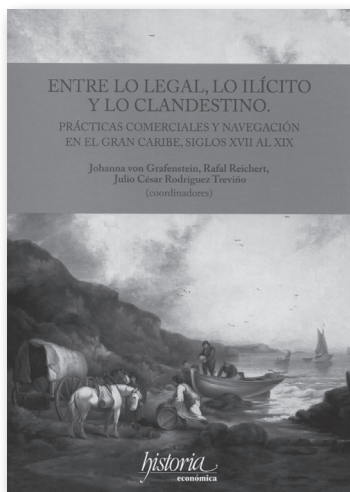

Sobre Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio Cesar Rodríguez Treviño (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, CONACYT/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Serie Historia Económica, 2018, 407 pp. ISBN 978-607-8611-20-1



Dení Trejo
Instituto de Investigaciones Históricas,
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Este libro navega a través de sus letras por el Gran Caribe, región geoestratégica para la monarquía hispana en su proceso de expansión, conquista y colonización de los territorios americanos. Establecidas las reglas de carácter monopolístico del intercambio que debía establecerse entre España y los territorios americanos esta área adquirió una importancia fundamental y empezó a ser navegada no sólo por las flotas que integraban la marina mercante y de guerra españolas que debían dirigirse tanto a la Nueva España como a Tierra Firme y el virreinato del Perú, sino también por todas las embarcaciones de otros países europeos interesados en intervenir en los negocios españoles. Los textos de este libro coinciden en que debido a ello la presencia de piratas, corsarios y todo tipo de transeúntes

marítimos se entretendió a la vida de las poblaciones de las costas del Golfo y de islas del Caribe.

Las restricciones y reglamentaciones impuestas por el gobierno español a sus reinos americanos para llevar a cabo el comercio ultramarino son señaladas también como motivo constante para que las mismas poblaciones locales e incluso los grandes comerciantes y las autoridades se sintieran tentadas a las prácticas comerciales prohibidas. De manera que el rosario de islas que caracteriza al gran Caribe y sus extensas costas continentales poco vigiladas fueron un escenario apropiado para las transacciones ilícitas de las poblaciones costeras de esta región.

Si con anterioridad la historiografía se había centrado en desentrañar las rutas comerciales de la Carrera de Indias y sus transformaciones, hoy en día con la revisión de nuevas fuentes, tanto locales como nacionales y extranjeras, los autores de este libro se han enfocado más en los contextos, escenarios, condiciones, agentes y rutas alternativas a las vías legales de tráfico entre Europa y América que confluyeron de diversa manera en la gran región del Golfo-Caribe.

Bajo esta perspectiva, este libro reúne un conjunto de trabajos cuyos autores se interesaron en desentrañar las características de las prácticas comerciales tanto de los negociantes formales como de los que se dedicaron al intercambio mercantil de contrabando, si bien hay que admitir que ambas formas de realizar el comercio a veces eran ejecutadas por las mismas personas. En ese sentido desfilan ante nuestros ojos experiencias muy disímolas, pero a la vez coincidentes en algunos aspectos; por ello muy enriquecedoras de lo que sucedía comercialmente en este gran ámbito marítimo-terrestre, en el que encontramos historias que se desarrollan en territorios muy importantes para España, como Cuba o la costa novohispana, así como

otros más bien periféricos, como la capitanía General de Guatemala, e incluso lugares muy pequeños y marginales respecto de los intereses hispanos, que por lo mismo, por ausencia de interés y vigilancia, se convirtieron en lugares de contrabando, de asentamientos de poblaciones extranjeras e incluso de traslado del poder territorial a otros países, tales como la costa de Mosquitos o pequeñas islas como la danesa Saint Thomas.

Decíamos que la perspectiva bajo la que se estructuran todos los capítulos es la de conocer las prácticas comerciales, sin embargo, podemos advertir que destaca el interés en casi todos los capítulos de observar y tratar de comprender y explicar el contrabando y todo tipo de prácticas ilegales. Esto explica la distinción que se hace entre comercio legal, ilícito y clandestino, aunque me atrevería a decir que hay sobreposiciones o acuerdos entre estos tipos de comercio o, como se dice en la introducción, sus características son fluidas y se pasa fácilmente de uno a otro. Una diferencia que sí es clara y que de hecho le da estructura el libro, es el de los ámbitos geográficos estudiados y las redes de comercio que se alcanzan a detectar y describir, lo que hace muy enriquecedor este libro porque algunos de los casos expuestos son locales y otros de amplias regiones, pero todos, sin duda, definidos por las intrincadas redes comerciales de la época de carácter internacional y su conexión con puntos específicos de las costas y rutas del interior.

La estructura del libro está conformada por tres secciones, con diez trabajos en total, dedicadas a áreas geográficas específicas del Golfo-Caribe y con una orientación hacia la historia económica; la última sección, en cambio, está integrada por dos capítulos centrados en la arqueología marítima de los naufragios, que parten de la interdisciplina como su perspectiva metodológica principal. Pese a la aparente distancia entre uno y otro enfoque,

estos últimos son sumamente enriquecedores del panorama que se quiere dar de las prácticas comerciales marítimas, además de que su aportación principal está definida por la necesidad del trabajo investigativo que liga arqueología con geografía e historia, por decir lo menos.

Veamos ahora de manera más específica —aunque a muy grandes rasgos—, los trabajos de cada sección. En la primera parte, cuyo escenario es el Caribe novohispano y mexicano encontramos, de inicio, el artículo de Matilde Souto, “Transportando plata y pasajeros: otro de los negocios de la Compañía Real de Inglaterra en Nueva España”, que explica cómo los acuerdos de paz derivados del Tratado de Utrecht (Paz de Utrecht o Tratados de Utrecht y Rastadt) dieron lugar a abusos de la Compañía Real de Inglaterra, la cual, a partir de los derechos conseguidos para transportar y vender esclavos en América, desarrolló estrategias para introducirse hasta las zonas mineras novohispanas, de manera que regresaba a Inglaterra con cargamentos de plata, tanto de sus propios negocios como de pasajeros españoles interesados en el transporte de plata ilegal hacia Europa. La contribución de Julio C. Rodríguez, “De las islas a Tierra Firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano”, hace una incursión en el comercio de contrabando generado en el siglo XVIII en las costas del Golfo-Caribe. Rastrea, a partir de los juicios de comisos de Real Hacienda, los puntos de internamiento de mercancías procedentes de países europeos y las rutas que continuaban en el interior de la Nueva España. Con esa información elabora una serie de mapas en los que da cuenta de las áreas donde se desarrollaban lo que llama “cadenas espaciales de contrabando” o “cadenas de interacción múltiple”. Estas rutas unían los puntos en la costa, no siempre puertos legales, con las poblaciones

que demandaban productos no abastecidos por los comerciantes españoles y novohispanos, de ahí que las islas del Caribe y esos puntos clandestinos de la costa continental permitieran a comerciantes holandeses, ingleses, franceses y angloamericanos, el intercambio de productos americanos codiciados en Europa por las mercancías requeridas en Nueva España. El texto de Johanna von Grafenstein “Hacer negocios en tiempos de guerra. Comercio, corso y contrabando en el Golfo de México y Mar Caribe durante la segunda década del siglo XIX”, es un texto elaborado a partir de una base de datos construida con listas que acompañaban informes enviados por el fiscal del distrito de Lousiana, John Dick, en 1816, la correspondencia de Luis de Onís en 1818, así como la historiografía sobre corso, principalmente de la época de las Independencias. La autora sostiene que el comercio directo, el corso y el contrabando eran actividades lucrativas que se practicaron en la coyuntura de las Guerras de Independencia, por el lucro que generaban a los que lo practicaron en ese momento coyuntural. Expone, además, cómo era asumido el corso por los diferentes actores involucrados: el gobierno y los comerciantes de Estados Unidos; los insurgentes y las autoridades españolas; así como el beneficio que obtenía cada uno. Por su parte, Pascal Villegas, el último autor de esta sección del libro con su trabajo “El contrabando en Campeche y su relación con el Caribe en la década de 1830”, se concentra en estudiar el tipo de contrabando de esta región, a partir de las circunstancias de inestabilidad nacional y regional que se vivía en esos años. La fuente utilizada son los juicios de contrabando, cuyo número fue sobresaliente, respecto de todo el siglo XIX, en la década de los años treinta. Expone los tipos de contrabando: terrestres, de cabotaje (puertos menores) y marítimos (puertos mayores), que fueron los más cuantiosos.

Detecta que los contrabandistas constituían una gama amplia de personajes, entre los que estaban arrieros, comerciantes, soldados, marinos, capitanes de buques, funcionarios públicos e incluso amas de casa.

La segunda parte del libro está dedicada al Caribe insular y centroamericano. El primer capítulo, de Mercedes García, “Contrabando versus monopolio. Las dos caras del comercio en la Cuba colonial”, estudia el contrabando bajo un enfoque de larga temporalidad, del siglo xvi al xviii. Parte de un cuestionamiento de la historiografía clásica sobre el tema que sostiene que el contrabando fue uno de los grandes males del colonialismo. Argumenta en cambio que el comercio ilegal fue un alivio para la vida, a la vez que fuente de acumulación de capitales para la oligarquía criolla y los comerciantes, así como de beneficios para los funcionarios peninsulares. En su perspectiva de larga duración expone que el rígido monopolio comercial ejercido por España y su sistema de flotas limitó el acceso rápido y a precios económicos de artículos de primera necesidad. Debido a ello, señala la autora, el contrabando fue la solución al problema del desabasto. Por su parte, Rafal B. Reichert, en su artículo “El contrabando y sus redes en la Capitanía General de Guatemala”, se centra en el estudio de esa región que describe como marginal y fronteriza y en la que había escasez de bienes europeos. Para el autor —como para Mercedes García en el artículo anterior— el contrabando fue, en general, una respuesta al régimen monopólico en las diversas provincias americanas, pero en el caso de Guatemala se agregaba que la corona consideró a esta capitanía como de menos importancia, por lo que sufrió de inestabilidad jurídica y administrativa y por lo mismo, no se atendieron sus necesidades defensivas. Todo incidió en que el contrabando se convirtiera en un motor de la economía regional. Reichert expone,

además, las características de la economía local: las deficiencias en sus vías de comunicación, su fuerte orientación a la agricultura, la ganadería y el artesanado, a lo que se agregó en los siglos XVII y XVIII añil, cochinilla, algodón, cacao, maderas tintóreas, zarzaparrilla y un poco de oro y plata; todo de gran demanda en los mercados europeos. En la última parte de su trabajo menciona a algunos comerciantes y funcionarios ligados al comercio ilícito, pero la red de personas involucradas era mucho más amplia: arrieros, pescadores, soldados e incluso religiosos, así como personas de toda condición social y racial. El último artículo de esta segunda parte del libro, el de Sebastián Gómez, “Disputas imperiales en una frontera del Caribe continental: la Costa de Mosquitos a finales del siglo XVIII”, estudia esta interesante zona que constituyó un territorio de la costa centroamericana escasamente explorada y dominada por España. Por esa razón fue una región concebida como frontera a la que accedieron con cierta facilidad los ingleses convirtiéndola en un espacio de confrontación entre las dos naciones. La disputa por el territorio incluyó, dice el autor, el interés por los recursos, la sujeción de las poblaciones nativas y una opción comercial complementaria a los circuitos del Caribe. La habilidad de los ingleses para controlar el territorio Mosquito se centró en transacciones comerciales simples, tales como pactos de lealtad, reciprocidad y buen trato a los nativos que se mostraban muy reacios a la dominación hispana. Gómez aborda el caso de los Hodgson, padre e hijo, que además de enriquecerse con el comercio y la adquisición de tierras, lograron un importante control del territorio.

En la tercera parte del libro, dedicada al Caribe neogranadino y colombiano, los tres artículos que lo integran, desde distintas épocas y enfoques, nos dan una visión amplia y complementaria de las relaciones entre puertos

antillanos y los de la costa neogranadina-colombiana, en los que resulta siempre relevante el contrabando. En ese sentido destaca en los tres trabajos el papel jugado por el puerto de Santa Marta en distintos momentos. En primer lugar está el interesante artículo de Ernesto Bassi “Más allá de la ‘conexión jamaquina’: el papel de los puertos menores y los puertos escondidos en el comercio entre Jamaica y Nueva Granada durante la era de las revoluciones”, en el que el autor expone cómo en el Caribe, particularmente Kingston, Jamaica, cumplió una función central en el comercio transimperial. Refiere que las fuentes hispanas muchas veces ocultan o no reconocen, debido a su clasificación de puertos mayores y menores, que buena parte del comercio se realizaba por estos últimos e incluso, también, por puertos que él llama ocultos. Para probar su tesis estudia el comercio en la costa Caribe neogranadina aportando que las transacciones entre Kingston y Nueva Granada se hacían tanto por Cartagena como por puertos menores y embarcaderos escondidos gracias a la movilización continua de numerosos pequeños barcos, que compensaban su menor carga con más viajes. Por su parte, Antonio Vidal Ortega, en su artículo “Comercio y mercado regional en la gobernación de Santa Marta a finales del siglo XVIII: informe de José Astigarraga (1789)”, hace una descripción del informe del gobernador de Santa Marta, región periférica en ese entonces, marginada de la influencia virreinal neogranadina. Expone que Astigarraga llegó a Santa Marta para ejercer un papel novedoso en la región tratando de promover su desarrollo y sacarla de manos de piratas y del comercio ilícito. Si bien el artículo es interesante para conocer la región mediante el informe del funcionario y sobre todo de las acciones que proyectó para la zona, hubiera sido muy interesante que Vidal nos explicara cómo terminó su administración

y si a partir de sus medidas hubo cambios en la zona. El último artículo de esta tercera parte del libro es el de Jorge Enrique Elías-Caro, que lleva por título, “Santa Marta y la isla de Saint Thomas durante el siglo XIX: relaciones portuarias y comerciales entre el Caribe neogranadino y las Antillas danesas”. Su estudio nos introduce en la historia de las islas antillanas que estaban en posesión de países europeos. Tal era el caso de Saint Thomas, isla danesa durante el siglo XIX que funcionó como almacén del puerto colombiano de Santa Marta —de haber sido un puerto menor en los siglos coloniales, como pudimos advertir en los dos artículos anteriores, entre los años treinta y sesenta del siglo XIX— que se convirtió en el principal puerto importador del país. El autor explica que las mercancías almacenadas en Saint Thomas se introducían legal e ilegalmente en puertos de la costa continental americana. Así por Santa Marta se introducían textiles, herramientas y algunos otros productos a las distintas regiones de Colombia por sus cercanas vías fluviales.

Como decíamos en la introducción de nuestra reseña, la última sección del libro tiene una orientación por completo diferente a las anteriores, pues está dedicada a mostrar los avances de la arqueología marítima y sus relaciones con la historia comercial y marítima. Cuenta con dos muy completos e interesantes artículos. El primero, de Ana Crespo, titulado “La organización de las flotas hispano-caribeñas y su logística (1717-1746): una aproximación desde la arqueología náutica”, nos introduce a las metodologías de la arqueología marítima, los avances y aportes que ha tenido en las últimas décadas para delinarse como un activo campo de investigación que permite, junto con la historia, conocer las características de la cultura material proveniente de las embarcaciones naufragadas en la carrera de Indias. Y, por si eso fuera poco, la organi-

zación de las flotas, sus rutas, incidencias por las cuales naufragaban (entre ellas la ambiental), entre otros muchos aspectos. De manera particular la autora insiste en la necesidad de ligar historia (por ejemplo, situando lo que llama “espectro” de los navíos”), arqueo marítimo y dendrocronología (estudio de los troncos de árboles y maderas para datar su antigüedad y procedencias) para conocer la logística de las rutas entre España y el golfo-Caribe, así como los lugares donde se obtenían las maderas utilizadas en las embarcaciones. Plantea la importancia de generar bases de datos para el análisis de agentes, rutas, comercio, recursos naturales, dentro de una perspectiva de la historia geográficamente integrada, que trabaja con la hipótesis central de la fuerte relación entre expansión europea, construcción naval y deforestación en Europa y América. Bajo esa perspectiva la autora describe las particularidades de la organización de las flotas españolas para el comercio en el Atlántico y la importancia de los cambios portuarios. En completa consonancia con el artículo de Crespo, el de Vera Moya “Arqueología de accidentes navales: algunos referentes en el estudio de los procesos de navegación en el Golfo-Caribe”, corrobora la necesidad de la interdisciplina para adentrarse en las relaciones entre arqueología marítima e historia para el estudio de los naufragios, cuyos objetivos se amplían para el estudio de la cultura material, la infraestructura portuaria, villas costeras, detalles constructivos y funciones de los navíos, el desarrollo tecnológico y el arte de navegar. Sin olvidar las complejas redes de tráfico legal e ilegal de mercancías, las estrategias y tácticas bélicas marítimas, así como las causas y consecuencias de los accidentes navales. Complementa su planteamiento con un breve análisis de los modelos que pretenden descifrar el proceso que sigue una embarcación, desde que inicia su navegación, cuando se accidenta, y mientras se

descompone y deposita en el lecho marino, así como su transformación hasta que es descubierta y se convierte en objeto de estudio. Entre los temas que señala dan cuenta de los naufragios; está el de los cementerios marítimos y su posible correspondencia con zonas cuyas características geográficas las sitúan históricamente como “trampas para barcos”; los fenómenos climáticos adversos, y el conocimiento y destreza de los navegantes y su conducta ante la inminencia del peligro. Llama la atención el hecho de que habiendo un gran potencial para este tipo de estudios, se encuentran en su fase inicial y requieren de mayor trabajo interdisciplinario para esclarecer los contextos de dichos naufragios, enriquecer las metodologías y crear modelos de interpretación cruzando evidencias documentales y materiales.

Para concluir sólo diré que nos encontramos con un bien integrado texto en el que se destaca lo alternativo a lo oficial y a lo legal: en rutas, puertos, regiones costeras, personas, barcos, mercancías. Lo no permitido, nos dicen los autores, es lo que movió, por necesidad, por afán de lucro o por pugna con el poder español, a grandes y pequeños para obtener mayores beneficios o por lo menos satisfacer lo indispensable. Esto, junto con las interesantes aportaciones interdisciplinarias de la arqueología náutica al conocimiento de la navegación marítima, es a lo que nos invitan las bien documentadas páginas de este libro.