

las potencias europeas y, a su vez, la forma en que el mundo editorial ofrecía (o censuraba) los relatos mencionados en múltiples ámbitos de publicación. Por último, se ofrecen unas consideraciones finales que resumen las principales ideas del libro y, para cerrar, un apéndice, muy interesante, sobre la *Utopía* de Tomás Moro y su trascendencia en el muy largo plazo, como lo han demostrado decenas de textos posteriores y en este caso concreto los textos franceses de relatos de viajes a tierras desconocidas o incluso inventadas, donde se consideraba que podían encontrar las anheladas utopías, con modelos de organización de sociedades humanas de tolerancia y convivencia, muy diferentes de los moldes más rígidos que caracterizaban a las sociedades europeas de la época bajo consideración.

Carlos Marichal  
*El Colegio de México*

JOHANNA VON GRAFENSTEIN, RAFAEL REICHERT y JULIO CÉSAR RODRÍGUEZ, *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018, 407 pp. ISBN 978-607-861-120-1

El libro agrupa 12 trabajos con enfoques metodológicos variados que dan cuenta de la forma en que históricamente se manifestaron los intercambios marítimos-mercantiles en regiones que cubren el Gran Caribe y el Golfo de México. En la Introducción del texto, los coordinadores nos presentan una revisión historiográfica sobre las temáticas relacionadas con lo que se ha escrito sobre el comercio legal, ilícito y clandestino en los espacios de las costas del Golfo-Caribe. Después, los coordinadores, en una segunda parte introductoria, hacen énfasis en que el objetivo del libro es diferenciar cómo en los intercambios comerciales se imbricaron rutas de navegación en las que tuvieron cabida comunidades mercantiles asentadas en la parte insular caribeña, como mercaderes europeos –ingleses, franceses, portugueses y holandeses–, y advierten, además, que las casas mercantiles extranjeras tuvieron

grandes intereses comerciales en Veracruz, Campeche, La Habana, Guatemala, la costa de los Mosquitos, Jamaica, Nueva Granada, Santa Marta, Santa María y Saint Thomas.

La primera sección, intitulada “El Caribe novohispano y mexicano”, agrupa cuatro trabajos e inicia con la contribución realizada por Matilde Souto: “Trasportando plata y pasajeros: otro de los negocios de la Compañía Real de Inglaterra en Nueva España”. Su ensayo da cuenta de lo que fue la pericia de la Compañía Real de Inglaterra para transportar desde Veracruz y en embarcaciones inglesas no solo pasajeros españoles, sino también, y de manera ilegal, remesas en la plata mexicana –en pasta, barras y amonedada–, que finalmente terminaron descargándose con remitentes específicos en Londres. La autora demuestra que la práctica de los ingleses de enviar cuantiosas remesas de plata mexicana pese a su prohibición fue un buen negocio tanto para casas comerciales inglesas cuanto para los mismos mercaderes españoles asentados en los puertos de Veracruz y de Cádiz.

Después, en esta misma sección, aparece el artículo de Julio C. Rodríguez titulado “De las islas a tierra firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano”. En este texto se ofrece un interesante recuento a partir del estudio de las Reales Cédulas que daban cuenta de cómo se podía evitar el comercio furtivo que tenía cabida gracias al contrabando en el Caribe novohispano. Una de las contribuciones del trabajo es la diferenciación del sistema de contrabando por las rutas marítimas y terrestres, a partir de “sus múltiples llaves y rutas clandestinas” y en sus diferentes formas. Se mencionan las que se conocieron como hormiga, la Caleta, la de los caminos secretos, las de tren de mulas y convoy de bestias de carga, así como la de los registros falsos y arribada forzada.

Por su parte, Johanna von Grafenstein, en su artículo “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”, ofrece en su indagación una bibliografía especializada y un valioso soporte documental proveniente de los archivos de Cuba, México y Estados Unidos, y todo para reconstruir el llamado corso insurgente entre 1815 y 1818, esto es, en momentos en que se presentaron las guerras hispanoamericanas en el Golfo de México y el Gran Caribe. El trabajo concluye con el planteamiento de que sí hubo corso y piratería

desde los puertos de la costa este de Estados Unidos hacia los puertos novohispanos en el Golfo de México. Resulta interesante, entonces, el balance que se hizo en cuanto a calcular la extensión e impacto del corso y del mismo contrabando con embarcaciones –goletas, bergantines y polacras– que mayormente se dedicaron al comercio ilegal en las regiones Golfo-Caribe.

La primera sección del libro termina con el ensayo de Pascale Villegas: “El contrabando en Campeche y su relación con el Caribe en la década de 1830”. Es un interesante balance de las prácticas de contrabando terrestre y marítimo a partir de una detenida revisión de los expedientes sobre los juicios penales y criminales interpuestos a personajes que incurrieron ilegalmente en prácticas comerciales. El análisis histórico de los años treinta resulta revelador, pues nos muestra que sí hubo un intenso comercio desde el puerto de Campeche y que el mismo particularmente provino de los ataques promovidos por los independentistas texanos. El aporte del trabajo también radica en presentar los diversos actores que participaron en el comercio ilícito y que iban desde los más renombrados comerciantes, como José Ferrer, Cucullú, Lapeyre y Cía., Francisco Pizarro Martínez, hasta arrieros, soldados, amas de casa, marinos, capitanes de buques y funcionarios públicos.

La segunda sección: “El caribe insular y centroamericano”, inicia con el texto de Mercedes García Rodríguez: “Contrabando *versus* monopolio. Las dos caras del comercio en la Cuba colonial”. Utilizando una fuente que permite la indagación del comercio ilícito, y existente en el Archivo General de Indias, Sevilla –en sus acervos Ultramar y Contaduría–, la autora concluye que, en la Cuba colonial, el contrabando o comercio de rescate, por sus mismos ingresos y acumulación de capitales pasó a convertirse en un mal necesario. El texto describe claramente lo que fue el desvío de tabaco cubano de manera furtiva hacia el asiento inglés y las continuas irregularidades del comercio de esclavos en la isla de Cuba en la Feria de La Habana. A partir de los expedientes trabajados se da cuenta de lo que fue la corrupción que se dio entre los funcionarios reales en La Habana cometiendo enormes fraudes en la compraventa de mercaderías y productos cubanos, y todo permitido de manera velada por los encargados de las rentas reales y la aduana del puerto habanero. De igual modo, se muestra la manera en

que la oligarquía azucarera, las compañías y los propios funcionarios reales estuvieron involucrados en el contrabando de la Isla.

A continuación, se encuentra el ensayo de Rafal Reichert: “El contrabando y sus redes en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVIII. Una aproximación al tema”. Aquí, se aborda cómo se implementó el contrabando en el Reino de Guatemala en un contexto incierto en donde la administración realista y el poder militar no contrarrestaban el contrabando ni el comercio ilícito. Una de las conclusiones del ensayo es que, entre los casos de personas que cayeron en el contrabando mayormente se enjuició a marineros, arrieros, cargadores y almacenistas y, en menor medida, a los principales actores poderosos que lo ejercían, provenientes de las élites gubernamentales y comerciales de Guatemala.

Finalmente la segunda sección se cierra con la aportación de Sebastián Gómez González: “Disputas imperiales en una frontera del Caribe continental: la costa de Mosquitos a finales del siglo XVIII”. A partir de la documentación del Archivo General de Centroamérica en Guatemala y del Archivo General de la Nación (Méjico) se indagan las formas en que se presentó el contrabando en la Capitanía General de Guatemala. El autor menciona que el contrabando fue posible no solo por la constante inestabilidad administrativo-jurídica, sino también porque en los puertos de Trujillo y Omoa no hubo grandes proyectos de fortificación precisamente por quedar marginados del comercio marítimo-mercantil entre los años de 1640 y 1740. El aporte sustantivo de este trabajo es que determina cómo se realizaron las salidas furtivas y no registradas en las aduanas guatemaltecas de los productos de exportación, como los casos del añaíl, palo de tinte, cacao, cueros y maderas preciosas. El estudio incluye, a su vez, la manera en que los funcionarios reales de la Capitanía General de Guatemala estuvieron coaligados en las prácticas fraudulentas del comercio en las costas del Caribe hondureño, guatemalteco y nicaragüense.

Sebastián Gómez González en el capítulo “Disputas imperiales en una frontera del Caribe continental: la costa de Mosquitos a finales del siglo XVIII” se refiere a cómo en una región tan estratégica como la costa de Mosquitos dio cabida el contrabando inglés desde su posición en Jamaica y la manera en que, desde esta isla, se hizo de manera furtiva la comercialización de productos como el palo de tinte, mariscos y carey.

La penúltima sección del libro: “El Caribe neogradadino y colombiano”, inicia con la aportación de Ernesto Bassi, “Más allá de la ‘conexión jamaiquina’, 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 texto se hace un interesante recuento de la exploración que hiciera el historiador Gustavo Bell sobre los intercambios comerciales ilegales y legales que se verificaron en la segunda mitad del siglo XVII entre los pueblos de Nueva Granada y Jamaica. Mediante el cruce de documentos ingleses –como el registro de barcos entrados a Jamaica– y el Archivo Nacional de Colombia, el autor reconstruye la interconexión que hubo entre los puertos denominados menores, tales como Riohacha, Sabanilla, Santa Marta y Portobelo; de los llamados escondidos, como Sabanilla, San Andrés y Charges, y entre el puerto mayor de Cartagena de Indias con Kingston.

A continuación, sigue el artículo de Antonino Vidal Ortega: “Comercio y mercado regional en la gobernación Santa Marta a finales del siglo XVIII: informe de José Astigarraga (1789)”. El autor, con base en el documento que presentó el gobernante de Santa Marta al virrey de Nueva Granada, logra discernir las buenas intenciones que tuvo Astigarraga para que el Imperio español pusiese más atención en el virreinato de Nueva Granada, todo para que se promovieran las actividades productivas, la agricultura y el comercio. Vidal pone especial atención en la intención de quien elaboró el informe para que el puerto de Santa Marta emergiera como un puerto abierto al comercio libre de productos extranjeros.

Después aparece el artículo de Jorge Enrique Elías-Caro: “Santa Marta y la isla de Saint Thomas durante el siglo XIX: relaciones portuarias y comerciales entre el Caribe neogranadino y las Antillas danesas”. Lo relevante de este trabajo es que el autor logró distinguir la presencia que tuvo el puerto danés en el Caribe entre las décadas de 1820 y 1860. El aporte del estudio es que se constata que desde las Antillas danesas, se comerciaron a los puertos colombianos distintas mercaderías que no necesariamente eran inglesas o francesas, esto es, hilados y tejidos, como platillas escocesas y de Hamburgo, hilo carreto, ponchos, fulas, piezas de pana y grín. Una contribución que destaca en el escrito de Elías Caro es que desde Saint Thomas también se surtían mercaderías que provenían de Estados Unidos, como hierro, machetes, palas,

azadones, hachas, máquinas de hilar y bebidas alcohólicas. El otro planteamiento que se advierte en este artículo es que, bajo la modalidad de llegadas de barcos “en lastre”, los empleados públicos del puerto de Santa Marta permitían el contrabando que particularmente promovió la compañía holandesa C. Haver Simmonds.

La última sección del libro, que resulta muy novedosa para la reconstrucción de la vida portuaria en el transcurrir del tiempo, se intitula “Arqueología marítima e historia: una perspectiva para los estudios del comercio atlántico y caribeño”. La inicia Ana Crespo Solana, que ofrece el estudio “La organización de las flotas hispano-caribeñas y su logística (1717-1746): una aproximación desde la arqueología náutica”. Metodológicamente el trabajo busca unir las disciplinas de la historia y la arqueología náutica con el propósito de demostrar los contextos de los naufragios en lo que fue la Carrera de Indias en el Golfo de México y el Caribe. En consecuencia, la autora nos muestra que la arqueología marina está dando evidencias de las características de las mercaderías que se almacenaban en los barcos que llegaron a naufragar, y permite constatar si algunas de las mismas eran parte del comercio de contrabando.

Finalmente, la sección termina con el ensayo de Vera Moya Sordo: “Arqueología de accidentes navales: algunos referentes en el estudio de los procesos de navegación en el Golfo-Caribe”. Su interés fue mostrar cómo las inclemencias naturales ocasionaron siniestros marítimos y que el propio recuento y diferenciación de los restos de los barcos hundidos enriquece el conocimiento de lo que fue la confrontación de los imperios marítimos por dominar regiones como las costas del Golfo de México y el Caribe en el transcurso de los siglos XVII al XIX.

Mario Trujillo Bolio

*Centro de Investigaciones y Estudios Superiores  
en Antropología Social*