

Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX.

Por Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez Treviño, coords. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018, 408 pp.

Guadalupe Pinzón Ríos

Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México

gpinzon@unam.mx



DOI: [10.24901/rehs.v42i166.788](https://doi.org/10.24901/rehs.v42i166.788)



Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX. Por Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez Treviño, coords. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018, 408 pp. por [Guadalupe Pinzon](#) se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional](#).

El libro que aquí se comenta es un trabajo colectivo que deriva de un proyecto, de investigación de larga trayectoria, que ha integrado a académicos conocedores de las redes establecidas a lo largo del Golfo-Caribe desde la Época Moderna. En esta ocasión, el proyecto se dirigió a dar una visión amplia, desde distintas perspectivas, posicionamientos geográficos y hasta metodológicos, de los diversos contactos marítimos que directa o indirectamente, legal o ilícitamente, llegaron a establecerse a lo largo del “Mediterráneo Americano”.

El trabajo se compone de 12 textos que muestran las muy diversas redes, asentamientos, tipos de poblaciones, así como tejes y manejes que desde el siglo XVII existieron en las costas caribeñas. Ordenados más bien por regiones y temas, cuatro textos hablan de las redes por el Caribe mexicano, tres sobre el centroamericano, tres sobre la región de la Nueva Granada y finalmente dos trabajos en los que se destaca la relevancia de la arqueología marítima en este tipo de estudios.

Es relevante decir que, en su mayoría, los textos que componen este libro se posicionan desde la perspectiva hispánica, es decir, dentro de las normas del imperio español que clasificaban como ilegal todo aquello que estaba fuera de sus legislaciones. Pero esto, en lugar de ser una limitante, ha ofrecido una reinterpretación de las realidades navales, geográficas, económicas, sociales y hasta bélicas del Mundo Americano. Esto debido a que se evidencia que una sociedad no se puede evaluar con estándares en blanco y negro, sólo entre lo permitido y lo prohibido, o bien generalizar las prácticas acaecidas en una zona como el Caribe; sino que mas bien hay que ver más allá y conocer sus realidades, necesidades y posibilidades. Y esta es justo una de las riquezas del libro, pues, más allá de mantener esas clasificaciones de “tráficos ilícitos”, se explican

las razones de sus prácticas, de las redes establecidas (y que no siempre eran del todo ilegales), las repercusiones que tuvieron en distintos asentamientos terrestres, los vínculos que permitieron crear comunidades en constante comunicación, y, sobre todo, mostrar la forma en que estas distintas redes integraron diversos asentamientos a los sistemas marítimos imperiales del Caribe, aún siendo éstos ajenos o periféricos a las redes oficiales. Esto es lo que lleva a entender la conformación de la región Golfo-Caribe como una zona con características y procesos propios que cultural, económica o socialmente integraron a distintas sociedades, aunque algunas de ellas compartieron ciertas identidades.

Cuatro son los puntos que deben ser destacados en esta obra pues permitirán hacer referencia a los trabajos que en el libro se contienen, aunque no en la forma en que fueron ordenados.

El primero se relaciona con el tema de las fuentes. En la mayoría de los trabajos se hace la aclaración de las dificultades que enfrentaron los autores al abordar un tema que en teoría no debería estar en las prácticas mercantiles cotidianas y, sin embargo, también señalan las muy diversas y ricas informaciones a las que tuvieron que acceder para lograrlo. Entre ellas, capturas, juicios, testimonios acusatorios, proyectos de aperturas comerciales, entre otros. Todos los trabajos destacan el tema de las fuentes, lo cual es un importante aporte para replantear perspectivas desde las cuales se pueden abordar este tipo de procesos históricos, supuestamente invisibles o difíciles de perseguir. Además, buena parte de los trabajos integran cuadros de embarcaciones y cargas incautadas que muestran el tipo de géneros, naves, comerciantes y asentamientos que estaban envueltos en estos tratos más bien locales.

El segundo punto se relaciona con el tema de las ambigüedades en la legislación hispánica, pues en el marco de lo prohibido había muchas acepciones de prácticas permitidas que daban pie a la integración de las periferias a las redes mercantiles oficiales. Así, por ejemplo, Matilde Souto explica los tratos que se establecieron entre novohispanos e ingleses tras la Paz de Utrecht de 1713, en las que los primeros remitieron a Europa pasajeros y plata en las naves de los segundos. Se sabe de esas negociaciones por contratos o seguros pactados para esos viajes; es decir, que en marcos jurídicos legales aparecen estas prácticas no permitidas por la legislación hispana. Otro ejemplo se ve con el texto de Johanna von Grafenstein, quien aborda el tema de las actividades comerciales, de corso o contrabando, practicadas por naves insurgentes, las cuales desde la perspectiva hispánica fueron consideradas piratas, pero desde la de los insurgentes eran legales por no reconocer la autoridad de la corona española y por ello fueron usadas para remitir armas a usar en la lucha contra las fuerzas reales.

El tercer punto por destacar es el de las diversas posturas que se tomaban en las costas americanas cuando se entraba en contacto con embarcaciones y tráfico extranjeros, y que podían ser de indiferencia, disimulo, aceptación y hasta resistencia. Muchas de esas posturas respondieron a las necesidades de las propias poblaciones, pues si bien hubo intercambios ilícitos para lograr enriquecimientos, también los hubo por necesidad y ante la imposibilidad de subsistir apegándose a las prohibiciones metropolitanas. Así, por ejemplo, Pascale Villegas, a partir de diversos juicios penales, explica cómo se reestructuró el comercio de Campeche hacia la década de 1830 y que permitió los tratos ilícitos por necesidad pues había inestabilidad

política en el gobierno central, además de guerras contra Texas y Francia, y, por si fuera poco, también una epidemia de cólera. Sobre resistencias locales ante los monopolios oficiales, Mercedes García explica cómo los contrabandos practicados en Cuba representaron un alivio para la vida insular, además de ser una fuente de acumulación de capitales para sus oligarquías y por tanto una posibilidad de lograr cierta autonomía económica. Hubo zonas en donde las resistencias fueron mayores, como se ve con el caso de la Miskitia o Costa de los Mosquitos, de la que Sebastián Gómez explica que se trató de un espacio geopolítico de conflicto entre ingleses y españoles cuya relevancia se ve a través de las distintas formas de dominación, negociación y apropiación del territorio que hicieron ambas monarquías, las cuales tuvieron que negociar entre ellas y principalmente con las poblaciones de naturales, con las cuales tuvieron que considerarse diversas formas de acercamiento, ataque o negociación. Un ejemplo más de autonomía lo da Jorge Enrique Elías-Cano al abordar las relaciones entre la isla danesa de Saint Thomas y el puerto de Santa Marta; en el trabajo se explica cómo esas costas neogaditanas eran periféricas al comercio de Cartagena de Indias y por ello desde fines del XVIII y sobre todo ya en el XIX esos tratos permitieron la supervivencia de la zona, pero pronto también su vinculación a diversos puertos comerciales ya que Saint Thomas se convirtió en almacén de múltiples embarcaciones europeas, por lo que les sirvió de plataforma para el comercio caribeño.

El cuarto y último punto es el de la importancia que en esta obra se da a la interdisciplinariedad. En primer lugar, es relevante el tema de la Geografía, pues en varios trabajos se evidencia la importancia que se da a los espacios en la comprensión de los procesos históricos. El punto es relevante en cuanto a que se explican características naturales de las zonas estudiadas, como la existencia de cayos, arrecifes, manglares o afluentes fluviales, así como el hecho de que conocer esos espacios ayudó a la práctica de navegaciones diversas, influyeron en la forma en que se insertaron en las redes caribeñas y muestran también los muy distintos tipos de naves y navegaciones que se usaron a lo largo del Golfo-Caribe. Así por ejemplo, Julio Cesar Rodríguez Treviño ofrece una visión global del contrabando gran-caribeño durante el siglo XVIII, y muestra la forma en que a través de esa actividad participaron y se conectaron diversos asentamientos de la zona; lo interesante del trabajo es que reconstruye los nexos geográficos que tanto por mar como por tierra se establecieron, lo cual es relevante para evidenciar que el contrabando no era actividad limitada a poblaciones costeras, sino que sus redes se extendieron profundamente al interior del territorio novohispano. Para evidenciarlo, el autor reconstruye algunas de las redes que llegaron a establecerse entre el interior y el mar, y que existieron desde las regiones septentrionales hasta las de la Península de Yucatán. El tema de la geografía cobra relevancia cuando se habla de las periferias. Así, Rafal Reichert centra su interés en las redes mercantiles ilícitas que se establecieron desde las costas de Guatemala, un territorio que el autor define como descuidado administrativa, militar y económicamente por parte de la corona hispana. Ante este escenario, Guatemala tuvo que crear sus propias redes de abasto o incluso defensa, estas últimas en especial ante la creciente presencia inglesa en sus litorales atlánticos.

Por su parte, Ernesto Bassi propone prestar atención a la relevancia de los puertos menores adyacentes a los principales y más conocidos puertos de altura, pues es en torno a ellos en donde se llevaron a cabo buena parte de las transacciones ilícitas del Caribe. Es decir, que su propuesta radica en la necesidad de estudiar regiones marítimas que se componen de puerto principal y

puertos menores. Esto lo ejemplifica con el caso de las costas neogaditanas, las redes entre sus puertos y sobre todo las que se establecieron con Jamaica. Lo relevante del estudio es el papel que da a lo que él llama *naves buhoneras*, que se trata de pequeñas embarcaciones que deambulaban entre puerto y puerto, es decir, las que hacían navegaciones de cabotaje y mantuvieron los tratos entre la misma región portuaria. Finalmente, Antonino Vidal analiza el comercio del puerto de Santa Marta a fines del siglo XVIII a partir de la mirada del gobernador del lugar, un funcionario ilustrado llamado José Astigarraga quien propuso la apertura comercial con extranjeros a fin de generar ganancias sobre una actividad que de todas formas se practicaba por tratarse de una región alejada de las redes principales del puerto de Cartagena de Indias. La propuesta de Astigarraga evidencia cómo las realidades y necesidades de una zona costera, por sus características particulares, no podía supeditarse únicamente a las ordenanzas metropolitanas.

Un segundo punto a tratar sobre la interdisciplinariedad es el destacado papel que se discute en torno a la arqueología subacuática en los trabajos presentados por Ana Crespo y Vera Moya. En ambos casos, las propuestas son más bien metodológicas y en ellos se explica la necesidad de ir más allá de las historias y registros de los tratos y contratos caribeños, pues también sería conveniente recurrir al análisis de objetos relacionados con las navegaciones. Es decir que la cultura material, en este caso a partir de pecios, es una fuente relevante a considerar para comprender el escenario, rutas, intercambios, sociedades o incluso industrias navales que interactuaron por vía marítima a lo largo del Caribe.

En general, este libro, además de las muy diversas redes que se construyeron a lo largo del Golfo Caribe desde el siglo XVII, permite apreciar un escenario marítimo central, en constante transformación, que articuló a distintas sociedades con diversos desarrollos y perspectivas de integraciones a contextos más amplios. No todas las sociedades que convergieron en este Mediterráneo Americano guardaron las mismas características y por tanto no tuvieron las mismas experiencias en torno a las redes en él establecidas. No es lo mismo hablar de un puerto principal y de zonas periféricas, y en ellos las legislaciones que regularon los intercambios marítimos se recibieron y aplicaron de forma distinta o incluso se dejaron de lado. El libro nos muestra los muy diversos matices que los intercambios marítimos generaron y cuyas diferencias deben seguir siendo consideradas. Además, es relevante el papel que se da a los espacios marítimos como escenarios y ejes articuladores de diversos procesos humanos. Así, este libro es un importante aporte para conocer las muy diversas aventuras acaecidas en un espacio tan relevante como fue el Golfo Caribe.