

la violencia contemporánea de 1965 al presente mostrando la intensidad y persistencia del fenómeno violento, como su discontinuidad y continuidad; la conclusión última (pág. 338), que establece es desalentadora: “la paz será impensable sin un proceso desde abajo, desde un trabajo de artesanía en la reconstrucción del vínculo y la convivencia” ya que varios sectores de la clase dominante no están interesadas en ello, o si no véase las encendidas protestas y polémicas que se han generado a partir de los planteamientos del actual Gobierno en torno a la restitución de tierras, etc.

Una gran virtud del volumen es que como el libro está orientado a un público amplio, no especializado, su virtud radica en que “cualquier hijo de vecino” nacional o extranjero, pues la obra ha sido o está en proceso de traducción al inglés, puede informarse, tener una visión bien argumentada y sólida de los hechos del poder, de la producción y del conflicto. Sin embargo, hacen falta algunos artículos para completar el cuadro: de la época colonial se echa de menos uno sobre la ocupación del territorio, y otro sobre las formas de trabajo colonial (encomienda, mita, hacienda, minería, etc.), el siglo XIX necesita uno sobre el proceso político y económico posterior a la Independencia hasta el arranque de la Regeneración, el siglo XX uno sobre la política. Tales carencias hacen que por momentos el lector quede un tanto desorientado. Por último, el libro está dedicado al profesor Jaime Jaramillo Uribe, con quien, como bien lo dice la dedicatoria, los historiadores siempre estaremos en deuda. En realidad, bien mirado, el volumen recoge muchas de las inquietudes que por años han acompañado al gran pionero de la Nueva Historia colombiana. Igualmente, el criterio de selección y escogencia de autores y temáticas, es similar a la que Jaramillo utilizó en el *Manual de historia de Colombia* (1978, 1979, 1980), existiendo una gran diferencia, en los treinta años que van del *Manual a Colombia. Preguntas y respuestas*, la historiografía colombiana

na se ha profesionalizado, tecnificado y diversificado, gracias a la labor pionera de Jaramillo, de una manera impresionante.

JOSÉ EDUARDO RUEDA
ENCISO

Profesor titular,
Escuela Superior de Administración
Pública (ESAP)

¿Qué queda de los puertos en las ciudades?

Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica

Jorge Enrique Elías Caro
y Antonino Vidal Ortega (eds.)
Barranquilla, Ediciones Uninorte;
Santa Marta, Universidad del
Magdalena, 2010, 539 págs., il.

Un viajero que llegase en su carro desde “los Andes” a Barranquilla deseoso de ver al mar se perdería porque no hay señalización que lo conduzca; así mismo, querrá ver el paso del río Magdalena por la ciudad, pero el río quedó escondido por la zona industrial. ¿Qué tan Caribe es Barranquilla? ¿Se sienten los habitantes de Maracaibo del Caribe? ¿En verdad, han construido su identidad alrededor del Caribe?

Cierta historiografía ha querido construir un discurso de identidad alrededor “del Caribe”, “lo Caribe”. El libro que reseñamos se propone estudiar a Santa Marta y Cartagena como ciudades portuarias en forma comparativa con Veracruz, La Habana, Maracaibo y Trujillo (Honduras). Los editores de la obra son los investigadores de la Universidad del Magdalena, Jorge Enrique Elías Caro y Antonino Vidal Ortega, quien en la actualidad es investigador del Grupo de Investigaciones en Historia y Arqueología del Caribe Colombiano de la Universidad del Norte, ha publicado ya varias obras como *Cartagena de Indias y la región his-*

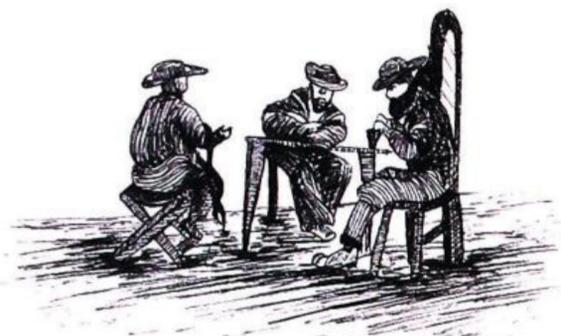
*tórica del Caribe, 1580-1640*¹, con Álvaro Baquero Montoya ha compilado documentos claves del siglo XVI de Santa Marta, *De las Indias remotas... Cartas del Cabildo de Santa Marta (1529-1640)* y ha contribuido con la excelente trilogía acerca de la historia de Cartagena publicada por la sucursal del Banco de la República en esa ciudad. Además, Vidal fue el creador de la primera revista digital de historia de la costa Caribe, *Memorias*. Por ello, su trabajo se inscribiría en un proyecto de largo aliento para impulsar la disciplina histórica en Barranquilla, como lo ha venido haciendo la Universidad del Atlántico a través del pregrado en Historia y la revista *Historia Caribe* que ya se aproxima a sus veinte números consecutivos.



El texto que reseñamos, es la segunda obra, en verdad como editor y autor de un ensayo, publicada por el historiador sevillano en compañía del profesor de la Universidad del Magdalena Jorge Enrique Elías Caro y es resultado de las memorias de un seminario realizado en Santa Marta convocado por la Universidad del Magdalena y la Universidad del Norte que contó con investigadores de Cuba, España, México, Venezuela y Honduras.

El título de la obra, *Ciudades portuarias...*, sugiere que se trata de la historia urbana de aquellas urbes moldeadas por el puerto o que éste haya sido el eje articulador de la ciudad, o que el trasegar de éstas, sus “imaginarios” tengan la impronta del puerto. No sabemos si los hombres

del siglo XVIII consideraban a Santa Marta o a Cartagena de Indias ciudades portuarias, o sus identidades personales eran "Caribe"; lo cierto es que hoy un habitante de Santa Marta no la considera una ciudad portuaria, todo lo contrario, anhelan sacar al puerto de la ciudad.



Otra idea que se viene a la cabeza al leer el título de la obra es la existencia de una masa de trabajadores urbanos que laboran en el puerto o que un amplio movimiento social se haya originado allí. Por último, el título sugiere que se va a estudiar el desarrollo del puerto como infraestructura vinculado, por supuesto, al crecimiento económico de las economías latinoamericanas. Algunos de estos temas se tocan en la obra reseñada. ¿Qué tan novedosa es la obra? En términos cuantitativos podríamos decir que en una revisión del índice de la revista española² *Revista de Indias* desde 1996 a 2010 apenas se publicaron dos artículos³; de igual manera, en la revista *Estudios de Historia Social y Económica* de la Universidad de Alcalá de Henares, se publicaron entre 1988 a 1998 apenas cuatro artículos referidos al tema del puerto⁴ y la revista *Anuario de Estudios Americanos* entre 1974 y 2010 publicó un solo artículo acerca del tema del puerto, pero del Pacífico, de Lima⁵. Es decir, la obra recogida podría haber resultado novedosa y necesaria.

Ningún investigador de estas publicaciones tituló su trabajo o enfocó el asunto como "Ciudades portuarias" o hizo mención de la "Gran Cuenca del Caribe", se hacía necesario, por tanto, explicarle a los lectores por qué se acudía a un título tan

homogeneizador, por decirlo de alguna forma. De igual manera, una publicación en Manizales titulada "Ciudades cafeteras de las montañas andinas", generaría desconcierto entre los lectores.

Los ensayos publicados abarcan una temporalidad que va desde el siglo XVI hasta el siglo XIX, de allí que hubiese sido importante que en la introducción los editores hubiesen destacado, por una parte, el papel histórico de los puertos del Caribe para el comercio y la minería coloniales; por ejemplo, Juan Marchena escribe en un artículo acerca del puerto de Cartagena que "a estos puertos del Caribe se allegaban metales procedentes de regiones mineras a veces tan lejanas como Potosí o el Bajo Perú". Por otra parte, en el siglo XIX, hubo un cambio sustancial espacial del crecimiento económico, el cual se polarizó hacia los litorales, hacia los puertos; el puerto de Buenos Aires fue el ejemplo clásico. Según Jorge Gelman, la "lotería de bienes", es decir, tener recursos en el momento necesario, fue más importante que las variables institucionales, culturales y políticas en el éxito o fracasos económicos de las nacientes repúblicas⁶. ¿Qué pasó con la lotería de bienes en la Costa?

Además, se requeriría haber llamado la atención acerca de las fuentes documentales como las que reposan en los fondos Guerra y Marina y Aduanas del Archivo General de la Nación de Bogotá para hacer una historia de las relaciones económicas de Cartagena con los puertos de La Habana, Santiago de Cuba y Manzanillo.

En cambio, los editores nos recuerdan la relación de los puertos y la civilización humana, "los grandes cambios que está experimentando la actividad marítima mundial...", lo cual le da mayor protagonismo a las ciudades portuarias, el TLC...

Antonino Vidal Ortega colaboró en la presente obra acerca de la "ciudad portuaria" de Cartagena, con un documento interesante del siglo XVI, la "Relación del sitio asiento de Getsemaní y casas del que hace el gobernador y oficiales reales y capi-

tán Cristóbal de Roda ingeniero militar...", que ya había sido publicado, pero que ahora presenta con un nuevo título: "Cartagena de Indias la ciudad-puerto y los hombres entre 1600 y 1650". Me parece que este y el ensayo "Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío (1650-1750)" del historiador vienés Christian Cwik son los mejores trabajos que uno puede leer en este libro.



Podemos agrupar los artículos de la obra reseñada en económicos, como los referidos al importante puerto de La Habana colonial ("El puerto de La Habana: de principal enclave del comercio indiano a cabecera de una economía de plantación", de Arturo Sorhegui D'Mares, quien es profesor de la Universidad de La Habana; "La Real Compañía de Comercio de La Habana. Su actividad por el puerto de Carenas", de Mercedes García Rodríguez del Instituto de Historia de Cuba; "La conformación del circuito mercantil trasatlántico entre Cádiz, Tenerife, La Habana y Veracruz (1750-1850)", de Abel Juárez Martínez de la Universidad Veracruzana).

Por una parte, el artículo de Arturo Sorhegui abarca el largo periodo de 1561 a 1880, un tiempo rico en acontecimientos de la política imperial española. Así como señala el título del artículo, fundamentado solo en bibliografía, se describe de manera sencilla la transformación

del puerto habanero de “enclave del comercio indiano a cabecera de una economía de plantación”. En verdad, no es un artículo de historia económica y no agrega nada nuevo al conocimiento de dicho periodo, salvo unas descripciones de la ampliación física del puerto habanero. Por otra parte, el trabajo de la investigadora cubana Mercedes García Rodríguez, “La Real Compañía de Comercio de La Habana. Su actividad por el puerto de Carenas”, no alcanza la calidad de la obra de Moreno Fragnals.

Un caso de estudio de una *Compañía* digna de haberse incluido por los editores pudo haber sido el de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, que ponía el precio y comercializaba el cacao de los cosecheros del grano de la rica élite caraqueña en el siglo XVIII y lo enviaba por el puerto de La Guaira hasta el puerto de Veracruz.

Robert James Ferry destaca, en un interesante artículo sobre la historia del precio del cacao⁷, los motivos de una rebelión antes de la Independencia. Según los propietarios de más de un millón de árboles de cacao, una fanega de cacao era comprada por la Compañía en el puerto de La Guaira por nueve pesos y vendida en el puerto de Veracruz a 52 pesos! La disminución tuvo, como diríamos hoy, un efecto dominó, puesto que la Nueva España era proveedora del metálico circulante en la Provincia de Venezuela y la baja del precio significaba menos monedas de plata.



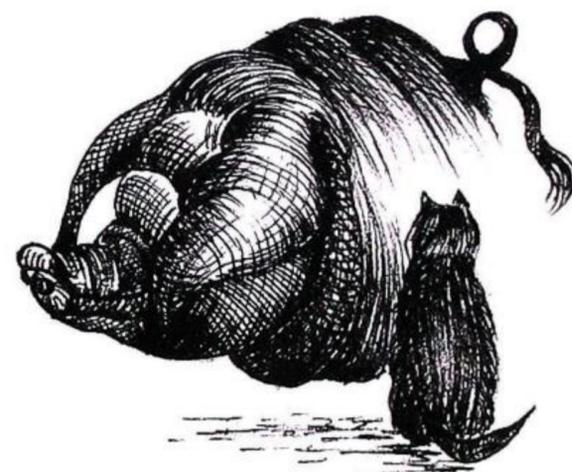
Además, la disminución del precio representaba menos ventas de esclavos por parte de la South Sea Company en Caracas (de doscientos esclavos en 1724 se pasó a vender a los cosecheros a más de quinientos en cada año de 1731 a 1734); aclara Ferry, “la participación comercial en Caracas de la South Sea Company había alcanzado un 25% en 1737 y 1738, mientras que en el resto de los puertos hispanoamericanos donde tenía sus asientos nunca había sido mayor del 5% del total de esclavos vendidos antes de 1727”⁸. El impacto que tuvo la disminución del precio del cacao y su percepción de la responsabilidad de la Compañía vasca fue enorme puesto que condujo a la sublevación de Juan Francisco de León en 1749 que intranquilizó a los Mantuanos, a los miembros de la élite de Caracas hasta 1810.

El tema de la Compañía Guipuzcoana es de mucho interés en la historiografía venezolana como lo muestran los trabajos de Ramón Aizpurúa o Gerardo Vivas, entre otros. Sin embargo, los editores nos presentan el trabajo del historiador Germán Cardozo Galué, “Maracaibo: génesis y desarrollo de un puerto caribeño”, que es una versión de una obra del autor publicada en 1991! acerca del circuito comercial entre los ríos Zulia, Catatumbo y el puerto del lago de Maracaibo.

Queda aún por escribir una historia de las relaciones históricas entre Riohacha y Maracaibo en medio del conflicto wayu o del comercio mestizo del dividivi.

Los siguientes artículos clasificados, por comodidad, en el género de historia económica colonial también son, por una parte, los de los mexicanos Feliciano García Aguirre, “El puerto de Veracruz: de garganta de los reinos a circuito caribeño privilegiado” y el de Abel Juárez Martínez, “La conformación del circuito mercantil trasatlántico entre Cádiz, Tenerife, La Habana y Veracruz (1750-1850)”, pero no superan las expectativas historiográficas del lector informado acerca de lo que se produce en México.

Es recurrente en la historiografía económica mexicana el tema del puerto de Veracruz, desde el viejo artículo de Pierre Chaunu⁹ de 1960, hasta la tesis doctoral de una discípula de Carlos Marichal, Matilde Souto Mantecón¹⁰ publicada en el 2001, cuya obra es una historia del Consulado de Comercio de Veracruz, el puerto que gozó de una gran actividad gracias a los 315 comerciantes que se movieron entre 1794 y 1824.



La autora calcula —a partir del impuesto de avería que cobraba el Consulado—, como medida del comercio, que por el puerto de Veracruz pasaba el 59% de las importaciones y el 78% de las exportaciones, por lo que este puerto colonial era el más importante y solo cedería esa posición a partir de 1810 al de La Habana. En fin, los logros de la historiografía económica colonial mexicana¹¹ no se ven reflejados en los artículos acerca del puerto de Veracruz aquí publicados.

Una veta interesante acerca del tema de los puertos del Caribe lo sugiere Brian R. Hamnett, quien afirma que el puerto de Veracruz desempeñó un papel importante en la cuenca del Caribe “hasta que los intereses del comercio de los angloamericanos los comenzó a desplazar y sacar del juego”. ¿Cómo fue el caso de los puertos del Caribe colonial y republicano de la Nueva Granada? ¿Cómo fueron los ciclos del comercio por los puertos de Cartagena, Santa Marta e incluso del importante puerto fluvial de la villa de Santa Cruz de Mompox?



La historiografía económica, fiscal colonial y republicana se interesa por las redes sociales, mercantiles, las relaciones de negocios, las políticas aduaneras y fiscales de las nacientes repúblicas; cómo unos puertos declinaron a favor de otros gracias a la Guerra de Independencia, como fue el caso del puerto mexicano de San Blas¹². Además, el tema de los puertos está relacionado con la creación de los Consulados de comercio y su papel como aglutinador de los intereses de las élites mercantiles.

Un artículo que se anuncia en esta dirección es el de Raúl Román Romero, "La crisis del puerto de Cartagena de Indias: conflictos y fracasos de sus proyectos de desarrollo (1830-1848)". No obstante, las conclusiones del breve ensayo han sido bastantes difundidas por los cultivadores de cierta historiografía escrita desde Cartagena, pero no fundamentadas:

[...] entre 1830 y 1848, los proyectos impulsados por los sectores de la élite cartagenera con el objetivo de enfrentar la crisis económica que vivía el puerto y fortalecer un modelo económico exportador, apoyado en la producción agraria y en la capacidad del monopolio comercial del puerto de Cartagena, fracasaron en gran medida por las restricciones y trabas que puso el gobierno central para favorecer el fortalecimiento del Estado.

Faltó aclarar del Estado "Andino". Pero, ¿cuál "gobierno central" en 1830? ¿Cuál "fortalecimiento del Estado" en 1848? ¿Cuál modelo económico exportador en 1830?

Mientras no se escriba historia económica, historia de las fiscalidades e historia de los crecimientos económicos regionales, sería apresurado hacer dichas conclusiones que no superan las ideologías que ven el atraso económico de la costa de manera exclusiva en Santa Fe de Bogotá, en el "centralismo" entre ¡1830 y 1848! Como es obvio, muchos amantes del discurso del "Mar Caribe", el "Gran Caribe" la "Región Caribe" "Somos Caribe" podrían encontrar inspiración en las conclusiones de Raúl Román.

Un trabajo desde la historia social acerca del puerto de Cartagena en el siglo XIX es del distinguido historiador de la Universidad de Cartagena, Sergio Paolo Solano titulado "Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano (1850-1930)". El autor manifiesta que la historiografía se ha referido solo a aspectos "parciales" del puerto como el comercio, como "un sitio orillero, "se le reduce a la condición de un conjunto de cifras sobre el comercio internacional...". Obviamente, esta sí es una reducción.

No sé si el autor se refiere a los útiles trabajos de Anthony McFarlane y de René De La Pedraja acerca del comercio cartagenero en el siglo XVIII, pero no se podría decir que los citados estudios "reducen" al puerto cartagenero a "un conjunto de cifras sobre el comercio internacional". Más aún, escribe el autor, que la historia de los puertos "del Caribe", de sus ciudades, se ha visto como "un aditamento de las economías productivas del interior¹³ de Colombia", es decir, de "los Andes". Ahora bien, ¿Por qué la historiografía colombiana había circunscrito la historia, de las ciudades-portuarias de la costa, perdón "del Caribe", "a la sola perspectiva económica", como si fuese poco. La respuesta es sencilla, sucede que Colombia se formó "de espaldas al mar",

afirma el profesor Sergio Solano. Entonces, ¿por donde entró el comercio durante trescientos años y en el siglo XIX? ¿Cuál fue la importancia del comercio cartagenero para la Nueva Granada? ¿Acaso Cartagena de Indias no recibía los Situados? ¿Cómo entonces que Colombia se formó a "espaldas del Mar"?



La historiografía de Cartagena, la del "primer "Caribe", se ha escrito de espaldas a sus provincias, del Sinú, de Valledupar, de Riohacha. El país sí se formó de espaldas a los Llanos, del Chocó, de los indios de Pasto y de Boyacá, de los indios de la sabana de Bogotá, en fin, se formó de espaldas a sí mismo. La segunda razón que ha impedido que Colombia, haya despreciado el estudio de las ciudades portuarias, según el autor, es por "el alto precio en vidas y riqueza material que pagó en la lucha por la República", lo que produjo, según el profesor Solano, "el ascenso y la hegemonía del interior andino". En realidad, aún no existe un trabajo de largo aliento que permita cuantificar "el alto precio en vidas y riqueza material que pagó" Cartagena. A pesar de ello, la victimización de la costa ha servido como una forma de construcción del discurso de identidad costeño.

Por otra parte, es muy arriesgado atribuir a la Guerra de Independencia el atraso de la historiografía costeña acerca de un punto, un enfoque tan concreto como el de las "ciudades portuarias". En términos

generales, la historiografía sobre Cartagena se ha desarrollado tan desigual, quizá, como en otras regiones.

Luego de lo anterior, el investigador expone sus tesis de que el puerto en el Caribe colombiano, en el de Cartagena fue “el refugio de los sectores subalternos que de hecho lo dominaban”, lo que permitió “disputarle el protagonismo a la plaza central en la vida de la ciudad. Era a partir del puerto y no de la plaza central que la ciudad se reproducía”. Es que la ciudad, escribe el autor, “se formó alrededor de la Plaza de La Mar (de La Aduana)” no como en “los Andes”, que fue alrededor de la Plaza. Pero el impacto del “mundo portuario” del Caribe contribuyó en la configuración social a la creación de una “visión particular del mundo” no sujeta a la disciplina y al control social como sí fue común en la plaza central de las ciudades andinas. Este mundo idílico del Caribe portuario se vino abajo cuando los puertos de Cartagena y Barranquilla comenzaron a sacarse en los años treinta del siglo pasado de la ciudad y surgió la necesidad de un mayor control social.



En otra serie de artículos que podríamos calificar, también por comodidad, de “historia cultural”, está el ensayo de la historiadora de la Universidad de Huelva, Rosario Márquez Macías, “La actividad cultural en los puertos del Caribe en el siglo XVIII. El caso del comercio de libros”. Escribe la autora que con destino a la América colonial, “viajan libros de Cervantes, Quevedo, Gracián” y el Quijote, “pero también las obras de carácter religioso

y hagiográfico”. Al hacer una nueva revisión de las publicaciones del último decenio se encuentran trabajos más interesantes en términos teóricos y metodológicos relacionados con el tema de la historia del libro, como son el aprendizaje de la escritura por parte de los caciques letrados en el siglo XVI¹⁴, o el uso de la escritura por los esclavos en los juzgados coloniales¹⁵.

VLADIMIR DAZA VILLAR
Universidad de Caldas

1. Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, 2002.
2. Acudimos a estas revistas puesto que uno de los editores es investigador español y queríamos ver el desarrollo del tema en su país.
3. Deni Trejo Barajas, “Implicaciones del comercio por el puerto de San Blas durante la guerra de Independencia”, en *Revista de Indias*, vol. 66, núm. 238, 2006, en: <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/33>; Allan J. Kuethe, José Manuel Serrano, “El astillero de La Habana y Trafalgar”, en *Revista de Indias*, vol. 67, núm. 241, 2007, en <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/68>. Consultados el 7 de marzo de 2011.
4. Emiliano Gil Blanco, “El tráfico del puerto de Veracruz en 1572”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, núm. 6, 1990, en <http://dspace.uah.es/dspace/bitstream/10017/5759/1/El%20Tr%C3%A1fico%20del%20Puerto%20de%20Veracruz%20en%201572.pdf>; Jorge Abdalá Franco, “El tráfico marítimo por el puerto de Santiago de Cuba (1858-1868)”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, núm. 6, 1990, en [http://dspace.uah.es/jspui/bitstream/10017/5946/1/El%20Tr%C3%A1fico%20Mar%C3%ADtimo%20por%20el%20Puerto%20de%20Santiago%20de%20Cuba%20\(1858-1868\).pdf](http://dspace.uah.es/jspui/bitstream/10017/5946/1/El%20Tr%C3%A1fico%20Mar%C3%ADtimo%20por%20el%20Puerto%20de%20Santiago%20de%20Cuba%20(1858-1868).pdf); Emiliano Gil Blanco, “Interpretación del comercio de un puerto colonial novohispano durante un período de crisis, Veracruz (1587-1650)”. Consultados el 7 de marzo de 2011, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, núm. 14, 1997, en <http://dspace.uah.es/jspui/bitstream/10017/5977/1/Interpretaci%C3%B3n%20del%20Comercio%20de%20un%20Puerto>
5. Teodoro Hampe Martínez, “La actividad mercantil del puerto de Lima en la primera mitad del siglo XVI”, en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 42, 1985.
6. Enrique Llopis, Carlos Marichal, (coords.), *Latinoamérica y España: 1800-1850. Un crecimiento económico nada excepcional*, Madrid, Marcial Pons Historia, Instituto Mora, 2009, pág. 14.
7. Robert J. Ferry, “El precio del cacao, sus exportaciones y la rebelión en la Caracas del siglo XVIII. La prosperidad, la caída y el monopolio vasco”, en Lyman L. Johnson y Enrique Tandeter (comps.), *Economías coloniales. Precios y salarios en América Latina, siglo XVIII*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1992, págs. 339-366.
8. Ferry, op. cit., pág. 362.
9. Pierre Chaunu, “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera mitad del XVII”, en *Revista de Historia Mexicana*, vol. 9, núm. 4, abril-junio, 1960, págs. 521-557.
10. Matilde Souto Mantecón, “Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial”, en http://historiamexicana.colmex.mx/pdf/13art_13_1968_18039.pdf. Consultado el 18 de marzo de 2011.
11. Véase John H. Coatsworth, “La historiografía económica de México”, en <http://e-archivo.uc3m.es/bitstream/10016/1742/1/RHE-1988-VI-2-Coatsworth.pdf>. Consultado el 26 de septiembre de 2010, Margarita Menegus Bornemann (coord.), “Dos décadas de investigación en historia económica comparada en América Latina”. Homenaje a Sempat Assadourian, México, El Colegio de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Instituto de Investigaciones doctor José María Luis Mora, Centro de Estudios Superiores sobre la Universidad, UNAM, 1.ª ed., 1999; Antonio Ibarra, “A modo de presentación: la historia económica mexicana de los noventa, una apreciación general”, en http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1apache_media/PL8ITKMIH8DAESMIUGDMF5I246BD9I.pdf. Consultado el 4 de abril de 2011.
12. Deni Trejo Barajas, “Implicaciones del comercio por el puerto de San Blas durante la guerra de Independencia”, en *Revista de Indias*, vol. 66, núm. 238,

2006, págs. 711-736. Se puede consultar en <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/33>

13. El resaltado es mío.

14. Jorge Augusto Gamboa Mendoza, *El cacicazgo muisca en los años posteriores a la Conquista: del sihipkua al cacique colonial, 1537-1575*, Bogotá, Icanh, 2010, pág. 601.

15. José Ramón Jouve Martín, *Esclavos de la ciudad letrada. Esclavitud, escritura y colonialismo en Lima (1650-1700)*, Lima, IEP, 2005.

Territorio muisca, invasión española y comercio de la sal

Sal y poder en el altiplano de Bogotá, 1537-1640

Ana María Groot

Universidad Nacional de Colombia,
Facultad de Ciencias Humanas,
Bogotá, 2008, 171 págs.

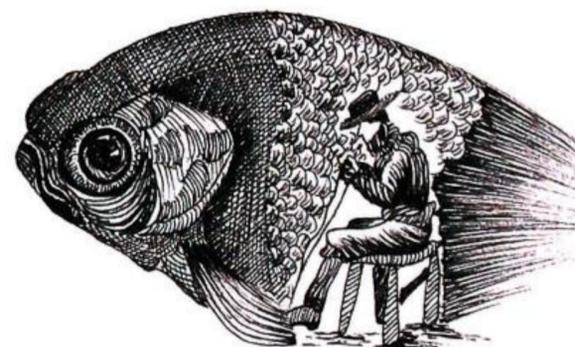
Cuando se habla de antropología se piensa en mitos, metáforas y poemas épicos que tratan de explicar los orígenes del mundo, de la humanidad y de los dioses, es decir, mostrar la perspectiva filosófica que pueda tener una etnia o una minoría que trata de mantenerse en contraposición del monoculturalismo imperante. Pero la antropología también trata aspectos de la cultura material de los pueblos, como su vivienda, su manera de vestir, la producción de bienes para el comercio, su organización sociopolítica y su sistema económico. Esta perspectiva material, aun cuando con un claro énfasis historiográfico, es la que se observa en el libro que se reseña aquí, una obra de la antropóloga e historiadora Ana María Groot, quien toma algunos elementos importantes de la cultura material del pueblo muisca para explorar y hacernos comprender cómo se desarrolló el negocio de la sal en los siglos XVI y XVII, justo cuando los invasores españoles se estaban imponiendo con su visión de mundo y con su violen-

cia imperialista a favor y en nombre del rey de España.

El territorio muisca fue fructífero y colmado de riquezas como el oro, la plata y la sal; era dominado por caciques y zipas, organizado en comunidades laboriosas y muy respetuosas de lo ancestral; y aunque había luchas entre ellos, siempre respetaron la tierra sobre la que estaban parados y viviendo. Pero llegaron los españoles con sus cruces y sus arcabuces, se impusieron a capa y espada, luego montados sobre caballos declararon esta tierra en plena madurez de los muisca como una propiedad ultramarina de su majestad el rey de España, así como un territorio cuyos pobladores debían ser adoctrinados en la fe católica, apostólica y romana de su otra majestad el papa de Italia. Por ello, los indígenas, nuestros ancestros, se unieron y lucharon por defender su tierra, pero los españoles, nuestros otros ancestros, estaban mejor armados y vencieron, y esa sangre derramada de parte y parte corre hoy por nuestras venas mestizas. Entonces, dice la profesora Groot guiándose por los anales oficiales de la historiografía colombiana, surge la encomienda: los indígenas fueron repartidos en grupos para que los encomenderos los explotaran al máximo y los forzaran a trabajar para el rey, en este caso para producir la sal necesaria para el nuevo reino que se creó en América del Sur. La guerra, el trabajo forzoso y las enfermedades que trajeron los invasores desde Europa, terminaron por derrotar a los muisca, su civilización milenaria fue destruida y, así, el imperialismo ibérico se estableció en estas tierras tropicales.

La invasión española generó, además de una guerra de resistencia, un choque cultural entre la civilización amerindia y la civilización europea, lo cual fue notable en el proceso de producción de la sal en el altiplano de Bogotá, pues aquí sucedió un cambio estructural en el ámbito social, político y económico. Los indígenas fueron sometidos a la autoridad de un encomendero, quien los puso a trabajar día y noche en la elab-

boración de la sal, proceso éste que requería de mucho personal para sacar el agusal, elaborar ollas de barro para la cocción de los panes de sal, traer leña de bosques lejanos para alimentar los hornos, y cuidar la hornada durante muchas horas: realmente un trabajo agotador el que les tocó hacer a nuestros antepasados indígenas en su propio territorio y con uno de sus mejores productos; son las injusticias de la historia donde sobresalen unos vencedores, mientras los vencidos guardan silencio y apaciguan sus deseos de venganza. De esta manera, la maestra Groot muestra cómo se logró el monopolio del negocio de la sal por parte de la corona española, la cual, a través de ordenanzas y de cédulas reales, trató de controlar al detalle cada grano de sal que se producía en el territorio muisca.



El comercio de la sal en el territorio muisca invadido y dominado por los españoles se desarrolló en un intercambio de costumbres, porque los indígenas hacían el trueque de sal por algodón y oro, mientras que los españoles pusieron a la sal un valor de cambio según la moneda utilizada en el reino de España. Por lo tanto, el comercio de la sal en el altiplano bogotano tuvo un carácter intercultural, pero con predominio de la cultura ibérica sobre la cultura amerindia. Es así como la profesora Groot muestra la forma como la corona española logra el monopolio de la sal en territorio muisca y en sus alrededores, por lo cual dicho gobierno imperialista establece tasas obligatorias a cumplir para abastecer a las comunidades de sal: para adobar los pescados en la ciudad de Honda, para condimentar alimentos básicos y para la explotación de plata en las grandes