



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„La Cultura del Contrabando en el Caribe Colombiano“

Verfasserin

Isabella Andert

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt

A 236 352

Studienrichtung lt. Studienblatt

Diplomstudium Romanistik UniStG Spanisch

Betreuer

Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Fernando Varela Iglesias

A nuestros legisladores se les olvidó aquella recomendación del Siglo de las Luces según la cual, las leyes deben ser adaptadas a la índole de nuestros pueblos.

Germán Castro Caicedo

Eigenständigkeitserklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst habe. Die verwendeten Gedanken aus fremden Quellen sind als solche erkenntlich gemacht und die für die Entstehung der Diplomarbeit verwendete Literatur wurde ausnahmslos in der Bibliographie angegeben.

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Agradecimientos

Agradezco el apoyo de las siguientes instituciones, que me permitieron el acceso a sus libros, revistas y documentos archivados: Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, Colombia; Universidad de Cartagena, Cartagena, Colombia; Universidad del Magdalena, Santa Marta, Colombia; Universidad de la Guajira, Riohacha, Colombia; Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia; Nationaal Archief Curaçao, Willemstad, Curazao; Mongui Maduro Foundation and Library, Willemstad, Curazao; KonaK Wien, Viena, Austria.

Doy mis gracias por el apoyo brindado por mis amigas Béatrice en Cartagena y Claudia en Viena, que compartieron el espacio de trabajo conmigo y no se cansaron de darme ánimo en los días casi eternos que pasamos juntas con las cabezas enterradas en libros, revistas o fotocopias. De la misma forma quiero agradecerles a mis amigas Carolina e Iris la corrección de mi trabajo: sin ellas este texto sería muy difícil de entender. Mi agradecimiento también a todos mis demás amigos que me han perdonado el abandono en el que los tenía durante meses cuando de tanto escribir no podía ver a nadie.

Un agradecimiento especial a mi queridísima familia Bellavista, mi familia disfuncional sin la que mi vida no sería la misma, y que me acogió y me dio un hogar en Cartagena. Adriana, Monique, Enrique y William, ustedes son muy especiales, gracias por todo.

Por último quiero darles muchísimas gracias a mis padres que nunca dejaron de apoyarme y ayudarme en seguir mi propio camino, aun cuando éste me guió a otro continente.

Contenido

1	Introducción.....	8
2	Visión histórica del contrabando caribeño colombiano.....	14
2.1	Las primeras ciudades puertos y su administración	14
2.1.1	Cartagena de Indias	18
2.1.2	Santa Marta.....	22
2.1.3	Riohacha	25
2.1.4	Nombre de Dios y Portobelo	26
2.2	La Carrera de Indias – esperanzas y desilusiones	27
2.2.1	La creación del nuevo régimen	27
2.2.2	Primera introducción al sistema y sus carencias.....	29
2.2.3	Los mecanismos de la Carrera de Indias en detalle.....	33
2.3	Conexiones internacionales en el Gran Caribe.....	40
2.3.1	Piratas del Caribe.....	41
2.3.2	La Guajira.....	48
2.4	Contrabando por Tierra Firme – ríos, carreteras y los indígenas.....	54
2.5	Trasfondo político y administrativo.....	56
3	La actualidad del Caribe Colombiano.....	64
3.1	El espacio del Caribe Colombiano – definiciones y fronteras	64
3.2	Dos ejemplos explícitos del contrabando actual	73
3.2.1	Los Wayúu y la gasolina venezolana en la Guajira	73
3.2.2	Trabajo informal en las ciudades costeñas	88
3.3	Autoridad, corrupción y el contrabando en los ojos de la población	95
3.3.1	“Son recursivos.”	96
3.3.2	Taxis colectivos	97

3.3.3 “Me lo mataron.”	100
3.3.4 Intercambio amigable	102
3.3.5 El Almirante Padilla	104
3.4 Competitividad de las mayores ciudades del Caribe Colombiano	105
4 Conclusión.....	114
5 Imágenes.....	119
6 Bibliografía	122
6.1 Libros.....	122
6.2 Artículos.....	125
6.3 Otras Publicaciones	129
6.4 Fuentes Primarias.....	130
6.5 Páginas Web	131
7 Anexo	134
7.1 Resumen en Alemán	134
7.2 Curriculum Vitae	137

1 Introducción

En agosto del año 2010 tuve la oportunidad de participar en un viaje de estudios acerca del tema de los próscritos y la gente fuera de la ley, en la costa caribeña de Colombia – „Outlaws del Caribe”. Durante unas tres semanas un grupo internacional de estudiantes viajamos desde el Cabo de la Vela en el departamento de la Guajira hasta Cartagena, Bolívar. En todas las paradas de nuestro camino asistimos a ponencias de profesores de distintas universidades, intercambiamos impresiones con expertos en nuestro tema, observamos el vaivén de la gente de la zona y en general vivimos la experiencia “Caribe Colombiano”.

En algún momento durante la segunda semana no pude esperar más y pregunté a mi profesor ¿dónde estaba lo ilegal, lo ilícito? Yo sentía que todo era normal – no era mi primera vez viajando por Latinoamérica y estaba muy acostumbrada a todo lo que se veía alrededor de nosotros todos los días –. Mi profesor me miró muy sorprendido y con un gesto de la mano me indicó que donde estaba era alrededor de mí, en todas partes. Entonces me esforcé por ver la vida que me rodeaba con ojos distintos y me di cuenta de qué estaban hablando todos los profesores y expertos.

Había dejado que me acostumbrara tanto y de tal manera a la cultura del lugar que, igual que la gente, no me parecía de nada extraño que en las calles de Santa Marta se vendieran bebidas alcohólicas de marcas reconocidas a precios casi ridículos – mucho más bajos que en tiendas y supermercados. De la misma forma, para mí era absolutamente natural que las calles y plazas de todas las ciudades caribeñas colombianas estuvieran llenas de vendedores ambulantes que no tuvieran licencias ni permisos para hacer lo que hacían.

Me puse a pensar y a observar de forma distinta y por fin pude ver la razón para la organización de todo un viaje de estudios bajo el tema de la ilegalidad. En ese momento decidí que el asunto era tan interesante que quería seguir trabajando en él después del viaje y lo elegí para mi tesina de grado.

Leyendo durante meses hallé muchos más tipos de actividades ilícitas entretejidas en la cotidianidad colombiana y de los lugares que histórica y actualmente estaban en contacto con la costa colombiana. A medida que iba

descubriendo soluciones y respuestas a preguntas previas moví mi enfoque de encontrar el contrabando en el caribe colombiano al porqué de ello.

¿Por qué la gente – incluyéndome a mí – no veía la ilegalidad alrededor de ella?

¿Por qué a todo el mundo le parecía normal la dimensión, la magnitud de las actividades ilícitas en la vida diaria, que a un extranjero que visitaba por primera vez el país le parecía casi grotesco?

Así se formó la pregunta final que terminó siendo el punto central de mis investigaciones: ¿Por qué las prácticas que se hallaban fuera de la ley estaban tan entrelazadas con las prácticas legales que, para mí, se podía hablar básicamente de una cultura del contrabando?

Automáticamente, esto lleva a unas preguntas más: ¿Por qué, si la situación es tan difícil que lleva a la gente a operar fuera de la ley, el gobierno del Estado no actúa para cambiarla o ejerce su poder de una forma más adecuada? ¿Y cómo es que nadie denuncia – a gran escala – toda esta actividad ilegal?

El objetivo que he buscado alcanzar con mis investigaciones y por consiguiente con el presente trabajo es determinar las causas y razones de lo explicado en los párrafos anteriores. Es decir, pretendo dar una justificación histórica de la situación actual, del hecho de que el contrabando forme parte de la cultura del Caribe Colombiano. Esto, porque naturalmente la respuesta está en la historia. Esto se alcanza analizando, primero, la historia social y económica de la región del Caribe que hoy pertenece a Colombia y la de sus zonas de influencia más directa. Segundo, analizando la actualidad de la región del Caribe Colombiano en cuanto a los aspectos sociales y económicos. Tercero, hay que comparar los resultados de ambos análisis para mostrar las similitudes en los puntos críticos:

la situación social y económica;

la actitud de las personas involucradas activa y pasivamente;

las acciones y reacciones del gobierno y la situación jurídica.

Para poder obtener la información necesaria para los análisis y la comparación he decidido utilizar las fuentes secundarias igual que las primarias que me darían el máximo espectro de información. Estas fuentes incluyen libros de historia general y económica de Colombia y de su región Caribe, documentos originales sobre el contrabando histórico de varios archivos dentro y fuera de Colombia, artículos y ensayos sobre las actividades económicas legales e ilegales en el Gran Caribe colonial y poscolonial, revistas de economía colombianas y estudios nacionales e internacionales sobre competitividad y economía en el Caribe Colombiano.

A los datos de las diversas publicaciones se unen los datos que he sacado de experiencias personales. A lo largo de mis viajes en agosto del año 2010 y julio hasta noviembre del año 2011 he conocido a personas de regiones, culturas, clases sociales, edades y trasfondos muy distintos. Con ellas he tenido la oportunidad de intercambiar opiniones y relatos de experiencias acerca del contrabando y la ilegalidad.

La mayoría de esos encuentros fueron casuales e informales y más que entrevistas oficiales fueron charlas amigables. Teniendo en cuenta el contexto del presente trabajo, este hecho es de vital importancia. En una situación formal, como lo es una entrevista académica, una persona va a meditar sus respuestas y va a pensar en qué es lo que el entrevistador quiere escuchar. En cambio, cuando una persona cuenta una anécdota personal o da su opinión en una conversación informal, está más relajada y suelta y la información dada es más valiosa para un análisis de cultura. A fin de cuentas, este trabajo no quiere dar números estáticos ni recapitulaciones de estadísticas secas, sino que quiere mostrar lo que está detrás de aquellos números, la cultura popular, la voz de la gente.

Combinando la información extraída de los diferentes textos y documentos delinee la historia del Caribe Colombiano alrededor del desarrollo del contrabando. Utilizando los datos de las revistas, los ensayos y los estudios de los últimos años esbozo un cuadro del Caribe Colombiano que muestra la realidad actual. Mis propias experiencias en la región y lo compartido en varios encuentros con personas originarias de la zona ponen en perspectiva los resultados de los análisis. Así se llega a la conclusión del trabajo, el porqué de la cultura del contrabando en el Caribe Colombiano.

Deben ser aclaradas, en este momento, dos cosas:

¿Por qué la elección de este espacio?

¿Cómo se debe entender el término “contrabando” en el contexto del presente trabajo?

El Gran Caribe es un espacio multicultural, multiétnico y multinacional. Tiene una historia muy rica, paisajes diversos y relaciones interiores y exteriores bastante complicadas. El simple intento de definir qué es el Caribe no es, en realidad, tan simple, sino que es una cuestión bastante compleja que historiadores, economistas, políticos, geólogos, biólogos y expertos en muchos campos más llevan años en tratar de resolver.

A lo largo de mis estudios en general y mis investigaciones para este trabajo en especial he encontrado múltiples definiciones distintas y he decidido adoptar para mí la que utiliza el profesor Alfonso Múnera Cavadía del programa de Estudios del Caribe del instituto de Historia de la Universidad de Cartagena. Él incluye en su visión del Caribe todas las islas que tradicionalmente conocemos como caribeñas; desde Jamaica, Cuba, Hispaniola (la isla que alberga a Haití y a la República Dominicana) y Puerto Rico, hasta las Antillas Menores y las muchas islitas inhabitadas. Adicionalmente, incluye también a todas las costas atlánticas de los países americanos que rodean el Mar Caribe; desde los Estados Unidos, bajando por Centroamérica hasta las Guayanas y Brasil. Así se basa en la definición dada en la publicación “Respirando el Caribe I” del Observatorio del Caribe Colombiano del año 2001.¹

Pequeño en comparación con el espacio del Caribe, también el país de Colombia es un espacio muy grande: de la misma manera que el Caribe, es también multicultural y multiétnico, de climas y paisajes variados y con relaciones internas y externas complejas. El contrabando existe en sus costas y en sus montañas y en sus fronteras con sus vecinos sudamericanos. En otras palabras, existe en el país entero.

¹ Avella Esquivel:2001 p. 6

Tanto el Gran Caribe como Colombia son espacios demasiado grandes para una investigación de estas dimensiones, así que la mejor forma de abarcar las características de ambas regiones es combinándolas y trabajando sobre el Caribe Colombiano, la costa atlántica del país.

La definición exacta del Gran Caribe y del Caribe Colombiano, tanto como las problemáticas que se presentan en el proceso de tratar de establecer dicha definición, se expondrán más adelante en el presente trabajo.

Por último, hay que comentar la elección del término “contrabando” y explicar cómo se debe entender en el contexto de este trabajo. La manera más común y corriente de entender la palabra es en el sentido de contrabando del comercio ilícito, hablando de cosas como el mercado negro. Sin embargo, dentro de la determinación “contrabando” se esconde un espectro más amplio de significados. La Real Academia Española define el término de forma bastante completa en la vigésima segunda versión de su Diccionario de la Lengua Española:

Contrabando (de *contra* y *bando*, edicto, ley)

1. m. Comercio o producción de géneros prohibidos por las leyes a los particulares.
2. m. Introducción o exportación de géneros sin pagar los derechos de aduana a que están sometidos legalmente.
3. m. Mercaderías o géneros prohibidos o introducidos fraudulentamente.
4. m. Aquello que es o tiene apariencia de ilícito, aunque no lo sea. Venir de contrabando. Llevar algún contrabando.
5. m. Cosa que se hace contra el uso ordinario.
6. m. ant. Cosa hecha contra un bando o pregón público.²

En esta definición de la Real Academia Española se ve que el verdadero significado de la palabra contrabando va mucho más allá de lo que se encuentra

² RAE – Contrabando

en el uso diario. Esto es lo que se ve también en el presente trabajo: contrabando se refiere no solamente al comercio ilícito sino también a otras actividades que sitúan a un sujeto que las hace fuera de la ley, como por ejemplo el trabajo informal.

Podría hablarse de igual forma de actividades ilegales o ilícitas, pero ya que la definición oficial de contrabando demuestra que constituye todo lo que se trabaja en el transcurso de esta investigación, lo convierte en el término más adecuado para ser utilizado en el presente trabajo.

2 Visión histórica del contrabando caribeño colombiano

2.1 Las primeras ciudades puertos y su administración

El motor de la economía en las colonias americanas de la Corona era la minería. Como el mayor interés, después de haber vaciado las tesorías indígenas, era sacar los recursos minerales de la nueva tierra recién descubierta, las ciudades más importantes en el continente eran las mineras y toda la vida giraba alrededor de los socavones del interior.³

El desplazamiento de la población africana esclavizada que fue llevada a las Américas, el establecimiento de vías marítimas fijas y casas de comercio, la creación de nuevas ramas de la sociedad – todo se debía a que en las zonas montañosas estaban creciendo ciudades llenas de personas afiliadas a la minería que necesitaban vender sus productos y, en cambio, ser abastecidos con productos agrarios, alimentos y víveres, telas y cueros, muebles, y todo lo necesario para un hogar y alrededor de él.⁴

Esto se debía a que los reales de mina se encontraban siempre en zonas muy remotas, de difícil acceso y marcadas por la imposibilidad de producción propia.^{5 6}

Sin embargo, a pesar de que las ciudades mineras eran la razón por la que existía y florecía la economía, ya que en ellas estaba situado el comienzo de cada transacción – el metal –, el principal escenario de la vida americana como tal se encontraba a orillas del mar. El intercambio de metales por mercancías europeas, naturalmente, se realizaba en las ciudades de la costa, donde llegaban los barcos del viejo continente a recoger los tesoros y dejar mercaderías. Así, las ciudades portuarias llegaron a tener tal importancia que hasta en la actualidad son partes indispensables de las economías de sus países.^{7 8}

³ Caravaglia:2005 p. 285

⁴ Caravaglia:2005 p. 285

⁵ Caravaglia:2005 p. 285-286

⁶ Newson and Minchin:2007 p. 550

⁷⁷ Vidal Ortega:2010¹ p. 267

⁸ Caravaglia:2005 p. 286

La siguiente imagen muestra un mapa antiguo en el que se ve la parte entonces conocida del Nuevo Mundo que eran los virreinos de Nueva Granada y Popayán en el año 1671. Se puede observar con facilidad lo vasto que era el territorio y cuan pocas ciudades se ven marcadas en él, fuera de la zona costera. Esto indica sin duda alguna que hace aproximadamente cien y ciento cincuenta años había, naturalmente, aún menos sitios bien explorados en la zona. El mapa demuestra entonces, por conclusión lógica, que la gente de los reales de minas dependía inmensamente de la costa del territorio.



Imagen 1: “Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan”

Las ciudades puertos del Caribe no solamente eran el principal lugar de encuentro entre los dos mundos, sino también entre dos mercados.^{9 10}

⁹ Knight:2010 p. 33

¹⁰¹⁰ Caravaglia:2005 p. 285

Había grandes diferencias entre los precios de los diversos productos en las ciudades mineras del interior del continente americano y los de los productos en Sevilla, Cádiz u otras ciudades de la península ibérica. Donde más se notaba dichas diferencias era, pues, en los puertos caribeños. Demanda y oferta hacían que los productos adquirieran nuevo valor una vez llegados a los mercados en los puertos y los mercantes tenían que buscar la forma de encontrarse a mitad del camino para poder realizar el intercambio de mercancías. Esto podía resultar muy difícil, ya que ellos no eran los únicos que tenían el poder de determinar o al menos manipular valores y precios.^{11 12}

En los reales de mina había comerciantes locales que abastecían a los productores de los metales preciosos con los insumos necesarios para la producción y, a cambio de ellos, recibían metal, que en este momento tenía el valor del mismo coste de la producción. El siguiente paso era el intercambio de estos metales recién recibidos por mercaderías que venían de otras partes, todo lo que hacía falta en las ciudades mineras por encontrarse en lugares remotos e imposibles de cultivar. De ahí volvían a negociar con los productores de los metales y les vendían estas mercancías a precios extremadamente altos. Podían permitirse exigir pagos exorbitantes porque lo que vendían era a la vez muy necesitado y muy escaso: la relación entre oferta y demanda funcionaba a favor de sus tratos.^{13 14}

Luego, en las ferias de los puertos caribeños se producía el mismo fenómeno, pero a una escala mucho mayor que en las ciudades del interior. Allá se encontraban los que suministraban a los comerciantes locales de los reales de minas y los que proveían a los comerciantes en las ciudades europeas con sus productos. La concentración de metales así como de mercancías traídas del otro lado del Atlántico era inmensa.¹⁵

Al mismo ritmo que crecían la demanda de productos y la oferta de metales en los reales, crecían también dentro de los mercados costeros.¹⁶ Así como primero se había beneficiado el comerciante local de su poder de controlar el valor de sus

¹¹ Caravaglia:2005 p. 286

¹² Vidal Ortega:2010¹ p. 277

¹³ Caravaglia:2005 p. 286

¹⁴ Caravaglia:2005 p. 287

¹⁵ Caravaglia:2005 p. 286

¹⁶ Caravaglia:2005 p. 287

mercaderías – y así los precios y las cantidades de metales que recibía a cambio de ellas – ahora lo hacía el comerciante a escala transatlántica.¹⁷

Es de suponer que, generalmente, los precios eran muy altos para cualquier clase de producto, porque las personas involucradas a cada lado de la transacción tenían interés en elevar su beneficio y tenían la facilidad de imponer sus demandas. De esta información se puede deducir que los verdaderos beneficios que podían justificar las inversiones en la minería americana no se hacían en los reales de minas a nivel de la producción minera, sino más bien en las ferias de los puertos caribeños.¹⁸

Se puede hablar de inversiones en cuanto a la producción de los metales, pero referente a los mercados en los puertos, todo se trataba de aprovechar oportunidades. La gente local caribeña participaba en el intercambio internacional en forma de intermediarios. Situándose entre vendedores y compradores tenían la posibilidad de sacar beneficios del negocio suyo sin tener que invertir fondos propios. Se movían tan grandes cantidades de dinero en negocios tanto pequeños como grandes (locales, regionales e internacionales) que se puede decir que la verdadera mercancía que accionaba el motor de la economía del espacio Caribe era el mismo dinero.¹⁹

Las redes que se crearon en las primeras etapas de la colonización y que han seguido evolucionando desde ese remoto entonces son las mismas redes sólidas que existen en la actualidad. Todavía mucho tiempo después del siglo XVI, la vida económica, social y política se veía fuertemente influenciada por las conexiones entre los puertos caribeños.^{20 21}

A continuación se describen los comienzos de las más importantes ciudades puertos que formaban la principal parte de la geografía caribeña en la época de la colonia, y lo que las destacaba y hacía sobresaltar para que llegaran a formar parte de la red internacional de comercio.

¹⁷ Caravaglia:2005 p. 289

¹⁸ Caravaglia:2005 p. 286

¹⁹ Caravaglia:2005 p. 287

²⁰ Caravaglia:2005 p. 285

²¹ Caravaglia:2005 p. 287

2.1.1 Cartagena de Indias

Cartagena de Indias, la Perla del Caribe, fue la ciudad puerto más importante no solamente del territorio de la Nueva Granada sino de todo el sur del Caribe en el tiempo de la colonia de los españoles.²²

Fue fundada por Pedro de Heredia en el año 1533²³, pero las indicaciones acerca de la fecha exacta de la fundación de la ciudad varían bastante de texto en texto. Algunos expertos, como los cronistas Juan de Castellanos y Fray Pedro Simón, dataron la fundación de Cartagena el 20 de enero de 1533, el día en que Pedro de Heredia y sus hombres ocuparon una aldea indígena abandonada que hallaron en la zona costera del actual barrio de Castillogrande.²⁴

Otro cronista, Gonzalo Fernández de Oviedo, dató la fundación definitiva de la ciudad el 1 de junio de 1533, basándose en un testimonio del mismo Pedro de Heredia en el que explicaba que la abrigada bahía de Cartagena ofrecía muchas ventajas que no se encontraban en otras partes de la orilla del mar Caribe.²⁵

De hecho, Pedro de Heredia y sus hombres dedicaron mucho tiempo en ese primer año e incluso después a la búsqueda de otro sitio más apropiado para la fundación de una ciudad, porque el lugar en el que se hallaba la aldea indígena abandonada no ofrecía ni agua dulce corriente ni pastos para el ganado, dos cosas que definitivamente se necesitarían para sostener un asentamiento.²⁶

Esta constante búsqueda de otro lugar más adecuado significaba para la ciudad misma que no se daba mucha importancia a su construcción, su estructura y su organización. Se explica así, por que al fundar la ciudad se ocupaban simplemente los bohíos abandonados que habían dejado los indígenas en la zona y, aunque luego sí se construyeron algunas casas nuevas de madera, no se repartieron solares ni se trazaron calles.²⁷ Cuando, en 1536, se instruyó a un gobernador para que los vecinos de la villa invirtieran en la infraestructura de aquella, él decidió construir una pequeña iglesia que serviría de catedral, pero –

²² Román Romero:2010 p. 355

²³ Nowell:1962 p. 477

²⁴ Samudio:2011 p. 10

²⁵ Samudio:2011 p. 11

²⁶ Samudio:2011 p. 10

²⁷ Samudio:2011 p. 11

nombrando como razón el hecho de que el asentamiento seguía siendo provisional y no permanente – él mismo se negó a mejorar la edificación que había levantado de paja y cañas²⁸.

Después de mucho tiempo de búsqueda intensa los conquistadores tenían que aceptar que, a pesar de todas sus fallas pero por causa de la forma natural de la bahía, no encontrarían mejor sitio que Cartagena para edificar su ciudad y su puerto. Sin embargo, aún después de descartar todas las alternativas y determinar que Cartagena se quedaría donde estaba, pasaría algún tiempo hasta que la ciudad comenzara a establecerse fijamente y a crecer.²⁹

En una de las expediciones de Heredia y sus hombres a las cercanías del río Zenú al oeste de Cartagena, se había encontrado sepulturas zenúes, una cultura indígena, las que inmediatamente se comenzaron a saquear. Heredia veía la gran oportunidad que se daba por la facilidad de acercarse a las tumbas en barco y les dio a miembros de su hueste la oportunidad para adquirir el permiso de saquear determinadas sepulturas. Atraídos por los abundantes tesoros que iban convirtiendo a los conquistadores en hombres ricos, comerciantes empezaron a abastecer los nuevos mercados con sus alimentos y otras mercancías traídas desde Europa u otras colonias y lograron sacar lucros de por lo menos el 1.000 por ciento en sus ventas.³⁰

Así, y con la ayuda de los tesoros provenientes del río Zenú, la gente venía a Cartagena con la idea de hacerse rica rápida y fácilmente y la ciudad empezó a poblarse y a crecer; por fin se trazaban calles, se repartían solares y se estableció un patrón arquitectónico que aún hasta el día de hoy define la gran parte de los centros históricos de las mayores ciudades caribeñas.³¹

A pesar de que por fin había comenzado cierto crecimiento en la ciudad, no fue declarada como tal sino hasta el año 1574, cuando el rey Felipe II le otorgó el título y la autorizó a usar un escudo de armas. Un año más tarde, amplió el título de ciudad a “ciudad muy noble y muy leal”.³²

²⁸ Samudio:2011 p. 12

²⁹ Samudio:2011 p. 12

³⁰ Samudio:2011 p. 12

³¹ Samudio:2011 p. 12

³² Samudio:2011 p. 13

Sin embargo, la ciudad seguía de tamaño más o menos pequeño hasta que en el año 1582 un vecino de ella la describiera como una ciudad con casas de piedra – ya se habían sustituido los bohíos de los indígenas y las primitivas casas de madera – con azoteas y torres, que desde el mar podía parecer de unos tres o cuatro mil habitantes.³³

La imagen en la siguiente página muestra un plano de la ciudad y el puerto de Cartagena esbozado en el año 1732, indicando la falta de crecimiento de la ciudad en los dos siglos que siguieron a su fundación.

La imagen muestra, además, de forma obvia la magnitud de la importancia de la bahía natural en comparación con la del asentamiento mismo, lo que en parte explica que el tamaño de aquello no hubiera cambiado mucho. Esto, Antonino Vidal Ortega lo explica de la siguiente manera:

“Cartagena de Indias se consolidó desde muy temprano como una ciudad de servicios, con claras funciones portuarias, a merced de la confusa e irregular organización del sistema de flotas, diversificando, por este motivo, sus prácticas comerciales. El intenso comercio, acompañado de una abundante circulación de metales preciosos, el desarrollo de la función de factoría esclavista desde 1570-80 aproximadamente, más el nutrido y próspero abasto de géneros y artículos de la región de la cuenca del mar Caribe, impidió el desarrollo de actividades productivas importantes como por ejemplo la agricultura.”³⁴

³³ Samudio:2011 p. 13

³⁴ Vidal Ortega:2010¹ p. 278-279

2.1.2 Santa Marta

Santa Marta, fundada por Rodrigo de Bastidas en 1525, es la ciudad más antigua de la actual Colombia y la segunda ciudad colonial existente más antigua del continente sudamericano, después de Cumaná, Venezuela, fundada en 1521.³⁹

Lo especial de Santa Marta es y siempre fue su situación geográfica. Constituía prácticamente el centro de Tierra Firme, o al menos de la parte que para los conquistadores tenía interés. Como el interés de la Corona se limitaba, en los primeros tiempos, a poder dominar el Caribe – sus islas y sus costas en función de puentes a lo que se hallaba detrás de ellas – el oriente de la actual Venezuela y las Guayanas no caían en cuenta al principio. Santa Marta se encontraba en el gobierno de Nueva Andalucía que se le había otorgado a Alonso de Ojeda, territorio que comprendía todo entre el Cabo de la Vela y el Golfo de Urabá.⁴⁰

Uno de los principales intereses de los explotadores de la nueva economía, si no el más importante de todos, eran las perlas que se encontraban en varias islas y partes de las costas caribeñas de Tierra Firme. El negocio de las perlas había quedado en manos de un grupo de comerciantes y armadores dominicanos cuando el rey les concedió el monopolio. Las armadas dominicanas se dedicaban al arrendamiento de la renta del almojarifazgo⁴¹, el derecho que se pagaba por los géneros o mercaderías que salían del reino, por los que se introducían en él, o por aquellos con que se comerciaba de un puerto a otro dentro de España, y era por eso que tenían tanto poder.^{42 43}

Rodrigo de Bastidas pertenecía al grupo de armadores y comerciantes dominicanos y había llegado al Caribe junto con Juan de la Cosa en 1501 para explorar y extender el conocimiento sobre la zona de Nueva Andalucía. Veía en Santa Marta una región con especiales posibilidades para que acrecentaran sus negocios y para que se pudiera establecer un punto fijo desde el cual influir en el continente, porque no solamente era un hombre acaudalado y que radicaba en las

³⁹ Sorhegui:2011 p. 27

⁴⁰ Sorhegui:2011 p. 24

⁴¹ Sorhegui:2011 p. 24

⁴² RAE – Almojarifazgo.

⁴³ Sorhegui:2022 p. 25

Indias, sino que también tenía un conocimiento extraordinario de Tierra Firme, especialmente de su costa caribeña.⁴⁴

Tempranamente, en el año 1506 obtuvo el permiso para establecer un asentamiento, pero había regresado a Santo Domingo después de su viaje de exploración y no llegó a fundar oficialmente la ciudad de Santa Marta hasta la ya mencionada fecha de 1525⁴⁵.

Las siguientes dos imágenes muestran, respectivamente, el pueblo y el puerto de Santa Marta. En los dos planos se observa que a pesar de su importancia, Santa Marta no creció más allá del tamaño de un pueblo durante mucho tiempo.

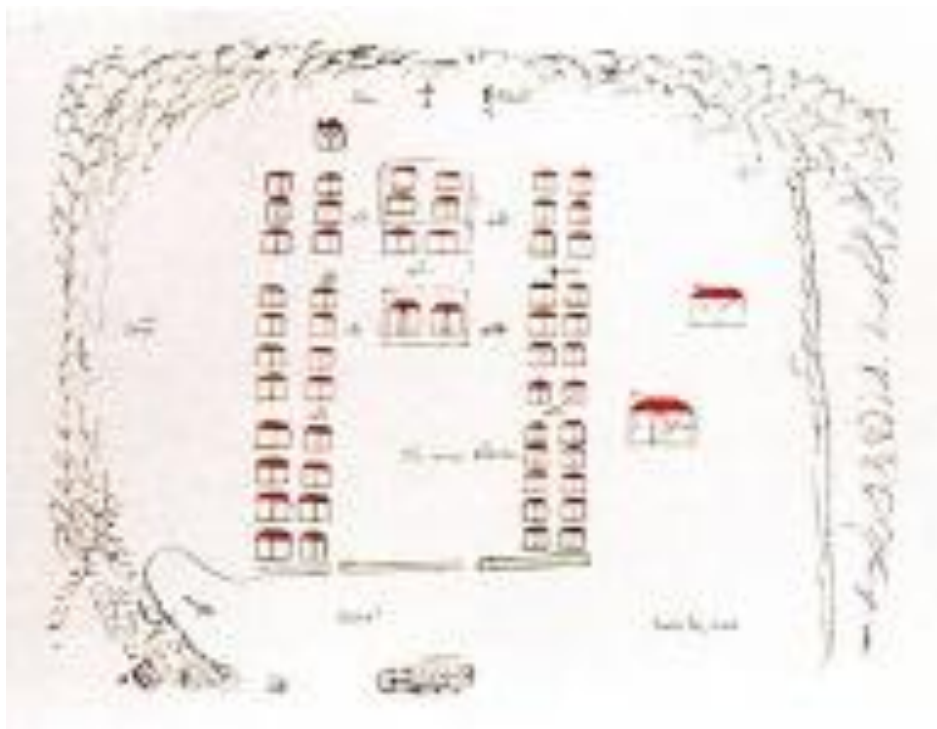


Imagen 3: “Plano de Santa Marta”

⁴⁴ Sorhegui:2011 p. 24

⁴⁵ Sorhegui:2011 p. 25

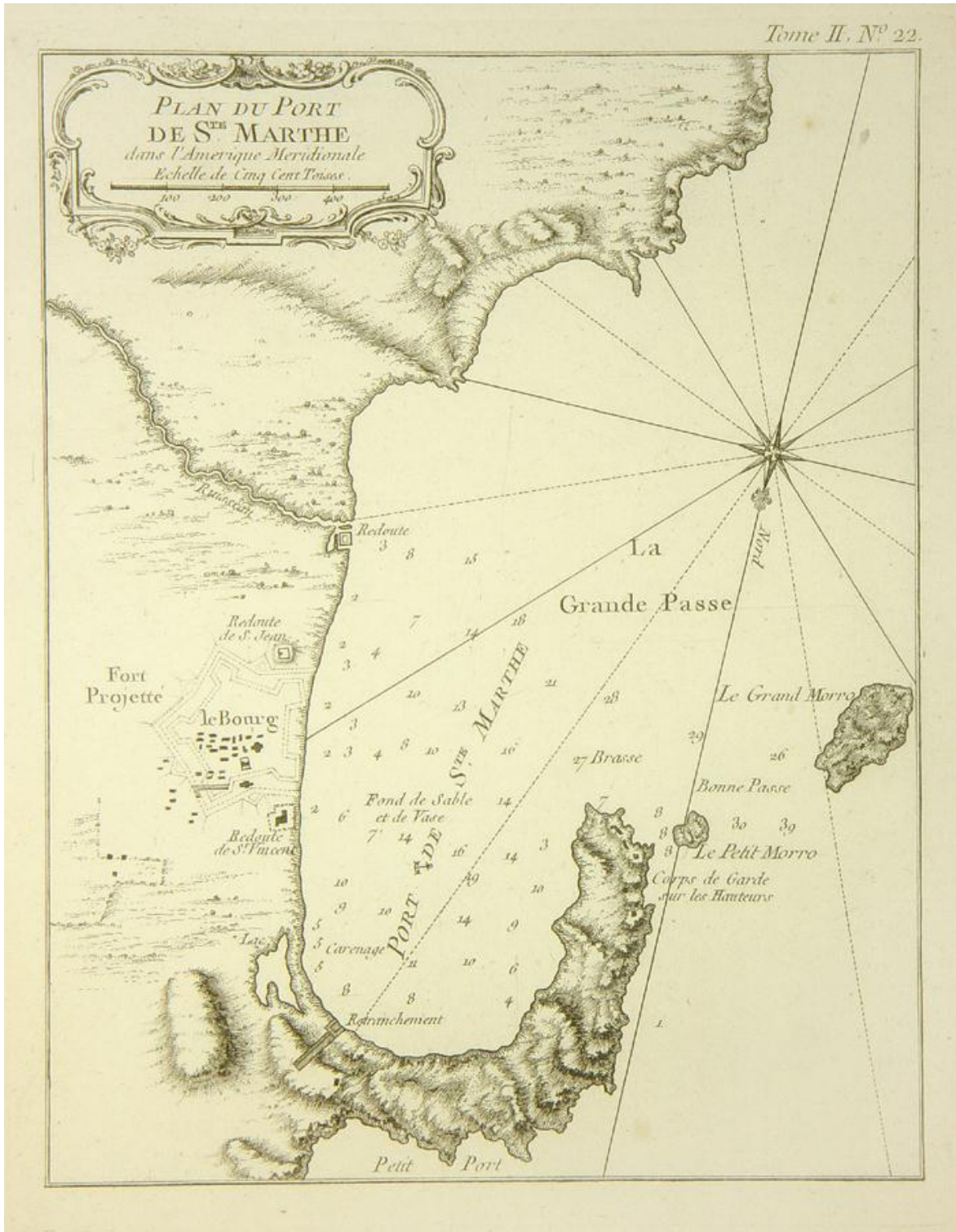


Imagen 4: „Plan du Port de Ste. Marthe dans L'Amerique Meridionale”

2.1.3 Riohacha

Riohacha fue fundada bajo el nombre de Nuestra Señora Santa María de los Remedios del Río de el Hacha en el año 1544, seis años después de que se fundara el asentamiento del Cabo de la Vela. Los fundadores fueron europeos que vinieron desde las islas de Cubagua, Coche y Margarita, frente a la costa venezolana, porque supieron de la abundante existencia de perlas en las aguas frente a la zona entre el Cabo de la Vela y el Río Ranchería.^{46 47}

Riohacha fue siempre un poblado pequeño, cuya gente se dedicaba a la recolección de perlas alrededor de la península de la Guajira, la explotación de las salinas naturales de la zona y la deforestación de la península para vender el muy solicitado palo Brasil y al comercio con sus vecinos para abastecerse de todo lo que se necesitaba para vivir.⁴⁸

Por este conjunto de actividades y a pesar de lo pequeña que era se formó una población muy diversa y cosmopolita de españoles, esclavos indígenas y africanos y comerciantes de otras nacionalidades europeas. Por encontrarse al margen del territorio y así del interés de los españoles, “la ciudad nació y creció con mucha autonomía”⁴⁹.

Riohacha nunca fue incluida en la ruta oficial de la Carrera de Indias y tampoco logró transformarse en un puerto principal de la provincia de Nueva Granada, aunque por Cédula Real se le concedió el título de Ciudad Autónoma en 1597. Pero en el contexto del contrabando sí juega un papel muy importante, como se verá más adelante en el presente trabajo.⁵⁰

La siguiente imagen muestra un mapa de la Provincia de La Hacha del año 1786. En ella se ven algunas poblaciones aparte de Riohacha, llamada Ciudad de La Hacha en este mapa, y el Cabo de la Vela. Cabe notar que a pesar de que la provincia estaba bastante grande en aquella época, incluyendo hasta la orilla oeste del Lago de Maracaibo que hoy pertenece exclusivamente a Venezuela, no

⁴⁶ Samudio:2011 p. 13

⁴⁷ Cwik:2011 p. 301

⁴⁸ Cwik:2011 p. 301

⁴⁹ Viloria de la Hoz:2011 p. 70

⁵⁰ Samudio:2011 p. 13

se ven notables puertos en la zona costera, lo que confirma la ya mencionada poca importancia que tenía la ciudad de Riohacha para la Corona.

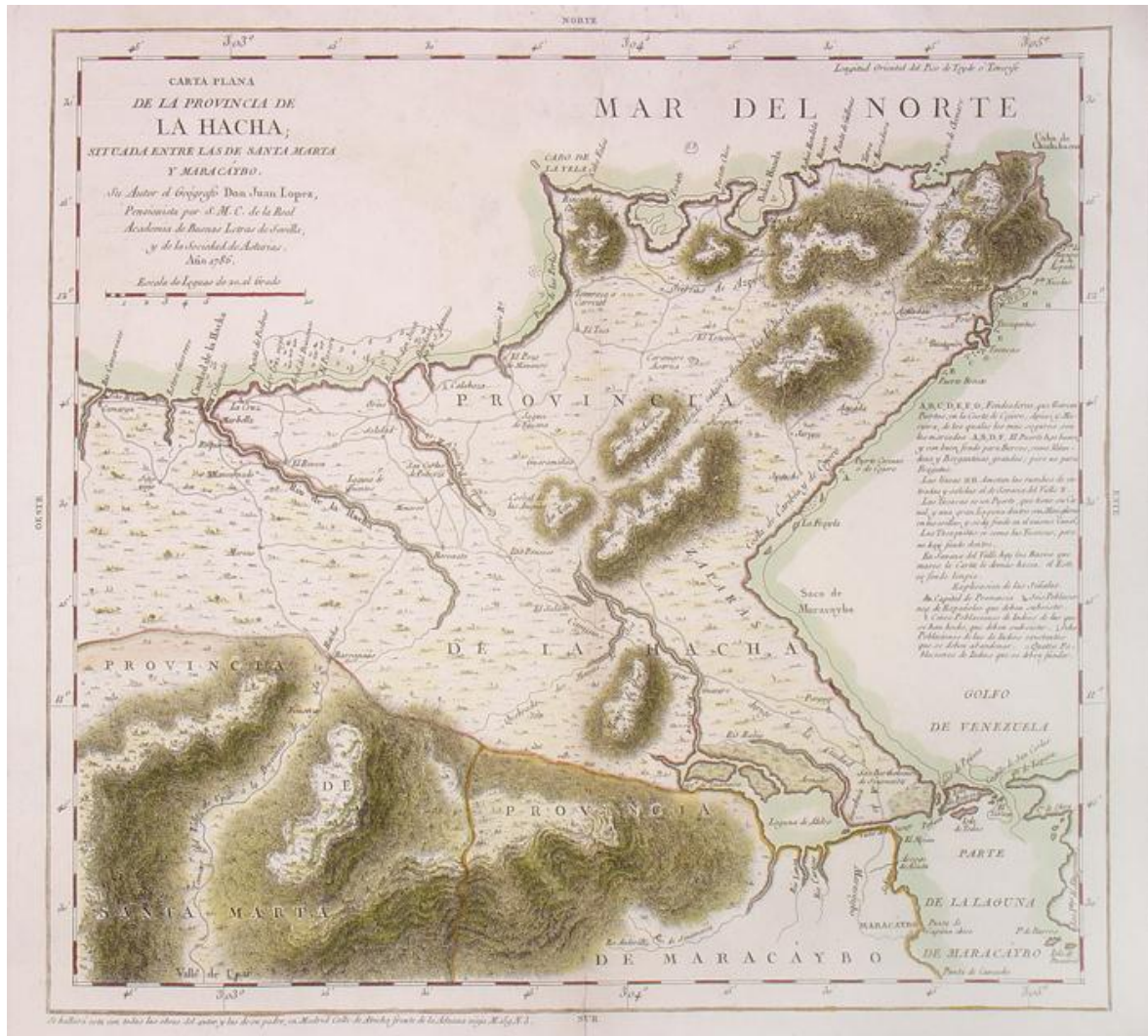


Imagen 5: „Carta plana de la provincia de La Hacha situada entre las de Santa Marta y Maracaybo”

2.1.4 Nombre de Dios y Portobelo

Las dos ciudades hoy panameñas no forman parte del Caribe Colombiano, pero en su rol como lugares de ferias de la Flota de los Galeones y por su íntima conexión con las ciudades de la costa que hoy pertenece a Colombia, están incluidas en la parte que habla de la historia del contrabando del actual trabajo.

La siguiente imagen muestra un mapa de Portobelo del año 1740, cuando ya se había efectuado el cambio de Nombre de Dios por Portobelo en la ruta oficial de la Carrera de Indias, que se encuentra a nueve días de viaje desde Cartagena.⁵¹

A pesar de que la imagen es pequeña, se puede observar la aptitud de la bahía natural para ser utilizada como puerto para los barcos grandes que fueron mandados al Caribe desde Sevilla.

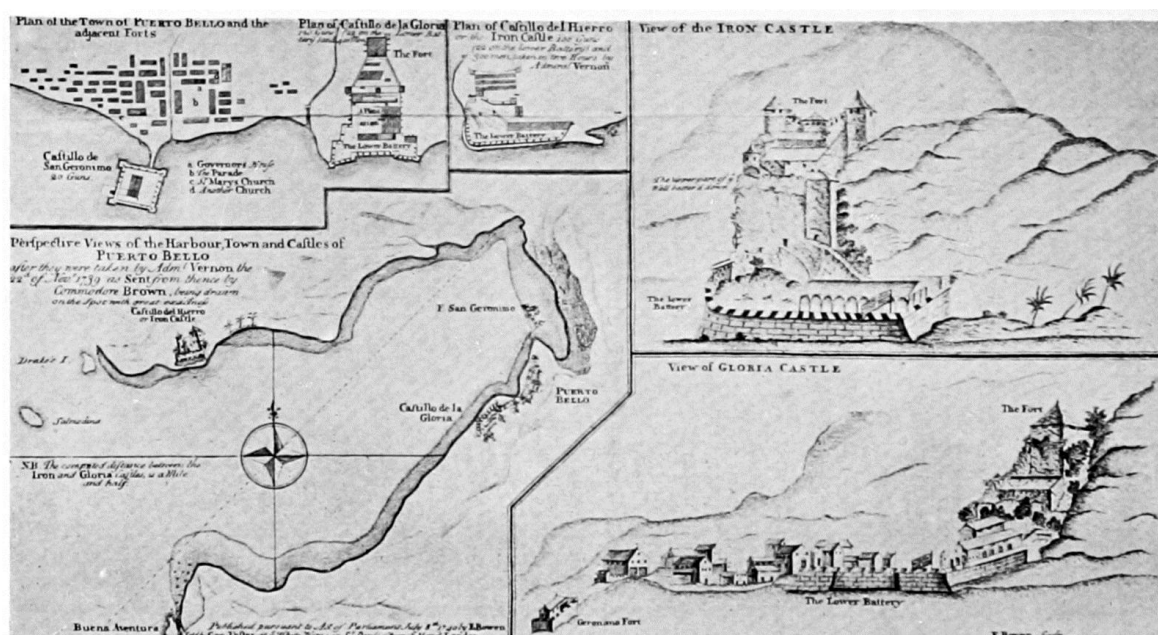


Imagen 6: “Mapa de Portobelo, Panamá. 1740”

2.2 La Carrera de Indias – esperanzas y desilusiones

2.2.1 La creación del nuevo régimen

En la segunda mitad del siglo XVI se efectuaron algunos cambios en el comercio que tuvieron sus orígenes en los principios de ese mismo siglo. En el año 1503 se había establecido en Sevilla la Casa de Contratación de las Indias, que

⁵¹ Newson y Minchin:2007 p. 525

representó el primer paso hacia el comercio monopolizado.⁵² Además, la Corona había comenzado a preocuparse por la navegación aislada hacia las Américas, que se prohibió oficialmente en el año 1526⁵³, por dos razones principales:

Por un lado – y esto se convirtió en la razón oficial – la travesía del Atlántico por barcos individuales era bastante peligrosa.⁵⁴

En las aguas alrededor de las islas Canarias estaban empezando a instalarse los primeros piratas y la defensa de un solo barco era un asunto mucho más difícil que la protección de unos barcos por otros cuando navegaban en grupo. Se inició por eso la navegación de navíos agrupados y con algunos barcos oficiales de protección, que los acompañaban hasta las islas Canarias en el camino hacia las Américas y los esperaban en las islas Azores o el Cabo San Vicente cuando venían de regreso. Generalmente, la flota iba acompañada por seis a ocho buques de guerra.⁵⁵ Cada convoy estaba dirigido por un jefe designado para ello, que navegaba en uno de los barcos armados por entre los barcos comerciales. Él ordenaba el rumbo exacto de la flota y decidía dónde y cuándo se hacían escalas. La escolta armada tenía un jefe propio que manejaba solamente los barcos de guerra. En pleno aprovechamiento del viento de popa, él y sus buques navegaban por detrás de la flota para poderse acercar fácilmente en caso de que hubiera algún problema. No podían ir ni adelante ni entre los demás barcos porque tenían que mantener posible el acceso a todos los navíos, incluyendo los de más atrás, y virar en el Atlántico e ir en contra de los vientos alisios era un empeño absurdo por lo fuertes que son.⁵⁶

Por otro lado, la Corona necesitaba controlar de manera más efectiva el comercio, que estaba en constante aumento ya que mostraba números siempre crecientes de barcos participantes a partir de 1524⁵⁷.

Además de ampliar su volumen, el comercio con las colonias al otro lado del océano también era muy disperso, por lo que su registro y fiscalización por los

⁵² Caravaglia:2005 p. 294

⁵³ Caravaglia:2005 p. 292

⁵⁴ Caravaglia:2005 p. 292

⁵⁵ Caravaglia:2005 p. 296

⁵⁶ Caravaglia:2005 p. 292

⁵⁷ Caravaglia muestra en el capítulo 14 “El Espacio Económico del Caribe” que a partir del año 1524 el comercio transatlántico expandía cada año más, no solamente en cuanto al número de navíos que salían desde y regresaban al puerto de Sevilla, sino también en cuanto al peso de sus cargas. Caravaglia 2005 p. 292

oficiales eran excesivamente complicados. Había un porcentaje elevado de registros sueltos y un gran número de embarcaciones provenientes del Caribe que venían a Sevilla en vez de realizar la travesía al revés, de Sevilla al Caribe.⁵⁸

La creación de un monopolio a través de la Carrera de Indias parecía una solución relativamente sencilla de realizar y prometía dar los resultados que la Corona necesitaba ver, ya que obligaría a los comerciantes a participar en el tráfico sistematizado. Además, la idea de introducir una exclusividad comercial y de navegación seguía el patrón establecido en la época de las primeras conquistas del nuevo continente. Se entendía este principio como un derecho legítimo, igual que durante la expansión a lo largo del océano Atlántico y el conflicto con Portugal. La argumentación de la Corona para justificar este procedimiento era que si los intercambios de las colonias de la metrópoli se podían limitar legítimamente durante la expansión atlántica, excluyendo a todas las demás naciones, ¿por qué no se podría hacer lo mismo respecto al comercio con las colonias ya establecidas?^{59 60}

Para que la Corona tuviera mayor facilidad de efectuar sus controles y regulaciones desde la Casa de Contratación y, hasta cierto punto, también para aumentar la seguridad de los navíos comerciantes, en el año 1543 se les impuso a los navegantes el convoy de navíos. Este régimen implicaba varios cambios más para la navegación transatlántica; además de lo que ya estaba establecido, que los navíos harían parte de sus travesías con la protección de los buques de guerra de la Corona.⁶¹

2.2.2 Primera introducción al sistema y sus carencias

Operar el nuevo sistema del convoy significaba que los barcos mercantes salían en grupos desde un único puerto, Sevilla, donde los comerciantes tenían que registrar a todas las personas que viajarían en sus barcos y toda la mercancía que llevarían al otro lado del océano. Era obligatorio que en el mismo puerto de

⁵⁸ Caravaglia:2005 p. 293

⁵⁹ Caravaglia:2005 p. 293-294

⁶⁰ Keith:1969 p. 360

⁶¹ Caravaglia:2005 p. 292

salida pagaran todos los derechos oportunos para poder realizar la travesía. Al regresar al puerto de salida había que volver a registrar toda la tripulación y la mercancía traída del Nuevo Mundo.⁶²

Aparte de los registros y los pagos, solo era necesario que los barcos cumplieran con dos requisitos más: tener un mínimo de tonelaje para que el viaje fuera rentable y respetar ciertos parámetros de navegabilidad para que no hubiera complicaciones en la navegación por causa de un barco defectuoso y susceptible a accidentes, ya que los navíos no se podían separar en ningún momento durante el viaje.⁶³

La necesidad de registrar no solamente las mercancías transportadas en los barcos, sino también sus tripulaciones se debía a que todos los navíos eran de propiedad particular de personas privadas o compañías de comercio. Los únicos barcos que pertenecían a la Corona eran los buques de guerra que servían como escolta armada de la flota. Es interesante notar, en este momento, que también los barcos militares traían mercancías en sus bodegas y no servían únicamente de protección para las flotas.^{64 65}

En cuanto al itinerario de las flotas se estableció que la Carrera de Indias se realizaría anualmente y que la salida al igual que el regreso se efectuaría en determinados meses de cada año. El horario exacto de cada viaje dependía de vientos, mareas y las corrientes oceánicas. Originalmente, fue determinado que las flotas regresarían en el mismo año de la salida al puerto de Sevilla.⁶⁶

A lo largo de su camino de la península ibérica a las islas del Caribe y la Tierra Firme había paraderos en algunos puertos prefijados, donde todo el convoy zarpaba para poder rellenar sus almacenes de alimentos y agua fresca. Una vez llegada a las Antillas Menores, la flota se separaba y una parte seguía hasta Veracruz, llamada Flota de Nueva España o del Azogue, y la otra se dirigía a Cartagena y Nombre de Dios, llamada Flota de Tierra Firme o de los Galeones de la Plata.⁶⁷

⁶² Caravaglia:2005 p. 295

⁶³ Caravaglia:2005 p. 293-295

⁶⁴ Caravaglia:2005 p. 296

⁶⁵ Caravaglia:2005 p. 295

⁶⁶ Caravaglia:2005 p. 293

⁶⁷ Caravaglia:2005 p. 294-295

En estos tres puertos americanos a los comerciantes europeos los esperaban las ferias y los tesoros. En la América los conquistadores y colonizadores habían establecido un sistema de tributos, las ganancias del cual se llevaban a Sevilla en forma del tesoro real.^{68 69}

En las ferias, erigidas según el viejo sistema de las ferias castellanas de la Edad Media, se intercambiaban los productos europeos por productos americanos y los metales y las piedras preciosas extraídas de las muchas minas en el continente.^{70 71}

Después de haber realizado las respectivas ferias, las dos flotas se encontraban en La Habana para volverse a unir y juntas iniciar el viaje de regreso hasta Sevilla.⁷²

Unos diez años después de haber estrenado oficialmente el sistema de la navegación en convoy se efectuó el único verdadero cambio al régimen. En vez de una sola salida, había dos. Las dos flotas abandonaban el puerto de Sevilla separadamente y no se volvían a unir hasta una fecha predeterminada después de las ferias, en La Habana. Seguían regresando juntas, con la escolta armada que las esperaba en las islas Azores.⁷³

La característica más descriptiva de la Carrera de Indias era la extrema rigidez de su reglamentación. Esto se observa, por ejemplo, en que el cambio mencionado en el párrafo anterior fue el único cambio significativo que se efectuó al sistema en los más o menos doscientos años en los que se realizó la Carrera de Indias.⁷⁴

Por un lado, el hecho de que en el régimen de flotas absolutamente nada se hacía sin contemplación y ajuste previo era importante para que la Casa de Contratación de las Indias pudiera efectuar sus controles y regulaciones, ya que era la única herramienta que la Corona poseía para hacerlo. En esta

⁶⁸ Caravaglia:2005 p. 286

⁶⁹ Caravaglia:2005 p. 295

⁷⁰ Caravaglia:2005 p. 287

⁷¹ Caravaglia:2005 p. 295

⁷² Caravaglia:2005 p. 295

⁷³ Caravaglia:2005 p. 295

⁷⁴ Caravaglia:2005 p. 295

argumentación se halla el potencial de éxito que se veía en la Carrera de Indias en el momento de su creación.⁷⁵

Por otro lado, a causa de las reglas excesivas y el estatismo del régimen dieron lugar al hecho de que la Carrera de Indias pronto se convirtió en un lastre para el comercio, frenando su florecimiento. Hay que considerar que el comercio era y es un organismo vivo, un lugar común de varias culturas y etnias, un mundo en fluidez y cambio constante que era sujeto a variaciones continuas y que naturalmente presentaba la necesidad de que los participantes, así como el ambiente alrededor de él, se adaptaran a sus diferentes estados. La falta total de flexibilidad que mostraba el régimen de flotas se convirtió dentro de muy poco tiempo en el mayor problema de éste y, aunque las reglas se habían creado para combatir el fraude y el contrabando, estas prácticas se establecieron como acompañantes fijos del comercio americano, imposibles de quitar porque la falta de adaptación del sistema impedía que la demanda se satisficiera de forma legal.^{76 77}

Es por todo esto que cuando, a partir de la década de 1560, el régimen de flotas cobró mayor efectividad, ya se veía que la nueva forma de manejar el comercio no estaba dando los resultados esperados.⁷⁸

Aunque los negocios sí se concentraron en manos de un grupo determinado de grandes comerciantes tanto sevillanos como caribeños, el mercado no se cerró a los participantes de la población general costeña, que jugaba un rol muy importante más que nada en Nombre de Dios y Portobelo, Cartagena y Veracruz. Por esta razón siguieron llegando al puerto sevillano embarcaciones con registros sueltos provenientes del Caribe que hacían la Carrera de Indias al revés, utilizando Sevilla como su puerto de destino en vez de salida y regreso, lo que representaba un problema para los que intentaban controlar el mercado.⁷⁹

Otros problemas eran que la navegación en convoy no se realizaba prácticamente en ninguna ocasión anualmente como programado sino que muchas veces los barcos no salían o no regresaban a tiempo; y los tiempos que las flotas

⁷⁵ Caravaglia:2005 p. 294

⁷⁶ Christelow:1942 p. 310

⁷⁷ Caravaglia:2005 p. 294-295

⁷⁸ Caravaglia:2005 p. 293

⁷⁹ Caravaglia:2005 p. 293

permanecían en los puertos caribeños casi siempre fueron mucho más largos de lo que se había previsto.⁸⁰

Además, el fraude, que había sido muy alto antes de la navegación controlada, seguía siendo mayúsculo durante y después de las flotas organizadas. El hecho de que esto no cambió se debía a la participación de lugareños en un comercio que debía haber sido dominado por comerciantes europeos. Ellos, los caribeños, compraban y vendían metales provenientes del interior del continente en los puertos y estas cantidades bastante grandes de oro y plata – no del todo legales – no aparecían bien reflejadas en los registros oficiales de la Carrera.⁸¹

2.2.3 Los mecanismos de la Carrera de Indias en detalle

Para poder entender bien qué era lo que se esperaba de la Carrera de Indias, cómo era que de verdad funcionaba el sistema y qué fue lo que hizo que no se alcanzaran las metas de los que la establecieron, hay que mirar hasta el fondo del sistema y analizar detalladamente los mecanismos que lo controlaban.

Originalmente, el puerto de salida para todos los navíos pertenecientes al sistema de la Carrera de Indias era Sevilla, ya que ahí se encontraba la Casa de Contratación de las Indias.⁸² A través del río Guadalquivir existía la salida al mar a pesar de que la ciudad se encontrara en el interior de la península ibérica. Con el tiempo se volvió más difícil la navegación del río Guadalquivir por barcos del tamaño y tonelaje de los barcos comerciantes y el puerto oficial se trasladó a Cádiz, ciudad portuaria en la costa atlántica del sur de la península.⁸³

Otro cambio geográfico ocurrió en 1597, cuando la ciudad de Portobelo sustituyó al puerto de Nombre de Dios como punto de arribo de la Carrera de Indias en el territorio que hoy es Panamá.⁸⁴ Nombre de Dios había sido un puerto muy abierto y presentaba las autoridades con mayores dificultades de defensa. Las aguas no eran muy profundas por lo que los barcos grandes tenían que zarpar lejos de la

⁸⁰ Caravaglia:2005 p. 293

⁸¹ Caravaglia:2005 p. 293

⁸² Caravaglia:2005 p. 294

⁸³ Caravaglia:2005 p. 294-295

⁸⁴ Caravaglia:2005 p. 295

orilla y era necesario transportar las mercancías y los tesoros en embarcaciones más pequeñas entre los navíos y los mercados en la ribera. No había sido un gran problema antes del establecimiento de la Carrera de Indias ni tampoco a principios del nuevo régimen. Esto se debía a que los barcos habían sido mucho menos y también más pequeños antes de que se creara el régimen de flotas y creciera la capacidad del mercado. Cuando la cantidad de embarcaciones y su tamaño y tonelaje aumentaron, había que adaptar la situación portuaria. Portobelo ofrecía mayor calado, esto brindaba mejores posibilidades de defender el puerto y facilitaba el transporte de las mercaderías y el dinero porque se eliminó el paso intermediario de los barquitos pequeños. Una ventaja adicional era que Portobelo quedaba más cerca del punto estrecho del istmo donde los mercantes cruzaban el continente desde la ciudad de Panamá, la ciudad a la que llegaban desde el Perú en la orilla del Pacífico.⁸⁵

Ya se estableció que los mercantes navegaban en compañía de su escolta oficial hasta las islas Canarias y de ahí seguían sin interrupciones hasta las Antillas Menores, donde hacían su aguada y rellenaban sus bodegas de alimentos. La elección de las Antillas Menores como primer punto de interrupción de la travesía parece ilógica mirando un mapa, ya que estas islas no se encuentran a medio camino entre la península y los puertos de destino americanos. Sin embargo, midiendo la distancia en días de navegación, las Antillas Menores estaban más cercanas a Sevilla y, más tarde, Cádiz que a Cartagena o Veracruz.⁸⁶

Como fue dicho anteriormente, los vientos atlánticos y las corrientes en el océano determinaban los tiempos en los que se podía realizar una travesía. Naturalmente, también tenían una grandísima influencia en la duración de los viajes. Los vientos alisios, que soplan en forma relativamente constante en el Atlántico en los meses de verano y que los convoyes aprovechaban en el viaje de ida, podían contribuir a que una flota llegara hasta las primeras islas del mar Caribe en unos treinta días.⁸⁷ Pero después, aunque los puertos de destino estaban muy cercanos ya, geográficamente, se podía tardar otros treinta o cuarenta días más. En el mejor de los casos, un viaje de Sevilla a Portobelo, por ejemplo, podía durar entre cincuenta y setenta días, pero hubo años de vientos

⁸⁵ Caravaglia:2005 p. 295

⁸⁶ Caravaglia:2005 p. 296

⁸⁷ Caravaglia:2005 p. 296

más débiles en los que el mismo viaje duró más que el doble del tiempo. Un ejemplo de un mal año es el 1633, cuando la flota tardó 175 días en llegar de Sevilla a Portobelo⁸⁸.

Hay varias razones por las que el viaje de las Antillas Menores a Cartagena, Portobelo o Veracruz podía tardar tanto más que la travesía del océano atlántico. El mar Caribe es muy diferente al Atlántico en varios aspectos. Por un lado, los vientos que soplan son diferentes y pueden ser mucho más peligrosos que los del océano Atlántico. Por su situación entre el Ecuador y el Trópico de Cáncer, el clima altamente húmedo y cambios imprevisibles y repentinos en la atmósfera, la zona del Caribe es propensa a la formación de huracanes y otras tormentas muy fuertes. Además, las aguas caribeñas son menos profundas que las del océano Atlántico y en los mapas antiguos la gran mayoría de bajos y de arrecifes no estaban bien señalados. Por eso las flotas tenían que navegar más lenta y cautelosamente para no accidentarse y evitar encallamientos.⁸⁹

Enarenarse era un gran peligro porque algunas de las carabelas y naos de la Carrera de Indias pesaban bastante y se podían perder por la falta de posibilidades de sacarlas de un arrecife.⁹⁰

Al principio de la Carrera eran solamente carabelas las que atravesaron el océano, pero muy pronto las naos se volvieron el barco más común de las flotas, ya que ofrecían mayores capacidades. La mayor parte de navíos tenía entonces un tonelaje promedio entre doscientas y trescientas toneladas. También había un grupo de embarcaciones más ligeras, de entre cien y doscientas toneladas, y otras más pesadas o aún más ligeras de entre trescientas y cuatrocientas toneladas o de menos de cien. Un número casi insignificante pesaba más de cuatrocientas toneladas. El peso de las embarcaciones era importante para planificar las travesías, más que nada porque el tonelaje influía en la navegabilidad en mar abierto y porque navíos más pesados podían calar más, lo que era peligroso en las aguas vadeables del mar Caribe.⁹¹

Una gran ventaja en cuanto a las dificultades de la navegación en aguas caribeñas era que los barcos se fabricaban en su mayoría en astilleros en los

⁸⁸ Caravaglia:2005 p. 296

⁸⁹ Caravaglia:2005 p. 296

⁹⁰ Caravaglia:2005 p. 296

⁹¹ Caravaglia:2005 p. 297

misimos puertos americanos: en Cartagena de Indias, La Habana, Maracaibo y algunos otros. La procedencia de muchos de los barcos y buena parte de sus dueños del Caribe significaba que había menos problemas dentro de este espacio: los constructores y los dueños conocían tanto las aguas y la mejor forma de navegarlas como las tratas regionales mucho mejor que los constructores y navegantes provenientes de la península ibérica.⁹²

Este hecho influía de igual forma en que los mismos barcos y comerciantes americanos de la Carrera de Indias realizaban también el comercio intercaribeño, es decir entre las costas e islas del mar Caribe.⁹³

Con las habilidades y los conocimientos de los navegantes caribeños disminuyeron mucho los riesgos de la navegación en las aguas del mar Caribe, y la combinación entre este hecho y la escolta armada entre las Azores o las Canarias y el Guadalquivir hizo que la travesía fuera bastante segura. Los únicos riesgos que permanecieron fueron las tempestades y los ataques de piratas y corsarios en algunas partes del viaje.⁹⁴

Dónde mayores riesgos se presentaban y los ataques eran más fáciles de realizar era en los mismo puertos, porque en el momento de estar recalando la flota no tenía manera de defenderse de agresores. Una vez salidos de los puertos, los comerciantes podían navegar con relativa tranquilidad. Eran muy pocos los trechos más o menos peligrosos en la ruta entre las Américas y Europa.⁹⁵

Primero, estando cerca de las costas caribeñas los barcos corrían el riesgo de caer en manos de piratas o corsarios que vivían escondidos en el litoral del continente y de algunas islas. Segundo, en el mismo espacio también tenían que mantenerse siempre muy alerta a los cambios de clima porque los temporales podían hundir barcos o hacer que embarrancaran.⁹⁶

Atravesar el canal de la Bahama, por ejemplo, albergaba cierto riesgo porque no solamente era una zona susceptible a los malos tiempos, lo que se demostró en el año 1622, cuando una flota entera se perdió en un temporal en este canal. Encima de peligroso climáticamente, el canal es muy estrecho, lo que significa

⁹² Caravaglia:2005 p. 297

⁹³ Caravaglia:2005 p. 287

⁹⁴ Caravaglia:2005 p. 297

⁹⁵ Caravaglia:2005 p. 297

⁹⁶ Caravaglia:2005 p. 297

que los barcos que lo atravesaban eran muy fácilmente avistados desde las orillas de las islas que rodeaban esta carretera marítima.⁹⁷

Tercero, justo antes de llegar tenían que pasar las Azores y el litoral del Cabo San Vicente, donde, como ya fue mencionado, se habían establecido piratas, igual que en las islas Canarias.⁹⁸

A partir del rencuentro de la flota con los buques de guerra que la escoltaban hasta Sevilla o Cádiz, no podía pasar prácticamente nada. La tecnología marítima de los españoles de la época era muy avanzada y los barcos armados fueron superiores a los de los demás europeos por su construcción robusta y la artillería que llevaban. Aunque eran poco manejables en comparación con barcos más ligeros, era muy poco probable que un pirata o corsario los venciera en una batalla, por lo que rara vez fueron atacados.⁹⁹

Se puede constituir así, que solamente había cierto peligro de ataques en la primera parte del camino de regreso al puerto de salida, en el mar Caribe, aunque incluso allá el porcentaje de pérdidas es significativamente bajo si se compara con el total de flotas que llegaron a Sevilla o Cádiz intactas y sin haber experimentado ningún problema.¹⁰⁰

Los pocos ataques que sí ocurrieron y tuvieron éxito cobraron mayor importancia y fama precisamente por su rareza. El ejemplo más conocido es el ataque del almirante Piet Pieterszoon Hein a dieciséis barcos de flota que venían de Veracruz e ignoraban indicaciones de amenazas holandesas. El almirante, que actuó como corsario durante la Guerra de los Ochenta Años, atacó la flota frente a la Bahía de Matanzas en Cuba y el tesoro que se pudo llevar fue invertido en la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, que financió varios proyectos de conquista y colonización con la plata y el oro de la Corona Española¹⁰¹.

Generalmente, se puede afirmar que en cuanto al aumento de la seguridad de los barcos comerciantes que iban y venían por el Atlántico representando la conexión

⁹⁷ Caravaglia:2005 p. 297

⁹⁸ Caravaglia:2005 p. 297-298

⁹⁹ Caravaglia:2005 p. 297

¹⁰⁰ Caravaglia:2005 p. 298

¹⁰¹ George Edmundson afirma en su libro sobre la Historia de Holanda que Piet Hein aprehendió metales preciosos y otras mercancías por valor de más de once millones y medio de florines, lo que significa que en el evento se capturó el mayor botín de toda la historia de la Carrera de Indias.

permanente entre la metrópoli y las colonias, el proyecto de la Carrera de Indias alcanzó sus objetivos.¹⁰²

Ahora que el desarrollo y los peligros de los viajes por alta mar están aclarados, queda por ver cómo funcionaba la vida de los participantes de la Carrera de Indias dentro de las ferias y los mercados en las ciudades portuarias que pertenecían a la ruta en las Américas, en el caso del presente trabajo las ciudades que se van a mirar en detalle son Nombre de Dios/Portobelo y Cartagena.

Los navíos de la Flota de Tierra Firme o de los Galeones de la Plata llegaban a Cartagena y allí recalaban y se quedaban un tiempo determinado, normalmente estaban planeados unos días aunque casi siempre terminaban quedándose más de lo esperado.¹⁰³

Algunos días antes de que se acabara la actividad comercial en el puerto cartagenero y la flota siguiera su camino a Nombre de Dios, se mandaba un llamado navío de aviso al istmo para avisar a los locales que la flota iba a llegar dentro de poco tiempo. Desde el otro lado del istmo ya venía llegando, para entonces, otra flota más pequeña llamada “flotilla del Mar del Sur”. Los navíos que pertenecían a esa flota venían desde Lima y Guayaquil y subían desde el Perú por toda la costa pacífica del continente, trayendo metales y algunos otros productos y buscando mercancías y esclavos africanos traídos desde Europa, así como otras mercaderías provenientes de Cartagena. Llegados hasta el istmo los peruanos y sus mercancías cruzaban el continente por tierra para encontrarse con los mercantes y los productos de la flota principal en Nombre de Dios.¹⁰⁴

La planificación exacta con la ayuda del navío de aviso permitió que las dos flotas coincidieran sin mayores retrasos en Nombre de Dios para intercambiar sus productos.¹⁰⁵

Después, las dos flotas se separaban nuevamente y mientras una volvía a bajar por la costa del océano Pacífico, la otra regresaba a Cartagena para seguir, desde allá, al puerto cubano de La Habana. Allá se encontraba entonces con la

¹⁰² Caravaglia:2005 p. 298

¹⁰³ Caravaglia:2005 p. 293

¹⁰⁴ Caravaglia:2005 p. 295

¹⁰⁵ Caravaglia:2005 p. 295

flota que venía desde Veracruz y juntos los navíos cargados de tesoros emprendían el viaje de regreso a la península ibérica.¹⁰⁶

Hasta aquí la teoría.

El plan oficial era que la flota de los galeones anclara en Cartagena en mayo y llegara hasta Nombre de Dios, o más tarde Portobelo, en agosto para celebrar la feria en Panamá. Sin embargo, los navíos europeos casi nunca llegaban a Cartagena antes de junio y además terminaban quedándose allí mucho más tiempo de lo previsto. Durante la larguísima estadía en el puerto neogranadino las tripulaciones de los barcos estaban ocupadas con el desembarque de las mercancías. La mayoría de las veces esto se hacía ilegalmente, es decir sin que se registraran ni descripciones ni cantidades exactas de los productos. Cómo ya fue explicado, la mercadería europea se cambiaba por oro y plata. El oro provenía de Nueva Granada y la plata, que más veces que no era ilegal, era traída por productores o mercantes peruanos desde el Perú, Quito, Popayán o Bogotá.¹⁰⁷

Sabiendo que después de que la flota volviera de Nombre de Dios o Portobelo la relación de precios entre metales y mercancías sería muchísimo más favorable que en el primer encuentro con la flota de galeones en Cartagena, ciertas cantidades de oro y plata se reservaban para la segunda feria.¹⁰⁸

Cuando la flota por fin seguía su camino a Panamá, la ciudad de Cartagena de Indias quedaba casi completamente desierta. Todos los comerciantes locales e incluso las autoridades de la ciudad emprendían el camino a Nombre de Dios o Portobelo con la gente de la flota. Cierta parte de la economía de la ciudad existía por causa de la llegada de la flota: en la época de su estadía había que alojar, alimentar, cuidar y entretener una gran cantidad de personas que durante el resto del año no estaban. Lógicamente, las personas, cuyos ingresos dependían del contacto con los europeos que venían con la Carrera de Indias, no se iban a quedar en una ciudad vacía, si en otra ciudad tan cercana como los dos puertos panameños tenían la oportunidad de seguir ofreciendo sus servicios o haciendo negocios con los comerciantes de la flota.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Caravaglia:2005 p. 295

¹⁰⁷ Caravaglia:2005 p. 304

¹⁰⁸ Caravaglia:2005 p. 304

¹⁰⁹ Caravaglia:2005 p. 304

En el capítulo sobre el espacio económico del Caribe del libro sobre América Latina, Juan Carlos Caravaglia cita al médico cartagenero Juan Méndez Nieto, quien también se iba a Portobelo con los demás. Él afirma que la gente se iba “por no tener qué hacer en esta ciudad de Cartagena todo el tiempo que allá [en Portobelo] se tarda la flota, que, como la mayor parte de la gente se iba en ella a buscar en qué ganar la vida, toda esta ciudad quedaba tan sola que cuasi todos los oficios estaban vacos”¹¹⁰.

Lo contrario pasaba en Portobelo, ciudad sobre la que en la literatura acerca del tema hay mucha más información que sobre Nombre de Dios, más que nada por la diferencia en volumen del comercio. Mientras Cartagena era una ciudad normal durante todo el año que se vaciaba en el momento que se celebraba la feria en Portobelo, su hermana en el istmo tenía la semblanza de una ciudad fantasma durante todo el año y se llenaba de vida cuando llegaban los navíos de la flota de galeones. Toda la ciudad se convertía en un espacio relleno de animales de carga, bultos y cajas de mercancías, montones de barras de plata y otros metales y tanta gente que el ruido de las calles era ensordecedor y el calor que se sentía día y noche era insoportable, ya que era peor y más fuerte que en tiempos de calles vacías.¹¹¹

Cabe notar que los visitantes que llegaban por vez primera a la feria de Portobelo no se veían completamente deslumbrados por la cantidad de personas y actividad comercial que encontraban en aquél puerto, sino también por las prácticas utilizadas para el intercambio, más veces ilegales que legales.¹¹²

2.3 Conexiones internacionales en el Gran Caribe

Una de las principales informaciones que se saca como conclusión del capítulo anterior es que en ningún momento de la historia las cosas se habrían desarrollado de la forma que lo hicieron si no fuera por la interacción de los actores locales con integrantes de otros grupos que se encontraban en la región

¹¹⁰ Caravaglia:2005 p. 304

¹¹¹ Caravaglia:2005 p. 305

¹¹² Caravaglia:2005 p. 305

del Caribe. Ya se definieran estos grupos por nacionalidades, religiones, profesiones o pertenencia a ramas especiales de distintas sociedades.¹¹³

Dentro del margen de influencia a la vida en el Caribe Colombiano, ellos actuaban como mercantes legales tanto como ilegales, “interlopers”¹¹⁴ y agentes intermediarios culturales (“cultural brokers”), y agresores o defensores en la política internacional; aunque se verá a continuación que en la mayoría de los casos la política y la economía iban de la mano y no se pueden separar tan fácilmente.¹¹⁵

En el Gran Caribe se establecieron personas de todas las providencias posibles, que influyeron, como ya se ha dicho varias veces en este trabajo, la historia de los territorios a los que llegaron. En este instante no importa si llegaron de forma legal, con licencias especiales, o ilegal, por la ancha vía clandestina.¹¹⁶

2.3.1 Piratas del Caribe

La piratería como la conocemos hoy de libros y películas, poco tiene que ver con lo que en los siglos XVI y XVII se consideraba piratería.¹¹⁷

Como la Corona se consideraba la única propietaria de cualquier derecho de navegar y explotar el Caribe, habiendo establecido el monopolio, las invasiones extranjeras se entendían siempre como actos de agresión, en los ojos de los oficiales, que había que combatir.¹¹⁸

Se sabe de llegadas de navíos extranjeros a colonias españolas tan temprano como 1514, y la amenaza por buques enemigos se hizo seria y constante cuando,

¹¹³ Knight:2010 p. 33

¹¹⁴ El diccionario Merriam-Webster define a un “interloper” como una persona que se entromete en espacios o esferas de actividad, o como un comerciante ilegal o no autorizado. En el contexto de las relaciones internacionales comerciales y culturales el término “interloper” ha adquirido un significado muy fijado de un agente cultural que intermedia entre dos espacios distintos y los conecta en cuanto al intercambio de mercancías tanto como conocimientos y cultura. Por causa de esta rígida definición el término no se suele traducir a otros idiomas sino se utiliza la palabra original, lo que aclara, sin necesidad de más explicaciones, en qué contexto ha de entenderse el término.

¹¹⁵ Para más información sobre la sociedad general del Caribe véase el libro “Señores del Caribe: indígenas, conquistadores, piratas y corsarios en el mar colonial” de Luis Britto García.

¹¹⁶ Vidal Ortega:2010¹ p. 272

¹¹⁷ A.N.E.:2011 p. 38 (Piratas del Caribe)

¹¹⁸ Caravaglia:2005 p. 293

unos ocho años después, los conflictos europeos comenzaron a extenderse a los territorios de ultramar.¹¹⁹

En las aguas caribeñas se movían en los siglos XVI y XVII bucaneros, corsarios y filibusteros. Como uno de los principales motivos de los gobiernos europeos de mandar flotas al Caribe eran las batallas continuas en suelo y mar del Viejo Continente, ellos actuaban en primer lugar como luchadores, soldados de sus respectivas Coronas. Sin embargo, ya en la segunda mitad del siglo XVI la participación en el comercio de contrabando se añadió a los motivos de viajar de franceses e ingleses.^{120 121 122}

Es más, el contrabando incluso llegó a causar guerras o al menos formar parte de todo un grupo de causas, como por ejemplo las acciones comerciales ilícitas de la Compañía del Mar del Sur entre 1730 y 1739, que fueron una de las principales causas de la Guerra del Asiento del siglo XVIII, también conocida como la Guerra de la Oreja de Jenkins.^{123 124}

Sin embargo, España no priorizó el erradicar las condiciones que favorecían que la población participara en el contrabando con otras naciones, sino que dobló sus esfuerzos de infiltrar la administración enemiga al enterarse de sus estrategias.¹²⁵ Obviamente, estas estrategias fueron cambiadas y mejoradas seguidamente y los espías sobornados hasta olvidarse de sus deberes, y España siguió perdiendo poder en sus colonias, mientras Inglaterra siguió comerciando ilegalmente.¹²⁶

Un ejemplo perfecto de un puerto utilizado para el contrabando de los ingleses era Jamaica. Esta isla era casi tanto una colonia comercial como una colonia importante por sus plantaciones¹²⁷: una isla llena de mercantes influyentes en medio del Mar Caribe.¹²⁸ Tan deseados eran los productos que ofrecían los comerciantes ingleses basados en la isla, que ni siquiera tenían que ocuparse del suministro de ellos a otros puertos: los comerciantes españoles de las colonias se

¹¹⁹ HUSSEY:1929 p. 286

¹²⁰ A.N.E.:2011 p. 38 (Piratas del Caribe)

¹²¹ A.N.E.:2011 p. 36 (En la mira de piratas y corsarios)

¹²² Lee:1922 p. 450

¹²³ Nelson:1945 p. 55

¹²⁴ A.N.E.:2011 p. 37 (En la mira de piratas y corsarios)

¹²⁵ Lee:1926 p. 662

¹²⁶ Nelson:1945 p. 56

¹²⁷ Zahedieh:1986 p. 570

¹²⁸ Hinckley:1963 p. 109

oponían abiertamente a las leyes y viajaban hasta Jamaica a intercambiar productos, evadiendo barcos de guardacostas o sobornándolos para que los dejaran pasar.¹²⁹ Quiénes fueron los que comerciaban con Jamaica se verá más adelante en varios puntos de este trabajo.

La doble posición de guerreros y mercantes ya estaba consolidada completamente llegando el siglo XVII, cuando los franceses, ingleses y ya también holandeses que los españoles denominaban piratas – sin importar su verdadero fin de encontrarse en el Caribe o su estatus oficial ante sus respectivos gobiernos – mantenían relaciones tanto comerciales como bélicas en el territorio que poquito a poco iban conquistando. Durante épocas de conflictos los acompañaban buques de guerra para reforzarlos y en todo momento iban en compañía de colonizadores – o ellos mismos se convertían en dueños de tierra – de las Antillas Menores. La posibilidad de establecer asentamientos en aquellas islas se debía a que la Corona española había declarado que todos los territorios descubiertos eran suyos, pero no se empeñaba en mantenerlos. En ausencia de ocupación, control y un sincero o al menos visible interés de los españoles, los demás, como por ejemplo los ingleses y los holandeses, podían aprovechar plenamente esas islas para crear puestos mercantiles y de defensa y para desarrollar sociedades criollas nuevas. Ellos habían entendido que era mucho más rentable hacerse dueño del comercio de un territorio que simplemente de su tierra.^{130 131}

Las razones de la defensa castellana son obvias, se veía amenazada su soberanía tanto en el mismo Nuevo Mundo como en el comercio con éste.¹³² En los archivos nacionales de todos los países del Caribe se encuentran varias pruebas de que efectivamente se intentaba combatir el ingreso de fuerzas ajenas a todos los puertos neogranadinos:

1707: Una correspondencia entre los consulados de comercio de Cartagena y Sevilla para establecer un peso fijo que deberían llevar los

¹²⁹ Hinckley:1963 p. 109-110

¹³⁰ Keith:1969 p. 360-362

¹³¹ Borrego:2011 p. 63

¹³² Lee:1928 p. 178

bultos de mercancías que se llevaban para así poder evitar el contrabando y controlarlo de mejor forma.¹³³

1774: Real Cédula sobre instrucciones para combatir el contrabando en las costas del virreinato de Nueva Granada.¹³⁴

1789: Una actuación del administrador de aduana del puerto de Cartagena de Indias, Miguel Marcos de Espejo, sobre el contrabando aprehendido en la polacra llamada “San Agustín” que venía trayendo productos por vía ilícita desde Filadelfia.¹³⁵

1789: Documentación sobre la aprehensión en aguas de Cartagena sobre la goleta “Nuestra Señora del Carmen”, llamada también “La Fortuna”, con procedencia de Jamaica, el inventario del contrabando que traía y las demás diligencias que se practicaron.¹³⁶

1795: Documentación sobre la aprehensión, el inventario, el avalúo y el remate de la goleta danesa “La Amarilla”, y la verificación de dicha documentación ante la junta de la Real Hacienda en Riohacha.¹³⁷

1797: Documentación sobre la aprehensión y el registro de la goleta francesa “La Yana”, aprehendida por Iñigo de Sevilla, comandante del guardacostas de Su Majestad “Nuestra Señora del Carmen”, en las costas de la Guajira, y el contrabando que traía.¹³⁸

Aparte de estos documentos existen varios informes no datados sobre el contrabando interno del Caribe “de unos a otros puertos de América”¹³⁹.

A pesar de que la mayoría de las pruebas escritas que se encuentran en los archivos datan del siglo XVIII, esto no descarta para nada el hecho de que ya tan temprano como el siglo XVI había esfuerzos defensivos por parte de los españoles. La riqueza de documentos sobre el contrabando en el siglo XVIII en los archivos españoles y latinoamericanos se debe a que el gobierno español

¹³³ AGN, C/C, T.XXVI, F.338-343

¹³⁴ AGN. C/C, T.XIII, F.137-233

¹³⁵ AGN. C/C, T.VIII, F.585-690

¹³⁶ AGN. C/C, T.XX, F.268-357

¹³⁷ AGN. C/C, T.V, F.1029-1060

¹³⁸ AGN. C/C, TV, F.888-1028

¹³⁹ AGN. C/C, T.XV, F.781-784

pagaba por información sobre comercio ilícito por parte de, por ejemplo, los ingleses. Aquellos, por su parte, se empeñaron en mantener la ignorancia oficial para que su gobierno no se pudiera culpar de lo que ocurría.¹⁴⁰

Como un ejemplo contrario a la defensa contra los llamados piratas, se encuentran pruebas de cooperación entre la gobernación de Santa Marta y contrabandistas extranjeros. En el Museo Etnográfico de la Universidad del Magdalena en Santa Marta existe una sala que explica específicamente la historia del puerto de la ciudad. Una tabla informática en la pared le explica al visitante lo siguiente:

“Abandonada a su suerte, Santa Marta se convierte en un espacio propicio para el contrabando. Por sus puertos se sacaba palo del Brasil, perlas, esmeraldas, algodón, cacao, oro, plata, piedras preciosas, conchas, tabaco, azúcar, maíz, añil, bálsamos, aceites, gomas aromáticas y medicinales, e ingresaba ropa, vino, aceite, armas, caballos, cuero, herramientas, almendras, dulces, perfumes, además de esclavos negros.”

Se afirma además, que muchas veces los propios gobernadores instalados por la Corona española se veían convertidos en cómplices de los contrabandistas y trabajaban de la mano con ellos en vez de denunciarlos. La cooperación con los llamados piratas se debía a que muchas veces los gobernadores tenían un interés propio en rodear los pasos oficiales que incluían impuestos y declaraciones porque tenían que cancelar la deuda creada al comprarse un título de nobleza, que en esa época era comprable. Otras veces, igual de frecuentes, habían aprendido que si esperaban lo que les llegaba de la ruta oficial de la Carrera de Indias corrían el riesgo de quedarse sin los productos necesitados y para poder abastecer su ciudad, adquirirían las mercancías mencionadas en el párrafo anterior a través del contrabando.¹⁴¹

¹⁴⁰ Lee:1928 p. 178

¹⁴¹ Elías Caro:2010 p. 331-332

Jorge Enrique Elías Caro de la Universidad del Magdalena en Santa Marta ofrece la explicación del porqué de este riesgo en sus clases: para que los productos traídos por los galeones de la Corona llegaran a Santa Marta, tenían que pasar primero por Bogotá. En el río Magdalena, el viaje de Bogotá a Santa Marta, que antes de que se fundara Barranquilla formaba la cabecera de la entrada hacia el río, duraba alrededor 37 días e incluía el viaje en mula de Bogotá a Honda y el viaje en barco del puerto de Honda a la costa, pasando por Mompóx. En cambio, desde las bodegas inglesas de Jamaica, repletas de productos de los que en Nueva Granada no se podía ni soñar, se viajaba a Santa Marta en tan solo 3 días. La ventaja de Jamaica por sobre Bogotá está clara. Lo que es más, la misma Bogotá se abastecía a veces a través del contrabando que entraba por Santa Marta, por causa de los muchos problemas del abastecimiento a través de la Carrera de Indias ya mencionados y porque el viaje de Cartagena a Bogotá era más largo, más complicado, y por su oficialidad más caro que el de Santa Marta.^{142 143 144}

Se puede deducir entonces, que las veces que había enfrentamientos entre españoles y extranjeros en el puerto de Santa Marta, eso se debía a que el gobernador había sido remplazado por la Corona por uno nuevo y el recién llegado no había aprendido todavía que las reglas en la nueva tierra no eran las mismas que en la península ibérica: corrupción y participación activa o pasiva en el contrabando eran el pan de cada día de un gobernador, lo que refleja la baja calidad de la administración española de las colonias americanas.¹⁴⁵

Existe un documento escrito en Santa Marta el 16 de marzo del año 1859, que explica el complejo sistema de aviso que se estaba empleando en aquél puerto. En el pequeño morro que queda afuera de la bahía natural que constituía en aquél entonces y hasta hoy el puerto de la ciudad, se había instalado una cruz. Ella estaba equipada con varias luces que se encendían o apagaban para señalar qué clase de navío iba a entrar al puerto y cuál era su procedencia y su motivo. La imagen en la siguiente página muestra una copia del documento original.

¹⁴² Vidal Ortega:2010² p. 38

¹⁴³ Zambrano:2011 p. 14

¹⁴⁴ Gilmore y Harrison:1948 p. 336

¹⁴⁵ Sanders:1977 p. 59

Las combinaciones de luces iban de sencillas, como por ejemplo “luz número 3 – Vapor del Río Magdalena”, a más complicadas, como por ejemplo “luces 2 y 6 – Holandés mercante” o “luces 1, 2 y 6 – el buque es de arribada”.

Este plan de señales constituye también una buena fuente que muestra las conexiones internacionales que había, porque hay señales para todas las nacionalidades que podía tener el capitán o al menos la bandera de un barco hasta la fecha. Los barcos que más a menudo llegaban eran: Granadinos, Españoles, Franceses, Ingleses, Americanos, Sardos, Holandeses y Alemanes. Para los demás había una luz especial, la combinación de 3 y 5, que designaba a un barco la pertenencia a “otra nación mercante”.

Plan de señales del Morro de Santama



N.º 1	Paquete inglés a la vista	N.º 2 i 6	Holandés mercante
2	Vapor a la vista	3 i 4	Aleman mercante
3	Vapor del Río Magdalena	3 i 5	De otra nac.º mercante
4	Goleta i Balandra a la vista	3 i 6	Aproximación
5	Bug.º Goleta a la vista	4 i 5	Se ensenó a Barlovento
6	Bergantín a la vista	4 i 6	Se ensenó a Sotavento
1 i 2	Barca a la vista	5 i 6	Ampla la señal q.º se avisa
1 i 3	Frigata a la vista	1, 2 i 3	Embarcacion q.º pudo socorrer
1 i 4	Granadino mercante	1, 2 i 4	Pide práctico
1 i 5	Español mercante	1, 2 i 5	El buque no puede entrar en el puerto
1 i 6	Francés mercante	1, 2 i 6	El buque es de arribada
2 i 3	Ingles mercante	2, 3 i 4	señala la cama
2 i 4	Americano mercante	2, 3 i 5	echa botes al agua
2 i 5	Sardo mercante	2, 3 i 6	Los botes siguen p.º tierra

Nota Cuando el buque señalado resultan ser de guerra, agregará a la señal que indica la nación a que pertenece un 7 Hardete amarillo.

Santama, 16 de Marzo de 1858

Luis Amante

Imagen 7: „Plan de señales del Morro de Santama“

Aunque esta información no es evidente mirando únicamente este documento, el vecino más importante desde el punto de vista comercial en el siglo XIX era Jamaica, de donde, según afirmó el historiador y economista Jorge Enrique Elías Caro el día 6 de agosto 2010 en la Universidad de Santa Marta en su ponencia llamada “Corrupción, Contrabando y Tráfico de Influencias en los Empresarios y Extranjeros del Caribe Neogranadino en la Primera Mitad del Siglo XIX”, provenía el 46% del comercio que entraba a Santa Marta en aquel tiempo. Esto era así, porque la mayor parte de barcos ingleses provenían desde esa isla. Ya fue explicado que las repletas bodegas inglesas se encontraban allá y fue por eso que el comercio se organizaba directamente entre los dos territorios en el continente nuevo en vez de entre Santa Marta y algún puerto en Inglaterra.¹⁴⁶

2.3.2 La Guajira

Un grupo muy importante para la historia general colombiana pero específicamente para la historia del departamento de La Guajira y el contrabando allá fueron los judíos sefardíes de Curazao. Existen tres razones muy importantes por la peculiaridad de la conexión entre la comunidad sefardí curazaleña y la península de la Guajira:

Ante todo, en Willemstad, la capital de Curazao, desde 1659 existía en el barrio de Otrabanda una comunidad judía muy fuerte llamada Mikve Israel. Después de que fueran expulsados del reino de los Reyes Católicos en 1492, un número considerable de judíos encontró refugio en los Países Bajos. Allá fueron recibidos en un ambiente de mucho más tolerancia que en su antiguo hogar. Los judíos que seguían viviendo bajo la Corona Española sólo tuvieron acceso a las riquezas del Nuevo Mundo después de convertirse, bajo el estatus de cristianos nuevos. Mientras tanto, a través de las conexiones con mercantes creadas en su nueva tierra, pudieron llegar al Caribe con sus compañeros neerlandeses, trayendo consigo todo el saber hacer adquirido a través de los siglos. Así llevaron a la zona no solamente mercancías sino también conocimientos y capacidades muy

¹⁴⁶ Lee:1928 p. 178

necesarias para que la gente pudiera mejorar sus vidas de una forma que los españoles no les pudieran brindar.¹⁴⁷

Segundo, la isla de Curazao está situada en la inmediata vecindad de la península de la Guajira. Teniendo en cuenta la proximidad de los dos lugares – solamente los separan aproximadamente 180 kilómetros de mar caribeño –, se entiende con facilidad el hecho de que se haya establecido una relación comercial y cultural tan estrecha.¹⁴⁸

Por último, la península de la Guajira ha sido siempre – y sigue siendo hasta el día de hoy – un territorio soberano, independiente tanto del resto de las tierras colonizadas como de la madre patria.¹⁴⁹

La soberanía de La Guajira es, a la vez, la clave para entender la importancia que siempre ha tenido el contrabando en esa región. Hoy se ve un territorio aislado del resto de los dos estados a los que pertenece la península, apartado de Santa Marta y Maracaibo. Esto no es un fenómeno moderno ni reciente, sino que siempre ha sido así desde la llegada de los primeros europeos a la zona en el año 1536.^{150 151}

Los habitantes más poderosos del área se dedicaban principalmente a la pesca, la producción y la venta de las muy abundantes perlas naturales en la zona del Cabo de la Vela, y bajando hasta el Río Ranchería. Para eso, tenían embarcaciones especiales en las que mandaban a la gran cantidad de esclavos indígenas igual que africanos que estaban en su posesión a los sitios donde brotaban las perlas bajo la superficie del Mar Caribe. La denominación de Señores de Canoas, establecida por el obispo de Santa Marta en 1539, se debe al uso de barcos para su principal ocupación.¹⁵²

Ellos, autónomamente, se ocuparon del desarrollo de toda una sociedad propia en la zona y de la construcción de edificaciones para ella. Como esto lo hacían de manera opresiva y mantenían un fuerte control sobre todo lo que pasaba, ya fuera dentro o fuera de sus propias operaciones, la población local llegó a quejarse

¹⁴⁷ Cwik (trabajo en línea) p. 1

¹⁴⁸ Cwik (trabajo en línea) p. 1

¹⁴⁹ Cwik (trabajo en línea) p. 1

¹⁵⁰ Samudio:2011 p. 13

¹⁵¹ Cwik:2011 p. 303

¹⁵² Cwik (trabajo en línea) p. 7

sobre ellos e incluso los acusó de ser “outlaws”, es decir personas que viven y trabajan fuera de la ley.^{153 154}

En realidad, los Señores de Canoas eran la ley. La Guajira ha sido siempre una típica frontera, no en el sentido de las fronteras como se conocen por ejemplo en Europa hoy en día, sino en el sentido de las vastas llanuras secas del Lejano Oeste que se conoce de las películas norteamericanas de vaqueros y bandoleros. Muy alejada de las áreas de influencia y control de la Corona, la Guajira pertenecía no a quienes ejercían la ley sino a quienes tenían más dinero y, por consecuencia, poder. Así, los Señores de Canoas tenían absoluta libertad para traficar esclavos, perlas, palo Brasil y sal sin que nadie pudiera detenerlos, porque en “su” tierra eran ellos los que mandaban.¹⁵⁵

Con el tiempo empezaba a llegar gente de otros dominios: filibusteros, corsarios y contrabandistas que navegaban bajo las banderas de Génova, Portugal, Castilla o Inglaterra arribaban a las costas de Nueva Granada y especialmente a las partes de ellas donde no tenían que temerle a las autoridades de la Corona, que les pudieran complicar sus transacciones. Ellos venían a comerciar – ilegalmente – con esclavos, textiles y otros productos a menor escala. Su llegada era muy conveniente para los Señores de Canoas que así pudieron extender sus poderes: tenían la posibilidad de abastecerse de productos que necesitaban urgentemente sin tener que someterse a los controles y la obligación de pagar impuestos que los habrían esperado si hubieran ido a comprar las mercancías y los esclavos en los puertos oficiales de los mercantes que venían desde Sevilla.¹⁵⁶

Los beneficios eran grandísimos y aún más así cuando la influencia de los portugueses comenzó a crecer durante la unión personal entre 1580 y 1640. Entonces, los Señores de Canoas pudieron extender su dominio de su propio territorio en la Guajira hasta las ciudades de Maracaibo, Santa Marta y Cartagena de Indias. Las pocas y débiles relaciones que tenían con la Real Hacienda fueron cortadas y se retiraron del concejo de su ciudad, aunque este en realidad no

¹⁵³ Cwik (trabajo en línea) p. 8

¹⁵⁴ Polo Acuña:2011² p. 50

¹⁵⁵ Cwik (trabajo en línea) p. 8

¹⁵⁶ A.N.E.:2011 p. 36 (En la mira de piratas y corsarios)

había ejercido nunca ningún poder significativo. Sin embargo, estos dos pasos amplificaron enormemente su poder.¹⁵⁷

La extensión territorial de los holandeses llevada a cabo por la “Geoctroyeerde West-Indische Compagnie” – la Compañía de las Indias Occidentales, generalmente conocida en el mundo como WIC – trajo a representantes de la compañía a la isla de Curazao en el año 1634. Se establecieron puestos y fuertes de comercio y también factorías a lo largo de las Antillas Menores, pero el asentamiento de mercaderes en Curazao era el más importante en cuanto a la relación con el contrabando entre los holandeses y la gente de Tierra Firme.¹⁵⁸

Como ya se mencionó anteriormente, en el barrio de Otrabanda de Willemstad existía una comunidad judía de numerosa membresía. Como ellos tenían en la sociedad la función de intermediarios culturales, fueron ellos también los que establecieron el contacto con europeos, indígenas y jefes de poblaciones de cimarrones en la costa del continente.¹⁵⁹

Los Señores de Canoas tuvieron la posibilidad de extender aún más sus poderes gracias a la intervención de los holandeses en el mercado local, es decir, en este caso, el mercado entre la península de la Guajira y las otras islas y penínsulas cercanas. Pudieron amplificar sus redes de comercio oficial y de contrabando y mejoraron mucho su situación económica, independizándose cada vez más de la parte oficial y legal de la administración de la vida caribeña. Se convirtieron así, prácticamente, en los dueños del territorio y nació una autonomía que se nota en la población de la zona hasta el día de hoy.^{160 161}

En cuanto al contrabando, los productos más importantes seguían siendo las perlas, la sal y el palo Brasil. A partir de comienzos del siglo XVIII también se venía estableciendo un comercio ilícito de armas entre la isla y la península. El tráfico de armamento y munición tuvo un gran impacto en el desarrollo general del territorio de la Guajira, ya que ayudó a la gente local a defenderse contra los españoles. El apoyo de los holandeses se explica acudiendo a la larga historia de conflictos entre la península ibérica y los Países Bajos. Como la defensa de

¹⁵⁷ Cwik (trabajo en línea) p. 9

¹⁵⁸ Caravaglia:2005 p. 306

¹⁵⁹ Cwik (trabajo en línea) p. 1

¹⁶⁰ Cwik (trabajo en línea) p. 8

¹⁶¹ Samudio:2011 p. 13

Riohacha y otras ciudades y pueblos de la zona debilitaba significativamente la fuerza y la moral tanto de las tropas españolas como de la misma Corona, el interés de los holandeses en fortalecer esa resistencia era bastante grande.

La estrecha relación entre Curazao y las costas caribeñas, sobre todo la Guajira, hicieron que se establecieran comunidades de judíos holandeses en varias ciudades del continente y en otras islas caribeñas, en cuanto esto les fuera legalmente posible. Lógicamente, gran parte de las fuentes que se tienen sobre esta actividad de desplazamiento hacia el sur, los territorios que hoy corresponden a los países de Colombia y Venezuela, datan de después de la independencia de dichos dos países, ya que anterior a ella les era prohibido a judíos vivir en el territorio de la Corona Española. Sin embargo, ya antes de la independencia y tan temprano como el año 1642, se encontraron cristianos nuevos, judíos convertidos a la fe cristiana, en ciudades de Nueva Granada como Santa Marta, o Tucacas en Venezuela.¹⁶²

El libro sobre la historia de los judíos en las Antillas Neerlandesas de Isaac y Suzanne Emmanuel cita muchos ejemplos de ciudades sudamericanas con asentamientos judíos provenientes de la isla de Curazao, de los cuales cierto número son ciudades del Caribe Colombiano que figuran con cierta importancia en el presente trabajo. Siguen los ejemplos de las ciudades colombianas, con la información que más destaca:

Cartagena: Ya antes del año 1850 se habían asentado varios judíos curazaleños, de los cuales algunos llegaron a ocupar puestos importantes.¹⁶³

Riohacha: En Riohacha había una colonia de judíos holandeses de Curazao desde 1783, cuando Salomon de Moses L. Maduro se fue a vivir allá con su familia. La colonia persistió hasta el año 1913, poco después se deshizo. Riohacha es el mejor ejemplo que hay en el Caribe Colombiano para mostrar como los mercantes y empresarios judíos de Curazao llegaron lentamente a Tierra Firme. Las fuentes

¹⁶² Emmanuel:1970 p. 822

¹⁶³ Emmanuel:1970 p. 826

documentan el comercio oficial de madera entre Riohacha y Curazao a partir de alrededor de 1700. También en Riohacha existía el puesto de vicecónsul para la comunidad holandesa, que servía para proteger los sujetos de la Corona Holandesa en tiempos difíciles, como durante la revolución en Colombia de 1860 o durante rebeliones locales, como en 1865 y 1875.¹⁶⁴

Santa Marta: Lo sorprendente del ejemplo de Santa Marta es que ya desde finales del siglo XVII existía una pequeña comunidad de judíos en la ciudad. También ahí, como en Cartagena, los judíos llegaron a ocupar puestos oficiales importantes.¹⁶⁵

La importancia de estos asentamientos de comunidades de judíos, y anteriormente de cristianos nuevos, para un trabajo sobre el contrabando es obvia cuando se vuelve a pensar en el papel de interlopers e intermediarios culturales que cumplían en casi todos los casos.

Generalmente, tenían también vastos conocimientos del comercio internacional, es decir que por la ventaja de nunca haber tenido prohibidos los negocios con el dinero, la comunidad tenía mucha experiencia en tratar tanto con europeos y africanos como con otros americanos. Esto tenía un gran efecto sobre las actividades de comercio ilícito, ya que su experiencia de siglos facilitaba el mercadeo con miembros de otras naciones.¹⁶⁶

Obviamente, los miembros de la comunidad judía no fueron los únicos que se asentaron en territorio de Nueva Granada y luego Colombia. Hubo inmigrantes de otras nacionalidades, otros credos y otras profesiones. Sin embargo, el grupo de los judíos – primero como intermediarios culturales y mercantes y luego como parte de la población – es el más interesante justo por las diferentes funciones que llevaban a cabo en la sociedad colonial y republicana.¹⁶⁷

Tanto el ingreso de personas extranjeras a la vida cotidiana de la Guajira como la más fácil resistencia contra la Corona gracias al contrabando de armas y el gran

¹⁶⁴ Emmanuel:1970 p. 836

¹⁶⁵ Emmanuel:1970 p. 839

¹⁶⁶ Cwik (trabajo en línea) p. 1

¹⁶⁷ Cwik (trabajo en línea) p. 1

porcentaje de judíos en la zona misma y el comercio con ella, influyeron mucho en el desarrollo de lo que hoy es el departamento de la Guajira, como se verá más adelante en el presente trabajo.

Resumiendo, se ve que la situación de la Guajira era excepcional porque existía un desequilibrio entre el poder de los que mandaban a nivel regional y el control que la Corona ejercía sobre sus súbditos en esa zona.¹⁶⁸

2.4 Contrabando por Tierra Firme – ríos, carreteras y los indígenas

Un grupo tradicionalmente muy importante en la historia general de Colombia pero especialmente en cuanto al contrabando, eran los indígenas de la Sierra Nevada y sus alrededores. Ellos mantenían un comercio floreciente con extranjeros que desde las islas Tortuga, Santo Domingo, Jamaica y Cuba los abastecían de armamentos y pólvora que necesitaban para la defensa contra los españoles. A cambio de esto les dieron perlas, oro y provisiones que aquellos no podían encontrar en las islas que utilizaban de base.^{169 170}

A lo largo del siglo XVIII la “belicosa y bárbara nación chimila”¹⁷¹, un grupo indígena de mucho poder e influencia en su territorio, había establecido el llamado Camino de Jerusalén, una carretera de contrabando que comunicaba a Riohacha con Mompóx. Fue por esa ruta que se lograba abastecer de sal a Mompóx, villa que si no fuera por la ayuda de los indígenas no habría podido sostenerse. Aparte de sal, que también fue transportada por la misma ruta por comerciantes oficiales y legales, se traficaban armas, telas y esclavos que de otra forma no habrían llegado a Mompóx. A pesar de que en realidad los indígenas estaban ayudando a la población blanca, la Corona veía las actividades de los chimilas como una amenaza porque se encontraban fuera de los protocolos oficiales. Eso inspiró una ola fundacional en el siglo XVIII que buscaba albergar a toda la gente que había

¹⁶⁸ Para más información sobre el tema del contrabando holandés y sus conexiones caribeñas véase el libro “Illicit Riches: Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795” de Wim Klooster. Los documentos del fondo de contrabandos en el archivo curazaleño Nationaal Archief Curaçao (NAC) demuestran la longevidad de la práctica, datando de los años 1881 a 1923.

¹⁶⁹ Museo Etnográfico de la Universidad del Magdalena, Santa Marta

¹⁷⁰ Polo Acuña:2011² p. 50-51

¹⁷¹ BLAA virtual – Colombia: País de regiones 1

estado viviendo libremente y dispersa por el territorio en zonas urbanizadas donde pudiera ser controlada.^{172 173}

También los ríos eran bastante importantes para el contrabando porque servían como rutas o carreteras hacia el interior. Un ejemplo de un río con una historia muy intensa en cuanto al uso para transportes ilícitos a ciudades remotas de la costa es el río Magdalena, el principal río colombiano que conecta la zona costera con el interior de país y que ha sido siempre y es hasta hoy la arteria principal del comercio legal e ilegal.¹⁷⁴

A finales del siglo XVIII el contrabando por el río Magdalena ya tenía un efecto negativo tan enorme en los números oficiales de la economía de los puertos del interior, que en el año 1793 la Corona mandó una instrucción a la Nueva Granada para que se combatiera con mayor fuerza el contrabando de los puertos de Barranca, Mompóx, el Carare y Honda.¹⁷⁵

Del año 1806 data un comunicado de los que regularmente se enviaba en forma de respuesta, sobre el desarrollo del comercio ilegal en Mompóx y las medidas que se estaban empleando para seguirlo combatiendo. La intensa vinculación con Mompóx se debía a que ella era la ciudad acopio más importante de todo el Caribe Colombiano, porque todas las mercancías de los tres grandes y por lo tanto principales puertos tenían que pasar por ella cuando eran transportadas al interior por el río Magdalena.¹⁷⁶

El contrabando dentro del territorio en Tierra Firme, entre los puertos caribeños y las ciudades del interior, no cedió ni siquiera cuando se estableció el virreinato en el siglo XVIII. Esto lo muestra el intento documentado del virrey Francisco Gil Lemos a partir del año 1789 de promover la agricultura andina. Inició el proyecto con el solo objetivo de fortalecer su control sobre las provincias marítimas cortándoles una conexión ilícita al interior y así disminuyendo su fuerza económica. Si en los alrededores de Santafé de Bogotá existiera una industria que fuera capaz de generar los productos agrícolas básicos y elementales, como

¹⁷² BLAA virtual – Colombia: País de regiones 1

¹⁷³ Para más información sobre la importancia de la villa de Mompóx véase el artículo “El eterno rival” de Wilmer Rodríguez Villafora en la publicación conmemorativa sobre el Bicentenario de Cartagena de Indias.

¹⁷⁴ Gilmore y Harrison:1948

¹⁷⁵ AGN. C/C, T.XV, F.421-633

¹⁷⁶ AGN. C/C, T.XV, F.720

por ejemplo la harina, ya no habría ninguna necesidad de adquirir estos productos de forma ilegal en las costas, adonde llegaban desde las bodegas extranjeras de las Antillas Menores.¹⁷⁷

Su intento fracasó, igual que los varios intentos que virreyes que lo siguieron. Es más, después de su intervención el contrabando, sobre todo el de harinas, entre la costa y el interior aumentó a niveles nunca antes alcanzados. El contrabando llegó a dominar por completo la economía del virreinato y ningún virrey logró vencerlo, por mucho que lo intentara cada uno.¹⁷⁸

2.5 Trasfondo político y administrativo

Todos estos ejemplos de fallas en el sistema impuesto por la Corona para controlar lo que estaba pasando en las colonias contradicen fuertemente las muestras de los aparentes intentos que ésta hacía por mejorar y aumentar su influencia. Si por un lado se mantenía firmemente que el contrabando estaba siendo combatido en innumerables formas distintas, ¿cómo era posible que ninguna resultara exitosa?

Existe un artículo publicado en el Boletín Cultural y Bibliográfico en el año 1996 por el experto en la temática Alfonso Múnera Cavadía, que explica el porqué de esta enorme brecha entre lo deseado y la realidad.

El artículo describe el clima político y administrativo que reinaba en la zona en el siglo XIX: antes, durante y después de que en la Nueva Granada se alcanzara la independencia de la madre patria. Como las acciones tomadas por la Corona a principios del XVIII eran reacciones directas a la situación que se había desarrollado y establecido en las provincias de ultramar anteriormente, queda confirmado, por consecuencia que los problemas descritos a continuación no eran para nada nuevos sino que simplemente eran parte adicional en una larga cadena de desafíos imposibles de superar, conflictos difíciles de resolver y una impotencia general por parte de la Corona ante lo que se le presentaba en el

¹⁷⁷ Múnera:1996

¹⁷⁸ Múnera:1996

Caribe. „Naturalmente, en la vida diaria de estas colonias, era imposible mantener un verdadero control sobre los funcionarios coloniales desde Madrid“.¹⁷⁹

Cuando habla de cómo la Corona intentaba mantener el orden a través de la organización política de la colonia, explica lo siguiente:

„El logro de una estabilidad política quedó simbolizado por la sumisión de unas colonias que en su interior se organizaban mediante la coexistencia de espacios autónomos e identidades regionales construidas por el influjo de una geografía en extremo fragmentada y del precario estado de las comunicaciones. La corona también promovió deliberadamente una cultura política que tenía como uno de sus trazos dominantes el conflicto permanente entre los diferentes agentes administrativos y una relativa anarquía en la toma de decisiones. La aceptación de la autoridad del rey estuvo mediada por un complejo y ambiguo sistema de jurisdicciones y tradiciones políticas que hicieron del funcionario local un mandatario que podía negar cualquier otra autoridad sobre él en territorio americano.“¹⁸⁰

Esto demuestra indudablemente que la Corona con su forma de manejar las colonias no apuntaba en ningún momento hacia la unificación del territorio, sino que aprovechaba que la geografía del continente favoreciera el compartimentar de la zona en sub-territorios que entre sí no tuvieran mucho contacto ni se pudieran unificar y organizar en contra de la Corona.

En cuánto a la gobernación de estos sub-territorios, Múnera escribe lo siguiente:

"Cada gobernador era un Capitán General de su provincia, que se creía independiente [...] y como no había correspondencia frecuente ni comercio de unos [gobernadores] a otras [reales audiencias] y aquellos tenían la fuerza, obedecían o no sus providencias [de las audiencias]

¹⁷⁹ Múnera:1996

¹⁸⁰ Múnera:1996

[...] cursaban mal ejemplo, y todo andaba trastornado, triunfando el que más podía, aunque cada cual en el nombre de la autoridad del Rey."¹⁸¹

Se puede suponer que en un principio la idea había sido la de mantener apartados los gobernadores de sus iguales en otras zonas, para así poderlos controlar más fácilmente: si la comunicación entre ellos era esporádica y difícil o simplemente no se daba, les era casi imposible juntar sus fuerzas para rebelarse contra la autoridad de las organizaciones de control y subordinación mandadas desde la península ibérica. El aparente fallo de este sistema era que los gobernadores no solamente ignoraban el poder de sus vecinos sino también llegaron a creerse más poderosos que el rey mismo. Así, ellos podían mandar de la manera que mejor les pareciera en sus territorios sin que nadie interfiriera.

A principios del siglo XVIII surgió la idea de convertir el territorio de la actual Colombia en un virreinato y en el año 1717 se creó el Virreinato de la Nueva Granada. Con este acto se buscó resolver la problemática de que los sub-territorios con sus respectivos gobernadores estaban tan dispersos que le era casi imposible a la Corona ejercer de forma efectiva su autoridad. Se había manifestado cada vez más claramente que faltaba un poder central y cuando se estableció el Virreinato de la Nueva Granada se presentó la cuestión de dónde se debería posicionar la sede virreinal, es decir, la capital del Virreinato, donde se encontraría la más alta autoridad del reino.¹⁸²

En aquella época tanto Santafé de Bogotá como Cartagena de Indias tenían muy buenos argumentos para ganarse el título de capital del virreinato y estalló entonces una discusión enérgica para establecer en cuál de las dos ciudades se centraría el poder.

El principal argumento de los hombres del poder en Cartagena era su posición geográfica: la región Caribe tenía una importancia vital para España, tanto en el ámbito militar como en el económico. Existían varios problemas que resolver, como ya fue discutido anteriormente en el presente trabajo, y era necesario que la Corona reforzara su autoridad de Imperio en todas las sociedades que existían en

¹⁸¹ Múnera:1996

¹⁸² Múnera:1996

el Caribe. Como Cartagena de Indias se encontraba en una posición supremamente favorable, geográficamente y sobre todo en el mundo del comercio, se decía que sería una sede muy práctica desde la cual fortalecer la presencia y la autoridad de la Corona española en el Gran Caribe.

Los más poderosos ciudadanos de Santafé de Bogotá argumentaron que el clima de Cartagena de Indias era horrible y que allá no habitaba mucha gente y la que sí vivía ahí no era tan distinguida como la de Bogotá. Decían que la tradición burocrática no era muy evolucionada en Cartagena de Indias y que la ciudad se encontraba demasiado lejos de lo que era el verdadero centro del Virreinato de la Nueva Granada, porque la mayor parte del virreinato era andina.¹⁸³

La argumentación de los bogotanos y su esfuerzo por crear una imagen negativa de Cartagena hicieron que al final se estableciera la capital del virreinato en la ciudad de Santafé de Bogotá, situada entre las nubes que cubren las cumbres de la cordillera andina, lo que Múnera describe con las siguientes palabras verdaderas aunque no libres de un sarcasmo amargo:

“Desde allí el virrey podría reinar como la única autoridad sobre un territorio de casi imposible tránsito.”¹⁸⁴

Mientras en Santafé la autoridad buscaba una forma efectiva de gobernar el virreinato, en la costa creció el sentimiento de autonomía regional entre las élites cartageneras. Las dificultades por comunicarse entre la sede virreinal y el principal puerto del comercio colonial obstaculizaron tanto el ejercicio efectivo de la autoridad central del Virreinato de la Nueva Granada que en Cartagena se seguía viviendo como si ni siquiera existiera la nueva capital. Por ello, la decisión representó un error fatal y pronto aconteció lo que desde un punto de vista actual parece cien por ciento inevitable:

“En menos de cinco años la corona presencié el descalabro de un gobernante que no fue obedecido por nadie más allá de los Andes

¹⁸³ Múnera:1996

¹⁸⁴ Múnera:1996

orientales y de un virreinato que no era capaz de reunir siquiera los dineros que requería para pagar a sus funcionarios.”¹⁸⁵

Era la primera demostración por hechos históricos comprobados de que entre la montaña y la costa de la actual Colombia no existía la posibilidad de una verdadera unión y al poco tiempo el virreinato fue disuelto.

En el año 1739 la Corona hizo un nuevo intento de una creación de un virreinato y nuevamente se estableció la sede real en la ciudad de Santafé de Bogotá. Pero pronto estalló la guerra contra Inglaterra y la protección de los puertos se convirtió en la tarea más importante de la Corona, la capital perdió interés e importancia para España. “Las autoridades españolas temían que la costa caribeña de Nueva Granada, poblada y dominada por los contrabandistas, se convirtiera en un punto muy vulnerable. Sobre todo Madrid temía por la seguridad del puerto de Cartagena, quizá su más grande fortificación en tierras americanas.”¹⁸⁶ Los acontecimientos de los siguientes años demostrarían que nuevamente se había elegido la ciudad equivocada para representar el Imperio como capital del virreinato.

Sebastián Eslava, el virrey actual de la época, fue mandado a Cartagena de Indias en abril del año 1740 para ocuparse de la situación precaria en las costas caribeñas. Tenía las manos llenas con la protección de la ciudad contra los ingleses y el mando de las tropas que luchaban en la guerra. Además se veía confrontado con la difícil tarea de intentar combatir el contrabando que estaba prevaleciendo en la zona.

Ya ejercía el cargo de virrey de la Nueva Granada durante nueve años y ni una sola vez viajó a Santafé de Bogotá, a pesar de que esa era la capital de su territorio. Permaneció el tiempo entero en Cartagena de Indias, donde se concentraban los asuntos más importantes de la Corona y se comprobó nuevamente que “gobernar los puertos caribeños de la Nueva Granada desde los Andes se sabía ya una tarea imposible.”¹⁸⁷

¹⁸⁵ Múnera:1996

¹⁸⁶ Múnera:1996

¹⁸⁷ Múnera:1996

Sin embargo, y a pesar de todas las pruebas que demostraban el contrario, todo el mundo que más influencia tenía en la vida política del virreinato seguía convencido de que Santafé de Bogotá debía ser la sede principal de la autoridad en el territorio. Aún durante los gobiernos de los últimos tres virreyes, cuando el tiempo de la colonia ya se estaba acercando a su final, no eran solamente los funcionarios de la burocracia enviados desde España los que defendían la posición de Bogotá. También la misma elite criolla – los hombres que deberían estar a favor de la superioridad de Cartagena, así fuera por pura lealtad a su origen – que se encontraba en Santafé de Bogotá jugó un papel muy importante en la brega por la autoridad de la ciudad andina por sobre el Caribe Colombiano.

Una vez más se tramó un plan para convertir a Cartagena de Indias en una fábrica de todo lo que se necesitaba en el interior del país y se intentó convertir la economía de Cartagena en una que sirviera sola y únicamente a los intereses de los hacendados y comerciantes de Santafé de Bogotá, en vez de los intereses de los propios costeños.¹⁸⁸ El hecho de que la burocracia virreinal fracasó nuevamente en su intento de controlar a Cartagena se ve demostrado por último en la historia de la independencia de la actual Colombia, donde está manifestado que Cartagena se independizó mucho antes que Bogotá.

Además, al lograr la independencia se creó en la costa caribeña el Estado Soberano de Cartagena, con su propia Constitución y Acta de la Independencia. En la reseña histórica que antecede el texto de la Constitución del Estado de Cartagena del año 1812 en el libro de las Constituciones de Colombia se explica lo siguiente al respecto de la anterioridad de la independencia cartagenera a la del interior y de la creación del Estado Soberano:

“Pero antes de que Cundinamarca llegara por estos grados a decretar bajo la Presidencia de Nariño su completa emancipación, proclamándose libre de toda potestad española, ya en Cartagena se había firmado el Acta memorable del 11 de noviembre de 1811 que declaró a la provincia ‘de hecho y de derecho, a la faz del mundo y poniendo al Sér [sic] Supremo por testigo, Estado libre, soberano e

¹⁸⁸ Múnera:1996

independiente; absuelta de toda sumisión, vasallaje, obediencia u otro vínculo de cualquiera clase y naturaleza que anteriormente la ligase con la Corona y Gobierno de España’.”¹⁸⁹

El territorio del Estado Soberano de Cartagena coincidía aproximadamente con el de la Provincia de Cartagena, que se ve en la siguiente imagen.

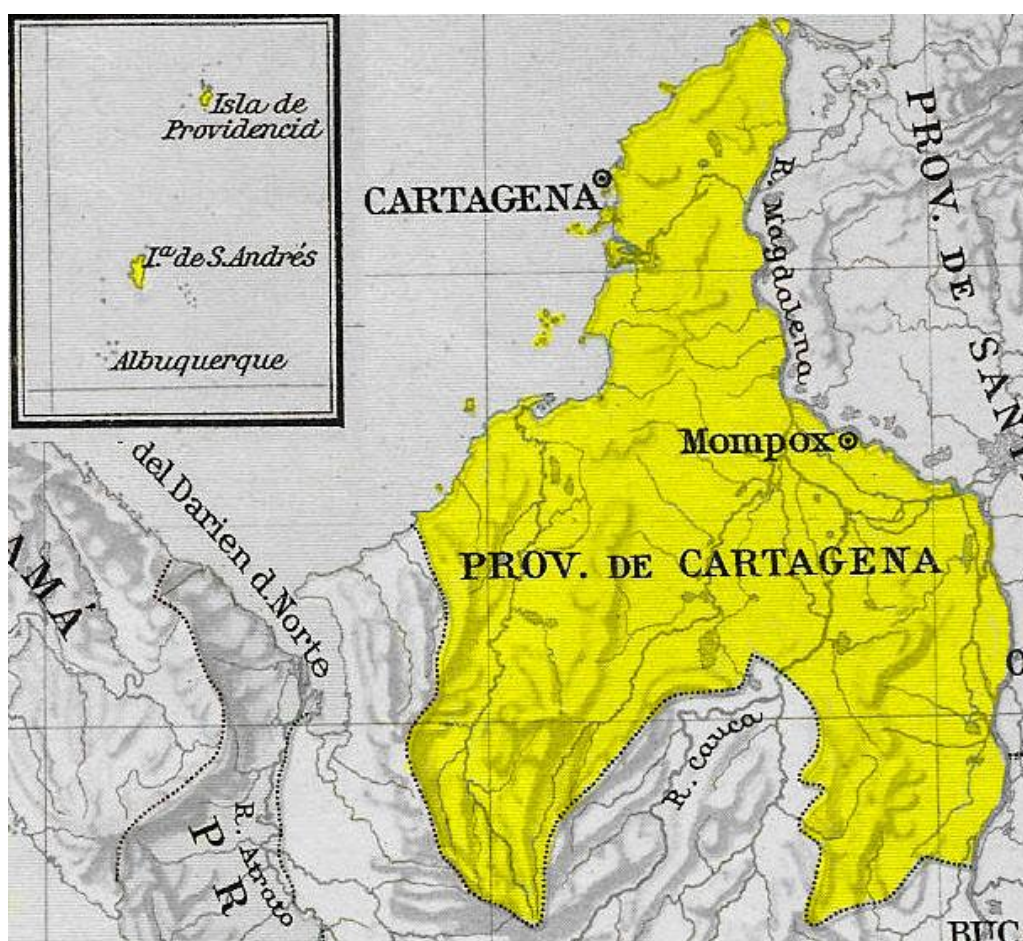


Imagen 8: “Mapa de la Provincia de Cartagena en 1810 y 1830”

Según varios textos históricos hubo grandes problemas de unidad en el nuevo Estado recién creado y era difícil para los gobernantes mantener la paz en el territorio. Sin embargo, les era posible resolver todas aquellas problemáticas sin la ayuda de la autoridad santafereña. Nuevamente, el hecho de que Santafé de

¹⁸⁹ Pombo:1951 p. 71

Bogotá no ejercía ninguna forma de autoridad o control verdaderos sobre las provincias costeras queda comprobado mirando los libros de historia. Un ejemplo específico de la poca influencia y, en general, la casi inexistente relación que hubo entre la capital andina y la ciudad caribeña de Cartagena de Indias lo da el historiador profesor Christian Cwik cuando afirma en sus clases de historia colombiana en la Universidad de Cartagena que en los años siguiendo la declaración de la independencia y la creación del Estado Soberano de Cartagena, en este se encontraban meramente doce soldados de Bogotá.¹⁹⁰

Ya queda establecido, entonces, muy claramente que entre el interior del país y el Caribe Colombiano no hubo nunca, en ningún momento de su muy larga historia, una relación estrecha de influencia y autoridad, ni mucho menos cualquier semblanza de unidad. Desde Santafé de Bogotá no se podía controlar de ninguna forma lo que se hacía y cómo se vivía en Cartagena o sus varias ciudades vecinas en la costa.

Lo que no se entiende, teniendo en cuenta ese hecho, es por qué los departamentos costeros nunca lograron independizarse del resto del país, a pesar de los muchos intentos de liberación y separación que se iniciaron a orillas del Mar Caribe.

¹⁹⁰ Para más información sobre el Estado Soberano de Cartagena véase el artículo “La República de Cartagena” de Adelaida Sourdís Nájera en la publicación conmemorativa sobre el Bicentenario de Cartagena de Indias.

3 La actualidad del Caribe Colombiano

3.1 El espacio del Caribe Colombiano – definiciones y fronteras

La definición del espacio Caribe en Colombia es una tarea difícil, ya que la cuestión no había surgido hasta hace poco tiempo: recién a principios del nuevo milenio el vicepresidente de Andrés Pastrana (1998-2002), Gustavo Lemus Bell, creó el concepto de que el Caribe era una región propia y no se debía hablar simplemente de la costa atlántica del país. Esto demuestra un primer interés por la identidad de una región que siempre había luchado por destacar más entre la gran variedad de espacios geográficos y culturales que tiene Colombia. Un sencillo pero marcante ejemplo de que la administración del país en Bogotá no había intentado entender la diferencia entre el océano Atlántico en su inmensidad y el mar Caribe en específico como factor de influencia y conjunto de sociedades conectadas es el nombre del departamento cuya capital es Barranquilla: Atlántico, no Caribe.¹⁹¹

Hoy, casi cada experto sobre el tema, llamado así oficialmente o por sí mismo, tiene una opinión propia. Existen debates sobre cómo se debe definir el ser caribeño como tal – ¿por manifestaciones culturales y la forma de ser de la gente o por simple geografía? –, sobre cómo definir sus fronteras - ¿llega hasta los bordes de los departamentos costeros, o solamente hasta poblaciones especificadas dentro de los departamentos, o tal vez hasta más allá de estos bordes? – y sobre cómo tratar a este espacio - ¿los que viven ahí son colombianos o son caribeños?; ¿debe haber una administración propia para una región tan distinta o debe seguir integrada al sistema general del estado porque tan distinta no es?; si la frontera de la región es por departamentos, ¿se debe crear una unión de estos departamentos o deben seguir siendo individuales y separados? –.

Alfonso Múnera Cavadía del Instituto de Estudios del Caribe de la Universidad de Cartagena es uno de los líderes en el tema Caribe no solo en Colombia sino en el

¹⁹¹ Avella Esquivel:2001 p. 22

mundo entero. Antes de poder definir el Caribe Colombiano, según él según otros que han trabajado íntimamente con la temática, hay que determinar qué es este Caribe del que se sigue hablando.¹⁹² En varias discusiones con él y otros estudiosos se ha buscado una manera universalmente aceptable de delinear el Caribe, solamente para llegar a la conclusión de que es imposible satisfacer las expectativas de todos:

Para la gran mayoría de los inexpertos que sueñan con cruceros y cabañas en la playa, así como para los operadores turísticos y agentes de viaje que se los venden, el Caribe se limita a las Antillas Mayores y Menores. Sin embargo, las costas de todos los países adyacentes al mar Caribe también forman parte del conjunto. Se podría argumentar incluso, en caso de países más pequeños, que el país entero, incluyendo su interior, es Caribe.^{193 194}

Para muchos historiadores, el Caribe es el territorio que ha sido descubierto, explorado, conquistado, poblado y explotado por los españoles en los años inmediatamente después de la llegada de Colón al Nuevo Mundo en 1492. Identifican el Caribe con plantaciones de caña de azúcar, tabaco y café, con casas señoriales y barracas de esclavos africanos y con una historia de presencia europea permanente. Sin embargo, en muchas partes del Caribe no ha habido nunca plantaciones, como lo describe Alberto Abello Vives en su libro „Un Caribe sin Plantación“. Además, gran parte del territorio descubierto no fue ni poblada ni explotada hasta mucho más tarde, lo que la excluiría de aquella definición. Y es más, en muchos casos de países isleños o en el continente, los pobladores y explotadores no han sido nunca españoles, sino ingleses, franceses, daneses, holandeses u otros europeos.¹⁹⁵

Para los que se concentran en la cuestión cultural, son diferentes aspectos de ésta los que determinan si un país o una zona pertenece al Caribe o no. Para algunos es la presencia de gente con origen africano – pero hay sociedades con supremamente altos porcentajes de indígenas, mestizos y blancos. Para otros es la comida o la música – pero ellas varían mucho a lo largo del Caribe, a pesar de que hay ingredientes e instrumentos que tienden a repetirse, hay otros que se

¹⁹² Avella Esquivel:2001 p. 3

¹⁹³ Elías Caro y Vidal Ortega:2010 p. 4

¹⁹⁴ Avella Esquivel:2001 p. 7

¹⁹⁵ Ortiz Cassiani y Abello Vives:2008 p. 215

distinguen mucho. ¿Si la población afrodescendiente y ritmos como el son y la salsa fueran determinantes para ser Caribe, que pasaría con Trinidad y Tobago y su población en gran parte indiana que escucha estilos musicales como Calypso y Chutney?¹⁹⁶

Como sea que se mire, si el enfoque se centra demasiado en un solo aspecto de la caribeñidad, otros aspectos quedan fuera y con ellos territorios que forman partes igual de importantes de lo que Múnera llama el Gran Caribe, basándose con su definición en la que ha dado el caribólogo alemán Gerard Sandner en 1982. Sandner ha decidido, después de años de experiencia estudiando y trabajando en todo este Gran Caribe, que la única forma de poder consolidar las opiniones y llegar a un acuerdo satisfactorio es aceptarlo como tal, un gran conjunto de geografías, culturas, sociedades e historias que no se definen por aspectos selectos sino por todos ellos juntos y sin excluirse.¹⁹⁷

La misma problemática se presenta al intentar definir el Caribe Colombiano. Todavía hoy hay personas que no ven a Colombia como parte del Gran Caribe, hay otras que sí pero muy limitadamente, contando solamente las islas caribeñas de Colombia o las principales ciudades puertos: Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, y sus alrededores. Las personas que no logran identificarse con la pertenencia a esta región son en su mayoría del interior del país, que culturalmente con la costa no tiene mucho que ver. Es por eso que las opiniones de personas provenientes de o viviendo en la costa difieren bastante. Ellas dicen a veces que las partes de los departamentos costeros más cercanos a la orilla del mar Caribe forman parte del Gran Caribe, otras veces que hay que incluir en esta definición a los departamentos enteros. Hay incluso personas, como el historiador doctor Christian Cwik de la Universidad de Colonia y la Universidad de Cartagena, que dicen que también los departamentos de la costa pacífica de Colombia forman parte del Caribe Colombiano, por la cultura de su gente y el estilo de vida tan similar. Esta perspectiva no es compartida por mucha gente que tiene que ver con la temática ya sea por su profesión o por interés personal.¹⁹⁸

¹⁹⁶ Avella Esquivel:2001 p. 9

¹⁹⁷ Avella Esquivel:2001 p. 6

¹⁹⁸ Avella Esquivel:2001 p. 9-10

No obstante, el número de personas que se enfrentan dentro de un margen académico con la cuestión está creciendo últimamente, y no solamente dentro del Caribe Colombiano.

Entre finales de la década del 80 y principios de la década del 90 se creó en Cartagena la idea de establecer una unidad de investigaciones de carácter regional que se preocupara por lo siguiente:

„[...] pensar el Caribe colombiano, apoyar la construcción de la sociedad del futuro, producir propuestas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región e impulsar en el nivel nacional un mejor entendimiento de la pertenencia de Colombia al Caribe.“¹⁹⁹

El sueño de académicos, intelectuales, institucionales y empresarios del Caribe Colombiano se hizo realidad en el año 1997, cuando fue fundado el Observatorio del Caribe en Cartagena de Indias, que trabaja sobre muchos temas distintos y ponen gran énfasis en poder encaminar el Caribe Colombiano hacia un mejor futuro a través sus investigaciones, como se ve, por ejemplo, en publicaciones como “La Costa Que Queremos: Reflexiones sobre el caribe colombiano en el umbral del 2000”.

De él proviene la definición oficial de lo que es el Caribe Colombiano:²⁰⁰

„Siete departamentos continentales (La Guajira, Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Magdalena y Sucre) y un departamento en el área insular (San Andrés y Providencia, Santa Catalina).“²⁰¹

Las ocho principales ciudades del Caribe Colombiano son las siguientes, listadas aquí en orden alfabético:²⁰²

¹⁹⁹ Observatorio del Caribe - Historia

²⁰⁰ Observatorio del Caribe - Historia

²⁰¹ Observatorio del Caribe - Caracterización

²⁰² Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008 p. 39

Barranquilla ²⁰³	San Andrés
Cartagena	Santa Marta
Montería	Sincelejo
Riohacha	Valledupar

Cabe notar que los departamentos de Chocó y Antioquia no están incluidos en la caracterización del Caribe Colombiano del Observatorio del Caribe. Sin embargo, el departamento de Cesar, que no tiene acceso a la costa, sí forma parte de la definición.²⁰⁴ Esto destaca en la siguiente imagen.



Imagen 9: “Mapa de la región Caribe”

²⁰³ Barranquilla figura importantemente en la modernidad del Caribe Colombiano pero no históricamente, porque su verdadero crecimiento comenzó recién en los siglos XIX y XX, cuando su posición a la entrada del río Magdalena se comenzó a aprovechar más, como se extrae de los textos de Sergio Paolo Solano D. y Robert Louis Gilmore con John Parker Harrison. Por esto, Barranquilla aparece más en la segunda parte del presente trabajo y casi no en la primera.

²⁰⁴ Juan Ricardo Gaviria Cock explica la integración del puerto caribeño de Turbo en el Golfo de Urabá al departamento de Antioquia a través de una carretera entre Turbo y Medellín en el artículo “Del mar a la montaña, de la montaña al mar”. Explica además la importancia de la aduana de Turbo en el panorama de la exportación e importación colombianas, lo que sitúa a Antioquia entre los departamentos más importantes en cuanto al comercio internacional de país - junto a los departamentos caribeños.

Los expertos del Observatorio atribuyen al Caribe Colombiano el 11,6% de la superficie total del país (132.218 km² en el área continental y 70 km² en el área insular, lo que suma aproximadamente 1.600 km de litoral en la zona continental) y el 21,4% de la población total colombiana, lo que son 9,7 millones de habitantes.²⁰⁵

Uno de los puntos que más polémica causan en una discusión sobre la definición de un territorio es dónde estarán las fronteras. La definición del Observatorio del Caribe establece que, internamente, el Caribe Colombiano limita con los siguientes departamentos: Antioquia, Santander y Norte de Santander. Además, el territorio se encuentra adyacente a la frontera nacional con el país vecino de Venezuela, con el cual comparte la superficie de la península de la Guajira.²⁰⁶

Pero no se han de olvidar las fronteras marítimas, que muchas veces son ignoradas tanto por los extranjeros como por la población propia, al igual que por gran parte de los que estudian la política o la economía del país. Por formar parte del Gran Caribe y debido a los territorios insulares, existen también fronteras marítimas con los siguientes países: Costa Rica, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Venezuela. Estas fronteras son muy importantes cuando se investiga el asunto del contrabando en el Caribe Colombiano, porque implican que se puede llegar a estos países por vía del mar o por aire sin encontrarse en ningún momento en territorio marítimo o espacio aéreo de otra nación que aquella con la que se está efectuando el intercambio. Esto simplifica considerablemente el paso de personas y también el transporte de mercancías de origen ilícito de Colombia a otro país y vice versa.²⁰⁷

Ahora, para completar el panorama del Caribe Colombiano falta esbozar la situación política de la región. Ya se señalaron algunos de los varios puntos en la historia del país en los que el Caribe Colombiano intentó establecerse como una región propia, autónoma y liberada de tener que seguir el ejemplo bogotano cuando hay tanta diferencia entre el interior y la costa del país.

²⁰⁵ Observatorio del Caribe – Caracterización – números del año 2010

²⁰⁶ Observatorio del Caribe – Caracterización

²⁰⁷ Observatorio del Caribe – Caracterización

Por fin en el año 2012 podría darse un paso significativo hacia este objetivo de los ciudadanos costeños, como lo indica un artículo en el periódico antioqueño El Colombiano llamado “La prosperidad nacional, en manos de las regiones”.

El artículo explica cómo, dentro del margen del nuevo plan “Prosperidad para Todos” del presidente de la república Juan Manuel Santos Calderón, se apuntará hacia la concretización y la correcta aplicación de varias leyes que buscan descentralizar el país, dentro de sí ya un paso positivo hacia el futuro para muchos colombianos, no solamente en el Caribe Colombiano.²⁰⁸

Se señalan varias leyes importantes en el progreso, pero las dos que más peso tienen en cuanto al tema del presente trabajo son:

Estatuto Anticorrupción²⁰⁹

Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011)²¹⁰

El Estatuto Anticorrupción tiene como objetivo la eliminación de la corrupción en la gestión pública, que efectivamente frena el desarrollo económico del país. En general, el estatuto propone un plan a nivel nacional que no acerca al país a la descentralización, que en realidad ya se busca desde la década de los 80 del siglo pasado²¹¹, pero en el artículo 65, que regula las Comisiones Regionales de Moralización, se dice lo siguiente:

“Cada departamento instalará una Comisión Regional de Moralización que estará encargada de aplicar y poner en marcha los lineamientos de la Comisión Nacional de Moralización y **coordinar en el nivel territorial** las acciones de los órganos de prevención, investigación y sanción de la corrupción.”²¹²

²⁰⁸ Elcolombiano.com

²⁰⁹ Elcolombiano.com

²¹⁰ Elcolombiano.com

²¹¹ Madrid Malo de Andrés y Díaz Rocca:2002 p. 143

²¹² Ministerio del Interior y de Justicia de la República de Colombia – Estatuto Anticorrupción [resaltado agregado por la autora]

Esto significa que aunque la responsabilidad central se seguirá encontrando en la capital del estado, Bogotá, se les otorga cierta capacidad de decisión e implementación a los departamentos individuales.

En el caso de la Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011) el rumbo hacia la descentralización del poder del estado se ve más claramente. En el artículo primero de la nueva ley, que concretiza el objetivo de ella, se lee lo siguiente sobre cómo se facilitará la organización territorial del estado:

“La presente ley tiene por objeto dictar las normas orgánicas para la **organización político administrativa del territorio colombiano**; [...]; establecer los principios rectores del ordenamiento; definir el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial; definir competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas y establecer las normas generales para la organización territorial.”²¹³

El artículo primero ya demuestra con mucha claridad la intención de la Ley 1454 de aumentar la descentralización del estado colombiano, pero la magnitud de la importancia de esta ley se descubre al leer detenidamente el artículo segundo, que clarifica el concepto y la finalidad del ordenamiento territorial:

“El ordenamiento territorial es un **instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país**, que se da de manera progresiva, gradual y flexible, con responsabilidad fiscal, tendiente a lograr una adecuada organización político administrativa del Estado en el territorio, para **facilitar el desarrollo institucional, el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial**, entendido este como desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambientalmente y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico,

²¹³ Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011) [resaltado agregado por la autora]

culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia.

La finalidad del ordenamiento territorial es **promover el aumento de la capacidad de descentralización**, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial, fomentará el **traslado de competencias y poder de decisión de los órganos centrales o descentralizados del gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial pertinente**, con la correspondiente asignación de recursos. El ordenamiento territorial propiciará las condiciones para **concertar políticas públicas entre la Nación y las entidades territoriales, con reconocimiento de la diversidad geográfica, histórica, económica, ambiental, étnica y cultural e identidad regional y nacional.**²¹⁴

Además, entre los principios rectores del ordenamiento que lista el artículo tercero se encuentran los tres siguientes:

“2. Autonomía. [...] autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley.”²¹⁵

“3. Descentralización. La distribución de competencias entre la Nación, entidades territoriales y demás esquemas asociativos se realizará trasladando el correspondiente poder de decisión de los órganos centrales del Estado hacia el nivel territorial pertinente, [...], de tal manera que se promueva una mayor capacidad de planeación, gestión y de administración de sus propios intereses, garantizando por parte de la Nación los recursos necesarios para su cumplimiento.”²¹⁶

“5. Regionalización. [...] establecimiento de Regiones de Planeación y Gestión, regiones administrativas y de planificación y la proyección de Regiones Territoriales como marcos de relaciones geográficas,

²¹⁴ Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011) [resaltado agregado por la autora]

²¹⁵ Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011)

²¹⁶ Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011)

económicas, culturales, y funcionales, a partir de ecosistemas bióticos y biofísicos, de identidades culturales locales, de equipamientos e infraestructuras económicas y productivas y de relaciones entre las formas de vida rural y urbana, [...].”²¹⁷

Esta ley sería, para muchos, una solución perfecta a tantos problemas que existen en el Caribe Colombiano debido a la falta de autonomía política y administrativa que tienen los gobiernos locales.²¹⁸

Todavía hoy, la brecha entre las varias sociedades, culturas y en general formas de vida y de ver la vida impiden que el país se gobierne centralmente. Sin embargo, hasta ahora no se han dado los pasos necesarios para o quitarle a Bogotá el supuesto control y dárselo a las autoridades regionales, o hacer valer ese supuesto poder para que el país no siga dividido como en los últimos siglos.²¹⁹

Pero aún falta un largo camino, como lo dice el artículo y como se ve en el capítulo siguiente.

3.2 Dos ejemplos explícitos del contrabando actual

3.2.1 Los Wayúu y la gasolina venezolana en la Guajira

Si después de haber leído el capítulo sobre la Guajira en la parte histórica del presente trabajo aún persiste alguna duda sobre la estrecha relación entre los habitantes de la península sudamericana y los de la isla Curazao, de dominio holandés, esta se erradicará analizando con profundidad la cultura actual que se encuentra observando los habitantes de la península.

Actualmente, la península de la Guajira en el noreste de Colombia está habitada por los Wayúu, pueblo indígena alóctono. También se conocen como pueblo

²¹⁷ Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011)

²¹⁸ Elcolombiano.com

²¹⁹ Avella Esquivel:2001 p. 11

Guajiro, Wayu, Uáira o Waiu – su nombre y la forma de escribirlo varían en algunas partes. Ellos son una especie de pueblo híbrido de indígenas guajiras y de la Sierra Nevada de Santa Marta que ya desde los primeros tiempos de la conquista poblaban la península y las tierras al sur de ella, y afrodescendientes traídos por el comercio de esclavos directamente desde África o desde diversos puertos esclavistas en las islas caribeñas, más que nada de Jamaica y Curazao, que era el principal punto asociado del mercado esclavista en Riohacha.²²⁰

Tienen un idioma propio, el Wayuunaiki, de la familia lingüística del arawak, que el 85,25% de ellos habla, sea como lengua materna o como segunda lengua, según el Censo DANE del año 2005.²²¹

Por su carácter alóctono, su historia es mucho más reciente que las de otros pueblos indígenas de Colombia o del mundo, sin embargo, su cultura es muy compleja y sus costumbres, sus tradiciones y su propio orden social apuntan hacia una historia de constante crecimiento y adaptación a las circunstancias tan adversas en las que se encuentran viviendo.²²²

Los Wayúu constituyen el pueblo indígena de mayor cantidad de población del país, con 270.413 personas que se reconocen como pertenecientes a la etnia, según informa el Censo DANE del año 2005. Con esta cifra representan casi el veinte por ciento de la población indígena total del país.²²³

La mayor parte de la población Wayúu habita en zonas rurales, con solo el 12,22% de los miembros de la etnia viviendo en zonas urbanas.²²⁴ Esta información se vuelve mucho más valorable e interesante teniendo en cuenta la geografía de la alta Guajira y las adversidades naturales con las que se ven confrontadas todos los días las personas que habitan en la zona. Posiblemente, la ruralidad de la vida Wayúu sea la razón por el alto porcentaje de analfabetismo entre la población, que es del 61,65%.²²⁵

La imagen al principio de la siguiente página muestra la concentración de la población Wayúu en el territorio colombiano.

²²⁰ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 1

²²¹ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 2

²²² Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 2

²²³ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 2

²²⁴ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 3

²²⁵ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 4

Tanto de los números como de la coloración del mapa se puede deducir que la mayor parte de la población Wayúu se encuentra en la alta Guajira, seguida por la baja Guajira y los departamentos de Cesar y Magdalena. Los tres municipios de mayor importancia para el pueblo Wayúu son los que conforman la zona conocida como la alta Guajira: Uribia, Manaure y Maicao.

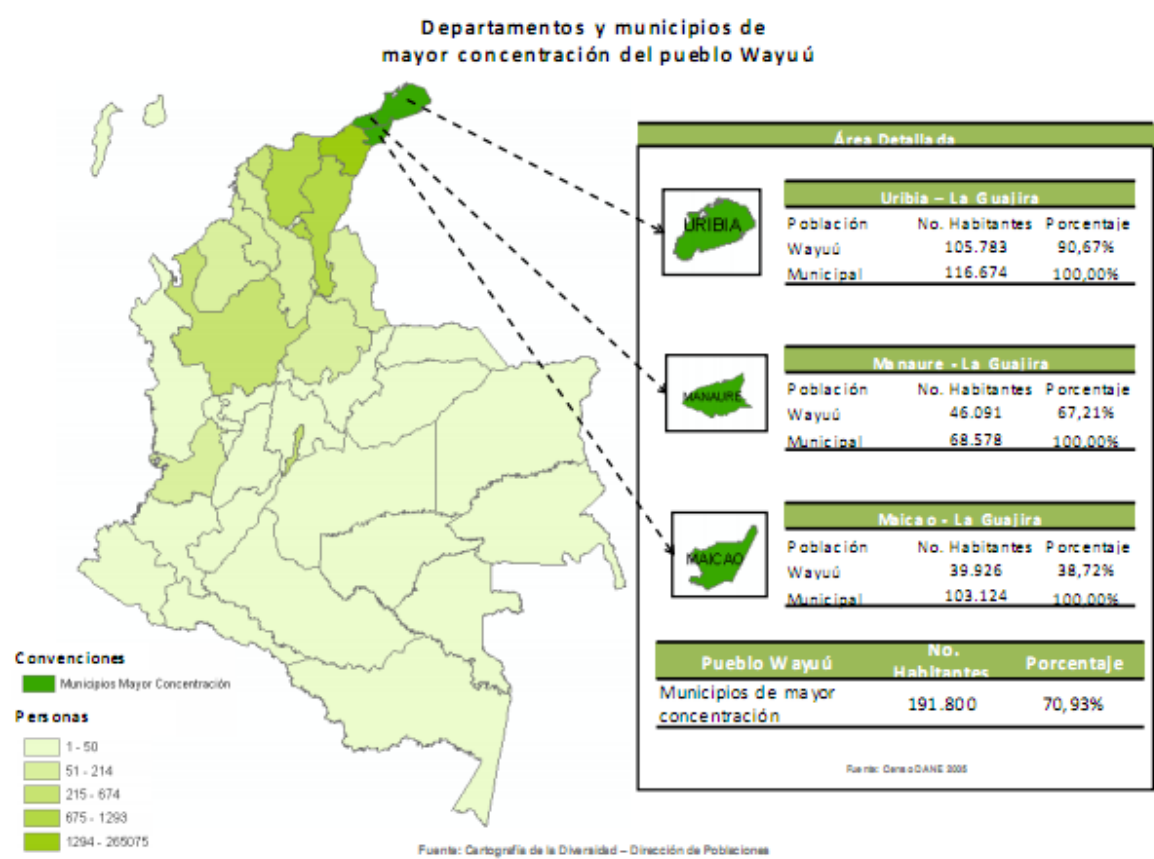


Imagen 10: “Departamentos y municipios de mayor concentración del pueblo Wayúu”

Uribia es conocida como la capital inoficial e informal de la tierra de los Wayúu entre los habitantes del departamento de la Guajira, tanto la ciudad como el municipio del mismo nombre forman el centro del mundo Wayúu.²²⁶

Manaure es una ciudad más pequeña que Uribia, cuyo valor se debe a la producción de sal en las salinas marítimas más importantes del país. La península de la Guajira forma parte del cinturón salino del sur del Caribe que se extiende

²²⁶ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 3

desde ahí, por las Antillas Neerlandesas y las islas frente a la costa venezolana hasta la península de Paria en el extremo este de Venezuela. El municipio de Manaure, contrario a los de Uribia y Maicao, no limita con la frontera entre Colombia y Venezuela.²²⁷

El tercer municipio importante es Maicao, que está ubicado en toda la frontera con Venezuela y es un importantísimo punto de entrada tanto de personas como de mercancías.

El papel que la ciudad de Maicao, capital del municipio, cumple en el contexto general de Colombia se capta leyendo un comunicado en la página web oficial del municipio.²²⁸

“Maicao es un puerto terrestre libre y su principal actividad económica está relacionada con el comercio, es conocida como LA VITRINA COMERCIAL DE COLOMBIA; es un puente entre Colombia y Venezuela.

Su comercio se mueve en torno a los electrodomésticos, los textiles, el calzado, las llantas, los víveres y licores.

Hoy este municipio se esfuerza por entrar en el marco de la legalidad y gran parte de los productos y servicios que aquí se obtienen son legales, dejando atrás el estigma de contrabandistas que durante años se mantuvo. [...]”²²⁹

Ya se ha observado que la mayor parte de la población indígena Wayúu vive en zonas rurales y no en zonas urbanas; en la parte de mayor concentración, la alta Guajira, muchas veces viven agrupados en pequeños pueblos o más dispersos, encontrándose algunos ranchos cada cuantos kilómetros en la carretera de tierra que conecta el Cabo de la Vela con Uribia y otras ciudades.²³⁰

²²⁷ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 3

²²⁸ “¡Maicao – vitrina comercial de Colombia!”

²²⁹ “¡Maicao – vitrina comercial de Colombia!”

²³⁰ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 3

Los Wayúu como etnia se difieren bastante de otros grupos indígenas que habitan en Colombia y forman parte de su diversidad cultural. Esto se debe a que su historia única ha resultado en una sociedad también única, ordenada y organizada de manera muy interesante desde el punto de vista antropológico y social.²³¹

Muchas de las características que convierten la sociedad Wayúu en un fenómeno tan especial deben su existencia al hecho de que los judíos de Curazao y los cristianos nuevos de la propia costa norte de Colombia han tenido una gran influencia en su desarrollo temprano, como se puede deducir del trabajo extenso que ha hecho el historiador doctor Christian Cwik.²³²

Al igual que la sociedad judía, la de los Wayúu está organizada de forma matrilineal. La base de la organización social del pueblo Wayúu son la consanguineidad y el parentesco, “que agrupa a los individuos unidos en cadena por igualdad de ascendientes femeninos, es decir, el parentesco uterino”²³³.

Probablemente, esto sea la principal y más destacable similitud entre el pueblo de los Wayúu y el pueblo judío.

Sin embargo, hay más puntos en común entre los dos que se ven claramente si se mira con atención. Son cosas sutiles, como el vestimento tradicional de los hombres Wayúu, llamado wayuco, que se parece mucho al traje tradicional de los hombres judíos por el cinturón tejido a mano que lo sostiene.²³⁴

Se ve también una fuerte mezcla de simbólicas, como ocurre también en otras regiones, entre otras culturas, que crea un “patchwork” sincretístico. Esta mezcla se vuelve evidente en ocasiones como cuando se camina por el pueblo de Cabo de la Vela y se descubre una Estrella de David en la pared de una casa, como se puede observar en la siguiente fotografía.

²³¹ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 2

²³² Véase, por ejemplo, el capítulo “Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío (1650-1750)” que Christian Cwik aportó al libro “Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica” de Jorge Enrique Elías Caro y Antonino Vidal Ortega.

²³³ Polo Acuña:2011¹ p. 50

²³⁴ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 8



Imagen 11: Estrella de David en el Cabo de la Vela

La mayoría de los indígenas Wayúu hoy desconocen esa parte de su historia, porque ya no existe casi ninguna tradición judía activa entre ellos. Las huellas se encuentran más bien en la ya mencionada mezcla de simbologías, en las similitudes entre las estructuras sociales y en el hecho de que se leen tantos apellidos típicamente curazaleños entre muchos de los habitantes Wayúus de la Guajira.²³⁵

En la actualidad, el territorio de los Wayúu en la Guajira se puede considerar casi un estado dentro del estado.

Los indígenas en Colombia son uno de los varios grupos dentro de la población que le son imposibles de controlar al estado; en este caso específico, simplemente porque llevan siglos viviendo en un mundo separado del de los colonizadores y, más tarde, los ciudadanos. Ni el control real ni el estatal han logrado imponerles su autoridad a los indígenas y en el día de hoy, los Wayúu son el mejor ejemplo, porque su autonomía y sus derechos especiales se encuentran

²³⁵ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 7

en las mismas leyes colombianas e incluso figuran en la Constitución de 1991.²³⁶ Cuando otros grupos indígenas “renunciaron a su indianidad y optaron por ser incluidos en la sociedad republicana como ciudadanos comunes”²³⁷, los Wayúu seguían defendiendo sus derechos individuales. La decisión de otras etnias de integrarse a la sociedad general, Roicer Flórez Bolívar y Jairo Álvarez Jiménez la explican de la siguiente forma en un artículo sobre el retorno de la política a la mente caribeña colombiana, en el cual citan una obra del profesor noruego Bjorn Steinar Saether²³⁸:

“Con el establecimiento de un régimen republicano y liberal, la indianidad perdió su condición de ser útil, se volvió irrelevante y fue abandonada por muchas comunidades.”²³⁹

Los Wayúu tienen costumbres muy diferentes a las de los demás colombianos, su organización familiar es distinta a la organización tradicional que se conoce en el mundo occidental, pertenecen no solamente a sus familias sino que sus familias se categorizan en clanes, 30 en total, lideradas por personas muy respetadas que se pueden comparar con los líderes políticos de nuestra sociedad. Cada clan tiene su propio nombre, territorio y animal totémico.²⁴⁰

Ya fue establecido que la sociedad Wayúu está organizada de forma matrilineal y las mujeres son siempre muy importantes dentro del núcleo familiar, su comunidad inmediata y la sociedad en general. Ellas representan sus clanes y su pueblo entero hacia afuera, en actos públicos, conducen y organizan su gente y lideran. Sin embargo, la autoridad máxima dentro de la familia extendida le corresponde al tío materno, quien toma todas las decisiones complejas, resuelve conflictos menores y generalmente interviene en los asuntos que afectan a su

²³⁶ Para más información sobre la autonomía de los Wayúu y su organización política véase el libro “Pensamiento Wayúu: Independencia Guajira y conflicto fronterizo” de Edén Vizcaino Escobar.

²³⁷ Flórez y Álvarez:2011 p. 258

²³⁸ STEINAR SAETHER Bjorn, La independencia y la redefinición del concepto de indianidad alrededor de Santa Marta, Colombia, 1750-1850. En: Memorias número 9, páginas 3-30. Universidad del Norte, Barranquilla, 2008.

²³⁹ Flórez y Álvarez:2011 p. 258

²⁴⁰ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 7

familia. Él es también el que se ocupa de la educación moral de los hijos en el núcleo familiar, nunca el padre biológico.²⁴¹

Cuando dos personas deciden casarse, se paga una dote. Lo interesante en el caso de los Wayúu es que, como las mujeres son tan importantes en la sociedad, son los padres del hombre los que pagan a los padres de la mujer y no al revés. Se observan casos de poligamia en la sociedad Wayúu, que entre ellos no solo es completamente legal sino que al hombre que la practica – son siempre hombres con más de una esposa, nunca se da el caso opuesto de una mujer con varios maridos – le aumenta el prestigio entre sus vecinos. Sin embargo, y esto es importante teniendo en cuenta que oficialmente la mujer tiene un papel más importante que el hombre en su sociedad, el hecho de que exista la poligamia entre los Wayúu no afecta de ningún modo la autoridad de la mujer.^{242 243}

Otra costumbre que constituye una mayor diferencia entre la sociedad de los Wayúu y los demás colombianos son sus ritos funerarios. No hay un solo entierro para los difuntos sino dos y recién cuando son despedidos la segunda vez es que abandonan el mundo de los vivos, según la tradición Wayúu.²⁴⁴

Ya se mencionó que las representantes de la comunidad son las mujeres, los responsables de resolver problemas en las familias son los tíos maternos. En caso de que haya un conflicto mayor, la persona destinada a buscar la solución es el pupchipu (pütchipü'üi en Wayuunaiki), o palabrero, una especie de abogado guajiro que opera como un mediador imparcial y que conoce también todos los sistemas culturales tradicionales, desde la organización e historia de los clanes hasta la medicina Wayúu.²⁴⁵

Él es una autoridad importante que imparte el sistema de justicia tradicional, porque el grupo indígena de los Wayúu es autónomo hasta en cuanto a la ley: ellos resuelven conflictos entre sí mismos, sin involucrar a la policía o a un juez del estado. Si en algún momento hay necesidad de representar el pueblo ante

²⁴¹ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 7

²⁴² Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 7

²⁴³ Para más información véase el libro "Poligamia y contrabando: nociones de legalidad y legitimidad en la frontera guajira siglo XX" de Giangina Orsini Aarón.

²⁴⁴ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 8

²⁴⁵ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 9

autoridades públicas o transnacionales que se encuentran en el territorio, el pupchipu funciona también como representante de su pueblo.^{246 247}

Tradicionalmente, los Wayúu eran principalmente cazadores y pescadores, aunque la parte de la caza ha disminuido bastante por causa del deterioro ambiental de la Guajira, que ya no constituye un hábitat para animales que habitualmente se cazan. El mayor cambio en la vida Wayúu se dio al llegar los primeros colonizadores a su territorio:

“Cuando se dio el contacto con la cultura española, el pueblo Wayuú adoptó el pastoreo y aumentó el tiempo de estadía en sus lugares de residencia. Paulatinamente el comercio se convirtió en un factor importante para la obtención de bienes y adicionalmente se convirtió en un mecanismo de relación con las culturas inmigrantes. Las luchas por el control territorial fueron un factor característico del contacto con los europeos y generó rupturas sociales al interior del pueblo.”²⁴⁸

Importantes características de su vida actual son las grandes problemáticas con las que se ven enfrentados diariamente: dependencia laboral por causa del establecimiento de minas de sal y carbón; detrimento de su espacio vital, de la calidad de sus suelos y de la vida que es posible llevar teniendo en cuenta estos detrimentos; el conflicto por el control territorial que se mantiene con los grupos armados colombianos. Todo esto es aparte de la enorme escasez de agua en el territorio Wayúu que se debe, más que nada, al desmonte de la península entera a principios de la época colonial cuando se exportaba el Palo Brasil sin tomar en cuenta las consecuencias medio ambientales que tendría la extensa e intensiva explotación de la zona.²⁴⁹

²⁴⁶ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 9

²⁴⁷ Para más detalles sobre la función del pupchipu véase el libro “Derecho Civil y Penal guajiro, el “pupchipu” o abogado guajiro “ de Manuel Matos Romero.

²⁴⁸ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 6

²⁴⁹ Wayuú: Gente de arena, sol y viento p. 6 y 11

Hoy en día, la pesca y el comercio siguen siendo las mayores actividades económicas del pueblo Wayúu, porque ya su tierra no da para mucho más.²⁵⁰

Sin embargo, las tradiciones y el sentir indígena Wayúu no se han perdido incluso hoy que el pueblo se incluye en la población general del país a través del comercio.²⁵¹ La comercialización de las mismas tradiciones del pueblo Wayúu forma una parte del secreto de su supervivencia en el mundo globalizado de hoy:

“Un caso ejemplar son las organizaciones de mujeres artesanas, puesto que han dado un gran salto en la producción de mochilas, chinchorros y cinturones, entre otros, a través del desarrollo de procesos de innovación basados en la hibridación entre lo tradicional y lo contemporáneo en la elaboración de productos de alta competitividad a nivel nacional e internacional.”²⁵²

Pero, desafortunadamente, el comercio con productos textiles y el poco turismo que se da en la península de la Guajira, que más que nada consiste en turismo ecológico y de mochileros en el Cabo de la Vela, no dan para mantener el pueblo entero en un nivel económico cómodo o estable. Tampoco lo logra el trabajo en las minas de carbón y sal, que en realidad es más un problema que una solución para la situación de los Wayúu.²⁵³

Por la cercanía de Venezuela, el país petrolero por excelencia en el continente sudamericano, la gente de la Guajira tiene fácil acceso a los oleoductos que transportan tanto el oro negro como la gasolina refinada de un punto a otro. Con el tiempo, se ha establecido una nueva conducta en la región, que se ve en las siguientes dos imágenes:

²⁵⁰ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 11

²⁵¹ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 10

²⁵² Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 10

²⁵³ Wayúu: Gente de arena, sol y viento p. 10



Imagen 12: Gasolina venezolana I

Como es fácil de observar en la fotografía anterior y la de la siguiente página, la práctica que se ha establecido es la venta ilegal de gasolina robada.

Escenas como las que se ven en las imágenes se pueden observar con alta frecuencia a lo largo de los oleoductos que se encuentran cerca de Maicao, el municipio fronterizo cuya gobernación está dedicando su tiempo a publicar anuncios sobre el comercio legal en la zona, como se ha visto en páginas anteriores.

Generalmente, una persona es dueña y responsable de una apertura en el oleoducto y con una manguera plástica corta sacará manualmente la gasolina, insertando la manguera en el ducto y chupando hasta que la gasolina empiece a salir y se puede coleccionar en un recipiente. Luego se suele vender a precios muy bajos – siempre por debajo de cincuenta y a veces hasta debajo de veinte centavos de Dólar, si no aún menos – con los que ninguna gasolinera puede competir. No lo pueden hacer las estaciones de servicio venezolanas, en las que

la gasolina ya de por si no cuesta casi nada, y mucho menos lo logran las gasolineras colombianas, en las que el precio equivale más o menos al nivel internacional.²⁵⁴



Imagen 13: Gasolina venezolana II

Ahora bien, es relativamente normal que una oportunidad como la de ganar dinero vendiendo gasolina tan fácil de robar se aproveche. Lo que resalta tanto es la aparente indiferencia hacia la ilegalidad del acto que caracteriza a los

²⁵⁴ No se pueden dar cifras exactas para los precios de la gasolina contrabandeada porque los precios no están fijados en ninguna parte y fluctúan además tanto como los del mercado oficial.

participantes, que son generalmente adultos, pero también hay niños y niñas que apoyan a sus padres en el saqueo y la venta de la gasolina.

Esto se ve en las dos imágenes que se ven en la siguiente página:

La primera ya es muy sorprendente, porque en ella se ven dos niñas – una vendiendo y la otra comprando – posando sin ningún miedo para una foto tomada abiertamente por gente extraña.

En la segunda foto, una niña que trabaja en la venta posa con su manguera, habiéndose acercado al automóvil de un grupo de extranjeros, nuevamente sin ningún temor.

En el caso de las fotografías de este trabajo, los fotógrafos fueron estudiantes austriacos y alemanes que participaron en una excursión de la asociación “KonaK Wien – Forschungs- und Kulturverein für Kontinentalamerika und die Karibik” de Viena. Viajando por todo el Caribe Colombiano fueron investigadas las situaciones de las varias comunidades de las personas que viven fuera de la ley – outlaws.

Sin embargo, podían haber sido reporteros o periodistas investigando el caso de la economía ilegal para un artículo que se leería a nivel nacional o internacional. También podían haber sido personas tomando fotografías de evidencia para que la policía u otro cuerpo jurídico tuviera pruebas de las actividades ilícitas en un futuro proceso legal.

El hecho es que ni el señor ni la señora de las primeras dos fotos ni las tres niñas de las últimas dos sabían quiénes les estaban tomando las fotos y a pesar de esto no escondieron ni sus caras ni lo que estaban haciendo sino que lo exhibieron más para las cámaras.

La pregunta lógica es por qué. ¿Por qué a las personas involucradas en el mercado ilícito de gasolina venezolana en la península de la Guajira no les importa protagonizar fotografías de extraños, que podrían ser quién sabe quiénes?



Imagen 14: Gasolina venezolana III



Imagen 15: Gasolina venezolana IV

La respuesta viene fácilmente cuando se vuelve a pensar en la situación política de la zona. Sin importar quién observa a alguien vendiendo gasolina robada, a esa persona no le puede pasar nada. Los Wayúu mismos tienen su propio sistema judicial, lo que significa que mientras no se le haga daño a nadie y no surja ningún conflicto interno, no habrá problema. Y el poco control estatal que llega a la zona se puede apañar sin dificultad pagando y así sobornando al policía que descubre el acto de ilegalidad. Lo más probable es que aceptará algo de dinero a cambio de su silencio para mejorar su situación personal, ya que tampoco para él habrá graves consecuencias por falta de control desde la capital.²⁵⁵

Resumiendo, la falta de influencia que tiene Bogotá en esta zona remota del país tiene, como toda moneda, dos caras.

Por un lado, es muy positivo que, al convertirse en ciudadanos registrados con cédulas y hasta pasaportes, los integrantes del grupo étnico de los Wayúu no hayan perdido sus costumbres, su habla o sus tradiciones, todo lo que define su cultura como algo peculiar y un tesoro reconocido nacionalmente. La libertad de la que gozan los Wayúu es sustancial para su desarrollo y su estilo de vida.²⁵⁶

Por otro lado, el hecho de que Bogotá no se incorpore más en la vida diaria de los habitantes de la península de la Guajira también significa que aquellos sufren las desventajas que trae consigo una vida sin ninguna autoridad rígida: corrupción, falta de seguridad social y la necesidad de recurrir a actividades ilegales para poder sobrevivir.

²⁵⁵ Polo:2011¹ p. 50

²⁵⁶ “El 2 de noviembre de 2004 mediante Resolución No. 1471, el sistema normativo wayuu aplicado por el palabrero fue reconocida como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional. El 30 de diciembre de 2009 se emite la resolución 2733 por la cual se aprueba el Plan Especial de Salvaguardia del Sistema Normativo Wayuu aplicado por el PÜTCHIPÜ’ÜI (Palabrero), declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito nacional e incluido en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito nacional.”
<http://www.mincultura.gov.co/index.php?idcategoria=1393> [12 de enero, 2012]

3.2.2 Trabajo informal en las ciudades costeñas

Una de las principales cosas que caracterizan casi todas las ciudades latinoamericanas son los vendedores ambulantes que pueblan las esquinas de calles, avenidas y plazas tanto en el centro como en las afueras de las ciudades.

Los ciudadanos del llamado primer mundo asumimos casi automáticamente que esas personas trabajan como empleados de alguna empresa o que son emprendedores independientes que realizan el trabajo de vendedor ambulante como parte de lo que hacen en su empresa propia. Sin embargo, generalmente, este no es el caso. Al menos no en las ciudades del litoral caribeño de Colombia.

En todas las ciudades caribeñas colombianas se ve una grandísima cantidad de vendedores ambulantes como los que se ven en las siguientes fotografías.



Imagen 16: Vendedor ambulante I – misceláneos



Imagen 17: Vendedor ambulante II – zapatos



Imagen 18: Vendedor ambulante III – frutas



Imagen 19: Vendedor ambulante IV – lotería

De una vez salta a la vista la diferencia entre estas fotografías y las de las personas que actúan como contrabandistas de gasolina en la Guajira. Estas fotos fueron sacadas sin que los protagonistas se dieran cuenta ya que lo habrían evitado protestando; por la misma razón, para preservar su anonimidad, se retocaron las fotos para impedir que se reconocieran las caras tanto de los vendedores como de sus clientes.

A pesar de que estas prácticas son ilícitas, forman parte de la cotidianidad de la población costeña, en el caso de las presentes fotografías, de los cartageneros.

Todo lo que se podría necesitar se consigue en los grandes centros comerciales, los supermercados, las varias tiendas que llenan todas las cuerdas de las ciudades, pero también en la calle, porque hay puestecitos para todo.²⁵⁷

²⁵⁷ La siguiente información es una recolección de lo visto diariamente en Cartagena y Santa Marta, reflejando la misma realidad de las demás ciudades.

Se puede comprar fruta fresca, entera para llevar a casa o cortada en pedacitos y lista para comer. Lo mismo con el pan y pasteles, empanadas y patacones y jugos frescos para acompañar la comida. Hay café, té, aromáticas y jugos naturales o limonadas que se pueden comprar en bolsitas de plástico para llevar o en vasos, para tomarlos de una vez. Hay librerías enteras en algunas esquinas, en otras se pueden adquirir lentes de sol, cinturones, accesorios para el cabello o sandalias. La ropa interior también se consigue en la calle, así como sombrillas y ponchos para la lluvia. Si hace falta redactar una carta o rellenar un formulario o incluso copiar algún documento oficial, hay escribas en las calles que con sus antiguas máquinas de escribir ayudan a la gente que no tiene una computadora en su casa o no quiere ir a una notaría. Para jugar a la lotería no hay que ir a un estanco, los boletos se consiguen en calles y plazas e incluso hay muchísimos vendedores que visitan a los que no acostumbran salir de sus casas.

En Santa Marta se ven incluso mercados enteros de alcoholes finos, de marcas internacionales, en el centro de la ciudad. En estos mercaditos abiertos, puestos de madera y sillas de plástico para los vendedores, se pueden adquirir botellas de los licores más refinados a precios que están debajo del promedio de las tiendas y los mercados oficiales que hay en la ciudad. Lo mismo existe también para bolsos, bolsas y maletas – todo de “marca”.

Lo que con más frecuencia se ve – aparte de los llamados “tuchines” que venden cigarrillos, encendedores, chicles y pequeños dulces desde cestas con las que caminan continuamente por las calles, y en Cartagena por las murallas, – son los vendedores de minutos. Lo que suena a la realización del sueño de poderse comprar tiempo para alargar los días es la forma más común de comunicarse no solamente en la costa caribe del país sino en toda Colombia. Las calles y plazas están llenas de personas que llevan consigo varios teléfonos celulares, uno de cada operador, y venden minutos a transeúntes que no tienen crédito en sus propios teléfonos pero necesitan hacer llamadas. Han remplazado casi por completo a los teléfonos públicos. Es un fenómeno que no se ve solamente en los centros de las mayores ciudades sino también en todos los barrios y en pueblos alejados.

Todo aquello es muy práctico, pero también es ilegal porque la mayoría de los vendedores ambulantes, sean propietarios de puestecitos o personas que

solamente tienen una sillita en una esquina y una caja de mercancía o vendedores caminantes, no tienen ningún permiso oficial para hacer lo que hacen.²⁵⁸

Trabajar de forma ilegal es altamente peligroso, pero la alternativa es mucho peor. La mayoría de las personas que recurren a ofrecer servicios sin permiso de la autoridad local son padres o madres de familia que simplemente necesitan el ingreso, por muy bajo que sea, para sustentar a sus familias. El desempleo es bastante alto, más alto que en ninguno de los cinco años anteriores por lo que la gente tiene que recurrir a soluciones para su situación, ya que las que el estado ofrece no son suficientes.²⁵⁹,

Confrontados con la necesidad de elegir entre el no trabajar y el trabajar de manera ilícita, para alguien que tiene que asegurar el futuro de su familia la elección no es nada difícil.

Aunque el problema del desempleo y la mala situación de las personas afectadas es uno que persiste en el país entero, las cifras muestran que el Caribe Colombiano es el lugar donde más drásticamente reacciona la gente: según un artículo de julio del año 2010 que analizó la situación en el país entero, el pico de la informalidad se encuentra en la capital del departamento de la Guajira, en Riohacha. Allí, el índice de la informalidad llegó al 45,7% en la primera mitad del año 2010²⁶⁰. Afirma, además, que de todas las personas en busca de un empleo estable en el país de Colombia en la primera mitad del año 2010, aproximadamente que la tercera parte, el 32,8% exactamente²⁶¹, son jefes de hogar, lo que confirma la mencionada necesidad de estas personas de recurrir a soluciones no muy favorables para poder sustentar las familias que dependen de ellas.

El artículo pinta un panorama bastante triste, pero es muy probable que la realidad sea aún peor porque las cifras proceden del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, o sea una fuente oficial. Es de esperar que la cifra oscura detrás de la estadística oficial sea mucho más alta.

²⁵⁸ Morón:2008

²⁵⁹ Elpais.com

²⁶⁰ Elpais.com

²⁶¹ Elpais.com

Prueba de ello es un estudio realizado por el profesor de la Universidad del Magdalena en Santa Marta en el año 2007, Jaime Alberto Morón Cárdenas, que trabaja con sus estudiantes en el Grupo de Análisis en Ciencias Económicas. En el año 2008 publicó los resultados de su estudio, llamado “Microestablecimientos e informalidad en el distrito de Santa Marta 2007”, en la revista del GACE y afirma ahí que en toda Colombia, el 40% de actividades económicas son indocumentadas²⁶². En el caso de las actividades laborales indocumentadas, la cifra indicada por él llega al 60% para el país entero y dice, además, que en la ciudad caribeña de Santa Marta y sus alrededores, llega aún más allá del dato nacional – al 80%²⁶³.

Que el dato sea tan alto, y tanto más alto que el dato oficial del DANE publicado en el artículo del El País, significa que los vendedores ambulantes no son los únicos que se ganan la vida sin el respaldo de la ley que los podría proteger. Solamente son los más visibles.

Aparte de los vendedores ambulantes hay mucha gente empleada en empresas o pequeños negocios que también es indocumentada. Esto significa para ellos lo mismo que para sus compañeros de infortunio en la calle: no tienen un contrato fijo porque su empleador no los ha registrado con las autoridades responsables por lo que no tienen protección contra ser despedidos de un momento a otro, sin aviso previo y sin razones válidas y, más importante, sin un acolchado para el tiempo que necesitan para encontrar otro empleo, y al no tener seguridad social así no pueden permitirse ni siquiera un solo día de enfermedad y menos la falta de atención momentánea que los podría llevar a un accidente.²⁶⁴

Además, tienen que ser extremadamente cautelosos para no ser encontrados por un policía, lo honesto que les costaría su empleo y mucho tiempo en el proceso legal que enfrentarían por haberse empleado ilegalmente – lo mismo sus empleadores –, o por un policía deshonesto, lo que les costaría mucho dinero que probablemente no tienen en sobornos.

En vez de perseguir tanto a las personas que se encuentran en esta situación, el estado colombiano debería establecer un sistema para ayudarles a salir de su

²⁶² Morón:2008

²⁶³ Morón:2008

²⁶⁴ Morón:2008

delicada situación. Debería haber incentivos para que todo empresario emplee de forma legal a sus trabajadores en vez de mantenerlos atrapados en una situación infortunada entre las dos opciones de o seguir en lo mismo o decepcionar a sus familias y arriesgar el bienestar que tanto están tratando de asegurar.

De igual manera, debería haber un sistema similar para otorgarles permisos para ejercer su oficio a los vendedores ambulantes que pueblan las calles de las ciudades y los pueblos de la costa Caribe, y del resto del país, obviamente. También ellos merecen tener seguridad social y por fin poder abandonar el miedo a ser capturados por la policía o encontrarse en graves problemas financieros por no poder trabajar a causa de una enfermedad.

Esto no quiere decir que debería darse esta ayuda a todo el mundo en forma generalizada y sin diferenciar, pero aprovechando la Ley de Ordenamiento Territorial se podría establecer una entidad que se ocupe de analizar la situación individual de cada persona y así determinar si caben en la categoría de gente que tiene derecho a recibir ayuda. Si no caben en esta categoría, por la razón que sea, todavía se pueden levantar cargos contra ellos para que nadie aproveche indebidamente del nuevo sistema. Un sistema así a nivel territorial funcionaría bien porque las personas responsables de evaluar a los afectados tendrían un conocimiento de la región que es necesario para llegar a un resultado justo y efectivo.

La instauración de una política así centrada en Bogotá crearía, como tantas veces ha pasado antes, una desigualdad de oportunidades entre los solicitantes para ser aceptados, ya que, como se ha mencionado ya múltiples veces en el presente trabajo, las diferencias culturales y sociales entre el interior y la costa, y también entre las regiones individuales dentro del Caribe Colombiano, son tan amplias que un asesoramiento objetivo por alguien que no ha crecido en ni vivido la realidad costeña o de una región específica es prácticamente imposible.

Pero para que este sueño de algunos se pueda volver realidad hay que trabajar primero en llevar a la práctica de la Ley de Ordenamiento Territorial y las otras leyes mencionadas en el artículo de El País, para que los gobiernos regionales tengan la posibilidad y la libertad de revolucionar sus sistemas legales y brindarles a sus ciudadanos el apoyo necesario.

3.3 Autoridad, corrupción y el contrabando en los ojos de la población

Este capítulo incluye más ejemplos del contrabando que forma parte de la normalidad de la vida en el Caribe Colombiano. Pero estos son ejemplos de la vida real de las personas costeñas, que proceden de declaraciones de ellas y no de estudios o estadísticas, por lo que no están incluidos en los capítulos anteriores.

Esta es, probablemente, la parte más importante y fundamental del presente trabajo, ya que constituye el punto central de lo que se cuestiona: la opinión de la gente misma.

Es una pequeña colección de historias seleccionadas de personas que son del Caribe Colombiano, que viven allá o que han vivido allá en el pasado. Para preservar el anonimato de la gente que ha contribuido a la acumulación de información sobre el tema, no se mencionarán los nombres verdaderos de las personas que han hecho estas declaraciones. Como la recolección de las experiencias está inevitablemente entrelazada con experiencias de la autora, se utilizará la primera persona singular en los siguientes subcapítulos.

Todas las experiencias personales relatadas a continuación demuestran el profundo arraigo que tiene el contrabando en la cultura caribeña colombiana.

Hay que aclarar, nuevamente, que las siguientes declaraciones no se han hecho en el transcurso de una entrevista formal, sino que se han hecho voluntariamente y sin ninguna presión por parte de la autora, es decir espontáneamente. Esto garantiza tanto la veracidad de las declaraciones como que no se han exagerado ni se les ha restado importancia a los hechos recitados, algo que frecuentemente ocurre en una situación de entrevista formal, en la que el entrevistado intenta siempre dar la respuesta que supone que quiere escuchar el entrevistador y no la que es la verdad o su sincera opinión personal.

Por la misma razón, la mayor parte de las personas no fue informada tampoco sobre el tema del presente trabajo ni tampoco sobre qué estaba siendo investigado hasta después de las charlas, ya que también habría influenciado su elección de palabras al responder preguntas o relatar historias de experiencias personales.

Todos dieron su permiso de que sus historias fueran integradas al presente trabajo; todos lo hicieron con la expresa esperanza de que se lograr un cambio en el futuro del Caribe Colombiano.

3.3.1 “Son recursivos.”

El primer trozo de información viene de dos amigos, una mujer treintañera costeña y un hombre, también en sus treintas, de Bogotá pero que vive desde hace más de diez años en Cartagena de Indias.

Recién llegada a Cartagena y de paseo con los dos, inquirí sobre cinemas en la ciudad y pregunté también si sabían cuáles películas estaban en cartelera en el momento. La respuesta de la mujer vino rápidamente: “Tengo una amiga que vende películas pirateadas por correo electrónico a 5.000 [pesos colombianos].” Sorprendida, pregunté si eso era normal, comprar películas pirateadas en la calle o por e-mail en vez de ir al cine. Ambos respondieron que sí, porque era más conveniente y barato que ir al cine y era más importante pagar poco y poder elegir entre todas las películas de los últimos años que poder ver la película en la pantalla grande.

Intrigada, queriendo saber más sobre el punto de vista de los dos acerca de eso, pregunté si era aceptado que se hicieran cosas ilegales como piratear películas y venderlas por internet a amigos y conocidos. Me comentaron que sí con toda naturalidad, pero que no era solo eso sino que había muchas actividades ilícitas alrededor de cada uno, todos los días, tanto que ya ni se veía. Preguntando cómo era posible que no ya se viera más y que no fuera percibido como algo negativo por la gente, él me dijo lo siguiente: “[Todo lo ilegal] se vuelve tan cotidiano que la gente lo ve normal.”

Surgió así una apasionada discusión entre los dos porque no podían ponerse de acuerdo sobre si la ilegalidad en la costa era y debía ser vista como algo negativo o no. Al final, ella me dijo: “Es que a la gente de aquí no le da vergüenza ser ilegal.” Con esto se refirió a la aceptación de las personas, que por no hacer nada en contra se volvían cómplices. Después de mucha explicación sobre por qué no

se debía tomar tan en serio la ilicitud de muchas de las actividades que se veían a diario en la costa caribeña colombiana y por qué la gente no se enfurecía por ello, él llegó a la siguiente conclusión: “Aquí no existe lo ilegal porque lo vuelven legal.”

Pregunté cómo era posible eso, cómo podían volver legal algo ilegal sin cambiar leyes. Hubo un momento de silencio, luego ella me dijo seria y pensativamente: “Son recursivos.”

Resumiendo, ellos dos pintaron una imagen del “típico costeño” que lo mostraba como alguien que no tenía ningún problema con doblar reglas y leyes a su entera conveniencia. Muchas veces por razones de comodidad y por querer eludir el camino difícil, pero también muchas veces para sobrevivir.

3.3.2 Taxis colectivos

El segundo testimonio viene de otro amigo, esta vez un hombre cartagenero en sus treintas. En una reunión de varias personas se habló de cómo todo el mundo había llegado al lugar de encuentro y yo dije que había venido en taxi colectivo.

Era mi modo de transporte regular, porque era la manera más rápida y menos complicada de llegar de mi vivienda al centro de la ciudad, donde se encuentran dos sedes de la Universidad de Cartagena, la biblioteca pública Bartolomé Calvo y las oficinas del Observatorio del Caribe.

Me sorprendió al comentar que eso era ilegal, porque los taxis colectivos no tenían permiso de operación y no pertenecían a ninguna empresa de transporte público autorizada en la ciudad de Cartagena. Aparentemente, esto era un hecho generalmente conocido pero ignorado y todo el mundo en la reunión coincidió en que en el caso de los taxis colectivos, la comodidad le ganaba a la conciencia.

Los taxis colectivos son así un ejemplo para lo que se ha descrito antes, de que algo ilegal se ha vuelto tan cotidiano que se ve como algo normal. Tan normal, de hecho, que alguien recién llegado a la ciudad casi no puede enterarse de que no es un servicio oficial el que está utilizando.

La coordinadora de Cartagena Cómo Vamos, Alicia Bozzi Martínez, describe los resultados de una encuesta realizada en el año 2001 por su grupo de trabajo que

se ocupa de averiguar la aceptación del nuevo servicio público colectivo en proceso de construcción, Transcaribe, entre los ciudadanos de Cartagena, y demuestra con ellos la popularidad de los servicios públicos informales afirmando lo siguiente:

“Al indagar por el medio de transporte público que más se utiliza, el 57% de los encuestados afirmaron [sic] transportarse en transporte público colectivo (bus, colectivo, buseta, microbús, transporte acuático por las personas que viven en las islas), el 20% en transporte privado (moto propia, vehículo particular o buseta de la empresa), el **14% en transporte informal (mototaxi o taxi colectivo)** y el 9% en bicicleta o a pie. [...] El transporte [sic] privado y público informal muestran **tendencia al alza**.

El uso del transporte público formal ganó algunos puntos frente al informal, pero la cifra de personas que reportan usar este último (mototaxi, taxi colectivo) es mayor a la que registraba Cartagena hace cuatro años.”²⁶⁵

Ahora, las razones por las que se hace tanto uso de los informales taxis colectivos y por las que es tan alta la popularidad de ellos, se encuentran en la calidad del resto del servicio público, que deja mucho que desear según otros resultados de la encuesta presentados en el mismo artículo:

“Los transportes que más generan satisfacción a los usuarios son en su orden: bicicleta con 5.0/5.0, taxi colectivo 3.8/5.0 y la moto taxi 3.7/5.0. Los transportes que menos satisfacción generan hoy en la ciudad son a su vez los más utilizados por la ciudadanía: bus o ejecutivo 2.8/5.0 y buseta 2.5/5.0.”²⁶⁶

²⁶⁵ Cartagena Cómo Vamos [resaltado agregado por la autora]

²⁶⁶ Cartagena Cómo Vamos

En la 16ª publicación del Departamento de Investigaciones de la Seccional del Caribe de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, María Bernarda Segovia Fuentes escribe sobre el transporte público en Cartagena y analiza las características del sistema, la percepción de éste por parte de los usuarios y sus principales problemas y retos. En la parte que habla del papel de los conductores llama a la atención del lector un punto muy importante en cuánto al poder garantizar la buena calidad del servicio, o más específicamente, en cuánto a la falta de calidad:

“[...] los propietarios de los vehículos, salvo las grandes empresas, no disponen en muchos casos de una capacidad financiera que les permita garantizar las condiciones de buen funcionamiento, el medio del transporte público colectivo aparece como un sector de economía informal en el cual las condiciones precarias del empleo de los conductores afecta notablemente el funcionamiento y la imagen de la red.”²⁶⁷

Automáticamente surge la pregunta de por qué las empresas de transporte público no se preocupan por el servicio prestado por los buses y las busetas que trabajan por ellas. Esto se debe a que los buses de servicio público en la ciudad sí están obligados a afiliarse a una empresa legalmente constituida, pero estas empresas, al contrario, “no tienen la responsabilidad de tomar a cargo la gestión global del servicio”²⁶⁸, de la que tienen que ocuparse luego los propietarios de los vehículos. Pero como se ha dicho anteriormente, ellos no tienen los medios para invertir lo necesario.

En un video de Canal Cartagena que fue publicado en YouTube en septiembre de 2011, un representante de los taxistas acusa directamente a las directivas de las empresas de transporte público de muchos problemas causados por el descuido hacía el usuario que se muestra en forma de negligencia de algunas rutas importantes que ahora abastecen los taxis colectivos.²⁶⁹

²⁶⁷ Segovia Fuentes:2001 p. 38

²⁶⁸ Segovia Fuentes:2001 p. 36

²⁶⁹ CanalCartagena

Los cartageneros mismos afirman, como se puede observar en el videoclip, que el “taxi colectivo es un servicio rápido, cómodo, económico y que no debería desaparecer, pues en Cartagena el transporte público [formal] no es el mejor”²⁷⁰.

Sin embargo, a pesar del fuerte apoyo de la ciudadanía cartagenera, los taxistas que prestan el servicio de colectivo siempre conducen con el miedo de ser multados por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte al recoger pasajeros.

Resumiendo las diferentes declaraciones y las varias opiniones expresadas por la gente en encuestas, artículos y videos, se puede decir que mucho mejor que tratar de hacer desaparecer el servicio del taxi colectivo multando a los taxistas, sería que se multara más bien los jefes de las empresas de servicio público que no se ocupan de la calidad de la gestión del servicio.

Redirigiendo los esfuerzos del DATT y otros entes oficiales hacia los asuntos con los que piden apoyo los ciudadanos, se podría hacer mejor uso de los recursos facilitados por el estado. Así, legalizando los taxis colectivos y mejorando la calidad del transporte público colectivo oficial, habría más formas – legales – de transporte público que en su totalidad logran satisfacer a los usuarios.

3.3.3 “Me lo mataron.”

Mencioné en el capítulo introductorio de este trabajo que la idea de elegir el tema de la cultura del contrabando se manifestó durante una excursión sobre “Outlaws del Caribe” en verano del año 2010. La primera parada de dicha excursión fue el Cabo de la Vela en la Guajira, donde pasamos 3 días antes de que el grupo siguiera el itinerario del viaje a Riohacha, la capital del departamento.

En el Cabo de la Vela, a unas tres horas al norte de Uribia, nos alojamos en uno de los muchos pequeños hospedajes que se encuentran a lo largo de la única avenida del pueblito. El hospedaje pertenece a una señora muy conocida y respetada en su comunidad, es Wayúu y es una de las personas más poderosas dentro de su clan.

²⁷⁰ CanalCartagena

Habiendo pasado mucho tiempo charlando con ella cuando no estábamos caminando por el Cabo o teniendo clases frente a la playa, ella decidió invitar al grupo entero a una festividad muy especial, el segundo entierro de su hermano.

En el capítulo sobre los indígenas Wayúu ya fue mencionado que los ritos funerarios que son usuales en la tradición Wayúu suponen dos entierros en vez de solo uno, celebrándose el segundo un año después de fallecida la persona en cuestión. Esta tradición representa uno de los pilares espirituales de los Wayúu y la celebración es algo muy íntimo, que suele integrar solamente la familia y los amigos más cercanos del difunto.

Entendimos el honor que significaba que ella nos invitara a participar en la festividad, pero desafortunadamente el itinerario estaba tan apretado que no nos pudimos permitir quedarnos ni un día más en el Cabo de la Vela.

Ella no se ofendió sino que procedió a compartirnos la historia de su hermano fallecido. Nos contó cómo su hermano había viajado frecuentemente a la República Dominicana en barco desde la Guajira. Tenía su propio barco con cuatro motores muy fuertes e iba y venía con regularidad. Una vez, nos contó, lo pararon unos guardacostas en aguas dominicanas y entraron a su barco para registrarlo a él y su carga. Cuando descubrieron qué tenía a bordo, él intentó huir y los guardacostas, viendo que se resistía y que estaba armado y mostraba intención de utilizar su arma, lo mataron a tiros antes de que él les disparara a ellos y, además, escapara.

Nosotros todos estábamos muy confundidos por el relato de la señora y alguien le pidió que explicara a qué se estaba refiriendo cuando hablaba de la carga, ¿qué había hecho su hermano para que lo detuvieran? Ella nos respondió: “Pues, estaba llevando cinco toneladas de cocaína a Dominicana y me lo mataron.”

La historia es trágica pero más que eso es asombrosa si se presta atención a la manera de pensar de la señora: su problema no era que su hermano había sido traficante de drogas sino que veía la injusticia por el lado de los guardacostas que lo mataron – defendiéndose.

Muestra como mucha gente, sobre todo en las zonas remotas donde cualquier fuente de ingreso significa la supervivencia de la gente y no se distingue de la

misma forma como en otras partes del país entre bien y mal, defiende prácticas ilícitas y critica las acciones de los que supuestamente imponen la ley.

3.3.4 Intercambio amigable

Varios vecinos míos en donde viví en Cartagena de Indias son marineros, o lo eran hasta jubilarse, generalmente hace muy pocos años. Regularmente se solía juntar un grupo de moradores del lugar en uno de los patios de nuestra vivienda y los señores se ponían a contar historias a los más jóvenes, o a evocar juntos sus antiguas aventuras.

Uno de ellos, un auténtico viejo lobo de mar me contó a mí una tarde de lo que solía vivir en sus regulares viajes a la Guajira, “aventuras de las más chistosas” las llamaba él.

Contó que siempre que tenía que viajar hacia Santa Marta o Riohacha hacía una parada cerca de los contrafuertes de la Sierra Nevada de Santa Marta, donde se había hecho amigo de varios grupos de indígenas que habitaban la zona. Añadió que la razón de sus frecuentes encuentros con los indígenas samarios y guajiros era el intercambio que mantenía con ellos, por causa de su amistad.

Me explicó que ellos le habían confesado que la vida en la Sierra Nevada no les era nada fácil, porque todavía – y esto es hablando de los años 70 y 80 del siglo pasado – tenían difícil acceso a todos los productos y las mercancías que se necesitaban para vivir bien.

Por eso él, cada vez que viajaba a las ciudades cercanas de sus moradas, les traía cuánto podía para aliviar sus necesidades: harinas, granos, leche en polvo, etc. y algunas veces hasta textiles. Cuando pregunté a qué precio lo vendía todo, me aseguró que siempre utilizaba lo que quedaba de su sueldo mensual de marinero para comprar los productos y que se los regalaba por honrar su amistad con ellos.

Sin embargo, al mismo tiempo siguió con su historia y me dijo que los indígenas, tan agradecidos por su muy necesitada ayuda, siempre le dieron algo de vuelta,

algún regalo o un producto específico de la zona que no se conseguía en Cartagena.

Una vez, dijo, le regalaron una caja de galletas rellena de marihuana que ellos cultivaban en las colinas de la Sierra Nevada. Mirando la historia económica del país, la elección de producto para agradecerle su ayuda se entiende – los años 70 y 80 del siglo XX eran, al fin y al cabo, los más fuertes de la producción marihuanera en Colombia, la llamada Bonanza Marimbera, sobre todo en la zona en y alrededor de la Sierra Nevada de Santa Marta.²⁷¹

Como lo haría cualquiera que está en el proceso de investigar sobre el contrabando en la zona, lo primero en que pensé fue que el término “regalar” era un eufemismo, simplemente para no hablar abiertamente de que estaban haciendo un intercambio ilegal de productos cotidianos por drogas.

El señor me aseguró que para él el intercambio no era ningún negocio, además dice haber regalado la marihuana que le habían entregado los indígenas a vecinos y amigos – algunos de ellos que también conocí confirmaron este hecho.

No obstante, está seguro de que no era el único que estaba en contacto más o menos comercial con los indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta y que seguramente otros sí se aprovecharon para poder extender sus ganancias con la ayuda de la Santa Marta Gold y otras variaciones de marihuana de la Sierra Nevada.

Esto demuestra que el contacto de contrabando entre las grandes ciudades caribeñas colombianas – y otras del interior, naturalmente – no ha cedido a lo largo de la historia y persiste hasta el día de hoy, igual como lo ha hecho desde los principios de la colonia.

²⁷¹ Explicó él mismo que el producto “Santa Marta Gold” comenzó a ganar fama y popularidad a partir de mediados de los años 70 e inundó el mercado estadounidense tanto como el europeo. Siguió diciendo que su venta generó ingresos tan altos que llevaron a la población involucrada en el narcotráfico a referirse a la época con el nombre de “Bonanza Marimbera”.

3.3.5 El Almirante Padilla

Lo que mejor y de forma más evidente muestra la dimensión del anclaje del contrabando en la cultura y la cultura popular del Caribe Colombiano es esta canción de la autoría de Rafael Escalona, famoso maestro del vallenato de Cesar: El Almirante Padilla.

La canción fue interpretada originalmente por el grupo Bovea y sus Vallenatos y existe otra versión más moderna interpretada por Carlos Vives, estrella nacional e internacional de la música folclórica moderna colombiana.

La mayor parte de la letra se refiere al contrabando en la Guajira y dos personajes que tienen que ver con ello, el Almirante Padilla y Tite Socarrá:

Allá en la Guajira arriba
donde nace el contrabando
el Almirante Padilla
llegó a Puerto López y lo dejó arruinado.

Pobre Tite, pobre Tite,
pobre Tite Socarrá.
Hombe que ahora está muy triste
lo ha perdido todo por contrabandear.

¿Ahora pa' dónde irá, ahora pa' dónde irá
a ganarse la vida el Tite Socarrá?
¿Ahora pa' dónde irá, ahora pa' dónde irá
a ganarse la vida sin contrabandear?²⁷²

La canción ha de interpretarse así:

Escalona cuenta primero del personaje del Almirante Padilla que llega a un puerto en la media o alta Guajira y lo lleva a la ruina económica por inundarlo con contrabando en vez de comercio legal y honesto. Luego de que ya no se puede

²⁷² El Almirante Padilla

ganar nada en el puerto, el otro personaje, el lugareño Tite Socarrá, tiene que buscarse otra ocupación, otra fuente de ingresos. La búsqueda se le hace sumamente difícil porque aparte del contrabando no hay muchas oportunidades laborales en la zona.

Escalona acusa, entonces, el contrabando y los que lo practican de influenciar negativamente la economía local y la vida de la gente que depende de ella. En la segunda parte de la canción se refiere incluso a un “barco pirata, bandido”²⁷³ y así denuncia a los contrabandistas como delincuentes.

Que exista una canción así no es nada sorprendente, en todos los países la música folclórica y popular se enfrenta con temáticas sociales y a veces incluso critica fuertemente el mundo. Pero que hasta Carlos Vives, que es un ídolo de muchos jóvenes en el país, cante esta canción e igual muchos no sepan de la tragedia – porque el destino descrito de Tite Socarrá describe la suerte verdadera de muchos personajes que han vivido en siglos pasados y hasta el en el día de hoy – que se esconde detrás de la letra de la canción es algo especial en cuanto al entendimiento de lo socio crítico en el medio musical.

El contrabando se ha hecho parte de la realidad colombiana, tanto que la gente canta esta canción junto al intérprete y no cuestiona la triste realidad en ella.

3.4 Competitividad de las mayores ciudades del Caribe Colombiano

El Observatorio del Caribe en Cartagena publica regularmente revistas e informes sobre la situación actual del territorio caribeño y sus principales ciudades.²⁷⁴

Entre estas publicaciones, hay una serie que se ocupa de la situación económica, que analiza la actualidad, observa el crecimiento o la falta de este y discute posibles soluciones y formas de mejorar la situación. El número 22 de esta serie, Cuaderno Coyuntura Económica, pintó un panorama algo triste para el mercado laboral en Cartagena en 2006: mientras la economía nacional estaba en

²⁷³ El Almirante Padilla

²⁷⁴ Una serie de publicaciones que resume de forma concisa el estado de investigación sobre todo lo que tiene que ver con el Caribe Colombiano y su desarrollo en varios sectores es Respirando el Caribe, de la que hasta la actualidad existen tres volúmenes, de los años 2001, 2006 y 2009, respectivamente.

constante crecimiento, “se dispara el desempleo, pero disminuye el subempleo”²⁷⁵.

El subempleo, o trabajo informal, es caracterizado por el Observatorio del Caribe de la siguiente forma:

“El subempleo se considera como sinónimo de malas condiciones de trabajo, y se mide calculando el porcentaje de la población económicamente activa que se encuentran inconforme por los ingresos que derivan de su actividad laboral, por el deseo de trabajar más horas pero no poder, o por tener a su cargo oficios que no corresponden con sus capacidades.”^{276 277}

La suposición de los analistas era que el subempleo había disminuido conforme el crecimiento económico nacional – y así había influenciado las cifras del desempleo – porque las personas anteriormente empleadas de manera informal buscaban ahora educarse adicionalmente para poder conseguir en el futuro mejores trabajos en forma legal.

La situación actual en Cartagena demuestra claramente que este caso no se ha dado, el subempleo sigue siendo una constante en el panorama laboral no solamente de Cartagena sino de todo el Caribe Colombiano, como se ha demostrado al citar las opiniones públicas en el capítulo anterior.

Otra serie de publicaciones del Observatorio del Caribe Colombiano es el Cuaderno Regional, que analiza la situación general, no solamente la económica, de la región caribeña.

El número 18 de esta publicación muestra el IDH (Índice de Desarrollo Humano) de la región caribeña a lo largo de los años entre 1985 y 1999. Hubo una mejora general, pero el resultado aún deja mucho que desear, con un IDH de 0,73 en

²⁷⁵ Cuaderno Coyuntura Económica No. 22 p. 9

²⁷⁶ Cuaderno Coyuntura Económica No. 22 p. 10

²⁷⁷ Para más información sobre el tema del subempleo en Colombia véase el artículo “Informalidad y subempleo en Colombia: Dos caras de la misma moneda” de José Ignacio Uribe, Carlos Humberto Ortiz y Gustavo Adolfo García.

1999, con lo cual “la región Caribe colombiana en 1999 se iguala a los índices de países como Sri Lanka, Paraguay y Jamaica”²⁷⁸.

El bajo IDH de la región se puede explicar observando otras cifras del mismo reporte, que demuestran el porcentaje de viviendas urbanas con cobertura de servicios públicos en la región en el año 2000:

Acueducto	78,44 %
Alcantarillado	57,16 %
Energía	91,61 %
Gas	46,90 %

Teniendo en cuenta la falta de acceso a los servicios públicos más básicos en las viviendas urbanas, el lector se puede imaginar la gravedad de la situación en las zonas rurales. Solo es lógico que personas que no tienen la posibilidad de satisfacer ni siquiera sus más básicas necesidades para garantizar una vida estable y tal vez hasta un poco confortable recurran a maneras ilegales de acceder los servicios públicos y de aumentar sus ingresos y así mejorar sus vidas y las de sus familias.

Todos los factores creados o al menos influenciados por la ilegalidad en el Caribe Colombiano afectan muy negativamente la competitividad de la región y sus más importantes ciudades, lo cual se puede observar en el Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano del año 2008, que fue publicado por el Observatorio del Caribe Colombiano en 2009.

Para averiguar la competitividad de las ciudades caribeñas y poderlas poner en un ranking con las demás principales ciudades de Colombia, 22 en total en el caso de este análisis, se analizaron los siguiente nueve factores, elegidos por especialistas en el tema, para cada una de ellas. Los resultados de los factores individuales se presentarán teniendo en cuenta únicamente las ciudades caribeñas y sólo especificando la posición en el ranking total de la primera ciudad.

²⁷⁸ Cuaderno Regional No. 18 p. 12

1 Recurso humano

El factor del recurso humano es importante en un análisis de competitividad, porque “su acumulación y cualificación determinan la capacidad de [los países] para transformar los recursos en bienes y servicios”²⁷⁹. El recurso humano es, por lo tanto, un motor del crecimiento del país y el grado de su desarrollo refleja la productividad de éste.

Entre los indicadores utilizados para esta evaluación se encuentran, por ejemplo, el porcentaje de la población en Edad de Trabajar, la calidad de los colegios y el Alfabetismo Absoluto.²⁸⁰

Barranquilla (10^a) – Cartagena – San Andrés – Sincelejo – Valledupar – Montería – Santa Marta – Riohacha²⁸¹

2 Ciencia y tecnología

La competitividad hoy en día no importa solamente en un contexto nacional sino en el entorno globalizado en el que vivimos, por lo que es indispensable que se trate de asegurar el crecimiento económico y se genere mayor valor agregado en la economía a través del desarrollo de la ciencia y la tecnología en un territorio.

Los indicadores consultados para la evaluación de este factor incluyen, por ejemplo, la producción de grupos de investigación, las empresas innovadoras y el número de profesores con doctorado²⁸², porque uno de los mayores frutos de la ciencia y la tecnología es la generación de conocimiento.

Barranquilla (8^a) – Cartagena – Santa Marta – San Andrés – Montería – Sincelejo – Valledupar - Riohacha²⁸³

²⁷⁹ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 22

²⁸⁰ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 22

²⁸¹ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 23

²⁸² Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 24

²⁸³ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 24

3 Infraestructura

Que el gobierno provea buena infraestructura es vital para una región, porque “una mayor disponibilidad y calidad de estos servicios impacta directamente en la estructura de costos de las empresas, la productividad de los factores, el nivel de conectividad entre los territorios y el bienestar general de la sociedad”²⁸⁴. Los indicadores de la infraestructura son la cobertura de alcantarillados, acueductos, líneas telefónicas y energía eléctrica, entre otros.

Barranquilla (11^a) – Cartagena – Sincelejo – Santa Marta – Valledupar – San Andrés – Montería – Riohacha²⁸⁵

4 Finanzas

Este factor analiza indicadores como los establecimientos bancarios que hay en una determinada región, o la cobertura de seguros. Esto se debe a que las instituciones financieras son de alta importancia para el crecimiento a largo plazo de un país, una ciudad o una región. Brindan evaluación y financiación de ideas innovadoras de empresarios y un sistema financiero bien desarrollado reduce el costo del capital y mejora las posibilidades de asignación y movilización de recursos, lo que incita a los empresarios a invertir más.²⁸⁶

Barranquilla (6^a) – San Andrés – Cartagena – Montería – Valledupar – Santa Marta – Riohacha - Sincelejo²⁸⁷

²⁸⁴ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 25

²⁸⁵ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 26

²⁸⁶ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 26

²⁸⁷ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 27

5 Gestión Empresarial

En cuanto al factor de la Gestión Empresarial se toman en cuenta los subfactores de productividad y costo laboral para determinar si “las organizaciones productivas se adaptan a las exigencias de una economía más globalizada”²⁸⁸.

Sincelejo (2^a) – Montería – Cartagena – Barranquilla – San Andrés – Riohacha – Valledupar – Santa Marta²⁸⁹

6 Medio Ambiente

El continuo deterioro del medio ambiente es un problema no solamente del Caribe Colombiano y no solamente de Colombia sino del mundo entero.

El medio ambiente también es importante en cuánto a la competitividad de una zona o una ciudad, porque para que un proceso de creación de riqueza pueda ser longevo el comportamiento de todos los agentes económicos tiene que ser sostenible.²⁹⁰

En el ranking del factor Medio Ambiente, por primera vez el orden de las ciudades está casi inverso, pero no hay que celebrar este hecho prematuramente – el hecho de que las ciudades ganadoras aquí son las perdedoras de los rankings de los otros factores significa que, automáticamente, el peso negativo que se le impone al medio ambiente es menor.

La única forma de que el resultado de este factor fuera una causa para celebración sería encontrándose en los primeros lugares las mismas ciudades con mejor infraestructura, gestión empresarial, etc.

Riohacha (1^a) – San Andrés – Montería – Santa Marta – Cartagena – Sincelejo – Barranquilla – Valledupar²⁹¹

²⁸⁸ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 28

²⁸⁹ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 29

²⁹⁰ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 29

²⁹¹ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 30

7 Fortaleza Económica

La fortaleza económica de una región se determina examinando su estructura económica, el valor agregado que genera su economía, el grado de formación empresarial y el nivel de vida de la población de la región.²⁹² Está estrechamente ligado con los factores de Ciencia y tecnología, Finanzas y Gestión Empresarial.

Barranquilla (5ª) – Cartagena – San Andrés – Valledupar – Sincelejo – Santa Marta – Riohacha – Montería²⁹³

8 Internacionalización de la economía

Para evaluar el factor de la internacionalización de la economía se tienen en cuenta subfactores tanto en el área de las exportaciones como en el área de las importaciones. Dentro del margen del presente trabajo, los subfactores del lado de las importaciones cumplen un papel más importante. Se analizan dos puntos principales: “1) el aumento de la disciplina del mercado, o disminución del margen de explotación de prácticas comerciales anticompetitivas [...] 2) la reducción de oportunidades para el cabildeo, y el desperdicio concomitante de recursos”²⁹⁴.

El resultado de este ranking es algo sorprendente, dado que la ilicitud es un factor importantísimo en la economía del Caribe Colombiano; sin embargo, el hecho no afecta el ranking porque los indicadores últimamente utilizados para el análisis fueron solamente los siguientes: el coeficiente de internalización, la tasa de penetración de importaciones y la tasa de orientación exportadora²⁹⁵.

Cartagena (1ª) – Barranquilla – Santa Marta – Riohacha – San Andrés – Sincelejo – Valledupar – Montería²⁹⁶

²⁹² Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 31

²⁹³ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 32

²⁹⁴ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 32

²⁹⁵ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 33

²⁹⁶ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 33

9 Gobierno e Instituciones

Este factor es clave, porque el Estado tiene la capacidad de influenciar en muchas formas al ambiente en el que se encontrará el inversionista. El Estado no solamente provee los bienes públicos, como la seguridad y la justicia, sino que también orienta los recursos que al final influyen las condiciones de estabilidad política, económica y jurídica en una ciudad o un departamento. Todo esto es lo que puede o no crear un entorno positivo que atrae empresas y sus inversiones.²⁹⁷

La centralización o descentralización del gobierno no tienen un papel importante en este factor.

Barranquilla (5ª) – San Andrés – Cartagena – Montería – Santa Marta – Riohacha – Valledupar – Sincelejo²⁹⁸

En el ranking del Indicador Global de Competitividad, que sirve como un resumen de los factores individuales, Barranquilla queda en el sexto lugar, después de Medellín, Bogotá DC, Cali, Bucaramanga y Manizales. La siguiente ciudad caribeña en el ranking es Cartagena, que ocupa el décimo lugar. Después quedan San Andrés, en el 15º lugar, y Santa Marta, Montería, Valledupar, Sincelejo y Riohacha, que ocupan los últimos cinco lugares del ranking global, en este orden.²⁹⁹

¿Por qué los resultados del estudio sobre la competitividad de las mayores ciudades del Caribe Colombiano se han incluido en este trabajo? Porque conociendo el potencial económico que tiene la región, como lo afirman los expertos no solamente del Observatorio del Caribe Colombiano sino también de varias universidades en la región y el país, estos resultados podrían ser mucho mejores.

Empleando medidas como la implementación del Estatuto Anticorrupción y la Ley de Ordenamiento Territorial, existirían serias y muy buenas oportunidades para

²⁹⁷ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 34

²⁹⁸ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 35

²⁹⁹ Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. p. 39

que el gobierno local pudiera efectuar cambios fundamentales a favor del crecimiento económico que, a su vez, mejoraría calidad de vida de su población.

Se podría implementar, además, medidas de control más efectivas para asegurar a través de una administración local fuerte una disminución en el contrabando en todas sus formas invirtiendo en la economía formal y legal.

4 Conclusión

Para poder entender cuál es la conclusión de los varios análisis y observaciones que se han hecho a lo largo del presente trabajo hay que resumir de forma breve los capítulos que lo constituyen.

Se habló al comienzo de las primeras ciudades puertos con importancia dentro del mundo colonial español y también en una visión internacional. Se explicó su grandísima importancia para el contacto entre la madre patria y las ciudades del interior de las nuevas tierras: funcionaban como puertos de entrada de los productos que se necesitaban para vivir en los reales de mina y como puertos de salida del tesoro real. Al mismo tiempo sus habitantes y los mercantes que las visitaban aprovechaban fuertemente su posición de poder y control para enriquecer y establecer su propio sistema comercial. En total eran muy pocas las grandes ciudades, y tampoco eran tan grandes, lo que demuestra las fallas en el sistema colonial de los españoles, que dejaba abiertos muchos puntos de entrada para ciudadanos de otras naciones.

Después se analizó el sistema de la Carrera de Indias, el porqué de su fundación y los puntos débiles de él, que abrieron el camino hacia el contrabando desde el primero momento de su establecimiento. Un sistema creado para que aumentara la seguridad de los navíos mercantes en la travesía del océano Atlántico se convirtió en un continuo intento desesperado de mantener un monopolio que en realidad no había existido nunca y que no favorecía a los que más había que tener en cuenta: la población de los nuevos territorios que dependían del suministro de los productos que necesitaban para vivir.

Básicamente, la idea de abastecer el Nuevo Mundo con víveres y otros productos y recibir, en cambio, el tesoro real se convirtió muy pronto en un ítem más en la maquinaria de guerra de los españoles y el punto central se movió del hacer que prosperaran los nuevos territorios al asegurar que nadie más – es decir nadie que perteneciera a otra nación – entrara en ellos ni se aprovechara de los tesoros que proporcionaban. Los intereses de la población se perdieron de la vista de los españoles al lado del empeño de fortalecer su poder político en el Nuevo Mundo.

No es sorprendente, entonces, que la gente buscara nuevos caminos e inventara nuevas formas de adquirir lo que necesitaban, invitando a los – muchas veces mal denominados – piratas a colaborar con ellos e integrando a indígenas, esclavos escapados y los demás outlaws a su sociedad detrás de la espalda de la autoridad.

No solamente la organización de la Carrera de Indias estaba llena de errores, también la administración política de los nuevos territorios dejaba mucho que desear. Entre continuos intentos de establecer una forma de gobierno que funcionara y disputas de dónde debería encontrarse la sede de dicho gobierno, nuevamente la Corona perdió de vista las necesidades de la población misma, cuya satisfacción normalmente debería estar en el centro de la atención en cualquier discusión política.

Al final se estableció Bogotá como capital y todos los poderes administrativos y decisivos se centraron ahí, a pesar de que el centro económico y diplomático de la época se encontraba en la costa. La decisión no reflejó la realidad de aquél tiempo y así se creó el fundamento de las problemáticas que dominan la vida del Caribe Colombiano en la actualidad.

La segunda parte del trabajo ocupa justo con eso, la actualidad del Caribe Colombiano, analizando primero el espacio en sí: los departamentos que lo constituyen, sus fronteras y la dificultad de establecerlas. Un punto principal en el análisis de la situación actual es la política centralizada del país y las medidas que se están comenzando a tomar para descentralizarlo y así proporcionarles más control sobre sí mismos a los varios territorios a los que tanto les hace falta esa autonomía, siendo el Caribe Colombiano uno de ellos.

El siguiente paso en el trabajo fue, naturalmente, el análisis de la situación actual en cuánto al contrabando y las formas que está tomando hoy en día.

Se ve una evolución de la mera introducción de géneros a escondidas y el comercio clandestino con socios no aprobados por las autoridades a una gran variedad de actividades ilícitas que incluye, entre otras cosas, el trabajo informal, una de las peores formas del contrabando moderno, porque afecta la vida de todos los involucrados más sus familias y todos los que dependen de sus ingresos.

A este análisis le sigue lo que yo veo como el punto central del presente trabajo, ya que busca explicar el profundo enraizamiento del contrabando en la cultura del Caribe Colombiano: la opinión de la gente sobre las actividades ilícitas que constituyen parte de su cotidianidad. Ese capítulo muestra, esencialmente, que el contrabando – en todas sus manifestaciones – es aceptado al cien por cien como una forma de ganarse la vida.

De los testimonios dados se puede concluir que hay involucrados activos y pasivos: los que cometen actos ilegales y los que no participan activamente pero se benefician de ellas. Un ejemplo serían el conductor de un taxi colectivo y la persona que utiliza el servicio, o también la persona que no utiliza el servicio personalmente pero tampoco lo denuncia.

Las formas de contrabando empleadas, sus implicaciones al funcionamiento de la sociedad en el Caribe Colombiano y algunas propuestas de posibles soluciones se han discutido ampliamente en los capítulos 3.2, 3.3 y 3.4 y esto no se repetirá aquí. Pero sí hay que destacar y enfatizar lo siguiente:

Para acabar con el contrabando actual no bastará con perseguir a los participantes o con penalizarlos más gravemente, esto solamente producirá formas más escondidas y más astutas de poder seguir actuando fuera de la ley.

El gobernante tiene que adaptar su forma de ver lo que está pasando en zonas como el Caribe Colombiano, donde el contrabando no es una manera de desafiar al estado o burlarse de él sino una forma de sobrevivir de personas que no encuentran porque no tienen otro camino.

El acabar con el contrabando no se ha de ver como el vencer a unos rebeldes sino como el ayudar a la población a salir de una situación de vida muy difícil y poder por fin ganar la seguridad que un ciudadano de un estado bien organizado debería sentir siempre, que esto es o menos debería ser la responsabilidad del gobierno.

Se dice que la historia se repite y el caso del Caribe Colombiano y la falta de autonomía y capacidad de hacer decisiones propias allá son un ejemplo muy bueno de aquello.

En siglos pasados todas las decisiones fueron tomadas por la Corona española que se encontraba muy lejos del lugar donde se implementarían sus medidas y regulaciones. Hoy en día todas las reglas y leyes provienen de Bogotá, otra vez es un lugar muy alejado por mucho que hayan mejorado las formas de comunicarse y viajar dentro de Colombia.

En esta particular parte de la historia colombiana, de la época de la colonia hasta el día de hoy, se repite siempre que el gobierno, el poder decisivo, se encuentra en un sitio que casi nada tiene que ver con el lugar en el que se encuentra la gente afectada por dichas decisiones. Hace quinientos años eran Sevilla y Madrid que gobernaban el Gran Caribe; en la actualidad es Bogotá, ciudad montañera envuelta en nubes, que gobierna el Caribe Colombiano, que más diferente no podría ser de la capital.

Y a lo largo de la historia la gente ha encontrado diferentes formas de mejorar su situación mal entendida y mal asesorada por los gobernantes. Los varios capítulos históricos tanto como los que tratan de la actualidad han analizado la situación económica, política y hasta cierto punto también social en el Caribe Colombiano y tienen una cosa muy importante en común:

El contrabando en todas sus formas y magnitudes ha jugado siempre un papel muy central en la vida de la población del territorio y en la forma de gobernar de los políticos de la zona. Esto se debe, como se ha dicho ya, a que era y es la manera de sobrevivir de la población.

Lo más vital, casi se puede decir la esencia, del asunto lo describe Germán Castro Caicedo en su libro “Colombia Amarga”:

“[...] ‘la realidad supera a la ley’, y que a nuestros legisladores se les olvidó aquella recomendación del Siglo de las Luces según la cual, ‘las leyes deben ser adaptadas a la índole de nuestros pueblos’.”³⁰⁰

³⁰⁰ Castro Caicedo: p. 47-48

En el libro el autor no habla del Caribe Colombiano sino de otra región del país aún más apartada y mal entendida por el gobierno situado en Bogotá. Pero la realidad detrás de las palabras aplica de la misma forma a las dos regiones, es decir que la realidad en el Caribe Colombiano también supera desde siempre la ley y ésta necesita desesperadamente ser adaptada a la personalidad de la población y su carácter para que pueda garantizar el buen funcionamiento del país.

5 Imágenes

Imagen 1: "*Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan*"

Fuente: OGILBY John, *América: being the lastest and most accurate description of the new world*, London, Printed by the Autor, 1671, Pág. 409

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/galeria/images/1143.JPG>

Imagen 2: "A plan of the Town and Harbour of Cartagena"

Fuente: [sin nombre], London, 1732

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/galeria/images/1329.JPG>

Imagen 3: "*Plano de Santa Marta*"

Fuente: Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX, 4ª ed., Bogotá, Litografía Arco, 1997, Pág. 53

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/bole65/images/front15.jpg>

Imagen 4: "*Plan du Port de Ste. Marthe dans L'Amerique Meridionale*"

Fuente: Le Petit Atlas Maritime, Paris, 1764, Pág. 36

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/galeria/images/768.JPG>

Imagen 5: "*Carta plana de la provincia de La Hacha situada entre las de Santa Marta y Maracayro*"

Fuente: [sin nombre y sin lugar], 1786

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/galeria/images/1341.JPG>

Imagen 6: "*Mapa de Portobelo, Panamá. 1740*"

Fuente: Arte Colonial

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

<http://artecolonial.files.wordpress.com/2011/05/mapa-de-portobelo-panamc3a1-1740.jpg>

Imagen 7: „*Plan de señales del Morro de Santama*“ [sic]

Fuente: Museo Etnográfico de la Universidad del Magdalena, Santa Marta

Fecha de acceso: fotografía propia tomada el día 10 de agosto, 2011

Imagen 8: “*Mapa de la Provincia de Cartagena en 1810 y 1830*”

Fuente: CODAZZI Agustín, Atlas de Colombia, 1890

Fecha de acceso: 19 de enero, 2012

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/01/ProvinciaCartagena.jpg>

Imagen 9: “*Mapa de la región Caribe*”

Fuente: Observatorio del Caribe, Cartagena de Indias

Fecha de acceso: 20 de octubre, 2011

http://www.ocaribe.org/imagenes/mapa_region_caribe.jpg

Imagen 10: “*Departamentos y municipios de mayor concentración del pueblo Wayúu*”

Fuente: Censo DANE 2005, Cartografía de la Diversidad, Dirección de Pobl.

Fecha de acceso: 31 de octubre, 2011

<http://www.mincultura.gov.co/index.php?idcategoria=41794#>

Imagen 11: *Estrella de David en el Cabo de la Vela*

Fuente: Cabo de la Vela, La Guajira

Fecha de acceso: fotografía propia tomada el día 2 de agosto, 2010

Imagen 12: *Gasolina venezolana I*

Fuente: fotografía tomada en Maicao, La Guajira, y facilitada por Lena Jung, de Forschungs- und Kulturverein für Kontinentalamerika und die Karibik en Viena

Fecha de acceso: fotografía tomada el día 31 de julio, 2010

Imagen 13: *Gasolina venezolana II*

Fuente: fotografía tomada en Maicao, La Guajira, y facilitada por Lena Jung, de Forschungs- und Kulturverein für Kontinentalamerika und die Karibik en Viena

Fecha de acceso: fotografía tomada el día 31 de julio, 2010

Imagen 14: *Gasolina venezolana III*

Fuente: fotografía tomada en Maicao, La Guajira, y facilitada por Lena Jung, de Forschungs- und Kulturverein für Kontinentalamerika und die Karibik en Viena

Fecha de acceso: fotografía tomada el día 31 de julio, 2010

Imagen 15: *Gasolina venezolana IV*

Fuente: fotografía tomada en Maicao, La Guajira, y facilitada por Lena Jung, de Forschungs- und Kulturverein für Kontinentalamerika und die Karibik en Viena

Fecha de acceso: fotografía tomada el día 31 de julio, 2010

Imagen 16: *Vendedor ambulante I – misceláneos*

Fuente: Ciudad amurallada, Cartagena de Indias

Fecha de acceso: fotografía propia tomada el día 13 de diciembre, 2011

Imagen 17: *Vendedor ambulante II – zapatos*

Fuente: Ciudad amurallada, Cartagena de Indias

Fecha de acceso: fotografía propia tomada el día 13 de diciembre, 2011

Imagen 18: *Vendedor ambulante III – frutas*

Fuente: Ciudad amurallada, Cartagena de Indias

Fecha de acceso: fotografía propia tomada el día 13 de diciembre, 2011

Imagen 19: *Vendedor ambulante IV – lotería*

Fuente: Ciudad amurallada, Cartagena de Indias

Fecha de acceso: fotografía propia tomada el día 13 de diciembre, 2011

6 Bibliografía

6.1 Libros

BORREGO PLÁ María del Carmen, *Santa Marta a Finales del Siglo XVIII: De la Nada al Ser*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique (ed.), *Santa Marta, del olvido al recuerdo: Historia económica y social de más de cuatro siglos*, páginas 63-88. Editorial Unimagdalena, Santa Marta, 2011.

CARAVAGLIA Juan Carlos y MARCHENA Juan, *América Latina: de los orígenes a la independencia: Volumen I América Precolombina y la consolidación del espacio colonial*. Crítica, Barcelona, 2005.

CASTRO CAYCEDO Germán, *Colombia Amarga*. Planeta, Bogotá, 1986.

BRITTO GARCÍA Luis, *Señores del Caribe: indígenas, conquistadores, piratas y corsarios en el mar colonial*. Fondo de Tradiciones Caraqueñas, Caracas, 2001.

CASTILLO MIER Ariel (ed.), *Respirando el Caribe Vol. I*. Editorial Gente Nueva Ltda., Bogotá, 2001.

CWIK Christian, *Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío (1650-1750)*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 302-327. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

EDMUNDSON George, *History of Holland*. Cambridge University Press, London, 1922.

ELÍAS CARO Jorge Enrique, *El puerto de Santa Marta: determinantes de crecimiento y desarrollo de una ciudad caribeña (1810-1860)*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 328-354. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino, *Reconstrucción histórica de las ciudades puertos en la Gran Cuenca del Caribe*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 1-20. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

EMMANUEL Isaac S. y Suzanne A., *History of the Jews of the Netherlands Antilles: Second Volume – Appendices*. American Jewish Archives, Cincinnati, 1970.

ESPINOSA ESPINOSA Aarón (ed.), *Respirando el Caribe Vol. II*. Editorial Gente Nueva Ltda., Bogotá, 2006.

FLÓREZ BOLÍVAR Roicer y ÁLVAREZ JIMÉNEZ Jairo, *El retorno de la política: la “nueva” historia política sobre el Caribe colombiano en el siglo XIX. Tendencias, rumbos y perspectivas*. En: POLO ACUÑA José y PAOLO SOLANO Sergio (eds.), *Historia social del Caribe colombiano: Territorios, indígenas, trabajadores, cultura, memoria e historia*, páginas 239-272. La Carreta Editores E.U., Medellín, 2011.

GAVIRIA COCK Juan Ricardo, *Del mar a la montaña, de la montaña al mar: breve historia de las conexiones del puerto caribeño de Turbo, Golfo de Urabá (1831-2009)*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 469-514. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

IRIARTE Patricia (ed.), *Respirando el Caribe Vol. III*. Editorial Nueva Gente Ltda., Bogotá, 2009.

KLOOSTER Wim, *Illicit Riches: Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795*. KITLV Press, Leiden, 1998.

KNIGHT Franklin W., *La construcción social de las ciudades portuarias del Caribe antes de 1850*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 21-36. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

LÓPEZ MONTAÑO Cecilia y ABELLO VIVES Alberto (eds.), *La Costa Que Queremos: Reflexiones sobre el caribe colombiano en el umbral del 2000*. Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, 2000.

MADRID MALO DE ANDRÉS Martha y DÍAZ ROCCA Luz Helena (eds.), *Resultados de la descentralización municipal en el Caribe Colombiano*. Editorial Gente Nueva Ltda., Bogotá, 2002.

MATOS ROMERO Manuel, *Derecho Civil y Penal guajiro, el “pupchipu” o abogado guajiro*. Editorial la Unión, Maracaibo, 1975.

MEISEL ROCA Adolfo, *Los estudios sobre historia económica de Colombia a partir de 1990: principales temáticas y aportes*. Banco de la República, Cartagena, 2005.

MEISEL ROCA Adolfo, *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?* Centro de Estudios Económicos Regionales Cartagena del Banco de la República, Cartagena, 2009.

ORSINI AARÓN Giangina, *Poligamia y contrabando: nociones de legalidad y legitimidad en la frontera guajira siglo XX*. Universidad de los Andes, Bogotá, 2007.

POLO ACUÑA José, *Territorios indígenas y estatales en la península de la Guajira (1830-1850)*. En: POLO ACUÑA José y PAOLO SOLANO Sergio (eds.), *Historia social del Caribe colombiano: Territorios, indígenas, trabajadores, cultura, memoria e historia*, páginas 45-72. La Carreta Editores E.U., Medellín, 2011¹.

POMBO Manuel Antonio y GUERRA José Joaquín, *Constitución del Estado de Cartagena de Indias (1812)*. En: POMBO Manuel Antonio y GUERRA José Joaquín, *Constituciones de Colombia*, páginas 71-176. Ministerio de Educación Nacional, Bogotá, 1951.

ROMÁN ROMERO Raúl, *La crisis del puerto de Cartagena de Indias: conflictos y fracasos de sus proyectos de desarrollo (1830-1848)*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 355-397. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

SOLANO D. Sergio Paolo, *Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano (1850-1930)*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 398-441. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

SORHEGUI D'MARES Arturo, *Santa Marta y la Tierra Firme en la Órbita de la Política Colonial Española*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique (ed.), *Santa Marta, del olvido al recuerdo: Historia económica y social de más de cuatro siglos*, páginas 15-34. Editorial Unimagdalena, Santa Marta, 2011.

VIDAL ORTEGA Antonino, *Cartagena de Indias: la ciudad-puerto y los hombres entre 1600 y 1650*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA Antonino (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe: Visión histórica*, páginas 267-301. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010¹.

VIDAL ORTEGA Antonino, *Por Estar Estas Tierras Tan Remotas y Apartadas: Santa Marta entre 1528-1640*. En: ELÍAS CARO Jorge Enrique (ed.), *Santa Marta, del olvido al recuerdo: Historia económica y social de más de cuatro siglos*, páginas 35-46. Editorial Unimagdalena, Santa Marta, 2011².

VIZCAINO ESCOBAR Edén, *Pensamiento Wayúu: Independencia Guajira y conflicto fronterizo*. Litografía Idearte, Cali, 1996.

6.2 Artículos

AVELLA ESQUIVEL Francisco, *Bases geohistóricas del Caribe colombiano*. En: CASTILLO MIER Ariel (ed.), *Respirando el Caribe Vol. I*, páginas 3-27. Editorial Gente Nueva Ltda., Bogotá, 2001.

CHRISTELOW Allan, *Contraband Trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Three Port Act of 1766*. En: *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 22, No. 2 (Mayo 1942), páginas 309-343. Duke University Press, Durham, 1942. [<http://www.jstor.org/stable/2506872>]

GILMORE Robert Louis y HARRISON John Parker, *Juan Bernardo Elbers and the Introduction of Steam Navigation on the Magdalena River*. En: The Hispanic American Historical Review, Vol. 28, No. 3 (Agosto 1948), páginas 335-359. Duke University Press, Durham, 1948.

[<http://www.jstor.org/stable/2507752>]

HINCKLEY Theodore C., *The Decline of Caribbean Smuggling*. En: Journal of Inter-American Studies, Vol. 5, No. 1 (Enero 1963), páginas 107-121. Center for Latin American Studies at the University of Miami, Miami, 1963.

[<http://www.jstor.org/stable/165288>]

HUSSEY Roland D., *Spanish Reaction to Foreign Aggression in The Caribbean to about 1680*. En: The Hispanic American Historical Review, Vol. 9, No. 3 (Agosto 1929), páginas 286-302. Duke University Press, Durham, 1929.

[<http://www.jstor.org/stable/2506623>]

KEITH Henry H., *New World Interlopers: The Portuguese in the Spanish West Indies, from the Discovery to 1640*. En: The Americas, Vol. 25, No. 4 (Abril 1969), páginas 360-371. Academy of American Franciscan History, Philadelphia, 1969.

[<http://www.jstor.org/stable/980318>]

LEE BROWN Vera, *Chapter IV. Anglo-Spanish Relations, 1771-1776*. En: The Hispanic American Historical Review, Vol. 5, No. 3 (Agosto 1922), páginas 448-473. Duke University Press, Durham, 1922.

[<http://www.jstor.org/stable/2505722>]

LEE BROWN Vera, *The South Sea Company and Contraband Trade*. En: The American Historical Review, Vol. 31, No. 4 (Julio 1926), páginas 662-678. The University of Chicago Press, 1926.

[<http://www.jstor.org/stable/1840061>]

LEE BROWN Vera, *Contraband Trade: A Factor in the Decline of Spain's Empire in America*. En: The Hispanic American Historical Review, Vol. 8, No. 2 (Mayo 1928), páginas 178-189. Duke University Press, Durham, 1928.

[<http://www.jstor.org/stable/2506114>]

MORÓN CÁRDENAS Jaime Alberto, *Microestablecimientos e informalidad en el distrito de Santa Marta 2007*. En: Cuadernos del GACE (Grupo de Análisis en Ciencias Económicas) 2008, páginas 164-180. Unimagdalena, Santa Marta, 2008.

MÚNERA CAVADÍA Alfonso, *El Caribe colombiano en la república andina: Identidad y autonomía política en el siglo XIX*. En: Boletín Cultural y Bibliográfico, Vol. 33, No. 41 (1996), páginas 29-49. Banco de la República, Bogotá, 1996.
[<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caribe/caribe.htm>]

MÚNERA CAVADÍA Alfonso, *Cartagena, centro simbólico del Caribe*. En: Memorias del IV Seminario Internacional de Estudios del Caribe. Fondo de Publicaciones Universidad del Atlántico, Barranquilla, 2000.

NELSON George H., *Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739*. En: The American Historical Review, Vol. 51, No. 1 (Octubre 1945), páginas 55-67. The University of Chicago Press, Chicago, 1945.
[<http://www.jstor.org/stable/1843076>]

NEWSON Linda A. y MINCHIN Susie, *Diets, Food Supplies and the African Slave Trade in Early Seventeenth-Century Spanish America*. En: The Americas, Vol. 63, No. 4 (Abril 2007), páginas 517-550. Academy of American Franciscan History, Philadelphia, 2007.
[<http://www.jstor.org/stable/4491298>]

ORTIZ CASSIANI Javier y ABELLO VIVES, Alberto (comp.), *Un Caribe sin Plantación. Memorias de la cátedra del Caribe Colombiano*. En: Historia Crítica, No. 35 (enero-junio 2008), páginas 215-218. Universidad de los Andes, Bogotá, 2008.
[<http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/539/index.php?id=539>]

POLO ACUÑA José, *Rebeldes aborígenes*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 50-51. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011².

RODRÍGUEZ VILLAFORA Wilmer, *El eterno rival*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la

Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 30-31. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

SAMUDIO TRALLERO Alberto, *Cartagena de Indias... una ciudad*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 10-13. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

SANDERS G. Earl, *Counter-Contraband in Spanish America: Handicaps of the Governors in the Indies*. En: The Americas, Vol. 34, No. 1 (Julio 1977), páginas 59-80. Academy of American Franciscan History, Philadelphia, 1977.
[<http://www.jstor.org/stable/980812>]

SEGOVIA FUENTES María Bernarda, *Transporte público en Cartagena: Una concentración de iniciativas individuales sin hilo conductor*. En: Serie de Estudios sobre la Costa Caribe, No. 16 (noviembre 2001), páginas 1-69. Universidad Jorge Tadeo Lozano: Seccional del Caribe, Cartagena, 2001.

SOURDÍS NÁJERA Adelaida, *La República de Cartagena*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 60-61. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

URIBE José Ignacio, ORTIZ Carlos Humberto y GARCÍA Gustavo Adolfo, *Informalidad y subempleo en Colombia: Dos caras de la misma moneda*. En: Revista Cuadernos de Administración No. 37 (julio-diciembre 2008), páginas 211-241. Universidad Javeriana, Bogotá, 2008.

VILORIA DE LA HOZ Joaquín, *Santa Marta, la realista*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 70-71. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

ZAHEDIEH Nuala, *The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692*. En: The William and Mary Quarterly, Third Series, Vol. 43, No. 4 (Octubre 1986), páginas 570-593. Omohundro Institute of Early American History and Culture, Williamsburg, 1986.
[<http://www.jstor.org/stable/1923683>]

ZAMBRANO Fabio, *Cartagena, entre ciudad bisagra y 'T'*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 14-15. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

A.N.E., *En bancarrota*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: La Heroica recupera su grandeza, Tomo II (Noviembre 2011), páginas 8-9. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

A.N.E., *En la mira de piratas y corsarios*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 36-37. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

A.N.E., *Las murallas*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), páginas 34-35. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

A.N.E., *Piratas del Caribe*. En: HOYOS E. José Fernando (ed.), 1811-2011 Bicentenario Cartagena de Indias: Cartagena – Pregón de la Libertad, Tomo I (Noviembre 2011), página 38. Publicaciones Semana S.A., Bogotá, 2011.

A.N.E., *Wayuú: Gente de arena, sol y viento*. República de Colombia, Ministerio de Cultura, Estudio publicado en el margen de: 200: “Cultura es Independencia”, Bogotá, 2010.

[<http://www.mincultura.gov.co/index.php?idcategoria=41794#>]

6.3 Otras Publicaciones

Cuaderno Regional No. 18: Reporte sobre el estado de la región Caribe colombiana. Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, 2002.

Cuaderno Coyuntura Económica No. 22: Indicadores Económicos de Cartagena. 2º semestre de 2006, Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, 2006.

Foro sobre la competitividad de Cartagena: La situación de la ciudad a comienzos del siglo XXI. Foro realizado el 26 de octubre, 2006. Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, 2006.

La competitividad tributaria empresarial de Cartagena de Indias: Análisis de eficiencia y productividad. Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, 2006.

Indicador Global de Competitividad de las Ciudades Colombianas, 2008: El caso de Cartagena de Indias. Observatorio del Caribe Colombiano, Cartagena, 2008.

Indicador Global de Competitividad de las Ciudades del Caribe Colombiano, 2008. Observatorio del Caribe Colombiano, Bogotá, 2009.

6.4 Fuentes Primarias

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá. Fondo Contrabandos Cartas Sección Colonia, Tomo I, Folios 641-652, años 1755-1805; Folios 711-723, año 1791; Folios 731-738, año 1741.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo II, Folios 753-762, año 1755.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo V, Folios 578-580, año 1771; Folios 613-634, año 1790; Folios 694-707, año 1744.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo VI, Folios 439-444, año 1791; Folios 748-752, año 1766.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo VII, Folios 101-102, año 1780; Folios 263-280, año 1768; Folios 599-604, año 1768.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo VIII, Folios 39-70, año 1746.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo IX, Folios 431-438, año 1787; Folios 480-481, años 1742-1762.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo X, Folios 343-697, años 1740-1787.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo XI, Folios 771-773, año 1771.

AGN. Fondo Contrabandos Cartas/Colonia, Tomo XIV, Folios 526-527, año 1774.

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá. Fondo Contrabandos Sección Colonia, Tomo V, Folios 888-1028, año 1797; Folios 1029-1060, año 1795.

AGN. Fondo Contrabandos/Colonia, Tomo VIII, Folios 585-690, año 1798; Folios 987-1019, año 1798.

AGN. Fondo Contrabandos/Colonia, Tomo XIII, Folios 137-233, año 1774.

AGN. Fondo Contrabandos/Colonia, Tomo XV, Folios 425-448, año 1793; Folio 720, año 1803; Folios 781-784, año – no tiene.

AGN. Fondo Contrabandos/Colonia, Tomo XX, Folios 268-357, año 1789.

AGN. Fondo Contrabandos/Colonia, Tomo XXV, Folios 853-1014, año 1708.

AGN. Fondo Contrabandos/Colonia, Tomo XXVI, Folios 338-343, año 1707.

Nationaal Archief Curaçao (NAC), Willemstad. Fondo Bestrijding van de smokkelhandel, Tomo único, Folios 21-40, años 1881 a 1923.

6.5 Páginas Web

Columbia University Institute for Israel and Jewish Studies, trabajo en línea: CWIK Christian, Sephardic Networks and the Guajira Peninsula Contraband in the 17th Century. 13 de septiembre, 2011

ijis.columbia.edu/files/Cwik%20%20Paper.pdf

Elcolombiano.com: COLPRENSA, La prosperidad nacional, en manos de las regiones, 9 de enero, 2012. 9 de enero, 2012

http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/la_prosperidad_nacional_en_manos_de_las_regiones/la_prosperidad_nacional_en_manos_de_las_regiones.asp?CodSeccion=182

Ley 1454 de 2011 – Ley de Ordenamiento Territorial. 9 de enero, 2012
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2011/ley_1454_2011.htm
I

Ministerio del Interior y de Justicia de la República de Colombia – Estatuto Anticorrupción, edición primera de junio, 2011. 9 de enero, 2012
<http://www.mij.gov.co/Ministerio/Library/News/Files/CARTILLA%20ESTATUTO%20DE%20ANTICORRUPCI%C3%93N73.PDF>

Elpais.com: Redacción de El País, El trabajo informal en Colombia no da tregua, 31 de julio, 2012. 12 de enero, 2012
<http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/trabajo-informal-en-colombia-da-tregua>

“¡Maicao – vitrina comercial de Colombia!”. 7 de febrero, 2012
<http://maicao-laguajira.gov.co/nuestromunicipio.shtml?apc=glxx-1-&s=m&m=l>

Cartagena Cómo Vamos, Encuesta de percepción ciudadana: aspectos de la cultura y responsabilidad ciudadana frente a Transcaribe. 1 de marzo, 2012.
http://cartagenacomovamos.org/informes_virtuales/14_culturaciudadana-movilidad2011/01.html

“Canal Cartagena – Taxis colectivos se sienten perseguidos por el Datt”, 19 de septiembre, 2011. 1 de marzo, 2012.
<http://www.youtube.com/watch?v=WGRLGwbctWE>

“El Almirante Padilla” interpretado por Bovea y sus Vallenatos. 1 de marzo, 2012.
<http://www.youtube.com/watch?v=KfJEwXHofOQ>

RAE – Contrabando. 5 de octubre, 2011
http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=contrabando

RAE – Almojarifazgo. 20 de octubre, 2011
http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=almojarifazgo

Observatorio del Caribe – Caracterización, 2 de diciembre, 2011
<http://www.ocaribe.org/caracterizacion.php?la=es>

Observatorio del Caribe – Productividad, 2 de diciembre, 2011

http://www.ocaribe.org/sector_productivo.php?la=es

Observatorio del Caribe – Historia, 2 de diciembre, 2011

<http://www.ocaribe.org/historia.php?la=es>

Merriam-Webster Dictionary, 25 de octubre, 2011

<http://www.merriam-webster.com/dictionary/interloper>

BLAA virtual – Colombia: País de regiones 1. 18 de noviembre, 2011

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/region1/indice.htm>

7 Anexo

7.1 Resumen en Alemán

Die vorliegende Diplomarbeit setzt es sich zum Ziel, die tiefe Verwurzelung illegaler Aktivitäten in der Kultur der kolumbianischen Karibik zu erklären. Die Fragestellung ist im Zuge einer Exkursion zum Thema „Outlaws in der Karibik“ im Sommer 2010 entstanden, während derer illegale Aktivitäten wie Güterschmuggel, informelle Arbeit und Ähnliches an der kolumbianischen Karibikküste besprochen wurden. Die Arbeit analysiert den historischen Hintergrund besagter Aktivitäten, die aktuelle und vergangene politische und administrative Situation in der kolumbianischen Karibik und aktuelle Formen des „Contrabando“, dessen Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit der wichtigeren Städte in dem Gebiet sowie die Meinung der Bevölkerung zu dem Ganzen.

Im ersten Teil wird die spanische Kolonialpolitik untersucht, besonderes Augenmerk liegt auf dem Aspekt der „Carrera de Indias“, des Handelssystems in der Form von Schiffskonvoys zwischen der iberischen Halbinsel und ihren Kolonien im Atlantik. Erfunden, um die Sicherheit der spanischen Handelsschiffe bei der Überquerung des Ozeans garantieren zu können, wandelte sie sich bald zu einem Mittel im Kampf der spanischen Krone um die Vormacht im atlantischen Raum und das Handelsmonopol, ein Kampf der nicht gewonnen wurde.

Da die Krone der Bevölkerung ihrer Territorien nicht genug Aufmerksamkeit schenkte, fand diese eigene Wege sich zu erhalten und ihre Lebensumstände zu verbessern, was die schwache Autorität der Spanier in den Kolonien untermauerte und ihre Versuche, sich zu etablieren, schwächte. Auch die Rolle der größeren Städte an der Karibikküste in Kolumbiens Weg zur Republikenbildung wird untersucht, da sie die heutige Situation in der kolumbianischen Karibik stark beeinflusst hat.

Der zweite Teil der Arbeit setzt sich mit der Aktualität der kolumbianischen Karibik auseinander und legt zuerst fest, wie diese definiert wird. Als nächstes wird untersucht, welche Formen der Illegalität heute zu finden sind und wie vom Staat

dagegen vorgegangen wird. Dazu werden zwei explizite Beispiele geliefert: der Verkauf gestohlenen Benzins durch eine indigene Gruppe an der Grenze zu Venezuela und die informelle Arbeit, die im ganzen Land verbreitet wird, in den Städten und Dörfern an der Karibikküste jedoch ganz besonders gewaltige Ausmaße annimmt.

In einem weiteren Schritt wird die Meinung der Menschen selbst betrachtet. Anhand verschiedener Aussagen wird herausgearbeitet, wie die Bevölkerung zu der Illegalität steht, die sie täglich umgibt. Das Ergebnis bestätigt die ursprüngliche Annahme, dass der „Contrabando“ einen substantiellen Teil der Kultur ausmacht, in dieser sehr tief verankert ist und vom Großteil der Menschen für selbstverständlich und gerechtfertigt gehalten wird. Für sie ist es notwendig, auf illegale Formen des Unterhaltserwerbs zurückzugreifen, da sie vom Staat nicht genug Unterstützung bekommen, um es innerhalb des Erlaubten zu schaffen.

Generell wird in diesem Teil der Arbeit sichtbar, dass vor allem die Versuche der Regierung, die Illegalität zu unterbinden, immer denen zu Lasten fallen, die im Grunde nichts dafür können sondern nur überleben wollen. Beispielsweise werden Taxifahrern, die der Bevölkerung das von ihr verlangte aber offiziell nicht erlaubte Kollektivservice anbieten, Strafen auferlegt, doch den Busunternehmen geschieht nichts. Jedoch sind sie es, die ihre Fahrer vollkommen vernachlässigen, wodurch diese aufgrund der Überforderung ihre Leistung nicht mehr erbringen können und ihre Fahrgäste sich gezwungen sehen eine andere, ebenso leistbare, Transportmöglichkeit zu finden, wodurch das Kollektivtaxi entstanden ist.

Die Analyse eines landesweiten Rankings der Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Städte zeigt die negative Auswirkung der illegalen Aktivitäten auf die Entwicklung der Zone, die sehr viel Potential hat, das von den Menschen aber nicht ausgenutzt werden kann. Grund dafür ist die fehlende Möglichkeit, eigene Entscheidung auf regionalem Niveau zu treffen, da Kolumbien zentral organisiert ist und sich davon nur sehr langsam weg bewegt.

Zuletzt wird am Ende der Arbeit die gesamte Problematik noch einmal kurz zusammengefasst, um dem Leser die Schlussfolgerung klarer und deutlicher erkennbar zu machen:

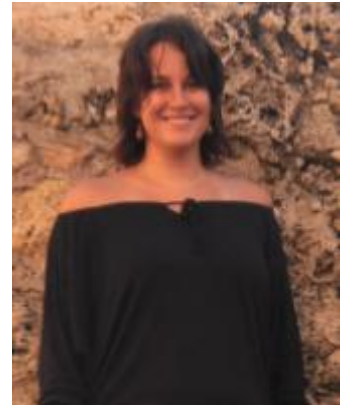
Der Grund, warum Illegalität in der kolumbianischen Karibik so ein selbstverständlicher und unheimlich großer Teil des täglichen Lebens ist, ist historisch bedingt und auf einen Fehler zurückzuführen, der sich in der Geschichte des ganzen Landes und insbesondere dieses Gebietes immer wieder wiederholt hat. Es wurde und wird versucht einen Raum zu regieren und zu kontrollieren, über den man nicht viel weiß und nicht viel wissen kann, da er mit dem Gebiet, in dem man sich befindet und mit dem man sich auskennt, nichts gemein hat: Spanien und die Große Karibik, Bogotá und die kolumbianische Karibik. In mehreren Teilen der Arbeit wird auf dieses Problem aufmerksam gemacht, das schon seit Jahrhunderten bekannt ist, jedoch nicht behoben wird.

Die fehlende Autonomie der kolumbianischen Karibik macht es ihr unmöglich, die Legislation an ihre besondere Situation anzupassen und so ihrer Bevölkerung die Chance zu bieten, sich durch legale Aktivitäten über Wasser zu halten. Erst wenn die Regierung einsieht, dass Dezentralisierung ein Schritt in die richtige Richtung ist und für das Wohl der Bevölkerung ihr selbst das Ruder in die Hand gegeben werden muss, kann es eine Besserung geben. Doch dazu muss erst eingesehen werden, dass all die illegalen Aktivitäten, die täglich stattfinden, von der Bevölkerung nicht als Widersetzen gegen den Staat gesehen werden, sondern als ihr einziger Weg zu überleben, bis die Regelungen geändert werden und sie sich innerhalb des Gesetzes ein Dasein aufbauen können.

7.2 Curriculum Vitae

Persönliche Daten

Name: Isabella Andert
Staatsbürgerschaft Österreich
Muttersprache: Deutsch



Schulausbildung

09/1997 – 06/2001 BRG Laaerberg Straße
Abschluss: Pflichtschule
09/2001 – 06/2006 IBC Hetzendorf – Bilinguale Handelsakademie
Abschluss: Matura mit ausgezeichnetem Erfolg

Studienverlauf

10/2006 – 06/2007 Bachelorstudium Internationale Betriebswirtschaftslehre,
Wirtschaftsuniversität Wien
10/2007 – 06/2009 Bachelorstudium Transkulturelle Kommunikation Englisch
Spanisch, Universität Wien
seit 10/2007 Diplomstudium Romanistik Spanisch und Portugiesisch,
Universität Wien

Fremdsprachenkenntnisse

Spanisch (fließend in Wort und Schrift, DELE Superior)
Englisch (fließend in Wort und Schrift, BEC Higher)
Portugiesisch (fließend in Wort und Schrift)

Kongresse und Exkursionen

Internationaler Kongress „Outlaws im karibischen Raum in Geschichte und Gegenwart“, 6.-9. Mai 2010 in der Wiener Urania.

Exkursion „Outlaws im karibischen Raum: Kolumbien und Panama“, 31. Juli bis 20. August 2010. KonaK Wien in Kooperation mit der Universität zu Köln (Deutschland), der Universidad de Cartagena (Kolumbien) und der Universidad del Magdalena (Kolumbien).

III Encuentro Internacional Académico-Cultural: “Sierra Nevada de Santa Marta y su área de influencia: actores sociales y marginalidad”, 5.-6. August 2010 in der Universidad del Magdalena, Santa Marta, Kolumbien.

Ciclo de Conferencias: “Historia y Cultura del Caribe con énfasis Gente fuera de la Ley en las Costas Caribeñas de Colombia”, 12.-16. August 2010 in der Universidad de Cartagena, Cartagena, Kolumbien.

Exkursion „Sklavenhäfen, Sklavereien und Widerstand im südkaribischen Raum: Cartagena de Indias – Curaçao – Grenada – Tobago – Trinidad“, 31. Juli bis 2. September 2011. KonaK Wien in Kooperation mit der Universität zu Köln (Deutschland), der Universidad de Cartagena (Kolumbien), der University of the Netherlands Antilles (Curaçao), der University of the West Indies – St. Augustine (Trinidad and Tobago) und der University of Pittsburgh (USA).

IV Encuentro Internacional Académico-Cultural: „Esclavitud y raíces afrocaribeñas en la provincia de Santa Marta“, 9.-10. August 2011 in der Universidad del Magdalena, Santa Marta, Kolumbien.

International Conference “Nomadism and Mobile Ways of Life in the Americas”, 15.-17. Februar 2012 in der Wiener Urania.