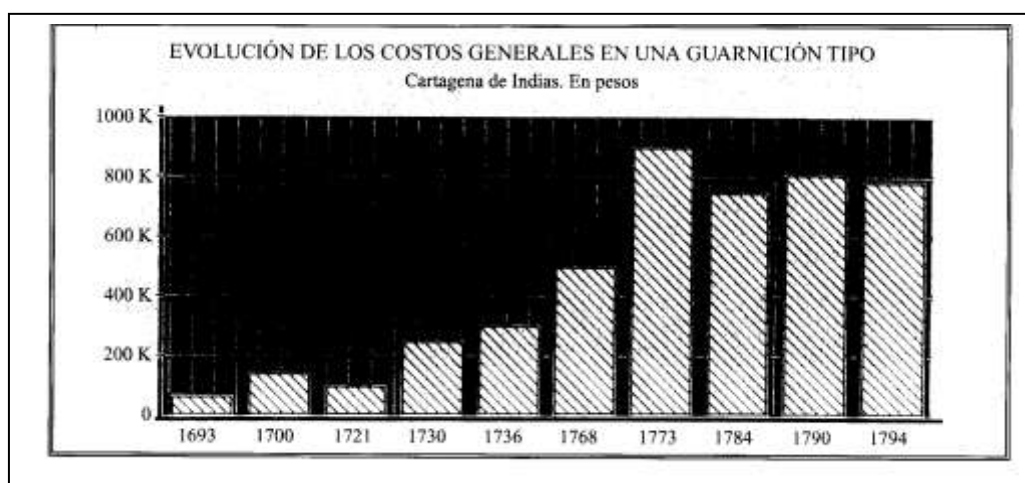
<sup>40</sup> Marchena F., J. Financiación militar, Situados y flujos de capitales a fines del período colonial. Cit. Pág.42.

<sup>41</sup> Evidentemente, la causa de la quiebra no estuvo exclusivamente en los desajustes panameños, pero, desde luego fueron un factor más a sumar.

<sup>42</sup> Marchena Fernández, J. y Flores Morón, Braulio. Los laberintos de la fortuna. El Ocaso del Orden Colonial en Venezuela... Cit.



Y en Cartagena, en cuya documentación hemos podido profundizar con mayor intensidad, esta cuestión adquiere dimensiones muy interesantes, que al tiempo que la hacen más compleja la explican con cierto detalle.



El problema de la deuda y su acumulación aparece como el vector de estudio más importante. Obviamente la causa fundamental de la aparición de la deuda está en la necesidad de aplicar recursos cuando no se realizan entradas de capital procedentes de los “situados” y su consolidación se produce cuando el déficit, en vez de ser presupuestado sobre éste, se carga sobre nuevos empréstitos.

Pero.. ¿cuales son las circunstancias en las que la Hacienda local decide solicitar préstamos a los particulares?

Resumiendo las situaciones más comunes sobre la generación del déficit:

- 1)- Cuando no llegan los “situados” o éstos llegan incompletos. Como el aporte de la Caja Real propia es insuficiente, se solicitan las aportaciones de los capitales locales.
- 2)- Cuando llegan unidades militares del Refuerzo desde la península o de regreso a ésta, cuyos sueldos no están incluidos en los “situados ordinarios” ni hay aportes como “extraordinarios” por no haberse solicitado con antelación o por no haber caudales disponibles en las Cajas matrices; tropas a las que hay que pagarles para evitar que se subleven. (Hay que anotar aquí el hecho de que el 90% de las sublevaciones de soldados en el S.XVIII están protagonizadas por unidades del Refuerzo ante la falta de abono de sus sueldos<sup>43</sup>).
- 3)- Cuando se necesitan reparos urgentes en las obras de defensa, bien ante una catástrofe natural o ante un anuncio de ataque enemigo.
- 4)- Cuando en caso de anuncio de ataque enemigo hay que aprovisionar de víveres a la guarnición, siguiendo el plan de defensa, en previsión de sitio o bloqueo prolongado.
- 5)- Cuando, ante peligro de ataque enemigo, o por motivos de sublevaciones populares, o por serles adjudicadas a la tropa de Dotación otras misiones fuera de la plaza, hay que movilizar a las Milicias.
- 6)- Cuando hay que organizar una expedición punitiva contra otra zona con participación de las tropas locales, y en las que siempre los gastos sobrepasaban a lo presupuestado.
- 7)- Cuando, en caso de guerra, recalca en el puerto una armada que tiene que ser aprestada urgentemente para proseguir las operaciones, o para transportar a las tropas que van venido a buscar.
- 8)- Cuando se recibe material y pertrechos desde la metrópoli por compañías privadas, que tienen que ser abonados en el acto para su desembarque.

---

<sup>43</sup> Marchena F.Juan. Oficiales y soldados.. Capítulo dedicado a las sublevaciones de tropas. Cinco de ellas se produjeron solo en Cartagena de Indias entre 1740 y 1800.

Las soluciones al déficit existente entre costos y pagos fueron variadas:

a)- Se solicita más dinero a la Caja Real matriz, en forma de nuevos “extraordinarios”. La negativa fue la respuesta más común, a no ser que mediara Real Orden de la Secretaría de Indias. Por una parte, los informes de los Tribunales de Cuentas ya habían advertido sobre la mala administración de los “situados” en las Cajas Reales de destino, y las Cajas matrices podían demostrar que, desde el punto de vista contable, las cantidades habían sido remitidas. Por otra, las propias Cajas matrices demostraban también hallarse exhaustas y ser incapaces de absorber el gigantesco crecimiento de los gastos en las Cajas receptoras de “situados”, especialmente en las dos últimas décadas del siglo.

b)- Se pide a la tropa, en concepto de obediencia al soberano, que "soporte con entereza y dedicación al Real Servicio" el retraso en el abono de sus pagas, y a los suministradores de víveres y material que demoren en presentar sus facturas, otorgándoles ciertas facilidades y privilegios comerciales. Los resultados de aplicar esta política resultaron calamitosos para la Administración y para el aparato militar. Por una parte, la tropa y la oficialidad acumuló sueldos impagados por años enteros, de lo que devinieron la deserción masiva, el incremento de la corrupción y de la dejadez en el servicio, las ventas ilegales de material militar para conseguir efectivo, la doble dedicación de soldados y oficiales en otras actividades que las propiamente castrenses, la ruina de la calidad de vida del soldado en América con las consiguientes dificultades para mantener la recluta voluntaria, la pérdida de imagen del Ejército como institución al servicio de la Corona y de la comunidad, etc.. Y por otro, el encarecimiento de los suministros a las guarniciones por parte de los particulares, a sabiendas que tardarían mucho en cobrar sus partidas, a la par que conseguían facilidades en la introducción de mercancías ilícitas, grados militares ventajosos en las milicias, privilegios de trato en los juzgados castrenses en virtud del fuero militar..

c)- Se solicita dinero "por común", en una especie de prorratio, a los vecinos de la ciudad para hacer frente a estos gastos. Contribuciones que muchas veces se hacían forzosas, ya que, aunque eran voluntarias en origen, los vecinos se negaban a ellas dadas las dificultades

para su reembolso, amén del tiempo que transcurría antes de su devolución, y a conocerse que en algunas ciudades la Administración había sido excesivamente olvidadiza para con este tipo de préstamos comunales. El sistema no era, ni con mucho el más adecuado. Primero porque no podían materialmente incrementarse más las contribuciones forzosas de los vecinos, especialmente recargados fiscalmente con los nuevos impuestos aplicados en virtud de las reformas de la tributación característica del periodo. Y segundo porque perjudicaba excesivamente al desarrollo económico local, ya que disminuía la capacidad de consumo del vecindario al tener parte del ahorro interno invertido en deuda de la Administración; deuda que, además, difícilmente podría pagarse a corto plazo. Por ejemplo, los Oficiales Reales de Cartagena informaban el año 1762 que para abonar pagos atrasados a las tropas se habían solicitado a los vecinos 799.433 pesos, cantidad equivalente a dos años de situados<sup>44</sup>.

d)- Solicitar caudales al comercio de la ciudad. Ni que decir tiene que éste último sistema fue el más empleado. Ya comentamos anteriormente cómo la mayor parte de la deuda fue acumulada con este sector. La respuesta podía adquirir tres modalidades: Préstamos, créditos o libranzas.

1)- Préstamos: El comercio de la ciudad facilitaba cierta cantidad en metálico -con o sin interés, según los casos y las circunstancias- a ser reembolsada con los próximos situados. Son la causa fundamental del crecimiento de la deuda y del establecimiento del control de los situados por parte de los capitales locales, puesto que el total prestado venía a ser superior al situado recibido. A la llegada de éste, pasaba íntegramente a manos de los deudores y el circuito se ponía de nuevo en marcha durante el año en curso. La liquidez que proporcionaban los situados pasaba, pues, a manos de estos prestamistas, o lo que es lo mismo, al comercio local.

2)- Créditos: El comercio de la ciudad concedía crédito por una cantidad determinada de dinero, distribuida comerciante por comerciante: para adquirir productos en sus tiendas y

---

<sup>44</sup> AGI. Santa Fe. 942.

almacenes, que luego eran repartidos entre la tropa (ranchos); o para compra de materiales necesarios en las obras (piedra, cal, maderas, herrajes) que ellos mismos vendían; o incluso para fletar un navío que hacían conducir a otro puerto español o extranjero para comprar los productos necesarios. Consecuencia de ello fueron el encarecimiento de estos productos, la generalización de la inflación a nivel local, el incremento del fraude aduanero, el contrabando y la inutilidad de las medidas adoptadas por la Administración para asegurar el control del monopolio comercial<sup>45</sup>.

3)- Libranzas: el comercio de la ciudad aceptaba de la Contaduría una serie de vales en papel por cantidades de dinero, canjeables por productos en sus tiendas y almacenes. Con estos vales se abonaba a la guarnición sus sueldos o se pagaban determinados atrasos, y eran canjeables por metálico en la Contaduría a la llegada del situado. Esto producía un fuerte encarecimiento de los productos de primera necesidad, ya que las libranzas a veces especificaban en que tienda podían ser canjeadas, y sólo en ella, a la vez que una feroz inflación y una alta especulación. "Y para que por falta del prest<sup>46</sup> diario para el soldado no abandonen su obligación, se encarga a los capitanes acrediten a los de sus respectivas compañías con los pulperos.. en lo necesario para su diaria manutención"<sup>47</sup>. Se puede observar como son, individualmente, cantidades pequeñas, entre uno y tres reales diarios por soldado y día, pero su suma total se incrementaba muy por encima del situado y dislocaba, además, en una nube de papeletas, las posibilidades de control, como en el caso de Puerto Rico en los años sesenta, donde estos vales funcionaron por toda la isla como dinero (muy devaluado pero real) y que fue difícil de erradicar por la Contaduría, entre otras cosas porque no había plata para liquidarlas<sup>48</sup>.

---

<sup>45</sup> Especial relieve, por el valor de los montos totales y por los problemas financieros que se generaron, cobraron los casos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas o el de la Compañía de la Habana.

<sup>46</sup> Sueldo.

<sup>47</sup> AGI. Santa Fe.940. Expediente de 12 de mayo de 1758.

<sup>48</sup> AGI. Santo Domingo. 2502.

Las pulperías y otras tiendas de la ciudad se beneficiaban de este sistema, ya que ellas eran las únicas que aceptaban las libranzas. ("En caso de falta de caudales -se ordenaba en Cartagena- se extenderá un recibo a los soldados por el monto de sus sueldos para hacerlos efectivos en pulperías señaladas<sup>49</sup>, a reintegrar con el situado próximo"<sup>50</sup>). Los comerciantes encarecían los productos que vendían a través de este sistema y obtenían notables beneficios, porque, además, cambiaban en metálico el papel a un valor muy inferior al que correspondía y al que luego cobrarían en la Contaduría: "Que ha sucedido dar una libranza de mil pesos por ciento de contado, y cobrarla el cesionario luego por entero, llevando al que la cedió hasta la Contaduría para recibir la paga"<sup>51</sup>.

La cantidad de documentación que generó todo este complicando laberinto de caudales, la mayoría de los mismos no existentes más que en el papel, da una idea del descalabro en que aparecía sumida la financiación del sistema militar a fines de siglo.

El cobro de estas cantidades por parte de los que prestaron no era tarea fácil, entre otras cosas porque ya habían absorbido completamente los situados, tanto los "ordinarios" como los "extraordinarios", y debían reclamar directamente a las Cajas matrices, lo que ya sabemos era complicado. Ello agudizó aún más las reticencias en las Cajas Reales matrices, a su vez endeudadas con comerciantes de su área para poder atender a tantos envíos exteriores, los que no podían ver con buenos ojos la llegada de comerciantes de otras ciudades reclamando pagos de préstamos, en cuanto éstos eran contemplados como lo que eran en realidad, la competencia comercial, que además se beneficiaban del dinero producido, recaudado y no invertido en estas zonas. Los "situados" comenzaron a ser entendidos por las elites locales que controlaban las Cajas matrices como una escandalosa

---

<sup>49</sup> A pesar de que estaba expresamente prohibido (Recopilación de Leyes de Indias.1680. L.III;Tit.XII. Ley 5ª.), lo que indica que las circunstancias habían modificado la práctica legal.

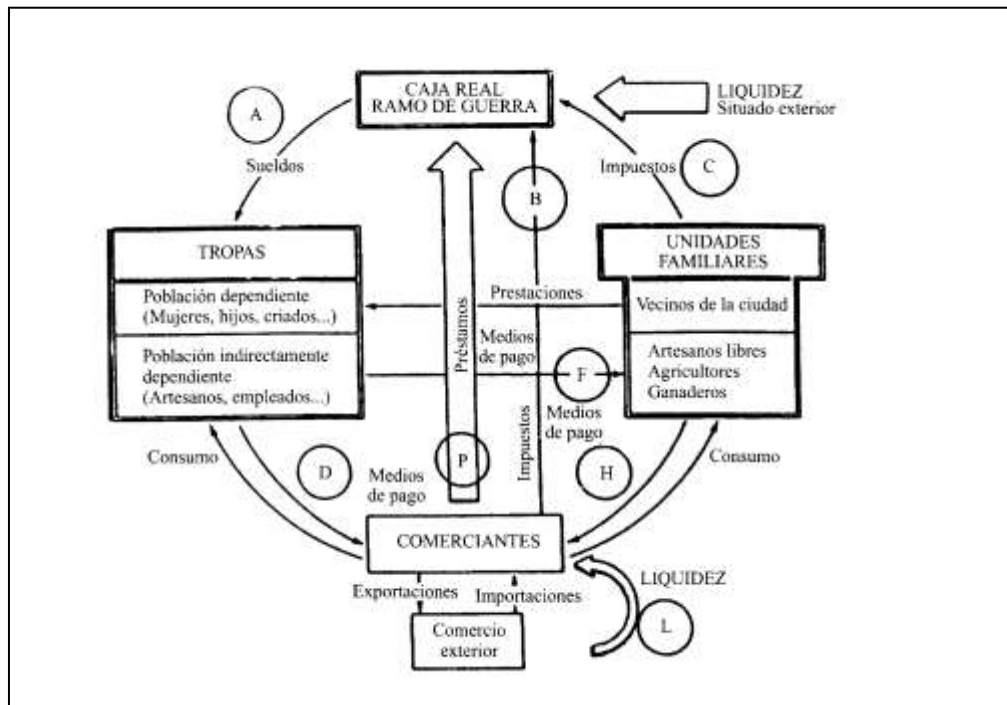
<sup>50</sup> AGI. Santa Fe. 942. Expediente del 9 octubre 1765.

<sup>51</sup> Marchena, J. La defensa del Caribe.. Pag.58.

fuga de capitales. Cientos de expedientes en la documentación de Hacienda de la capital mexicana, de Lima y de Quito o Bogotá así lo atestiguan.

A nivel interno, dentro del ámbito local, las repercusiones de la crisis del sistema financiero militar fueron mas que importantes. En una ciudad americana con guarnición como Cartagena a fines del siglo XVIII, el circuito comercial resultó muy afectado por el régimen de situados y por sus elementos sustitutos como préstamos y libranzas. En casos concretos que hemos podido estudiar con cierto detenimiento, se detectan claros fenómenos de interrelación entre el crecimiento del producto interno y del comercio exterior con los flujos de capitales que, con destino a gastos militares, proceden de otras áreas y se transforman en capital financiero en manos de los grupos de elite local.

Realizando un esquema muy básico sobre estos flujos de capital en el seno de las economías urbanas americanas:



Situados y préstamos parecen ser los grandes motores de estas economías en cuanto introducen la necesaria liquidez en el sistema, que se distribuye por todo el circuito y acaba por crear un más alto desarrollo económico en función de la mayor capitalización del comercio exterior. Casos como Cartagena, la Habana o Buenos Aires son bien significativos al respecto.

En Cartagena de Indias, por ejemplo, el gremio de comerciantes controlaba el 100 % del sistema de financiación militar. A excepción de la cúpula militar, representada por el Gobernador y algunos oficiales del Estado Mayor de la Plaza, toda la oficialidad de las unidades, tanto de Dotación como de Milicias, estaba relacionada bien con el comercio bien con los principales prestamistas: o eran ellos mismos o pertenecían a sus familias<sup>52</sup>. En La Habana, donde, como indica la Junta de Guerra a principios del XIX, se habían gastado tantos caudales procedentes de otras zonas que bien podrían ahora colaborar con un empréstito de dos millones de pesos<sup>53</sup>, el circuito de financiación militar fue prontamente acaparado por el patriciado y empleado en el despegue comercial y agrícola de la isla, especialmente en lo referente a la capitalización necesaria para el desarrollo tecnológico y esclavista, lo que permitió transformar su economía y extender el régimen de plantación<sup>54</sup>. O en Buenos Aires, donde el control sobre el gasto militar por parte de los grupos de capital porteños era ya total a principios del S.XIX. Las Cajas Reales emisoras de estos situados (Potosí y con ella otras Cajas mineras del Alto Perú) habían llegado a hacer crisis debido a los cada vez más altos envíos hacia el puerto, decidiendo el Intendente de Potosí, Francisco de Paula Sanz, no remitir más caudales sino reinvertirlos en mejorar la producción minera,

---

<sup>52</sup> Marchena, J. Ejército y cambio social en la América de fines del S. XVIII. En "La América Española en la época de las Luces". Madrid. 1988.

<sup>53</sup> AGI. Estado. 69. Exp. 45.

<sup>54</sup> Kuethe, A. Cuba..



reflotando el Banco de San Carlos para ayudar a los azogueros altoperuanos, grupo al que, obviamente, él mismo pertenecía<sup>55</sup>. El patriciado porteño, representado por los principales comerciantes y hacendados de la pampa húmeda, desde sus altos cargos en el Cabildo de Buenos Aires, en la administración local y en los grados superiores de las Milicias, especialmente a partir de las invasiones inglesas, había desarrollado beneficiosos mecanismos de control sobre el gasto militar.

En el caso de Nueva Granada y más aún en la costa atlántica, el peso de estos procesos sobre la economía regional fue más que importante.

Y ello por varias razones: Una, porque la "militarización" de la sociedad costeña (en el sentido de adquirir grados, preeminencias, prestigio y posición mediante el escalafón militar por parte del patriciado cartagenero y otros estratos de la población) se hallaba tan extendida que pertenecía ya al paisaje de la región<sup>56</sup>; otra, porque esta militarización alcanzaba al control del gasto público en la ciudad desde mediados del S.XVIII por parte de las elites locales portuarias, tanto en el abasto de la misma ciudad, su guarnición, la construcción de obras públicas y defensivas, la financiación de expediciones, la adjudicación de préstamos y créditos a la Real Hacienda, el control de las libranzas de la Contaduría, y la transformación de esta deuda en líquido metálico a partir del cual se financiaban las operaciones de compra de manufacturas europeas, de productos agrícolas externos al área (harinas norteamericanas, por ejemplo) o exportándose como tal metal directamente. Y otra razón, porque el sistema miliciano en la costa colombiana, al parecer libre de los vaivenes políticos en que se vio sumido el interior, no sólo se mantuvo sino que creció en importancia, asumiendo los valores de la elite costeña, sirviendo como plataforma

---

<sup>55</sup> Mira, G. Ilustración y reformismo borbónico en el Alto Perú. El Intendente Sanz y la minería de Potosí a fines del periodo colonial. Cit.

<sup>56</sup> La mayor parte de la oficialidad de las unidades veteranas en Cartagena pertenecían a las elites del puerto, y prácticamente la totalidad de las tropas, como ya hemos demostrado en otros trabajos.

para sus reivindicaciones y planteos, dando argumento de fuerza a los mismos frente a posibles reclamos de los grupos del interior o de la propia metrópoli, y constituyendo, como antes indicamos, un signo de "distinción" y "propiedad" en el contexto socioeconómico costeño.

En Cartagena, las milicias databan del siglo XVII, aunque su ineficacia fue proverbial en muchas ocasiones: por ejemplo, cuando el Barón de Pointis atacó la ciudad; o incluso cuando Vernon desplegó su manto de tempestades sobre las fortalezas cartageneras. Un informante decía, algunos años después, que el pavor de los bisoños milicianos enfrentados a un ejército de verdad era sobrecogedor. (Al Batallón de Milicias lo situaron entre los Regimientos veteranos, con los oficiales a retaguardia y orden de que "pasaran por el pecho a todo el que retrocediese, con lo cual se consiguió que representasen mayor número de tropa"<sup>57</sup>).

Por tanto, el sistema de milicias en esta zona no se diferenció sustancialmente del levantado para el resto del continente. Es más: se aplicaron sucesivamente la normativa general, el Reglamento para las Milicias de Cuba<sup>58</sup> en 1772, con la "Adición para Puerto Rico"<sup>59</sup>, el Reglamento para las Milicias de Yucatán y Campeche en 1778<sup>60</sup>, hasta 1794 en que se dictó uno específico para las de Nueva Granada<sup>61</sup>.

Por el sistema antiguo, antes de 1772, las milicias se diseminaban por partidos en multitud de compañías, unas con 20 soldados, y otras con 200, según diera de sí el pueblo, o el hato, o la hacienda. Los "Capitanes a guerra" informaban cada año que todo estaba en orden. En realidad, en 1736, de los 1421 hombres que se levantaban, por ejemplo, en San Benito

---

<sup>57</sup> Informe de Antonio de Salas, electo Teniente de Rey de Cuba. AGI, Santa Fe 948-A.

<sup>58</sup> AGI. Indiferente General, 1885.

<sup>59</sup> AGI. Santa Fe, 948-A.

<sup>60</sup> Ibidem.

Abad, el total de las armas que portaban eran 125 escopetas, 187 lanzas, 12 espadas y 3 pistolas; las seis compañías que se diseminaban por estas sabanas de Tolú no se habían juntado jamás, y aún cada una de ellas sólo los domingos, cuando el hacendado no tenía otra cosa que ordenar<sup>62</sup>.

Tras la reforma de 1772, con reglamento formal y todo, la situación cambió: había ahora milicias en la ciudad y milicias en los pueblos y lugares; los Regimientos de Blancos, Pardos, de Todos los Colores, las Compañías Sueltas y los Piquetes, se incluían ahora en un esquema que sobre el papel parecía más efectivo. En realidad todo siguió igual para las milicias del interior, mandadas por los hacendados. Pero en las ciudades se funcionó de manera diferente. Los comerciantes y rentistas se preocuparon por colmarlas, vestir las, instruir las, hacerles un cuartel, y pelearse con otras autoridades por cuestiones de rango y preeminencias en las procesiones, fiestas y saraos.

Un caso típico de estos patricios urbanos convertidos ostentosamente en Coroneles o en Capitanes, con casacón, peluca, fusta, corbatín, gola y escarapela multicolor, fue Juan Fernández de Moure en la Cartagena de fines del XVIII: aunque natural de Galicia, era más cartagenero que el Cerro de la Popa. Próspero comerciante, fue miembro del Cabildo, con varias propiedades en la zona de Mompo, envuelto en insistentes rumores de que parte de su fortuna se debía al contrabando, realizaba dádivas y préstamos a la Real hacienda con naturalidad y reiteración, bien en forma de puentes o caminos construidos a su costa o en moneda contante. Prestaba también caudales a la Real Hacienda sin cobrar intereses cada vez que se lo solicitaban. Su Regimiento de Voluntarios Blancos era su devoción y a él se dedicó con ahínco. Pleiteó con todo el mundo e incluso opinaba que su unidad era mucho mejor que el Fijo. Sus tropas hacían guardias y rondas, todo ello costado por Don Juan. El

---

<sup>61</sup> AGI. Santa Fe 1885.

<sup>62</sup> AGI. Santa Fe, 939.

Gobernador lo calificaba de "altanero, orgulloso y díscolo"<sup>63</sup>; el comercio lo criticaba porque lo dejaba sin dependientes, ya que, con el Reglamento Miliciano en las manos, Fernandez de Moure no dejaba escapar a un solo blanco de ir cada semana a la revista<sup>64</sup>; y él mismo acabó solicitando grado de Coronel del Ejército Regular<sup>65</sup>.

Hubo muchos Moure en las Milicias, en cuanto a consecución de un uniforme con el que figurar ampulosamente ante la sociedad local. En verdad, la mayor parte se acogió a éste sistema miliciano por los beneficios que otorgaba el fuero militar.

En el interior, en cambio, el sistema miliciano sufrió traumáticas alteraciones, especialmente después de la sublevación del Socorro de 1781. Cuando el movimiento se sofocó -con toda la violencia que pudo destilarse- y las cabezas y manos de los dirigentes acabaron expuestas en picas en los cruces de caminos, todos aprendieron la lección: se suprimieron algunas milicias y se reforzó el control sobre las que se dejaron<sup>66</sup>; se creó el Auxiliar de Santa Fe; y los campesinos, por último, comprendieron que tenían pocas posibilidades de luchar contra los abusos de los grandes terratenientes de Cundinamarca, ahora más afianzados en el poder y defensores de un orden colonial virreinal que esperaban poder usar, además, contra las elites costeñas monopolizadoras del comercio con Europa.

Sin embargo, estas alianzas parecían tener poco futuro. Mientras la oligarquía comercial cartagenera permanecía unida -tanto criollos como peninsulares informaban mantenerse "en armoniosa unión que nos ha producido imponderables beneficios", estando además íntimamente relacionados entre sí por lazos patrimoniales y comerciales<sup>67</sup>-, en Santa Fe de

---

<sup>63</sup> AGI. Santa Fe 949.

<sup>64</sup> AGI. Santa Fe, 948 A y B.

<sup>65</sup> AGI. Santa Fe 636.

<sup>66</sup> AGI. Santa Fe, 948-B.

<sup>67</sup> Anthony McFarlane. Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada. El Consulado de Cartagena de Indias. "Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura". n. 11, pág. 47 y 48.

Bogotá la pugna entre los burócratas peninsulares y los comerciantes criollos fue haciéndose cada vez más evidente. Cuando Cartagena obtuvo su Consulado y en cambio se le rechazó a Santa Fe, por mucho que lo solicitaron, y fueron conscientes en la capital de que la dependencia que mantenían con el puerto era casi total, comenzaron a notarse síntomas de unión entre las elites bogotanas, aunque ello significara un atentado contra la figura y política del virreinato. Realmente, excepto casos concretos, el rol santafereño no iba más allá de ser centro redistribuidor de productos en la región central, y además comprando a crédito a los comerciantes cartageneros<sup>68</sup>: "El tráfico del Nuevo Reino de Granada con la Metrópoli y con los demás dominios de América se hace por el puerto de Cartagena en el que están reunidos los verdaderos comerciantes que reciben de su cuenta los cargamentos y desde allí se distribuyen a las provincias interiores, en que por lo común sólo hay encomenderos y mercaderes que trafican por segunda y tercera mano"<sup>69</sup>. Como vemos, habían conseguido reproducir las mismas circunstancias que en el S. XVI, y jugaban el mismo papel.

En este sentido, las remisiones de caudales (también desde Quito pero fundamentalmente desde Santa Fe) hacia Cartagena para abonar los gastos militares, parecían desproporcionadas respecto a las posibilidades de la Real Hacienda bogotana o quiteña; una injuria al desarrollo económico del interior, y la causa principal -alegaban- del "atraso de estas jurisdicciones", en cuanto eran conscientes en estas capitales que, con los fondos extraídos de sus impuestos, gravámenes y exacciones, se estaba financiando la estructura comercial cartagenera, se fomentaba su comercio monopolístico y se facilitaban las importaciones de productos (entre ellos las harinas y los tejidos) que hacían una feroz competencia a sus producciones tradicionales.

---

<sup>68</sup> Ibidem, págs. 60 y 61.

<sup>69</sup> Informe del Virrey Ezpeleta, 1796. Apud. Anthony McFarlane. Ibidem, pág. 64.

Las cifras parecen avalar esta situación. Si el incremento del gasto público en la costa no hizo sino crecer, en idéntica proporción lo hizo el déficit fiscal en las Cajas Reales cabeceras del virreinato. A pesar de los sucesivos aumentos impositivos en las regiones del interior, que tanta sangre y fracturas habían originado, durante el período virreinal de Caballero y Góngora el déficit había pasado de 900.000 pesos a más de dos millones. Su sucesor, Gil y Lemos, aunque al principio había pensado que los recursos del interior serían suficientes para enjugar esta deuda, pronto comprendió su dificultad y ordenó un recorte drástico en los gastos<sup>70</sup>. Sin embargo, los reclamos de Cartagena ante la Corte, protestando contra los mismos y alegando su "completa indefensión ante la falta de caudales con qué hacer frente a los crecidos gastos", conllevaron que el Virrey recibiera órdenes referentes a mantener las inversiones en la costa y atenuar el gasto en el interior.

Gastos que quedaban, en materia defensiva, absolutamente desproporcionados. El Virrey batalló por un recorte en el gasto militar miliciano del interior, unos 20.000 pesos al año, a pesar de que con ello perdía el apoyo político del patriciado que participaba en las milicias (buena parte del total del mismo). En cambio, no pudo evitar que los gastos en la costa ese mismo año ascendieran a 725.315 pesos<sup>71</sup>, solo en sueldos de la tropa veterana, a lo que había que sumar la deuda que había dejado en Cartagena un regimiento peninsular que estuvo allí acantonado (el de la Princesa) y que ascendía a 400.000 pesos, la incorporación de un Batallón más al Fijo de Cartagena (un incremento en la nómina de más de 150.000 pesos/año), mas los 356.000 pesos anuales que se estaban empleando en la expedición del Darién, controlada, mantenida y aviada desde Cartagena<sup>72</sup>.

Efectivamente, estas riadas de plata estaban activando un activo flujo comercial en el puerto cartagenero, como demuestran las cifras. Los productos procedentes de las regiones costeras

<sup>70</sup> Memoria de Gobierno. Cit. Pág. 279.

<sup>71</sup> Idem. Año 1798.

<sup>72</sup> Kuethe, Allan. Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada. 1773-1808. Bogotá, 1993.

y del interior apenas significaban un porcentaje estimable en las exportaciones de Cartagena, no tanto por su volumen sino en cuanto a su cuantía, cantidades que no siempre los historiadores hemos sido capaces de medir en su valor real, y que explican la importancia de la plata (la del Rey, la de la Real Hacienda local, la de los préstamos, la de los situados, toda ella transformada ahora en plata de particulares puesta en circulación en el comercio exterior):

**EXPORTACIONES DESDE CARTAGENA. 1784-1793<sup>73</sup>**

<b>AÑO</b>	<b>PLATA Y ORO</b>	<b>OTROS PRODUCTOS (EN PESOS)</b>	<b>%</b>
1784	1.570.217	80.308	5 %
1785	1.817.098	164.635	9 %
1786	372.156	89.942	23 %
1787	4.424.081	224.150	5 %
1788	1.939.462	135.059	7 %
1789	2.114.290	186.418	8 %
1790	2.108.328	203.773	9 %
1791	2.558.245	285.273	11 %
1792	1.634.037	225.845	13 %
1793	671.117	248.155	36 %

Cifras muy interesantes porque demuestran que sólo cuando las cantidades de plata procedente del interior (buena parte de la misma llegaba como envíos de la Real Hacienda) disminuían en el puerto debido a la falta de remisiones, los productos locales alcanzaban una relativa incidencia en las exportaciones cartageneras. No debe olvidarse que estos 21

---

<sup>73</sup> Extracto de las cifras aportadas por la Contaduría de la Real Aduana de Cartagena. AGI. Santa Fe. 957. Véase el artículo de McFarlane, Anthony. El Mercantilismo Borbónico y la economía americana: la Nueva Granada en la época del Comercio Libre, 1778-1795. En: "Anuario de Estudios Americanos". XLVII, 1990. Pág.324.

millones de pesos-metal exportados por Cartagena consistían, físicamente, en 800 toneladas de plata y casi 200 toneladas de oro. Y ello, por tratarse de cifras oficiales aportadas por la Aduana, sólo contempla el comercio legal. Si a ello sumamos el metal que se exportaba vía contrabando, evidentemente no mensurable con la documentación disponible, la entidad de este comercio movido por la plata era aún mas importante.

Evidentemente, estos capitales metalíferos no se exportaron sin más. Conformaban el vasto capital comercial que financiaba un gigantesco régimen de importaciones que, a su regreso de Europa, las Antillas británicas o Estados Unidos, ya como mercancía, era introducido por todos los rincones de la Nueva Granada y aún desde mucho más lejos, hasta los lugares donde era transformado de nuevo en plata. Era el gran negocio del comercio costeño en general y cartagenero en particular:

**IMPORTACIONES EN CARTAGENA. 1784-1793<sup>74</sup>**

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	SALDO
1784	1.543.648	1.650.525	106.877
1785	2.584.896	1.981.733	-603.163
1786	2.155.797	462.098	-1.693.699
1787	1.644.501	4.648.231	3.003.730
1788	3.363.957	2.074.521	-1.289.436
1789	2.593.647	2.300.708	-292.939
1790	1.233.525	2.312.101	1.078.576
1791	1.677.260	2.843.518	1.166.258
1792	1.462.840	1.859.880	397.022
1793	1.296.473	919.272	-377.201

---

<sup>74</sup> Ibidem.



Estos saldos explican el gran poder de esta plata en el comercio del Caribe, y la existencia de líneas de crédito en los puertos europeos para estos comerciantes, a la par que atestiguan la formidable capacidad de gestión del comercio cartagenero, en la medida que el volumen de importaciones destinadas, desde luego, a un mercado situado más allá del entorno de la costa significaba poseer un control de los espacios económicos interiores realmente efectivo. La elocuencia de estas cifras hace coro con las protestas del patriciado bogotano (y luego de los burócratas virreinales) en el sentido de que el comercio cartagenero vivía de la plata del interior y estafaba la plata del Rey<sup>75</sup>.

Aunque la mayor parte de estas operaciones, lamentablemente, no han podido ser estudiadas al detalle, en la medida que no se han conservado seriadamente los protocolos de la época<sup>76</sup>, sí en cambio poseemos alguna información de ciertas operaciones<sup>77</sup>. Por ejemplo, la compra masiva de harinas estadounidenses realizada en Cartagena con destino, originariamente, a la expedición del Darién; harinas luego introducidas tierra adentro, rompiendo el monopolio que de las mismas tenían en el interior (productores de Tunja y comerciantes de Bogotá) y originando una dislocación del mercado de gigantescas proporciones. Nunca conoceremos la cantidad de harinas introducidas, la mayor parte de

---

<sup>75</sup> Marchena, Juan. The Social World of the Military...Cit. McFarland cita los apuros del Virrey para conseguir que el comercio gaditano prestase para gastos militares en Cartagena dos millones de pesos que, por motivo de la guerra, estaban retenidos en el puerto. Fueron los comerciantes cartageneros, una vez más, los que desbloquearon la situación, asegurando al virrey que el aumento del gasto militar podía ser asumido con el incremento de los ingresos por Aduana, aunque para ello debían permitirles comerciar esos dos millones de pesos con puertos de potencias neutrales. Además, insistían -con tanta ironía como sorna-, si se permitía el comercio disminuiría el contrabando, puesto que esa cantidad de metal almacenado hacía encarecer los productos importados, que disminuían conforme no llegaban nuevas mercancías, lo que obligaba a la gente a contrabandear, y a los contrabandistas a acudir a donde había tanta plata y tan poca oferta. La real cédula se emitió casi inmediatamente. El mercantilismo borbónico... Cit. Pág.319.

<sup>76</sup> En este sentido debe señalarse la extraordinaria tarea de reconstrucción del patrimonio documental cartagenero emprendida en los últimos años por el Dr. Moisés Álvarez al frente del Archivo Histórico de Cartagena.

<sup>77</sup> Nicolás del Castillo ha realizado un interesante trabajo sobre la introducción de esclavos negros por Cartagena. Muchos de ellos fueron adquiridos con esta plata, dado el alto valor de esta mercancía, y recuperada rápidamente en los mercados del interior de la Audiencia y aún del Reino de Quito. La llave de las Indias. Bogotá 1981.

ellas vía contrabando, pero en cambio sabemos bien que se abonaban con los situados santafereños<sup>78</sup>.

El comercio con neutrales durante los períodos de guerra -abundantes en estas décadas- obligó a una drástica disminución del comercio con Cádiz, pero en cambio tuvo tres notables repercusiones a nivel local: desarrolló extraordinariamente los intercambios (mucho más favorables a nivel económico) con otros países y sus colonias<sup>79</sup>; originó un aumento casi espectacular de los ingresos por almojarifazgo de los productos ultramarinos importados<sup>80</sup>, plata que, al ser puesta en el circuito local mediante el pago de los gastos militares hizo crecer la liquidez general y acabó de nuevo en manos de los grandes acreedores de la Real Hacienda, es decir, el comercio de la ciudad; y a la vez conllevó un crecimiento feroz del contrabando, como descubre el Virrey Ezpeleta analizando las cifras de exportaciones e importaciones (una vez cotejada la mayor cantidad de plata salida por el puerto hacia los centros comerciales antillanos y europeos frente a la menor cantidad de "mercancía legal" introducida). El mismo José Ignacio de Pombo certificaba desde el consulado cartagenero que la mayor parte del comercio se efectuaba ya con navíos de otras banderas que no eran las españolas debido al colapso marítimo metropolitano<sup>81</sup>. De todas formas, según el siguiente Virrey, Mendinueta, en un año difícil como 1802 el comercio seguía manteniendo las mismas características de la década de los 80<sup>82</sup>:

---

<sup>78</sup> Kuethe, Allan. Reforma militar... Cit. Pág.316. En un artículo escrito hace ya unos años, Enrique Marco Dorta demostraba también cómo la importación de harinas en Cartagena y su remisión al interior era una operación corriente en la ciudad. Resultaban, indica, mucho más baratas que las de Leiva, Tunja y Vélez. En cambio, no se recibían en el puerto las procedentes de Cundinamarca. Ni siquiera las de Ocaña. Ganadería y abastecimiento en Cartagena de Indias (1766). Pág.475.

<sup>79</sup> Cifras sobre el comercio cartagenero en estas fechas en Sourdis de la Vega, Adelaida. El Consulado de Comercio de Cartagena de Indias. Reflejo final de una época. Cartagena, 1990. Pág.23.

<sup>80</sup> Véase el cuadro 3 del apéndice en el artículo de McFarlane El mercantilismo borbónico...Cit. Pag.377. De 3.041 pesos de ingresos por el almojarifazgo de entrada de efectos ultramarinos en Cartagena en 1781 se pasa a 140.692 pesos al año siguiente y a 202.440 en un año más.

<sup>81</sup> Pombo. Cit. Vease nota 6.

<sup>82</sup> Relación del Estado del Nuevo Reino de Granada. AGI. Santa Fe 1011.

Importaciones: Mercaderías (valor): 500.000 pesos.

Exportaciones: Metal: 1.500.000 pesos.

Productos: 634.832 pesos.

Los problemas resultaban de las dificultades impuestas por el interior para colocar los productos importados, y por la imposibilidad de la costa de absorber semejante oferta. De todas formas, siempre nos quedará la duda de saber si la diferencia entre el valor de lo exportado y lo importado no se saldó con mercancía ingresada vía contrabando<sup>83</sup>. El Consulado, no obstante, comenzó a trazar una imagen apocalíptica de la situación, solicitando mayores libertades para internar sus productos y una disminución de los gravámenes e impuestos para las mercancías importadas<sup>84</sup>. Sin embargo, bien significativo es que, aunque parecía venderse ahora peor en el interior, las remisiones de efectivo para el pago de la defensa en esos años (1800-1806) ascendieron a más de tres millones de pesos vía Situados de Santa Fe y Quito.

Este problema entre productores del interior y comerciantes del puerto existió también con los mismos productores costeros. Tradicionalmente, estos hacendados y ganaderos de la costa producían para el abasto de las ciudades o para surtir a los navíos. Marco Dorta ha demostrado como ésta era una realidad desde el S. XVII y ahora Antonino Vidal lo está demostrando igualmente para fechas más tempranas<sup>85</sup>. Las cifras de exportaciones de productos como cueros, algodón o cacao que aporta Anthony McFarlane son también ilustrativas, dado el escaso valor (comparativo con el metal) que alcanzaban. El hecho de que los cueros se remitieran como lastre en los navíos de comercio da una idea de ello<sup>86</sup>,

---

<sup>83</sup> Sourdis de la Vega, Adelaida. Cartagena de Indias durante la Primera República. 1810-1815. Bogotá, 1988. Pág. 11.

<sup>84</sup> Pombo. Cit.

<sup>85</sup> Marco Dorta. Cit. Vidal, Antonino. Cartagena de Indias. 1580-1680. La formación de un espacio económico colonial al sur del Caribe. Tesis Doctoral. Univ. de Sevilla.

<sup>86</sup> McFarlane. El mercantilismo... Cit. Pág.338.

aunque el algodón tuviera mayor importancia, y alcanzase cifras superiores a las 50.000 arrobas algunos años de la década de los noventa; sin embargo, su valor en plata era escaso comparado en el del propio metal<sup>87</sup>.

Todo ello demuestra la importancia del metal como articulador de la economía cartagenera; plata alcanzada en su mayor parte mediante los flujos procedentes de la Hacienda Real y la asignación de un gasto militar tan importante a la zona de la costa y a Cartagena en concreto. Aún otras actividades, como las productivas, por ejemplo, quedaron un tanto al margen. Un informe del Consulado cartagenero nos lo demuestra: cuando en 1797 se le requirió que nombrase para su nombramiento como cónsul y consejeros a tres hacendados locales, se contestó desde el Consulado que no sólo había muy pocos hacendados que tuviesen el suficiente prestigio social para ocupar estos cargos, sino que los pocos que había preferían vivir en sus haciendas y por consiguiente no podían desempeñar adecuadamente el cargo<sup>88</sup>.

Es decir, el viejo modelo de nuevo repetido. Modelo que aparentemente entra en colapso pocos años más tarde, a partir de 1810, hasta alcanzar lo que la historiografía cartagenera ha denominado la gran crisis del S. XIX. Afortunadamente, nuevos trabajos van saliendo a la luz ofreciendo una visión mucho más matizada. Quiero citar aquí los de Alfonso Múnera, Alfonso Fernández, Sergio Solano, Jorge Conde o Justo Cuño. En ellos se encuentran muchos de los detalles aquí apuntados todavía perviviendo en los siglos posteriores. Un elite todavía esperando de nuevo la gran coyuntura, la nueva oportunidad.

---

<sup>87</sup> Ibidem. Cuadro 7.

<sup>88</sup> McFarlane, Anthony. Comerciantes y monopolio en la Nueva Granada...Cit. Pág.56.