

LA COMPETENCIA INGLESA EN EL COMERCIO DEL NUEVO REINO CON CARTAGENA

M^a Ángeles Eugenio Martínez

Profesora Adjunta de “Historia de América Moderna y Contemporánea

Universidad de Sevilla

Funcionamiento de la vía de Carare en el siglo XVII

Iniciado el siglo XVII y gracias al impulso del corregidor de Tunja, Antonio Beltrán de Guevara, quedó abierto y perfectamente habilitado para el tránsito de recuas el antiguo tramo secundario del camino real que daba acceso a la ciudad de Vélez desde el puerto de Carare, donde desde fechas anteriores al término de su construcción se venía efectuando la descarga directa de las mercancías con destino a dicha ciudad y su comarca, según la orden expresa de 11 de agosto de 1590 dada por el entonces presidente Antonio González. Quedaba así eximida del uso obligado de la vía de Honda que desde mediados del siglo XVI, por las causas ya conocidas, había canalizado todo el tráfico comercial del Nuevo Reino de Granada en detrimento de la vía de Carare que había quedado reducida a un mero puerto de escala en la ruta fluvial del Magdalena¹.

Pero esta primera reapertura va a coincidir con unas circunstancias poco propicias para la comunicación y desarrollo comercial, fundamentalmente para el mantenimiento de la nueva ruta, ya que el Nuevo Reino quedó prácticamente incomunicado del resto de las gobernaciones y su tráfico colapsado durante algo más de la primera década del siglo XVII, como consecuencia de los ataques y el pillaje cada vez más frecuentes de algunos grupos indígenas. Al sur, la resistencia de los pijaos motivó el corte del camino real que a través de Santa Fe unía Lima con Caracas en un recorrido de 3.000 Kms. Los dos ramales que comunicaban Santa Fe con Popayán, las zonas del sur y Quito cayeron dentro de su frontera; los tramos Neiva-Tocaima y Cartago-Ibagué-Quindío-Honda quedaron intransitables por el continuo azote de las incursiones de los pijaos, apoyados por los sutagaos.

¹ Todo lo relativo en esta materia puede consultarse en nuestro artículo sobre *El puerto y camino de Carare en Nueva Granada (siglo XVI)*, “Anuario de Estudios Americanos”, XXX (Sevilla, 1973), págs. 263-294.

A este problema del corte del camino real por la zona sur se sumó el del paso por el Magdalena al norte de Santa Fe y precisamente a la altura de la desembocadura del río Carare, sometida desde el último cuarto del siglo XVI a constantes asaltos de los indios carares por la orilla derecha y de los yareguíes por la orilla izquierda, ocasionando graves pérdidas de mercancías y pasajeros, provocando una situación de miedo e inseguridad y, en definitiva, obstruyendo la comunicación interior-costa, vital para el desenvolvimiento a todos los niveles del reino neogranadino, tanto más en este período en que, posiblemente animados por la sublevación de los pijaos, arreciaron en sus ataques, hasta el extremo que por fin el gobierno real se decidió a emprender su pacificación.

El primer paso fue la erección por el oidor Luis Enríquez, enviado por el presidente Sande contra los yareguíes, de un fuerte en Barranca Bermeja con la renta del puerto de Carare para la provisión de hombres y bastimento, a cuyo frente dejó al capitán Juan de Campos con 25 soldados. Poco después Campos decidió trasladarlo enfrente de la desembocadura del río Carare por estar más cerca de los indios de igual nombre. Desde este presidio y en una acción simultaneada con otras, especialmente las dirigidas por el capitán Benito Franco desde Vélez, cuyo cabildo y vecindario se había comprometido a enviar gente a su costa para someter a los indios en el trayecto hasta Carare, el capitán Campos organizó, ya bajo la presidencia de Borja, toda la estrategia de las sucesivas campañas emprendidas entre 1610 y 1613. Así se fue socavando la resistencia indígena hasta el punto que el 23 de agosto de 1613 el presidente proyectó una política de colonización que se inició con el asentamiento en el Carare de un grupo de colonos salidos de Vélez y de otro grupo de yareguíes sometidos. En 1616, cuando sólo quedaban algunos focos de resistencia yareguí, se procedió a la fortificación del presidio de Carare y al asentamiento en plaza de un grupo de soldados, hecho con el que se puede dar por finalizada la empresa de pacificación de estos indios y de los carares y, consecuentemente, expedita la vía del Magdalena².

Lógico es suponer que este interregno bélico retrasó la normal y plena puesta en funcionamiento de la nueva ruta comercial desde el puerto de Carare, sobre la cual

² Simón, fray Pedro: *Noticias históricas de las Conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Bogotá, 1953, tomo IV, págs. 282-396. Lucena Salmoral, Manuel: *Historia extensa de Colombia*. Bogotá, 1965, vol. III, tomo I, págs. 133-135; 262-277 y 362. *Libro de Acuerdos Públicos y Privados de la Real Audiencia de Santa Fe en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá, 1938, tomo I, págs. 297 y 353.

precisamente en 1606, cuando la guerra contra estos indígenas salteadores se hallaba momentáneamente paralizada, Felipe III solicitó información del presidente Borja, de cuya respuesta no se tiene la menor constancia³. Noticias ya muy posteriores confirman que el camino estuvo abierto durante todo el siglo XVII y las bodegas del puerto en posesión de la ciudad de Vélez, manteniéndose perfectamente transitable para las recuas sobre las cuales se realizaba todo el transporte de cargas con productos del Reino (víveres, ropa de algodón, corambres, etc.), de gran consumo en ciudades como Mompox, Cartagena, Santa Marta, Tenerife y Tamalameque. Resultado inmediato de este tráfico fue la reactivación económica y comercial de las ciudades de Vélez y Tunja y sus comarcas respectivas, consecuentemente del reino neogranadino, por su importancia en volumen y calidad y por el costo menor que, respecto de la vía de Honda hasta entonces utilizada, suponía para productores y comerciantes en general de dichas ciudades el uso de la vía de Carare por su mayor cercanía a los principales centros de producción agrícola y, lógicamente, el menor costo en los fletes de transporte⁴.

Jornadas y fletes de transporte

Los principales centros de producción agrícola neogranadina se concretaban en esta época a las provincias de Tunja y Vélez, donde efectivamente se producía la mayor parte de los productos comerciables como lienzos, mantas, tabaco, cacao, anises, ajos y víveres (conservas de dulces, garbanzos, frijoles, habas, arvejas, etc.), especialmente harinas, con los que hasta primeros del siglo XVIII se mantuvo abastecida la plaza de Cartagena, el principal mercado de colocación y venta de las mercancías neogranadinas, sin tener que recurrir a los extranjeros como posteriormente ocurrió. Los mejores cultivos de trigo, por su abundancia y calidad, se daban en la Villa de Leiva, jurisdicción de Vélez, y en los valles de Santo Ecce Hamo y Sorocota, jurisdicción de Tunja, la cual junto con la propia ciudad era productora de toda la ropa de batán que surtía a los centros de Mompox y provincia de Antioquia. Además ambas jurisdicciones

³ Lucena, pág. 267. Sobre la ruta Carare-Vélez durante el siglo XVII no poseemos datos documentales contemporáneos, ya que nuestra investigación se ha centrado en el siglo XVIII, de la cual hemos entresacado aquéllos relativos a la centuria anterior que nos permitan al menos dar una idea de su evolución y funcionamiento hasta el momento en que se produjo su nuevo abandono.

⁴ Declaración de vecinos de Santa Fe y Vélez, 4 marzo 1754. AGI, Santa Fe, 753, fols. 115 y ss. Relación anónima en tiempos de Messía de la Zerda, 1772, en *Relaciones de los virreyes de Nueva Granada*, compiladas por José A. García y García. New York, 1869, pág.67.

poseían las mayores crías de mulas para recuas, cuyo empleo era estrictamente obligado en el transporte de las mercancías para evitar los abusos cometidos en tiempo no muy lejano y que, precisamente, había sido la causa principal del primer corte del tráfico por el camino de Carare.

La comercialización de todos estos productos, que por dicho motivo se venía haciendo desde mediados del siglo XVI por la vía de Honda a través de Santa Fe, con la reapertura de la vía de Carare se va a canalizar a través de la ciudad de Vélez y a incrementar por ser las jornadas y los fletes del transporte hasta el puerto habilitado en el río Magdalena inferiores en duración y costos para los productores y comerciantes de esta jurisdicción y de las próximas a ella, como puede apreciarse en el cuadro I.

A la vista de estos datos, con la debida reserva a la posible parcialidad de la fuente informativa⁵, la duración y costo para las ciudades de Santa Fe y Tunja, tomadas como núcleo-base de canalización de este comercio, por una u otra vía arroja el siguiente cómputo total en ida-vuelta, registrado en el cuadro II, en el que hay que incluir el tramo fluvial que por la vía de Honda había que recorrer hasta alcanzar el puerto de Carare, el más cercano a los mercados receptores.

La ventaja para el comercio de exportación de la jurisdicción de Vélez y colindantes está clara. En apenas 5 días y con un gasto de 3 pesos de plata por el flete de cada mula sus productos comerciales eran colocados en el puerto de Carare con destino a los mercados exteriores, mientras que esta misma operación sólo hasta el puerto de Honda ya les suponía un gasto doble de 6 pesos de plata y 12 ó 13 días de camino, más por supuesto los 4 pesos de plata y 18 días como mínimo de navegación río abajo hasta llegar a la altura del puerto de Carare. No lo era tanto para el comercio de importación, ya que, como puede apreciarse, la introducción en el reino de mercancías de Europa elevaba el flete a 14 pesos de plata, medida que no nos consta existiera por la vía de Honda. De todos modos el ahorro total de 3 pesos de plata y de un considerable número de jornadas, sin tener que exponerse a la dilatación y pérdidas que frecuentemente ocasionaba el trayecto fluvial Honda-Carare, eran motivo más que suficiente para entender el interés de esta región en la apertura y tráfico del puerto y camino de Carare.

⁵ Esta relación de cifras está sacada de la declaración, citada en la nota anterior, de 7 vecinos de Santa Fe, entre 50 y 80 años, y de 5 de Vélez, entre 33 y 64 años, de los cuales 3 poseían haciendas de cacao a orillas del Carare; también constan en el traslado de una petición del cabildo de Vélez, Santa Fe, 22 setiembre 1750. AGI, Santa Fe, 753, fols. 2 y ss.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena.

CUADRO I

Jornadas y fletes de transporte hasta el Magdalena

<i>Trayecto</i>	<i>Flete por mula</i>	<i>Jornadas</i>
Carare-Vélez	17 ps. plata (a)	4 ó 5 (según carga)
Vélez-V. Leiva	6 reales	2 ó 3 (según estación)
Vélez-Tunja	8 reales	1
Vélez-Valles de Santo Ecce Homo y Sorocota	4 reales	1
Vélez-Santa Fe	2 ps. plata	4 ó 5
Santa Fe-Honda	4 ps. plata	8
Honda-Carare	4 ps. plata (b)	18 ó un mes y medio (en tiempo de crecidas)

a) 3 ps. de la ciudad al puerto y 14 ps. al retorno

b) Flete de la barqueta

CUADRO II

	<i>Trayecto</i>	<i>Flete</i>	<i>Jornada</i>
<i>Vía de Carare:</i>	Santa Fe-Vélez-Carare	21 ps. plata	16 ó 20 días
	Vélez-Carare	17 »	8 ó 10 días
<i>Vía Honda</i>	Santa Fe-Honda-Carare	16 »	a.2 ó 3 meses
	Vélez-Honda-Carare	20 »	a.2 ó 3 meses

Pero no para la provincia de Santa Fe, pues si bien el uso de la vía de Carare reducía extraordinariamente las jornadas de camino, sin embargo incrementaba en 5 pesos de pinta el flete total y, lo que es más, encarecía la introducción de mercancías procedentes del comercio de España, por la razón antes aludida. Y precisamente este aspecto fue el origen de la rivalidad y enfrentamiento de intereses de esta provincia, invertidos en la vía de Honda, con los de la provincia de Vélez, y no tanto por la privación de los beneficios de una parte del comercio exterior sino por la pretensión, en varias ocasiones expuestas por Vélez, de desviar toda la actividad comercial neogranadina por la ruta de Carare, fundamentalmente como núcleo principal de distribución. Esto hubiera significado que si bien Honda continuaría gozando de los beneficios del comercio procedente de la región sur del Nuevo Reino, de las provincias de Quito y de Perú, perdería los derechos de introducción de mercancías procedentes del comercio de España, que entonces poseía, y con ello una importante fuente de ingresos en favor de Vélez. Además la conservación de esos derechos, que el puerto de Honda siempre logró mantener bajo su control, era vital si se tienen en cuenta las

características ya señaladas del comercio interior neogranadino, basado en la exportación de unos pocos productos y la importación de muchos a cambio.

Declive del tráfico en el siglo XVIII

Como acabamos de decir el puerto de Honda no sólo no perdió los derechos del comercio exterior, y su categoría de puerto principal del interior neogranadino, pese a los intentos de la ciudad de Vélez, sino que incluso alcanzó un desarrollo extraordinario que le permitió la concesión en 1643 del título de Villa⁶ y la consolidación en los primeros años del siglo XVIII de su condición primigenia de único puerto y vía comercial, a raíz de iniciarse el abandono paulatino del puerto y camino de Carare y, consecuentemente, un descenso en las exportaciones de las provincias de Vélez y Tunja.

Pero hasta ese momento y a la vista de las oportunidades de desarrollo comercial que ofrecía su tráfico, se produjo un interesante proceso de asentamiento y colonización de ciertas zonas potencialmente agrícolas y sin explotar aún a lo largo de esta nueva ruta, cuya evaluación no es propósito analizar en este trabajo sino simplemente reseñar.

Es posible que fuera entonces cuando se inició en las márgenes y vegas del río Carare el cultivo del tabaco y especialmente el del cacao, al que se van a dedicar varios vecinos de Vélez e incluso de Mompox y Cartagena, que establecieron sus haciendas en un lugar próximo a aquella ciudad denominado Guayabito, llegando algunas a tener hasta 3.000 árboles a mediados del siglo XVIII⁷. No obstante la comercialización de estos productos, como de tantos otros del Nuevo Reino, se orientó más bien al comercio y consumo interno y en muy pequeña escala al exterior, siendo los extranjeros quienes finalmente y una vez más supieron sacar provecho y obtener grandes beneficios, sobre todo de la producción de tabaco y a costa de los españoles, a los que, en ocasiones, compraron a precio muy asequible el producto en bruto para después de elaborado volvérselo a vender a precios elevados.

⁶ Lucena, pág. 252.

⁷ Declaración de vecinos, cit. Según este documento los dueños de haciendas de cacao eran: Miguel Clavijo, Bartolomé Álvarez, José de Rueda y el maestro Antonio de Guevara Sapiain, presbítero-sacristán de la iglesia de Vélez, todos vecinos de esta ciudad; además Francisco Barreto, natural de Cartagena pero avecindado en Vélez, bogador y constructor de barquetas, oficio que había dejado para establecer una hacienda de cacao en las márgenes del Carare y José Revuelta, regidor de Mompox, que había enviado negros para que, a las órdenes de Barreta, le entablaran otra hacienda.

De todos modos el interés, reactivado por este comercio, en explotar las posibilidades económicas del interior neogranadino fue factor elemental en el desarrollo alcanzado por la Villa de San Gil, fundada en la jurisdicción de Vélez a fines del siglo XVII, dentro de la cual se erigieron las parroquias del Socorro, que se convirtió en una de las más productivas, de Monguí, Barichara, Zimacota y San Miguel de Oiba. Toda esta jurisdicción correspondía a lo que hasta entonces había sido la provincia de Guane, gobernada por un alcalde pedáneo nombrado por el cabildo de Vélez y con una población de 500 vecinos repartidos por los pueblos de Guane, Curití, Chancón, Oiba y Charalá, que en la etapa posterior de su crecimiento llegó hasta un total de 50.000 vecinos, gobernados por 4 alcaldes ordinarios y el de la Hermandad, elegidos ya por la propia Villa de San Gil, el provincial y los pedáneos de las parroquias correspondientes⁸.

La fundación de esta Villa de San Gil tuvo lugar después de la llegada del presidente don Gil Cabrera Dávalos, fecha en que precisamente comenzaron los problemas que provocaron una nueva interrupción del tráfico por la vía de Carare. Durante su gobierno el alcalde pedáneo del puerto de Carare, elegido por el cabildo de Vélez, y los capitulares de este organismo comenzaron a demorarse en la conservación y puesta a punto de los servicios que a lo largo de su recorrido eran precisos y se habían obligado a mantener, al parecer por la falta de dinero suficiente para cubrir los gastos excesivos que se derivaban de tal obligación, en especial de la composición de La Empalizada, cuyos maderos había que renovar necesariamente cada 6 meses para el tráfico de las harinas.

Por la misma razón el cabildo de Vélez denegó la propuesta de algunos vecinos presentada hacia 1717, respecto a abrir por detrás de esta ciudad un camino o especie de trocha que, por tierra, iba a salir a La Empalizada y por donde se ahorraba una jornada y sobre todo se evitaba el trayecto más difícil hasta el paraje de Ture. Este proyecto no se llevó a la práctica hasta varios años después, en tiempos del corregidor Antonio Álvarez y por arbitrio de varios vecinos, siendo prácticamente la única mejora realizada en la primera mitad del siglo XVIII.

Ya bajo la presidencia de don Diego de Córdoba (1702), las condiciones para el tránsito con recuas eran malas, aunque por la escasa distancia al puerto de Carare se

⁸ *Ibidem*. Relación anónima en tiempos de Messía de la Zerda, pág. 67.

continuó utilizando hasta 1745 en que la pérdida de varias mulas con cargas de cacao, propiedad del hacendado Miguel Clavijo, restringió su uso a los peones cargueros de las haciendas de cacao y del batán. Estos desde entonces eran los únicos que recorrían esta vía a través de la trocha o de un nuevo sendero que desde el batán llevaba en un día hasta la sabana alta, a poca distancia de puerto de Carare, caminando sólo 4 horas al día para poder pernoctar en los pocos ranchos o tambos existentes y evitar los peligros de tigres y culebras, así como la humedad propia de un camino entre montañas que aumentaba el peso de la carga de cacao y, en general, dañaba la mercancía.

La verdadera razón, sin embargo, del nuevo declive del tráfico por la vía de Carare no fue tanto la incapacidad económica del cabildo o el vecindario de Vélez para sufragar el gasto de su mantenimiento en óptimas condiciones, ni tampoco la desidia o negligencia de los mismos o el temor al contagio de la viruela, según algunos afirmaron posteriormente⁹, como sí lo fue la competencia extranjera, más en concreto de los ingleses, quienes en varias etapas del siglo XVIII se convirtieron en proveedores de los principales mercados que hasta entonces habían sido abastecidos por las provincias agrícolas de las jurisdicciones de Tunja y Vélez, hecho que desequilibró su balanza comercial, haciendo descender sus exportaciones y por tanto unas ganancias, que les permitiera una inversión en la construcción de las obras necesarias de infraestructura.

La competencia de los ingleses

El asiento de negros con Inglaterra en 1713, concediendo permiso para introducir, a título de alimentos, un barril de harina por cabeza y luego dos barriles, además del navío de permiso de 500 toneladas dio pie a un próspero negocio para los ingleses y también para algunos españoles, ya que a la sombra de esta concesión oficial surgió un fructífero contrabando de todo tipo de géneros, de ropas y víveres (harinas, “miniastas”, jamones, quesos, dulces, etc.), amén de otros fraudes, por medio del cual las ciudades costeras y fundamentalmente Cartagena se vieron provistas de las mercancías necesarias o deseadas a precios muy moderados y desde luego más asequibles que las ofrecidas por el comercio español.

⁹ “La Empalizada” era una zona de pantanos o “atolladeros” que se empalizaban con maderos. Autos de Terga ante el virrey Solís, Santa Fe, 1 febrero 1754; procurador general ante Solís, Santa Fe, 11 marzo 1754. AGI, Santa Fe. 753, fols. 19 y 77 respectivamente.

Al cerrarse de hecho el camino de Carare, la comercialización de las harinas y de otros frutos, con los que tradicionalmente se abastecía a dichas ciudades, no quedó más remedio que volverlo a hacer por la vía de Honda, lo que supuso un alza en los costos por las razones ya expuestas (prolongación de jornadas, subida de fletes, riesgos de corrupción, naufragios, etc.) y, por tanto, en los precios, imposibles de competir con los ingleses. Esta situación fue aminorando poco a poco el ánimo de los productores y comerciantes del Nuevo Reino, cuyos cultivos se fueron reduciendo y su comercio extinguiendo progresivamente y con ello su ruina cada vez más patente. La baja productividad de las tierras agrícolas por los precios ínfimos a que se vendían sus productos, la ausencia de caudales fuertes que impedían la adecuada explotación de otras riquezas naturales como eran las minas (oro, plata, esmeraldas, amatistas, etc.) y la escasez de mercaderes por la existencia de un consumo escaso y casi totalmente limitado a sus propios productos y géneros (“sayas de picota”, algunas de “estameña de seda” o encajes y puntos tejidos allí mismo), a causa de la incapacidad adquisitiva de sus habitantes, fue la primera impresión que el virrey Villalonga tuvo a su llegada y que desgraciadamente parece ser que respondía a una realidad, puesta de manifiesto por muchos de sus sucesores, a la que en varias ocasiones se intentó dar una solución, sobre todo en aquellas que coincidieron con las etapas de estado de guerra entre España e Inglaterra¹⁰.

Al perjuicio ocasionado por este contrabando inglés se sumó posteriormente el de los contratos oficiales concertados con factores ingleses residentes en Cartagena con el objeto de asegurar el abasto de víveres, cuyo envío desde el Nuevo Reino cada vez eran más remisos. El primero que nos consta es el realizado en 1737 por el gobernador de esta ciudad Pedro Fidalgo, según acuerdos tomados en Juntas con los regidores, los oficiales reales y el fiscal de la Real Hacienda. La necesidad de tener repuesto, al menos para 6 meses, de víveres y en especial de harinas para el mantenimiento de la guarnición y vecindario de esta plaza, en prevención de algún ataque, la rápida corrupción del grano por el clima cálido y templado y la dificultad de un abasto regular, incluso en tiempo de paz, por los ataques esporádicos de algunos individuos alzados y piratas a las

¹⁰ Villalonga a S. M. Cartagena, 10 marzo 1721. AGI, Santa Fe, 286. Real Cédula al gobernador Fidalgo, San Ildefonso, 31 agosto 1739 y procurador general ante Solís, cit. AGI, Santa Fe, 753, fols. 44 y 77-78 respectivamente. Declaración de vecinos, cit. Relación del arzobispo Caballero y Góngora, en *Relaciones de mando de los virreyes de Nueva Granada*, preparada por Gabriel Giraldo Jaramillo (Bogotá, 1954), pág. 123.

pequeñas embarcaciones que lo transportaban por la costa, fueron las razones alegadas para ajustar el asiento con los factores ingleses de negros¹¹.

Se otorgó la escritura de dicho asiento por 5 años, a un precio de 6 pesos 2 reales cada quintal de harina flor y de 12 pesos y medio cada barril de 8 arrobas, que se consideró ventajoso frente a los 25 ó 30 pesos cada barril de 6 arrobas que venían cobrando los ingleses, quienes se obligaron a tener siempre abastecida la ciudad y guarnición de Cartagena, incluso en tiempo de guerra declarada, con la cantidad y en el tiempo que se solicitara.

Este asiento fue anulado por resolución del Consejo de Indias que consideró perjudicial para el comercio local y peninsular la continua extracción de caudales por la compra de víveres a extranjeros y la regular entrada de embarcaciones de ingleses en el puerto de Cartagena, que les ofrecía mayores facilidades para intensificar el contrabando; y lo que aún era más grave, la dependencia creada en el abasto de una plaza de vital importancia como Cartagena de quienes, con demasiada frecuencia, se convertían en sus enemigos, con el alto riesgo de su interrupción en tiempo de guerra o de consumir productos ofrecidos por los propios sitiadores, en el raro caso de no romperse entonces el ajuste establecido.

Consideraciones desde luego más que suficientes para tomar esa medida de anulación, pero lo extraño es que no se dictó hasta dos años después de firmado el asiento, por Real Cédula de 31 de agosto de 1739, y posiblemente no a causa de la consabida dilación burocrática sino a la declaración de guerra contra Inglaterra en ese año. Aunque tardía, la medida fue extraordinariamente severa, pues se condenó a los oficiales reales y a los regidores al pago de una multa de 200 y 100 pesos respectivamente cada uno, más suspensión de sus empleos por 2 años y al defensor fiscal de la Real Hacienda a la privación perpetua de su empleo, por estimar inepto el asesoramiento y falso el informe que dieron en las juntas y que determinó la adopción de una medida de este tipo.

Se resolvió además que, lo mismo que en el campo los labradores, para contrarrestar la pronta corrupción del grano, conservaban durante un año el maíz en mazorcas y en unos depósitos denominados “pañales”, se podía hacer dentro de Cartagena, almacenándolo en parajes altos, sobre suelo de tablas y amplias ventanas,

¹¹ Real Audiencia de Santa Fe a S. M., 27 junio 1739. AGI, Santa Fe, 304.

para lo cual y hasta que se construyeran otros podían servir los almacenes hechos por el anterior gobernador Antonio de Salas. Se ordenó también a los capitulares de la ciudad mantener siempre, a su costa, abierto y navegable el dique del puerto, cuyo uso evitaba los riesgos del transporte por la costa, como se había demostrado cuando el abasto a la plaza y galeones se hacía desde el Nuevo Reino habiéndose cerrado al tráfico por intereses particulares de algunos vecinos e incluso de algunos regidores a raíz de firmar España el asiento de negros y de iniciarse la venta de harinas por los ingleses a precios inferiores.

La invalidación del asiento debía publicarse y hacerse efectiva desde el momento en que el gobernador Fidalgo recibiera la Real Cédula de manera que toda la harina que llegara a Cartagena con posterioridad debía ser pagada por los componentes de las juntas que decidieron tal ajuste con los ingleses y repartida entre los pobres por mediación del propio gobernador y del obispo de esta ciudad¹².

Medidas de Eslava contra el contrabando

La reanudación de hostilidades entre España e Inglaterra en 1739 cortó, en efecto, la introducción de productos extranjeros y favoreció el restablecimiento del antiguo abasto de harinas y víveres en general desde el Nuevo Reino, ya en tiempos del virrey Eslava, durante cuyo mandato precisamente tuvo lugar el frustrado ataque del almirante inglés Vernon contra Cartagena, en cuyo sitio se llenaron los almacenes con más de 2.000 cargas de harina procedente de las provincias de Tunja y Vélez¹³.

Aunque, de hecho, no se logró la total erradicación del contrabando inglés, por entonces muy arraigado y con muchos intereses dentro y fuera de la propia Cartagena, al menos se consiguió su disminución, gracias a las medidas dictadas al respecto por este virrey, encaminadas al mismo tiempo a la reactivación del arruinado comercio del interior neogranadino.

Dispuso Eslava admitir todas las contratas que se propusieran para aprovisionarlas con las harinas y frutos del Nuevo Reino la plaza de Cartagena y

¹² Real Cédula, San Ildefonso, 31 agosto 1739, cit., fols. 37 v. y ss. Diputados del Comercio de Santa Fe, 18 marzo 1754. AGI, Santa Fe, 753. Ots Capdequí, José M.: *El siglo XVIII español en América*, en "Jornadas 30" (México, 1945), pág. 90.

¹³ Documento del visitador Verdugo y Oquendo sobre el estado social y económico de la población indígena, blanca y mestiza de las provincias de Tunja y Vélez a mediados del siglo XVIII, en "Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura", n° 1, vol. 1 (Bogotá, 1963), pág. 187.

comisionó a 2 ministros de la Real Audiencia para hacerse cargo de las remisiones por cuenta de la Real Hacienda o de particulares. Para comodidad y seguridad de los comerciantes adoptó una serie de arbitrios para fabricar unas bodegas en la villa de Honda, de cuyos derechos de bodegaje se benefició también la Real Hacienda, sin costo alguno, con una renta de 600 a 800 pesos de oro. Persiguió el contrabando, publicando y poniendo en práctica las penas capitales impuestas por las Leyes de Indias y retribuciones, como la libertad a los esclavos, para quienes presentaran denuncias contra el ejercicio del comercio ilícito.

Para mayor efectividad ordenó que, antes de introducirse la mercancía en el Nuevo Reino, se hiciera en Cartagena y Mompox peso general de las ropas existentes y un cuaderno de abono de arrobas, según las cuales los mercaderes debían entregar sus boletas o recibos para retirar sus despachos, impidiendo así que pudieran retirar aquella mercancía que hubieran sacado de la costa de forma ilegal. Estableció que, pesados y marcados los fardos y cajones en la Aduana de Cartagena, se depositaran en almacenes hasta su embarque, cortando la costumbre extendida entre los mercaderes de llevarse los fardos ya marcados a sus casas, donde los abrían para meter géneros de contrabando y volvían a coser con gran habilidad. En Mompox se procedería igualmente, entregando una llave al mercader y otra a los oficiales reales y, para vigilar la mercancía no desembarcada se había de poner una guardia a bordo de la embarcación y otra en tierra hasta su salida del puerto. El reconocimiento de las cargas se repetía en el puerto de Angostura, vigilado por un cabo y 6 soldados, para cuyo mayor celo ordenó mejorar el cuartel y las armas y tener siempre una barqueta preparada para cualquier diligencia, trasladando el asiento y las pagas desde las Cajas de Santa Fe a las más inmediatas de Honda para que fueran puntualmente pagados y cumplieran mejor su obligación de vigilancia¹⁴.

El asiento con José Ruiz de Noriega

Hechos posteriores parecen demostrar que en la política española no se otorgó prioridad a los intereses neogranadinos, sino más bien a la adopción de la mejor fórmula para hacer frente las necesidades surgidas del nuevo conflicto bélico, ya que la

¹⁴ Relación del gobierno de Eslava por el oidor Antonio Berastegui, 1751, en *Relación de mando de virreyes*, págs. 34 y ss. Relación del arzobispo Caballero y Góngora, pág. 123.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena.

continuación de las remesas de harinas del Nuevo Reino volvió a suspenderse con motivo de otra contrata o asiento, en este caso celebrado con Su Majestad por don José Ruiz de Noriega. Aunque desconocemos la fecha exacta de este acuerdo, sí sabemos que en 1750 Ruiz de Noriega tenía en exclusividad el derecho de abastecimiento a Cartagena con harinas y otros frutos procedentes de Jamaica, al precio de 13 pesos cada barril de 8 arrobas, monopolio que debía de cesar después de cumplir la otra parte del asiento relativa a la introducción de cierto número de negros, por lo que deducimos que dicha contrata debió de efectuarse al restablecerse la paz con Inglaterra.

Cabe la posibilidad de que el gobierno español se viera obligado a tomar esta medida por la insuficiencia de abasto desde el Nuevo Reino, cuyo potencial productivo no debió desarrollarse al completo por los altos costos y cortas ganancias que el uso de la vía de Honda suponía para los agricultores y los comerciantes, la misma razón por la que tampoco se había cortado totalmente la práctica del comercio ilícito.

El hecho es que, tras los preliminares de Aquisgrán y la firma de un tratado definitivo de paz, la provisión de víveres a la plaza de Cartagena volvía a ser de procedencia inglesa, y esto pese a la orden de 23 de abril de 1749 comunicada por el marqués de la Ensenada al gobernador y oficiales reales de esta ciudad, con la prohibición expresa de admisión de víveres de las colonias extranjeras y la entrada en cualquier puerto de la jurisdicción de aquellas embarcaciones que no llevaran registro formal de los puertos de España o de las provincias de Su Majestad en América, debiéndose evitar los fraudes y la introducción de géneros de contrabando¹⁵.

Mientras Ruíz de Noriega disfrutaba de los beneficios del monopolio, los habitantes del Nuevo Reino pese a “su infeliz estado por la falta de comercio”, como informó el virrey José Alfonso Pizarro, se vieron gravados con un nuevo impuesto sobre todas las cargas que entraran y salieran de Santa Fe para acometer obras de mejoras en los caminos, que según Real Cédula de 30 de marzo de 1749 debían de hacerse “sin costos de mí Real Hacienda sino de los pueblos y vasallos que gozan de su beneficio”, españoles e indios, en proporción al provecho que de ello reciban. Así se comenzó en 1751, bajo el gobierno de Pizarro, la construcción del puente de cal y canto sobre el río Guali, que divide la villa de Honda, y la calzada o camellón de cal y piedra y

¹⁵ Real Orden, Aranjuez, 23 abril 1749; Autos de Terga ante Solís. AGI, Santa Fe, 753, fols. 45 v.-47 y 20 respectivamente.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena.

alcantarillas en el llano de Bogotá, para poner fin a las desgracias que ocasionaban las inundaciones del río Bogotá y arroyos de San Agustín y San Francisco. Tales obras estaban pendientes desde la época de Antonio de la Pedrosa, a quien se le encargó por Auto de 22 de noviembre de 1718, pero ni él ni su sucesor Villalonga, al que se le apremió primero con un Despacho en 1722 y después con una Real Cédula en 1724, se atrevieron a ponerlo en marcha por temor a quebrar la tranquilidad del Reino de sus habitantes con la imposición de un gravamen sobre las cargas de géneros comestibles y ser insuficiente el arbitrio propuesto de relevar del trabajo en las minas de Lajas a los indios fontivones y bogotaes para emplearlos en estas obras¹⁶.

Pero las irregularidades en el abasto y los abusos en los precios cometidos por Ruiz de Noriega, cobrando hasta 22 pesos por los barriles de 8 arrobas que a él costaban 7 pesos, tuvieron una positiva repercusión para el Nuevo Reino y para el posterior impulso de su comercio. Hacia noviembre de 1750 comenzó a experimentarse una falta de harinas, por no tener Noriega el repuesto suficiente y obligado, como único proveedor, tomándose como primera medida reducir a 8 el número de barriles que se daba a los panaderos, para aminorar el gasto de pan. Como la falta seguía, sin que arribara ninguna balandra con la provisión necesaria, se ordenó a Noriega no vender más que 3 barriles por día, de los 11 ó 12 que ordinariamente se consumían, y llevar el pan que se elaborara con esa cantidad a la Sala de Carnicería, donde los diputados del comercio lo repartieron de forma equitativa los pocos días que duró la harina, provocando una situación de malestar ya que no todos recibían el pan necesario.

Mientras tanto Noriega, por orden del gobernador, despachó a Mompoix varios chasquis para que se le remitieran harinas del Nuevo Reino consiguiendo más de 30 cargas, que por la cantidad fueron insuficientes y por el elevado precio de venta, 1 real 8 onzas, sólo permisibles para gente acaudalada. Para poner coto a esta alteración fraudulenta de los precios, con la que Noriega pretendía cubrir los mayores costos derivados de una medida de urgencia, el procurador general Díaz de Escandón convocó una reunión del cabildo de Cartagena para el 1 de diciembre de 1750, en la que se decidió proponer al recién llegado virrey Pizarro la imposición de algún tipo de pena a Noriega, como se practicaba con los ganaderos que no cumplían su postura para el

¹⁶ Real Cédula. Buen Retiro. 30 marzo 1749; Virrey Pizarro al marqués de la Ensenada, Santa Fe, 14 julio 1751 y Virrey Solís a S. M., Santa Fe. 15 diciembre 1760. AGI. Santa Fe, 575. Ots Capdequí. pág. 80.

abasto de carnes a la plaza de Cartagena, por ser el único responsable de la falta de víveres, como también era único beneficiario del asiento de abasto. Y en esto Noriega siempre había tenido una postura radical, hasta el punto de haber impedido que cualquier otra persona compitiera con él en la provisión regular de víveres o que los compraran en aquellas ocasiones que fueron ofertas a la llegada al puerto de embarcaciones extranjeras e incluso algunas venidas de Cuba, con procedencia de España, no permitiendo el desembarque de este tipo de mercancía si no ajustaban su venta con él o simplemente si no le interesaba en ese momento.

Los cabildantes solicitaron obligar a Noriega a vender la harina traída del Nuevo Reino al mismo precio de la última tasa fijada, o sea a 13 pesos el barril de 8 arrobas, y encargar su distribución, por ser corto el número de cargas recibidas, a uno o dos miembros del cabildo nombrados por el virrey.

No se limitó el cabildo sólo a denunciar esta situación, contra la que Noriega en 1754 presentó un memorial de agravios, sino que además y en prevención a la continuidad en la reducción de las remesas, debida a la falta de crédito del asentista en Jamaica, consultó al virrey sobre la adopción de una medida definitiva. Este objetivo tuvo la propuesta de aceptar el ofrecimiento de don José Delgado, vecino de Cartagena, para tomar a su cargo la provisión de la plaza con harinas extranjeras a un precio menor que el tasado a Noriega, oferta hecha a raíz de comenzar la escasez de víveres y denegada por el virrey Eslava, insistiendo luego ante el gobernador por mantenerse la misma carencia.

Pero la mejor y más segura solución en opinión del cabildo era la de favorecer el tráfico y comercio de este tipo de mercancía desde el Nuevo Reino, aceptando la propuesta presentada también ante el virrey Eslava por la villa de Leiva, que se obligaba a poner en Cartagena 300 cargas de harina flor, de buena calidad, todos los meses, porción calculada suficiente para el abasto, a condición de permitirseles abrir un camino desde la villa al río Magdalena, que el virrey denegó por considerar que tal camino podía favorecer la introducción de comercio ilícito¹⁷.

Posiblemente esta propuesta y el apoyo del cabildo de Cartagena, en la seguridad de que el contrabando no solía hacerse por los caminos reales o principales, fueron el

¹⁷ Acuerdo del cabildo de Cartagena, 1 diciembre 1750 y cabildo de Cartagena al virrey, 8 diciembre 1750. AGI, Santa Fe, 753, fols. 48-64 v. Autos de Terga ante Solís, cit. Ibidem, fols. 19-35. Memorial de Ruiz de Noriega, 21 agosto 1754. AGI. Santa Fe, 337.

M^a Ángeles Eugenio Martínez

La competencia inglesa en el comercio del Nuevo Reino con Cartagena.

origen y base de la posterior decisión del virrey Salís sobre la concesión del asiento a Blas de la Terga, a condición de la reapertura al tráfico del puerto y camino de Carare, que durante algunos años volvió a dar vida a la agricultura y al comercio.