

ARTÍCULO RECIBIDO: 20
DE OCTUBRE DE 2008;
APROBADO: 10 DE
DICIEMBRE DE 2008;
MODIFICADO: 16 DE
DICIEMBRE DE 2008.

Dinamismo ilegal y desafío oficial: el contrabando en Tumaco y el Pacífico Sur en las décadas de 1860 y 1870

RESUMEN

Este artículo identifica los problemas de contrabando en Tumaco y su región en las décadas de 1860 y 1870, es decir, al inicio de la bonanza exportadora de este puerto. A partir de la pregunta por el contrabando es posible conocer comerciantes, rutas comerciales y productos importados, lo que permite analizar la dinámica comercial de Tumaco cuando el puerto aún no había conquistado el lugar que adquirió posteriormente en la economía nacional. Postulamos que Tumaco ya conocía un dinamismo particular basado en la ilegalidad, que era crucial para la región, aun cuando éste atentó contra la autoridad pública y sus finanzas.

PALABRAS CLAVE

Contrabando, aduana, corrupción, comerciantes, Tumaco, Pacífico Sur colombiano, siglo XIX.

Illegal dynamism and official challenge: contraband in Tumaco and the southern Pacific coast in the 1860s and 1870s

ABSTRACT

This article discusses the problems of contraband in Tumaco and the surrounding region in the 1860s and 1870s, at the beginning of the export bonanza through this port. Using contraband as way to identify merchants, commercial routes, and imported products, it is possible to analyze the commercial dynamic of Tumaco before the port had acquired its later importance in the national economy. We suggest that Tumaco already experienced a particular dynamism based on illicit trade that was crucial for the region even though it threatened state authority and its finances.

KEY WORDS

Contraband, Customs, Corruption, Merchants, Tumaco, Southern Pacific Coast of Colombia, Nineteenth Century.



Muriel
Laurent

Historiadora de la Université Catholique de Louvain, Bélgica, y doctora en Relaciones Internacionales de la Universidad Complutense de Madrid, España. Profesora asociada del Departamento de Historia de la Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Miembro del Grupo de Historia del Tiempo Presente (Categoría A en Colciencias, en curso de reclasificación). Sus intereses investigativos se centran en el contrabando en Colombia en el siglo XIX, la integración europea y la metodología de la historia. Entre sus publicaciones recientes se encuentra: *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: Uniandes, 2008. mlaurent@uniandes.edu.co

Dinamismo ilegal y desafío oficial: el contrabando en Tumaco y el Pacífico Sur en las décadas de 1860 y 1870 ²

INTRODUCCIÓN

Para cualquier Estado, el tema de sus ingresos es importante en la medida en que éstos le permiten garantizar su sostenimiento. Si el principal de ellos es la renta de aduanas, como en Colombia en el siglo XIX¹, aquello que menoscabe las entradas generadas por el comercio exterior atenta contra un recurso vital. Por esta razón, estudiar el contrabando es analizar las tensiones que se evidencian entre el Estado y su administración de Hacienda, por un lado, y los actores sociales que quebrantan las reglas que los primeros imponen, por otro.

En el Pacífico Sur colombiano² se han experimentado, según el historiador Oscar Almario, “dificultades extremas” en la construcción del Estado nacional, en particular en el campo de la Hacienda pública. La República heredó en esta región los problemas que tuvieron las autoridades coloniales para asentar su poder fiscal. En efecto, en la Colonia los controles sobre la producción y el comercio del tabaco y el aguardiente fracasaron; el

² Este artículo es resultado de la investigación sobre contrabando en Colombia en el siglo XIX cofinanciada por Colciencias. Por su disponibilidad en resolver inquietudes y por la elaboración del mapa, agradezco a Marta Herrera Ángel, Claudia Leal y Alejandro Camargo.

1. Muriel Laurent, *El contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción* (Bogotá: Uniandes-CESO-Departamento de Historia, 2008), 35-43 y 247-260.
2. En el litoral del Pacífico colombiano, la investigación natural y social identifica dos áreas subregionales de características geocológicas distintas: El Chocó al Norte del río San Juan y el Pacífico Sur desde este río y Buenaventura hasta la frontera con Ecuador. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, *Tumaco. Historia, memoria e imagen* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2005), 10.

3. Oscar Almario, *Los renacientes y su territorio. Ensayos sobre la etnicidad negra en el Pacífico sur colombiano* (Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana-Concejo de Medellín, 2003), 98 y 100. Sobre el contrabando en el Pacífico Sur colombiano en el periodo colonial no hay estudios monográficos recientes, sino señalamientos puntuales como, por ejemplo, además de la anterior referencia, en Germán De Granda, “Una ruta marítima de contrabando de esclavos negros entre Panamá y Barbacoas durante el asiento inglés”, en *Revista de Indias* 134-144 (1976), 123-142; en Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, *Tumaco*, 15 (citando a Fray Juan de Santa Gertrudis) y en Fernando Jurado, *Esclavitud en la Costa Pacífica. Iscuandé, Tumaco, Barbacoas y Esmeraldas. Siglos XVI al XIX* (Quito: Ediciones ABYA-YALA-Centro Afro-Ecuatoriano-Corporación Ecuatoriana de ‘Amigos de la Genealogía’ (SAG), 1990), 315. A pesar de este relativo vacío, debido a la presencia de minas de oro explotadas por esclavos negros y a las necesidades de consumo de la región, el contrabando de mercancías extranjeras pagadas con oro en polvo debió caracterizar los intercambios en esta costa.

4. Esta ampliación se dio “al tiempo que fue evidente la incapacidad de los nuevos dirigentes para integrar a los negros al incipiente sistema burocrático del Estado”. Las razones este fracaso fueron, según Almario, “las condiciones económicas exigidas a los titulares de los cargos públicos posibles (aduanas, rentas), la persistencia de valores de discriminación racial, el analfabetismo predominante y la falta de idoneidad para desempeñar los cargos públicos, desde los más importantes hasta los más insignificantes, por la gente negra”. Oscar Almario, *Los renacientes*, 101.

contrabando de exportación de oro e importación de mercancías extranjeras fue practicado por los enemigos externos e internos de la Corona y la región fue marcada por revueltas y protestas antifiscales hacia finales del periodo colonial³. Estos problemas “no sólo se mantuvieron sino que se ampliaron” luego de la Independencia⁴.

Dada esta característica, se hace interesante estudiar el contrabando en Tumaco, donde estaba la única aduana de la región en las décadas de 1860 y 1870. La jurisdicción de la aduana de Tumaco comprendía el puerto mismo, la costa entre Ecuador y el río Micay, y el interior de este litoral, por lo que este espacio geográfico es el que estudiaremos en este artículo (ver mapa No. 1). De acuerdo al historiador Eduardo Restrepo, quien propuso una periodización de la historia de Tumaco, las décadas estudiadas son las dos últimas de la primera fase de construcción de la ciudad, es decir, las que antecedieron la fase de consolidación, basada en la exportación de tagua y caucho, que cubre los últimos veinte años del siglo XIX y los primeros cuarenta del siglo XX⁵.

Este artículo identifica los problemas de contrabando en Tumaco y su región en el periodo que precedió la fuerte transformación de la ciudad, al inicio de su bonanza exportadora. A partir de la pregunta por el contrabando, es posible conocer comerciantes, rutas comerciales y productos importados, lo que permite analizar la dinámica comercial de Tumaco, cuando el puerto aún no había conquistado el lugar que adquirió posteriormente en la economía nacional. Postulo que, incluso sin que se hubiera dado este cambio, Tumaco conocía un dinamismo particular basado en la ilegalidad, que era crucial para la región, aun cuando éste atentó contra la autoridad pública y sus finanzas.

5. Eduardo Restrepo, “Hacia la periodización de la historia de Tumaco”, en *Tumaco: hacienda ciudad. Historia, identidad y cultura*. Michel Agier, Manuela Alvarez, Odile Hoffmann y Eduardo Restrepo. (Cali, ICAN-IRD-Universidad del Valle, 1999), 59.

MAPA No. 1:

ZONA DE ESTUDIO: SUR DE LA COSTA DEL PACÍFICO COLOMBIANO, JURISDICCIÓN DE LA ADUANA DE TUMACO.



Fuentes: Elaborado por Alejandro Camargo y Claudia Leal a partir, para el mapa base, de: Claudia Leal y Eduardo Restrepo, *Unos bosques sembrados de aserríos. Historia de la extracción maderera en el Pacífico colombiano* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia - Universidad Nacional de Colombia - COLCIENCIAS - ICANH, 2003), Figura 3, y, para la ubicación de lugares, de: Marta Herrera Ángel, *El territorio Awa-Kwaiker: ¿De Sindaguas a Awa-Kwaiker? Un largo viaje entre gentilicios, toponimia y nomenclatura en las costas del Mar del Sur. Siglos XVI-XVIII*, Mecanografiado, Informe de Avance presentado a la Fundación Ann Osborn, marzo de 2007, Mapa Sindaguas-Awa Kwaiker; Odile Hoffmann, “Sociedades y espacios en el litoral pacífico sur colombiano (siglos XVIII-XX)”, en *Tumaco: haciendo ciudad*, 18, Figura 1; *Atlas de Colombia*, 5ª ed. revisada, actualizada y aumentada (Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2003), 48.

Con ello, no quiero decir que la región de Tumaco fue la única caracterizada por el contrabando durante este periodo: en otro lugar he mostrado⁶ cómo el comercio ilícito fue un fenómeno que padecieron todas las fronteras nacionales en las décadas de los sesenta y setenta, como lo atestiguan los decomisos realizados en las distintas aduanas. A nivel regional, es de notar, sin embargo, que las interceptaciones de importaciones ilícitas fueron más numerosas en el Suroccidente (aduanas de Carlosama, Buenaventura y Tumaco) que en la frontera andina con Venezuela (aduana de Cúcuta) y en la costa Caribe (aduanas de Riohacha, Cartagena, Tolú y del Atrato). De esta región suroccidental, fue en Carlosama donde se registró la mayor cantidad de decomisos, mientras que en el Caribe fue en Riohacha. Ubicado en esta perspectiva y de acuerdo con las cifras de decomisos, el contrabando por la costa del Pacífico Sur no parece haber sido mayor al que se dio a través de otras fronteras nacionales, pero comparte con la Guajira y la zona fronteriza con Ecuador el hecho de haber sido una región particularmente afectada.

El trabajo consta de cinco partes. La primera ofrece un breve panorama de Tumaco, su aduana y el Pacífico Sur en las décadas de 1860 y 1870. La segunda parte aborda las infracciones menores que se registraron en la aduana de Tumaco. La tercera parte detalla el discurso sobre el contrabando en la región y la organización de la vigilancia en el litoral. La cuarta parte estudia la información proporcionada por los procesos de contrabando en cuanto a las mercancías importadas, las embarcaciones y su procedencia, los lugares y los implicados. La quinta parte evidencia la relación entre el contrabando, la corrupción y el uso de la fuerza.

1. EL PACÍFICO SUR, TUMACO Y SU ADUANA EN LAS DÉCADAS DE 1860 Y 1870

Las descripciones de quienes visitaron Tumaco a mediados y a finales del siglo XIX evidencian su transformación física. De acuerdo a Santiago Pérez, miembro de la Comisión Corográfica, en 1853: “El pueblo de Tumaco se compone de una calle de tristes ranchos en los que están los almacenes, paralela a la orilla del mar, y de algunas otras barbacoas, todas de aspecto miserable”⁷. En contraste, Rufino Gutiérrez escribió que en 1891 era una “[...] bella población, bastante grande, construída toda de madera y con techos de cinc o de paja. [...] Hay bastantes edificios cómodos y elegantes, y los almacenes, que son muchos, están ricamente surtidos de toda clase de mercancías, pues Tumaco es la metrópoli comercial del Sur”⁸. Entre ambas apreciaciones, Tumaco experimentó un desarrollo exportador que inició en la década de 1860 y se consolidó a partir de 1880⁹.

6. Muriel Laurent, *Contrabando*, 351-353 y passim.
7. Eduardo Rodríguez dir., *Selección de Escritos y Discursos de Santiago Pérez* (Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional Vol. LXXXI, 1950), 81.
8. Rufino Gutiérrez, *Monografías*, t 1 (Biblioteca de Historia Nacional XXVIII [Bogotá: Imprenta nacional, 1921]), 141.
9. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, *Tumaco*, 40; Claudia Leal, “Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940”. *Historia Crítica* 30 (julio-diciembre 2005), 46; Eduardo Restrepo, “Hacia la periodización”, 59.

En términos demográficos, si hasta mediados del siglo XIX las poblaciones mineras de Barbacoas e Icuandé eran más importantes que Tumaco, esta jerarquización se invirtió con la decadencia de las primeras tras la abolición de la esclavitud y la emergencia de la última en la segunda mitad del siglo, hasta que ostentaron una importancia similar a finales del XIX. Antes de su surgimiento, el puerto de Tumaco debía su existencia a su papel en el abastecimiento del enclave minero que era Barbacoas, cuya población blanca tendió con la manumisión a instalarse en Tumaco¹⁰. Santiago Pérez señaló que, en 1853, la mayoría de la población era de negros y mulatos y que había algunos blancos (“personas ilustradas”), entre los cuales figuraban los comerciantes¹¹.

Las descripciones de la Comisión Corográfica informan acerca de la geografía regional, del sistema de transporte y de los intercambios comerciales a mediados del siglo XIX. La costa del Pacífico Sur se caracteriza por la gran cantidad de ríos navegables sobre varias leguas “hasta entrar en medio de las serranías”, como el Micay, el Guapi, el Icuandé, el Patía y su afluente el Telembí. La “navegación interior paralela a la costa” es una característica fundamental de la región: al desembocar entre manglares, las aguas forman un laberinto de caños propicios a la circulación “sin exponerse al mar”, donde para navegar hay que conocer y aprovechar las oscilaciones de las mareas. Así se comunica Tumaco con los pueblos y lugares habitados de esta costa. A Barbacoas se iba primero por mar, cruzando la ensenada de Tumaco hasta cerca de Salahonda, y luego siguiendo las vías fluviales, por un canal hasta el Patía y de ahí hasta el Telembí. Desde Barbacoas se iba a los pueblos del interior por caminos. En cuanto al comercio internacional, Tumaco y la Provincia de Barbacoas sostenían intercambios marítimos con Panamá, Ecuador y Perú. Había comercio con la Provincia de Buenaventura y con el resto de la Provincia de Barbacoas (cantones de Micay, Guapi, Icuandé y Barbacoas)¹².

Respecto al comercio internacional de Tumaco en las décadas de 1850, 1860 y 1870, Jiménez, Hernández y Pérez señalan que se hacía “con Guayaquil, Paita, Valparaíso y Panamá” y estaba en manos de una minoría demográfica de blancos, entre los cuales había todavía muy pocos extranjeros que “no estaban cohesionados” y “no lograban atraer a más gente, de origen europeo o mestizo, del interior de Colombia”. Fue gracias a “la perspectiva de la explotación de recursos forestales” que llegaron más extranjeros, quienes establecieron casas comerciales. Los autores indican que

10. Eduardo Restrepo, “Hacia la periodización”, 55-57; Oscar Almarino y Ricardo Castillo, “Territorio, poblamiento y sociedades negras en el Pacífico Sur colombiano”, *Renacientes del Guandal*, “Grupos negros” de los ríos Satinga y Sanquianga (Bogotá: Biopacífico-Unal, 1996), 66-67; Odile Hoffmann, “Sociedades y espacios”, 33. En 1870, la población era de 8.360 habitantes en el Cantón de Tumaco; 9.991 en el de Barbacoas; 9.109 en el de Icuandé y 5.005 en el de Micay. Frente a las cifras de 1851, el aumento más severo fue en el cantón de Tumaco, que tenía entonces 2.979 habitantes. Odile Hoffmann, “Sociedades y espacios”, 32.

11. Eduardo Rodríguez dir., *Selección*, 81-82.

12. Agustín Codazzi, *Geografía física y política de la Confederación Granadina*, Vol. I Estado del Cauca, t. II Provincias del Chocó, Buenaventura, Cauca y Popayán y t. III Provincias de Pasto, Túquerres y Barbacoas, edición, análisis y comentarios de Guido Barona, Camilo Domínguez, Augusto Gómez y Apolinar Figueroa (Cali: Universidad del Cauca-Colciencias-Unal, 2002), 389-455.

la pobre dinámica comercial de estas décadas se debía también a “la intensidad del contrabando, que unía complejas rutas de ilegalidad entre Buenaventura, Iscuandé y Tumaco, principalmente”¹³. Precisar esta ‘intensidad del contrabando’ es justamente lo que queremos hacer, sin prejuicio de que haya sido o no un motivo de limitación de la actividad comercial de Tumaco en las décadas previas a la explotación masiva de los recursos naturales. Es más, creemos que el contrabando debe considerarse como fenómeno dinámico, sin menospreciar por ello su impacto perjudicial sobre las finanzas públicas y el ejercicio de la autoridad.

El periodo que nos interesa se inauguró con el arribo al puerto de Tumaco del primer vapor mercante el 11 de marzo de 1860, en el marco del contrato firmado el año anterior con la Compañía Británica. En 1869 se firmó otro contrato con el fin de que la Compañía de Navegación en el Pacífico mandara sus vapores dos veces por mes y condujeran el correo¹⁴. Con la misma intención de impulsar el movimiento mercantil y fomentar el desarrollo del puerto, las autoridades adoptaron periódicamente medidas de exención del pago de aranceles para las importaciones que se fueran a consumir en Tumaco. La tabla n° 1 muestra la alternancia entre 1860 y 1880 de los periodos durante los cuales Tumaco fue puerto franco y los durante los cuales se cobraron derechos.

TABLA No. 1:

ALTERNANCIA DE LA FRANQUICIA OTORGADA AL PUERTO DE TUMACO, 1860-1880

FECHAS	FRANQUICIA
1860-1864	SI
1864-1870	NO
1870-1872	SI
1872-1880*	NO

13. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, *Tumaco*, 40.

14. Rufino Gutiérrez, *Monografías*, 199-200; Bernardo Merizalde, *Estudio de la costa colombiana del Pacífico* (Bogotá: Imprenta del estado mayor general, 1921), 130.

15. Toda la legislación fue consultada en: *Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1924-1955).

* Nótese que 1880 corresponde al final del periodo estudiado y no a un cambio en la normatividad.

Fuentes: “Decreto de 29 de abril de 1860 que restablece la franquicia de los puertos de Buenaventura y Tumaco”, “Ley 42 de 29 de mayo de 1864 (Código de aduanas)”, “Ley 39 de 31 de mayo de 1870 por la cual se declaran francos los puertos de Buenaventura y Tumaco en el Estado soberano del Cauca”, “Ley 70 de 21 de junio de 1872 adicional y reformativa de las de aduanas”¹⁵.

Tras la supresión de la aduana de Iscuandé en 1860¹⁶, Tumaco fue el único puerto autorizado al Sur de Buenaventura, por lo que su aduana recibía todo el comercio legal de la región¹⁷. A pesar de ello, frente a otras aduanas nacionales el nivel de comercio que se registró en Tumaco fue reducido¹⁸. Entre las exportaciones figuraban para esos años el caucho, la quina y la tagua¹⁹. El aumento de la actividad exportadora tuvo como consecuencia para la aduana que, en 1873, el administrador Peregrino Santacoloma comprara “una casa para el servicio de la Aduana”. Situada en la calle principal de Tumaco, la casa era “construida de madera, con techumbre de hierro galvanizado”²⁰. No sabemos ni cuando tuvo lugar el traslado a estas nuevas instalaciones ni si antes estaba en un lugar tan central.

Al revisar los archivos de esta aduana relativos a las décadas de 1860 y 1870²¹, contamos 20 contrabandos confirmados (cuando el juicio ratificó el contrabando y se remató la mercancía decomisada), 20 contrabandos presuntos (cuando no se conoce el veredicto final del proceso) y 58 infracciones menores (irregularidades en la documentación de los cargamentos que llegaban a la aduana)²². Durante estos 20 años el comportamiento de los problemas de legalidad de las importaciones atendidos por la aduana fue muy desigual. De 1860 a 1864, cuando Tumaco era puerto franco, no se registraron casos, probablemente por el mencionado cierre de la aduana. Los contrabandos confirmados se concentraron en dos momentos: 1868-1871 (13 casos) y 1876-1877 (7 casos). Los presuntos ocurrieron en tres momentos que, excepto el primero,

- de revisión: 24 de junio de 2008); Tomás Cuenca, *Memoria que el secretario de Hacienda i Fomento de la Unión colombiana presenta al Congreso Nacional en 1865* (Bogotá: Imprenta de “El Mosaico”, 1865); Rufino Gutiérrez, *Monografías*, 200.
18. Su participación en el producto bruto de la renta de aduanas fue de 1% en 1864, 1,6% en 1867-68 y 2,8% en 1869-70; en el valor de las importaciones nacionales fue de 1,5% en 1873-74 y de 1,8% para el quinquenio 1869-74 y en el valor de las exportaciones nacionales de 1% en 1873-74 y de 2,1% para el quinquenio 1869-74. Cálculos hechos a partir de los datos proporcionados por Murriel Laurent, *Contrabando*, 405-406, Guillermo Sosa. “Redes comerciales en las provincias suroccidentales de Colombia, siglo XIX”. *Historia Crítica* 26 (julio-diciembre 2003), 115 y Luis Fernando López, *Historia de la Hacienda y el Tesoro en Colombia, 1821-1900* (Bogotá: Banco de la República, 1992), 154.
19. Guillermo Sosa, “Redes comerciales”, 116 y 119.
20. “Ley 14 de 21 de abril de 1875 aprobatoria del contrato de compraventa de una casa para el servicio de la Aduana de Tumaco”. El contrato de compraventa de 4 de agosto de 1873, aprobado por el Poder Ejecutivo el 10 de septiembre de 1873, figura luego de esta ley.
21. Archivo General de la Nación, Sección República, *Aduanas, Aduana de Tumaco*, tomos 1 a 6. En adelante: AGN, SR, Ad., AT. Otras abreviaturas utilizadas son AB (Aduana de Buenaventura), AAT (Administrador de la Aduana de Tumaco), AAB (Administrador de la Aduana de Buenaventura) y SHF (Secretario de Hacienda y Fomento).
22. Tres aclaraciones: a) se trata de cifras mínimas (la aduana pudo interceptar un mayor número que no figuran en el Fondo consultado); b) sólo se trata de importaciones, no hay ningún caso de exportación; c) el Juzgado del Circuito de Barbacoas era la entidad competente para resolver los juicios de contrabando, que eran iniciados en Tumaco por el administrador de la aduana; las infracciones menores se resolvían en la aduana.
16. “Ley de 19 de abril de 1860 que autoriza al Poder Ejecutivo para celebrar un arreglo aduanero con Venezuela, y para suprimir ciertas aduanas”.
17. La aduana funcionó en Tumaco excepto en 1863 cuando se trasladó a Barbacoas. El traslado, cuyas causas pueden haber sido los conflictos de 1862 y 1863 con Ecuador, parece haberse realizado el 8 de febrero de 1863 y terminado en noviembre. Luego, desde el 7 de diciembre, las fuerzas ecuatorianas ocuparon Tumaco (ataque del coronel ecuatoriano José Veintimilla), por lo que los empleados se replegaron hacia Barbacoas. En febrero de 1864 las cosas habían vuelto a la normalidad. Para el año económico 1863-1864, la aduana registrada en la Memoria de Hacienda es la de Barbacoas. AGN, SR, *Aduanas, Ad. Tumaco*, t. 1, ff. 3-18 (Cartas del administrador y del contador al Secretario de Hacienda, feb. 7, oct. 31 y dic. 17 de 1863 y feb. 7 de 1864); Fernando Jurado, *Esclavitud*, 24; Oña Villarreal Humberto. “Presidentes, 1830-1865, Dr. Gabriel García M.”. *Ecuador Online*: <http://www.explored.com.ec/ecuador/garciam.htm> y “Gabriel García Moreno”. *Historia en La Guía 2000*: <http://www.laguia2000.com/ecuador/gabriel-garcia-moreno> (fecha

coinciden con los anteriores: 1865-1866 (4 casos), 1869-1871 (10 casos) y 1876-1877 (6 casos). No parece haber una relación clara entre el periodo de franquicia de 1870-1872 y los procesos por contrabando: aunque en 1871 hubo un aumento de los juicios confirmados e iniciados por contrabando, también se registraron procesos en los años anteriores y nuevamente varios años después. Lo anterior puede significar que la franquicia era aprovechada para introducir efectos extranjeros al resto de la costa o al interior sin pagar los debidos aranceles. Por su parte, excepto en dos casos en los años setenta, las infracciones menores se concentraron en el periodo comprendido entre las dos franquicias, es decir, entre 1865 y 1869 con un pico en 1866 (37 casos de 56).

2. LAS INFRACCIONES MENORES

La abundancia de las infracciones menores que se castigaron en la aduana de Tumaco entre 1865 y 1869 es llamativa tanto por su concentración en unos cuantos años, como por el hecho de que supera con creces el número de casos de contrabando. Vale la pena determinar qué se escondía detrás de cada una de estas irregularidades, para así establecer si se trataba de errores involuntarios o si había en ellas una intención de defraudar la renta de aduanas²³. Un paso importante para ello es saber el castigo que se aplicaba en cada caso. Veremos que las penas variaban, básicamente de acuerdo a la probabilidad que hubiera o no intencionalidad en cometer la infracción.

Los errores de los cónsules y capitanes de barco en la certificación de la carga, por consignar sólo el peso de los bultos y no el peso total, recibían una multa²⁴; con ella se sancionaba un olvido en el trámite, más no un error voluntario. En caso de falta de documentación aduanera, se le daba al interesado un plazo de 40 a 80 días para conseguirla. Al entregarla, se pagaban los derechos aduaneros para recuperar la carga dejada en depósito. Cuando no se presentaba el documento al finalizar el plazo, además del pago correcto de los derechos se cobraba a veces un recargo del 15%²⁵. No se evidencian, en los procesos, las razones por las cuales el pago del recargo, que era un castigo poco severo, no siempre se solicitaba. Cuando se trataba de mercancía sin nacionalizar, se le liquidaban al comerciante los derechos adecuados, excepto en el caso de la sal, en el que se aplicaban dos recargos, uno del 25% y otro del 10%²⁶. Esta excepción se explica por la gravedad que constituía el fraude a la renta de salinas, importante ingreso nacional²⁷.

23. Sobre la posición de los secretarios de Hacienda al respecto, ver “¿Contrabando o error?: el debate sobre las penas”, en Muriel Laurent, *Contrabando*, 502-508.
24. Fueron 3 casos. La multa fue de 50 pesos para ambos o del doble de los derechos consulares para el agente consular. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 581; t. 2, f. 51 y f. 105 (1866).
25. Fueron 10 casos. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 146 y f.286 (1865), ff.787 y 989 (1866); t.2, f.108 (1866), f.293 (1867).
26. Fueron 6 casos. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 146 (1865); t. 2, ff. 43 y 193 (dos, 1866), ff. 582, 583 y 585 (tres, 1867).
27. Había, como excepción al monopolio, un permiso para importar sal por Buenaventura y Tumaco. Luis Fernando López. *Historia de la Hacienda*, 154. Así, excepto de 1863 a 1866 cuando la sal de Perú fue exenta, este producto estuvo sujeto al pago de derechos de importación. “Ley de 13 de marzo de 1863 sobre la exención del pago de los derechos de importación para la sal del Perú”, “Ley 18 de 24 de abril de 1866 organizando el impuesto y la renta de salinas” (reformada por la Ley 57 de 24 de mayo de 1869 y por la Ley 88 de 2 de julio de 1870), “Decreto 211 de 25 de junio de 1874 por el que [...], se aumenta el derecho de importación de la sal marina”.

El hecho de presentar mercancía extranjera por nacional, por ejemplo, anisado del país por vino de Málaga, o de tratar de pasar mercancías como equipaje, no se resolvía según un patrón similar para todos los casos²⁸. A veces se debían simplemente pagar los derechos correctamente liquidados, sin cobro de ningún monto adicional. A pesar de parecerse a tentativas de fraude, no se consideraban como tales. Sin embargo, en otras ocasiones, por ejemplo cuando los equipajes eran “precisamente pertenecientes a la clase mas altamente gravada por la tarifa”²⁹, se percibía mejor la intención de defraudar y, por lo tanto, además del cobro ajustado al contenido se aplicaba una multa. Ésta era variable: cobrar un recargo del 10%, aplicar los derechos de la clase más alta de la tarifa en vez de los de la clase real o sumarle un recargo del 15% a lo anterior. Así, se sancionó con más severidad cuando se percibió claramente una intencionalidad de fraude, pero sin llegar a considerar que fuera contrabando.

El peso real menor al señalado en el manifiesto³⁰ se resolvía liquidando la mercancía según el dato de este documento, es decir, con base en el mayor de los dos pesos³¹. Cometer una infracción que a primera vista no generaba beneficios a quienes la cometían debía tener una lógica escondida o al menos una razón. Una primera explicación radica en que podía haberse entregado una parte del contrabando antes de llegar al puerto, en cuyo caso la sanción recibida era mínima. Otra explicación se relaciona con la balanza utilizada para pesar las mercancías. En 1866 el comerciante extranjero Juan Santos Agreda explicó que había una diferencia de 8% entre la pesa española usada en El Callao y la “balanza báscula” de Tumaco³². Como esta situación se resolvía cobrando el peso del manifiesto, a Santos Agreda le correspondió pagar derechos mayores a los que le hubieran tocado pagar si la carga se hubiera pesado inicialmente en Tumaco. En este caso la sanción, consecuencia de un problema ajeno, era injusta. Por ello, el secretario de la aduana de Tumaco acudió al secretario de Hacienda. En un correo le informaba que la balanza báscula usada en Tumaco presentaba una diferencia con la norteamericana, cuyo uso en las operaciones comerciales era mayor, lo que ya lo había llevado antes a solicitar otra balanza, que estaba en Santa Marta. En otra carta pedía poder traer la “regular balanza” de la recién cerrada aduana de Iscuandé, probablemente para recibir lo antes posible este necesario instrumento. Sin embargo, su problema no fue atendido con rapidez: las autorizaciones de Bogotá sólo se dieron en enero de 1867, lo cual no dice nada sobre la llegada efectiva de una u otra balanza a Tumaco³³.

28. Fueron 6 casos (2 de mercancía extranjera presentada como nacional y 4 de mercancía pasada como equipaje). AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 784, 933, 934, 938 (cuatro, 1866); t. 2, f. 38 (1866) y f. 184 (1867).

29. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 933 (1866), mismo problema en f. 938 (1866).

30. Documento que suscribe y presenta en la aduana del punto de llegada el capitán de un buque procedente del extranjero y en el cual expone la clase, cantidad, destino, etc., de las mercancías que conduce. http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=manifiesto (fecha de revisión: 5 de septiembre de 2008).

31. Fueron 19 casos. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 782, 928-936 y 946-948 (varios, 1866); t. 2, ff. 39-45, 195-198, 584 (varios, 1866 y 1867).

32. Sus dos cargamentos de espejos habían pesado 80 kg y 151 kg en El Callao y pesaban sólo 73½ kg y 125 kg en Tumaco, mientras que para el agua de florida los pesos eran respectivamente de 148½ kg y 142 kg. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 946-948 (sept. 6 de 1866).

33. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 989 y 991 (oct. 6 de 1866).

Los errores de clase o contenido, por ejemplo declarar telas de colores como cáñamo vacío para no pagar la tarifa más alta, y los numerosos excesos de peso eran castigados con multas consistentes en el pago de los derechos correctamente liquidados, al cual se sumaba en general un porcentaje del 10%³⁴. En este caso, hay un interés de las autoridades aduaneras por multar una irregularidad intencional hecha para ganar en el pago de los derechos: la pena pretendía disuadir la repetición del intento de pasar mercancía pagando menos impuestos que los establecidos. Como en otros casos sorprende que, si el intento de fraude era tan evidente, la sanción no fuera mayor.

Sobre el caso particular del exceso de peso del cargamento frente a lo que indicaba el documento aduanero, son interesantes -aunque sólo justifiquen una importación específica de 1866- las declaraciones de Cleto M. del Castillo, comerciante importador y exportador muy activo en Tumaco entre 1865 y 1867³⁵. Según Cleto, el error se debía a que “en los días que se despachaba el dicho buque, se encontraba el comercio del Callao en los mayores conflictos, por razón del bloqueo de la escuadra española, acto muy alarmante y que por lo tanto no dejaba tiempo para llenar muy escrupulosamente los requisitos de peso”³⁶. Por no ser intencional la diferencia en los pesos logró que no le fuera aplicado el procedimiento habitual. Este trato excepcional debe entenderse también en el marco del reclamo formulado por Cleto acerca de que él y otros comerciantes habían:

“sufrido el chasco de producirle a la aduana mas de 1800 pesos en el mes de mayo, creyendo que continuaría el impulso de progreso que había dado la inmigración a estos lugares. Mas hoy desgraciadamente ya no existe nada de este progreso y todo ha quedado reducido al estado quoque (sic) tenían antes, siendo muy difícil por tanto de desprender hoy los negocios como se pensaba con la afluencia de cerca de mil inmigrantes que poblaban este Municipio del cual no han quedado sino 10 ya habitándolo”³⁷.

Cleto se presentaba como un importante eslabón del dinamismo de Tumaco y de su aduana, argumento que la aduana pudo utilizar para aplicar un trato especial también a otros comerciantes. Señalaba, por otro lado, la frustrada instalación de un gran número de migrantes, de la cual no se sabe ni lo que motivó la oleada ni su

34. Fueron 8 casos de clase o contenido y 23 de exceso de peso. No se cobraba el porcentaje adicional si el peso real no excedía el 10% del declarado. AGN, SR, Ad., AT, t. 1, f. 190 y f. 289 (dos, 1865), ff. 779-786, 789-790, 932, 934-937, 960-971 (varios, 1866); t. 2, f. 40 (1866), ff. 584 y 586 (dos, 1867), ff. 858 y 859 (dos, 1868); t. 3, f. 883 (1869). En una ocasión los derechos se pudieron cancelar mediante el remate de los bultos que se dejaron como pago: AGN, SR, Ad., AT, t. 6, f. 634 (1877).

35. Su nombre figura en 15 importaciones que presentaron infracciones menores, en las que trajo mercancías variadas en barcos de distintas nacionalidades procedentes de El Callao y Panamá. Se trata de Cleto Marcelino del Castillo, nacido en 1824, cuya familia tenía minas por los ríos Patía, Telembí, San Jorge y Cauca, y que llevaba oro de estas minas a Guayaquil y Lima, donde se estableció en 1875. Fernando Jurado, *Esclavitud*, 26-27 y 429.

36. AGN, SR, Ad., AT, t. 1, f. 960 (Carta Cleto M. del Castillo a SHF, julio 8 de 1866). El bloqueo de la escuadra española se refiere al combate naval que tuvo lugar en El Callao el 2 de mayo de 1866, en el marco del conflicto entre España y Perú. José Tamayo, *Nuevo compendio de historia del Perú* (Lima: Editorial Osiris, 1987), 272-273.

37. AGN, SR, Ad., AT, t. 1, f. 965 (Observaciones de Cleto M. del Castillo a AAT, junio 25 de 1866).

retirada. Lo que tal vez pudo tener relación con estos movimientos es la toma de Tumaco por las tropas ecuatorianas y la situación de guerra con Ecuador a principios de los sesenta.

Revisemos ahora lo que esta gran cantidad de infracciones menores ofrece como información sobre las importaciones que se recibían en Tumaco. El contenido de los cargamentos se componía de comestibles y bebidas³⁸, manufacturas textiles, de metal y otras³⁹, así como pólvora y tabaco⁴⁰. Es difícil precisar la procedencia exacta de estas mercancías: si algunas eran europeas o estadounidenses, otras, como algunos comestibles y textiles, eran peruanas o ecuatorianas. En cuanto a los barcos, llegó un igual número de vapores y de veleros, de nacionalidades europeas y americanas⁴¹, que procedían de Panamá, Guayaquil, El Callao y Nueva York. En cuanto a las personas señaladas, además de los dos extranjeros ya mencionados figuraban las siguientes: José Ignacio Trujillo, Adolfo Carré, Lorenzo Castrillón, Carlos Velasco, Vicente Monthermoso, Luis de León, Sebastián Rivera, Bernardo Price, Adolfo Price, G.H. Price, José L. Benítez, W. Livingston, Santiago Wilson, Adolfo Martínez, José Pulido, Manuel V. Henríquez, Federico Archer, Agustín Peña, Fruto F. Gutiérrez, Hermógenes Lemos, Florentino Pinillos, Manuel Góngora, Manuel María Ramírez, Manuel José Ledezma, Abel Torres, J.E. Paz, Juan Márquez y Santiago Escrucería⁴².

En los anteriores párrafos, se ha visto que entre las numerosas infracciones menores que tenía que resolver la aduana de Tumaco algunas eran errores involuntarios, debidos a olvidos o a situaciones imprevistas, pero otras eran irregularidades voluntarias, es decir, intentos de fraude que sin embargo no fueron castigados de forma severa. Los comerciantes parecen haber aprovechado las posibilidades que les ofrecían las leyes, lo que puede verse como una suerte de desobediencia que los favorecía económicamente, sin que corrieran el riesgo de ser considerados como contrabandistas. Por otro lado, vimos traslucir cierto dinamismo en las importaciones y pudimos apreciar que un buen número de comerciantes se movía por el puerto de Tumaco.

38. Comestibles: harina, vinagre, encurtidos, pimienta, olivas, conservas alimenticias, cacao y sal. Bebidas: té, licor, anisado, cerveza y vino, en particular de Málaga.

39. Textiles: dril, cheviot, tejidos de algodón, telas de colores, hilo y

estopa. Manufacturas de metal: hierro galvanizado, chapas, candeleros de hojalata, herramientas de minería, rollo de cinc y clavos de hierro y de alambre. Otras: loza, agua de colonia y de florida, espejos, lámparas, libros impresos, cubiertas para cartas, papel, velas, fósforos, caballos de madera y drogas, ricino y aceite de hígado de bacalao.

40. Cabe aclarar que hay un importante número de bultos cuyo contenido no está descrito.
41. Sólo 21 casos de los 58 dan información sobre los barcos: uno remite a la circulación regional (canoa) y 20 a la navegación internacional: 10 vapores -entre los cuales el *Falca*, el *Arequipa* y el *Trujillo* (ingleses) y el *Favorita/o*- y 10 veleros -el bergantín hamburgués *Friton*, los pailebotes *Garibaldi* (nacional) y *María Grimanesa* (peruano), las goletas *Provincia de Paita* y *Mariana* (peruanas), *Avelina* (italiana), *Benito Juares* (costarricense) y *Lican* (norteamericana)-.
42. La mayoría de ellos eran comerciantes nacionales y extranjeros establecidos en Tumaco (es probable que Livingston y Wilson fueran capitanes de barcos extranjeros). De Adolfo Carré se dice que era socio de Puchar y Cía., única casa comercial tumaqueña señalada en las fuentes consultadas. José L. Benítez es quien vendió una casa a la aduana en 1873. Este último y Santiago Escrucería eran conocidos comerciantes, el primero en las últimas décadas del siglo XIX y el segundo como extranjero ya establecido antes de 1870. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, Tumaco, 40-41. Según las fuentes consultadas, varios asumieron cargos públicos en fechas cercanas: Fruto F. Gutiérrez era procurador del circuito de Barbacoas en noviembre de 1870, Hermógenes Lemos fue administrador entre agosto y diciembre de 1865 y Manuel María Ramírez, quien era contador de la aduana, fue administrador encargado de junio a agosto de 1865. A varios de esta lista los volveremos a encontrar.

3. LAS REFERENCIAS OFICIALES AL CONTRABANDO Y SU VIGILANCIA EN EL PACÍFICO SUR

Conviene ahora apreciar el discurso de las autoridades sobre la transgresión de las normas en la región, así como evidenciar lo que éstas se proponían hacer para evitar dicha abierta desobediencia. Mediante diferentes comentarios es posible conocer

la percepción que se tenía sobre la ilegalidad comercial de la población del Pacífico Sur. José María Cordovez Moure expresó no haber querido asumir el puesto de administrador de la aduana de Tumaco, que se le ofreció en 1866, “entre otras razones, porque esa isla era el asiento de los contrabandistas del Pacífico que solían deshacerse del empleado estorboso para sus especulaciones”⁴³. Presentándose como una persona honesta, su visión -que probablemente era la que circulaba en el país- consistía en que se trataba de un nido de bandidos capaces de todo con tal de continuar con sus actividades ilícitas. Por su parte, el administrador Fulgencio Olave se refirió en 1869 al “contrabando que hay fama se hace con escándalo” en Iscuandé y otros distritos vecinos⁴⁴ y a “la predisposición natural al contrabando peculiar a aquellos habitantes”, hablando si no de quienes poblaban la costa del Pacífico sur, por lo menos de los establecidos por Iscuandé y Guapi⁴⁵. Años más tarde, en 1877, el administrador Carlos López comentó que en los alrededores de Guapi los pobladores apoyaban las actividades ilegales⁴⁶.

Así, la existencia de desembarques sin papeles, en puertos no habilitados y en un horario inapropiado⁴⁷ implicaba la necesidad de una vigilancia de la costa. El objetivo debía ser, como lo expresó en 1872 un secretario de Hacienda consciente de la imposibilidad de acabar con el contrabando, evitar “hasta donde sea posible” las importaciones ilícitas por puertos no habilitados⁴⁸. En realidad, no había lugar de la costa que no fuera apto para el contrabando. Hacia el Sur de Tumaco, hasta Ecuador, existía un riesgo de contrabando “a grande escala” en embarcaciones menores dedicadas al comercio costanero por los esteros y las bocanas de los ríos, donde había pequeñas poblaciones⁴⁹. Hacia el Norte, casi hasta Buenaventura, existía un peligro similar por la cantidad de esteros, bocanas, ensenadas y ríos, los cuales, como dijimos arriba, eran poblados. Frente a esta profusión de lugares por vigilar había dos alternativas de control: las correrías del resguardo⁵⁰ y el paso del buque guardacostas.

43. José María Cordovez Moure.

Reminiscencias de Santafé y Bogotá (Bogotá: Instituto de Cultura, 1978), 429.

44. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 420 (Carta AAT a Juez del Circuito, enero 5 de 1869).

45. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 947 (Carta AAT a SHF, dic. 8 de 1869).

46. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 838 (Carta AAT a SHF, dic. 10 de 1877).

47. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, ff. 744-745 (Carta AAT a SHF, sept. 30 de 1871). Las horas habilitadas para cargas y descargas eran de 6 a.m. a 6 p.m. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, ff. 452-453 (Carta AAT sobre regulaciones portuarias, marzo 2 de 1871). Recordemos además que, incluso en tiempos de franquicia, había que vigilar las bocas y puertos naturales, así como el interior, ya que el no pago de aranceles sólo valía para el consumo en el puerto y que, por lo tanto, las introducciones destinadas a otros lugares debían contar con los papeles en regla. AGN, SR, *Ad., AT*, f. 4, f. 260 (Carta SHF a AAT, dic. 20 de 1870).

48. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 882 (Carta SHF a AAT y AAB, marzo 2 de 1872).

49. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 260 (Carta AAT a SHF, sept. 6 de 1870).

50. Cuerpo de empleados destinados a la custodia de un sitio, un litoral o una frontera, para que no se introduzca contrabando. http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=resguardo (fecha de revisión: 15 de septiembre de 2008).

51. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 61 (Carta AAT a SHF, enero 6 de 1865).

El resguardo de la aduana de Tumaco contaba, en enero de 1865, con un primer jefe, tres cabos, dos pilotos, ochos guardas y tres bogas⁵¹. Si en junio de 1865 no había dinero para estacionar una sección del resguardo en el río Patía, ya para agosto del mismo año se había ubicado una vigilancia diaria “en el punto de Panga en x [cruce] de caminos que conduce hasta Barbacoas”⁵². En Iscuandé, tras constatar que no había empleado alguno a principios de 1865, se decidió estacionar dos cabos, un piloto, cuatro guardas, dos bogas y celadores que se relevarían cada treinta días⁵³. A mediados de 1866 el administrador tomó la decisión de modificar las correrías del resguardo: había que hacerlas en épocas indeterminadas para evitar “el señalamiento de un tiempo fijo [se hacían al principio del mes] que con gran facilidad puede eludir el contrabandista”⁵⁴. Luego se comentó que dichas correrías debían efectuarse mínimo cada dos meses “por la costa de Iscuandé, San Juan, Amarales y el río Patía hasta el punto de Panga”⁵⁵. Se sabe también que, en octubre de 1867, dos guardas permanecían en la isla que estaba al frente de Tumaco en una casa que habían hecho, y que en abril de 1868 había un cabo y tres guardas recorriendo el río Patía⁵⁶. A pesar de los controles existentes, en 1868 y en 1872 el secretario de Hacienda se mostró preocupado por mejorar la distribución del resguardo⁵⁷. En 1875 se consideró que, en la costa de Iscuandé, un excelente lugar para ubicar a dos cabos y dos guardas era el punto ‘Domingo Ortiz’ “desde el cual abraza con la vista hasta el límite con el municipio de Buenaventura, por el norte, y hasta la punta de Guascama, 15 millas [21 km], por el sur, dominando absolutamente por donde acostumbra las gentes del lugar hacer el contrabando”⁵⁸. Se desconoce si el lugar se aprovechó para la vigilancia. En cambio, se decidió en 1877 la ubicación de una sección del resguardo en Barbacoas⁵⁹.

Las embarcaciones utilizadas para las correrías eran canoas, las cuales sólo eran útiles en las “aguas mansas del puerto” y para la navegación paralela al mar. En las aguas “agitadas de mar afuera” no servían ni las canoas ni las lanchas “sujetas a ser volcadas, como ya ha sucedido, por alguna ballena, y otro animal dañino”, poniendo en peligro a los empleados⁶⁰. Para cumplir con el propósito de alcanzar los barcos contrabandistas en alta mar había que contar con un buque guardacostas que circulase entre Tumaco y Buenaventura. Sin embargo, ni en 1863 ni en 1868 existía este servicio⁶¹. En 1871 ya había tal

52. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 165 y 244 (Cartas AAT a SHF, junio 1 de 1865 y ago. 4 de 1865).

53. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 59 y 61 (Cartas AAT a SHF, enero 6 de 1865).

54. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 724 (Carta AAT a SHF, julio 24 de 1866).

55. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 879 (Carta AAT a SHF, sept. 18 de 1866).

56. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 2, ff. 504 y 53 (Cartas AAT a SHF, oct. 18 de 1867 y abril 1 de 1868).

57. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 2, f. 606 y t.4, f. 882 (Cartas SHF a AAT y AAB, feb. 28 de 1868 y marzo 2 de 1872).

58. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6., f. 156 (Carta AAT a SHF, julio 15 de 1875) y f.80 (Cartas Alcalde Iscuandé a AAT, marzo 2 de 1875).

59. “Decreto N° 678 de 6 de diciembre de 1877 sobre celo del contrabando en Calamar y Barbacoas y guías con que se han de conducir algunos cargamentos”.

60. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 879 y t. 3, f. 166 (Cartas AAT a SHF, sept. 18 de 1866 y oct. 16 de 1868).

61. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 96 y t. 3, f. 160 (Cartas AAT a SHF, marzo 14 de 1863 y

- oct. 16 de 1868).
62. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 744 -745 (Carta AAT a SHF, sept. 30 de 1871).
63. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 28 (Carta Comandante Resguardo y Capitán Puerto, feb. 1 de 1875. Respuesta favorable SHF, mayo 18 de 1875).
64. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, ff. 359 y 838 (Cartas AAT a SHF, junio 14 de 1876 y dic. 10 de 1877).
65. Las referencias de los 20 contrabandos confirmados son: AGN, SR, *Ad., AT*, t. 2, f. 861; t.3, ff. 495-497, 549 y 638, f. 543, f. 545 y f. 623; t. 4, f. 362, f. 397, f. 500, f. 595, f. 760, f. 773 y f. 776; t. 6, ff. 302-310, ff. 565 y 571, ff. 483-484, f. 647, f. 646, f. 730 y f. 819. Las de los 20 presuntos contrabandos son: AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 159, 161 y 188, f. 332, ff. 449-462 y 683-685, f. 877; t. 3, ff. 420-421, f. 355, f. 423; t. 4, f. 359, ff. 461 y 463, f. 500, f. 592, ff. 841 y 879; t. 6, ff. 298-300, f. 577, ff. 520 y 528, ff. 557-558, ff. 551 y 558, ff. 776-777.
66. Comestibles: harina, sardinas y papas (casos confirmados) y harina, cacao, alimentos preparados, pescado, anís, maíz y cocos (casos presuntos). Bebidas: vino Jerez y Málaga, coñac fino y cerveza (confirmados), y té y vino (presuntos).
67. Textiles: ropa, manta, encajes, pañuelos de algodón, camisas, corbatas, cobija, botones, carrete de hilo y cortes de sayo, listado francés, muselina, linón, dril y zaraza (presuntos). Manufacturas de metal: piezas de hierro (confirmados). Otras manufacturas: velas y máquina de coser Wilson (confirmados) y cuchillos, anzuelos, velas, chaquiras, botines, carrieles, drogas (presuntos).
68. Pólvora (confirmados y presuntos), piedras de chispa y municiones (presuntos), tabaco (confirmados y presuntos). Había igualmente bultos, cajas y baúles cuyo contenido no se especificaba.
69. El administrador de la aduana aludió en 1867 y 1868 a la vigilancia especial para evitar las introducciones de moneda de baja ley y resaltó que

bote, pero el administrador le tenía varios reparos: sólo hacía un viaje al mes y tan largo que, conociendo la fecha de su salida del puerto, los contrabandistas podían deducir que 6 u 8 días después de su paso, ya no corrían ningún riesgo; al contrario, una lancha a vapor haría cuatro recorridos al mes y además requeriría menos tripulación⁶². Al parecer las cosas habían empeorado en 1875, puesto que el guardacostas sólo pasaba cada 4 ó 6 meses, frecuencia tan insuficiente que motivó el pedido de un bote adicional⁶³. Parece que ninguna de las dos solicitudes fue satisfecha y, para colmo de males, cada administrador posterior tuvo su preferencia: uno se inclinaba por un “buquecito [de vela] de unas 10 o 15 toneladas que constantemente recorra la costa y lo sirvan un capitán y 3 o 4 hombres”, mientras otro era favorable a una lancha de vapor⁶⁴.

Con estos datos hemos evidenciado que las autoridades aduaneras tenían conocimiento del contrabando que se realizaba en la región y consideraban al río Patía y a la costa de Iscuandé como dos puntos estratégicos para la vigilancia. Sabían también que, si bien contaban con algunos recursos, les hacían falta muchos para impedir el contrabando de manera más adecuada.

4. LOS CONTRABANDOS CONFIRMADOS Y LOS PRESUNTOS: MERCANCÍAS, BARCOS, RUTAS, LUGARES E IMPLICADOS

A continuación pasaremos revista de los datos que los procesos por contrabando nos facilitan sobre el comercio que, por más ilícito que fuera, llegaba a la costa del Pacífico Sur⁶⁵. Lo primero para resaltar es la importancia de la sal entre las importaciones ilegales: representó alrededor del 40% de las mercancías, tanto en los contrabandos confirmados como en los presuntos. Esta sal era peruana o ecuatoriana. Dar un estimado de las cantidades que llegaron es un ejercicio que los procesos no permiten realizar. El resto de las mercancías de contrabando lo constituían productos similares a los encontrados en las importaciones que presentaron infracciones menores: comestibles y bebidas⁶⁶, manufacturas textiles, de metal y varias⁶⁷, así como pólvora y tabaco⁶⁸. También se encontró dinero y monedas de baja ley⁶⁹. Se trata tanto de bienes de lujo como de productos de consumo básico.

En cuanto a los barcos en los cuales se encontró contrabando, un poco más de la mitad eran embarcaciones utilizadas para el tránsito regional, sobre todo canoas y también el vapor de río *Telembí*, sobre el que daremos mayores indicaciones. Para el transporte internacional, dominaron los vapores procedentes por ejemplo de Paita y Panamá⁷⁰. Por su parte, los presuntos contrabandos fueron aprehendidos, también en proporción más o menos equivalente, por un lado, en vapores y veleros procedentes de Panamá, Paita y Ecuador⁷¹ y, por otro lado, en embarcaciones para la circulación regional como canoas, el vapor *Telembí* y un botecito de cubierta del porte de 3/2 a 4 toneladas llamado *El Azote*. Los lugares de las aprehensiones de los contrabandos fueron variados: “El Morro” Chiquito, un “punto escusado de la isla [de Tumaco]”, Gorgona⁷², Guapi, Guascama, Amarales y el río Patía. Las aprehensiones de presuntos contrabandos tuvieron lugar principalmente entre Guapi e Iscuandé y también en Sanquianga, Salango, la bocana de las “Chuchas”, el río Patía y Barbacoas.

En cuanto a los responsables de los contrabandos tenemos diferentes perfiles. Entre los capitanes de barco estuvieron los extranjeros Thomas Lewis, Kahr Hahn y Ponfret. Por la menor cantidad de mercancía con la que fueron encontrados y por haber sido aprehendidos en embarcaciones dedicadas al tránsito regional, los siguientes eran probablemente pequeños comerciantes o intermediarios: Manuel Dolores Prado, Hermenegildo Vásquez, Salvador Sierra, Alejandro Cuevas, Manuel Ledezma, Pedro Segura y Pedro Valdez. Como empleados subalternos de la aduana están Ramón Obando y Benito Martínez. Entre los comerciantes importantes de Tumaco podemos señalar a Delio Delgado y a Santiago Escrucería. Finalmente, Manuel García alias “Márquez” y Francisco N. alias “Canchimala” son mencionados como reconocidos contrabandistas. En los presuntos contrabandos son implicados las siguientes personas: Damián Díaz, Benito Víveres, Alejandro Cuevas, Francisco Panchana (o Panchananda), Manuel Ledezma, el portugués Juan Silva, Juan de Mata Santacruz, Federico Archer, Ramón Payán, Antonio Vallejo, Alcides Douat, Daniel del Castillo y Juan y Agustín Peña⁷³.

éstas se realizaban en realidad por la frontera terrestre con el Ecuador, ya que eran “recibidas en los municipios de Pasto y Barbacoas” e incluso eran “las únicas que circulan en estos países”. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 29 (Carta AAT a SHE, ago. 3 de 1868).

70. Sólo hubo un pailebot (el peruano *San Jacinto*) y un barco cuyo tipo no se precisa. Entre los vapores estaban el *Santiago* (inglés), el *Limeña* (inglés), el *Islay* y el *Paita* (extranjeros).

71. Hubo dos vapores ingleses, el *Falca* y el *Trujillo* (ambos ya encontrados con infracciones menores), dos goletas, la peruana *Amalia* y la *Colombia* y tres pailebotes, el peruano *Unión* (también llamado *Chachafito*), *Felice* y el *Chachajo* y dos otros barcos, entre los cuales figuraba uno inglés. Además, en una correspondencia oficial se mencionaron como barcos contrabandistas, pero sin referir ningún proceso concreto contra ellos, los ya mencionados *Felice* y *Chachajo*, así como el *Carmen*, el *Octavio Ferrari* y el *Comodoro Walkins*. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 80 (Carta AAT a Alcalde Iscuandé, marzo 5 de 1875).

72. La aduana de Buenaventura también tenía jurisdicción sobre Gorgona, probablemente porque era con el guardacostas que se realizaban las aprehensiones ahí. En 1868, por ejemplo, fue encontrada con contrabando la goleta chilena *Aguila*, procedente de Valparaíso. Las mercancías y el buque fueron decomisados, pero se suspendió la detención del capitán (el chileno José María Paredes) para evitar un conflicto con Chile. AGN, SR, *Ad., AB*, t. 1, f. 992 y t. 2, ff. 6 y 58.

73. Delio Delgado y Pedro Alcides Douat eran, en los setentas, comerciantes conocidos de Tumaco. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez. *Tumaco, 41 y Claudia Leal, Black Forests. The Pacific Lowlands of Colombia, 1850-1930* (PhD Dissertation (Geography), University of California - Berkeley, 2004), 53. A varios ya los hemos encontrado y a otros los volveremos a encontrar. Payán y Vallejo aparecen como

capitanes de barco.

74. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 543 (Copia sentencia contra M. D. Prado, 19 de mayo de 1869) y f. 541 (Carta SHF a AAT, julio 15 de 1869).
75. Los derechos eran de 69 pesos y el interesado se disponía a pagar apenas 48 pesos en el remate. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 776 (Carta AAT a SHF, oct. 30 de 1871. Respuesta SHF enero 3 de 1872). Que el comprador de productos rematados fuera quien los había tratado de introducir de contrabando se verificó en otra ocasión: Delio Delgado compró una parte de lo que se le había decomisado a él y a Francisco N. alias “Canchimala”. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 308 (Carta del Secretario AT a AAT, enero 29 de 1876), ff. 303-306 (Sumario, marzo 18 de 1876) y f. 302 (Detalles del remate, abril 10 de 1876).
76. Libro o documento en que el capitán del barco anota todos los efectos o mercancías que constituyen el cargamento. http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=sobordo (fecha de revisión: 15 de septiembre de 2008).
77. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 188 (Carta AAT a SHF, julio 6 de 1865) y f. 216 (Cuadro que manifiesta el movimiento de los buques en este puerto en el mes de julio de 1865, julio 31 de 1865). Recordemos los contratos firmados en 1859 y 1869 para fomentar la llegada de vapores a Tumaco. En los 5 casos encontrados antes y después de mediados de 1866, la razón de la infracción cometida por el *Falca* fue siempre la falta del sobordo y otro documento comercial.
78. El *San Jacinto* tenía un casco de 15 metros de eslora, 4¼ de manga, 2¼ de puntal, era forrado en cobre con timón y caña, y estaba “en estado de media vida”. Adentro contaba con un fogón, dos calderas, dos peroles, una cafetera, un almacén con cinco barriles de aguada, dos baldes, una tina, tres cuarteles de escotilla, tres pedazos de tabla de madera, un andullo de meollar de seis libras, un escandallo, una tira de vaivén blanco

Adicionalmente a estos comentarios generales que se desprenden de los procesos por contrabando, es posible abordar varios asuntos específicos, como 1) un problema que podía detectarse en la venta pública de los decomisos; 2) pormenores de la navegación en el Pacífico y 3) detalles de los actores conocidos como ‘contrabandistas’, temas que abordamos a continuación.

Primero. En el momento del remate de las mercancías decomisadas, se daba a veces una situación favorable al contrabando, que consistía en que el precio del artículo rematado era menor al de su avalúo. El comprador resultaba así pagando menos que si el valor del bien hubiera incluido el monto de los derechos arancelarios. El riesgo tomado al contrabandear resultaba claramente beneficioso. Así lo entendió el secretario de Hacienda cuando desaprobó un remate que tenía esta característica⁷⁴. La misma decisión se tomó también en otro caso en el que, para colmo, quien se disponía a comprar la mercancía rematada “a un precio menor que su avaluo y que los derechos” era el mismo que la había traído de contrabando⁷⁵.

Segundo. Veamos información sobre la navegación marítima y fluvial. El vapor inglés *Falca* hacía el recorrido de Panamá a Tumaco con escala en Buenaventura. Pertenecía a la Compañía de Vapores del Pacífico y por ello, nada más en julio de 1865, se menciona que hizo dos viajes, siendo éste probablemente su promedio mensual. Esta compañía inglesa tuvo un trato especial, que consistía en que no debía presentar sobordos⁷⁶ a la aduana, lo que generó dificultades para chequear las mercancías transportadas⁷⁷.

Por su lado, el *San Jacinto* era un pailebot peruano con el que se realizó contrabando en la segunda mitad de los sesenta. El *San Jacinto* fue aprehendido por el bote guardacostas en 1869, cuando se inició un largo proceso para determinar la culpabilidad de su dueño y decomisar del barco. El personal de la aduana

tenía sus ojos puestos en el *San Jacinto* por dos motivos: por un lado, el administrador deseaba poder convertir, por su tamaño y comodidad, el barco decomisado en guardacostas⁷⁸; y por otro, los

de 20 varas usado, dos remos, una romana, un bongo en mal estado, una hacha, un farol, cinco motones, dos platos de lata grandes y dos pequeños, una pala de hierro, un tarro de pintura, un embudo, dos compases y una lámpara. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 549 (Inventario del buque *San Jacinto*

guardas aprehensores esperaban el porcentaje que les correspondía del remate, pero tanto para ellos como para sus compañeros, su deterioro tras dos años en espera de la sentencia lo había convertido en un símbolo de desaliento, desestímulo y retracción en el cumplimiento de sus deberes, pues había perdido su valor “carcomido como está por los ostiones y la broma” y por esto mismo, el monto que les fuera a corresponder de su venta disminuía cada día⁷⁹.

En cuanto a la navegación a vapor por los ríos Patía y Telembí, se ha mencionado la existencia del *Telembí*, que circulaba entre Tumaco y Barbacoas y en el cual se encontraron tres contrabandos y uno presunto a finales de 1870 y en 1871⁸⁰. Poco más que el hecho que se prestó para transportar contrabando y que por lo menos una vez navegó en horas inapropiadas, es lo que gracias a estos procesos sabemos del *Telembí*, pero resulta interesante puesto que no se conoce mucho que, para estas fechas tempranas, hubiera ya navegación a vapor sobre el Patía y el Telembí⁸¹. Un documento publicado en la prensa barbacona en 1881 confirmó el hecho, aportando otras precisiones: el *Telembí* llevaba 11 años funcionando (es decir efectivamente desde 1870 y, aparentemente, de manera continua), estaba en buen estado, gozaba de facilidades para el comercio, pues por navegar en un mismo municipio sin cambiar de Estado soberano ni entrar a ríos de jurisdicción nacional, no era sujeto a controles y su agente era Daniel del Castillo⁸².

Tercero. Algunos comerciantes tenían fama de contrabandistas, pero esto no sucedía con la mayoría de las personas dedicadas al comercio en Tumaco, a pesar de la dudosa legalidad de su actividad, en algunas ocasiones. Por ello, vale la pena revisar qué justificó que algunos recibieran este calificativo. Manuel García, alias “Márquez”, dueño y capitán del pailebot peruano *San Jacinto*, es uno de ellos. El hecho de que lo tildaran de ‘gran contrabandista’ se deduce a partir de la indagatoria que se le hizo en 1869: “[H]ace mucho tiempo ejerce la profesion de contrabandista en todo el litoral de la costa entre esta República y el Ecuador, siendo su fuerte los puntos de Iscuande y Guapi en donde ejecutó clandestinamente grandes desembarques de sal en los años de 1867 y 1868”⁸³. Además de atentar contra una importante renta nacional, “Márquez” llevaba varios años desafiando las autoridades en la costa del Pacífico Sur. Lo extraño es que, si bien

por AAT, mayo 20 de 1869).

79. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 555 (Carta Secretario AT a SH, junio 20 de 1871).

80. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 359 (dic. 27 de 1870), f. 397 (enero 30 de 1871), f. 595 (julio 4 de 1871) y f. 760 (sept. 19 de 1871). Adicionalmente, hay una denuncia del jefe del resguardo a quien se le hizo la propuesta, que rechazó, de embarcar un contrabando en este vapor. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, ff. 888-889 (Carta Jefe resguardo AT a SHF, julio 7 de 1871).

81. En efecto, de acuerdo a Gutiérrez y Merizalde, que estuvieron en la región respectivamente a finales del siglo XIX y principios del XX, el privilegio que se le concedió en 1869 a Roberto B. White para establecer la navegación a vapor en estos ríos nunca dio frutos y, a pesar de otro intento en 1872, sólo fue a mediados de los años ochenta cuando circuló, por poco tiempo, el primer vapor llamado *Colombia*. Rufino Gutiérrez, *Monografías*, 200-201; Bernardo Merizalde, *Estudio de la costa*, 115-116.

82. “Jefatura del municipio. Resolución dictada a un memorial elevado por el Sr. Daniel del Castillo”, en *Anales del Municipio* 55, Barbacoas, marzo 18 de 1881. Según Jurado, entre los hermanos de Cleto M. del Castillo había un Daniel. Sin embargo habría sido otro hermano, Marco Antonio, el dueño de varios barcos de río, entre ellos el *Telembí*, pero después de 1880. Fernando Jurado, *Esclavitud*, 27 y 429.

83. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 495 (Carta AAT

alias “Márquez” estuvo preso mientras se adelantaba el proceso, en 1871 fue absuelto por el juez de Barbacoas, quien no obstante confirmó que se trataba de contrabando⁸⁴.

Por su parte, Juan y Agustín Peña fueron contrabandistas activos entre 1865 y 1871 en el Pacífico Sur. Una revisión cronológica permite seguir sus movimientos. A mediados de septiembre de 1865, durante una correría por Iscuandé y Guapi, el resguardo cogió en dos canoas cerca de Pangamosa a Francisco Panchana(nda), conduciendo mercaderías pertenecientes a Juan Peña sin documentos legales⁸⁵. En noviembre del mismo año, cuando el juicio derivado de la anterior aprehensión todavía no había concluido, fue nuevamente encontrado el mismo Francisco, piloto de Peña, de quien a su vez se sabe que era de Iscuandé, donde tenía tienda. Estaba en una canoa “en Salango, distrito de Mosquera, por Iscuandé” con una larga lista de mercancías indocumentadas y dinero⁸⁶. En mayo del año siguiente, el juez del circuito de Barbacoas resolvió la

situación de Juan Peña y de su hijo Agustín, quien había sido vinculado al proceso. La conclusión a la que llegó la justicia fue que no se podía inferir que fuera contrabando: se trataba de “comercio por menor entre los distritos de la República”, para el cual no se requería documento legal porque se suponía que las mercancías extranjeras debían haber sido introducidas previamente y legalmente por algún puerto⁸⁷. Si este argumento puede aceptarse, aunque con reservas porque no parece haberse comprobado que las mercancías hubieran sido debidamente importadas, los señores Peña fueron en todo caso involucrados por tercera vez en un presunto contrabando en diciembre de 1871.

Por el conocimiento que tuvo el capitán del guardacostas Enrique Aguilar, de que a comienzos de diciembre iba a llegar a Guapi un bote cargado de mercancías para “Agustín Peña y otros que pretenden introducirlas fraudulentamente”, se despachó el bote de la aduana a la zona, donde se encontró la goleta *Colombia*, procedente de Panamá y de propiedad de los Peña⁸⁸. Al cabo de un par de semanas de averiguaciones, el secretario de la aduana concluyó: “[...] encontrando que ese asunto es completamente oscuro, creí inoficioso el proceder a tratar de esclarecerlo, pues es un hecho que jamás se descubrirá, debido a la influencia y relaciones que tienen en este los Señores Peña y C^a dueños de la goleta y de las mercancías que se dice fueron introducidas fraudulentamente”⁸⁹. De este comentario se desprende que el funcionario resolvió abandonar la pesquisa acerca del presunto

a SHF, [mayo] 1869).

84. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 648 (Resolución del Juzgado del Circuito, oct. 31 de 1871), t. 3, f. 638 (Carta AAT a SHF, ago. 6 1869); t. 4, f. 449 (Carta ATT a Juez del Circuito, marzo 1 de 1870), f. 557 (Carta SHF a AAT, ago. 19 de 1871). “Márquez” alcanzó a vender parte de las 21.000 piedras de sal extranjera que contrabandeaba, ya que se le levantó juicio a Hermenegildo Vásquez por haber comprado 62 de éstas piedras por medio de José María Estupiñán. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 545 (Copia sentencia contra H. Vásquez, junio 5 de 1869).

85. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 332 (Relación de caso, sept. 21 de 1865).

86. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 451-462 (Proceso, dic. 6 de 1865).

87. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, ff. 683-685 (Resolución de proceso, abril 28 a mayo 26 de 1866).

88. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 841 (Carta AAT a SHF, dic. 7 de 1871). El *Colombia* ya había sido encontrado en febrero del mismo año en Guapi, procedente de Panamá. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 463 (Carta Capitán del bote guardacostas a AAT, feb. 9 de 1871) y f. 461 (Carta AAT a SHF, marzo 4 de 1871).

89. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 879 (Carta

contrabando por la dificultad que implicaba lograr algún resultado. Esta opción de soltar una investigación en curso radicó en que los presuntos contrabandistas tenían “influencia y relaciones”, que impedirían que el proceso pudiera realizarse de forma transparente. Llama la atención que el empleado público no sólo mencionara esta práctica, es decir, era de su conocimiento y posiblemente un dato público, sino que, más que generarle ofuscación, le pareció de alguna manera normal y le resultó evidente la inutilidad de seguir con el proceso. Finalmente, conviene constatar que los Peña pasaron de poseer canoas con piloto a ser dueños de una goleta y que, de tener tienda en Iscuandé, fueron reportados después como comerciantes de Tumaco⁹⁰. Tales ascensos fueron logrados entre 1865 y 1871, lo que pudo ser resultado de sus actividades clandestinas⁹¹.

Un último personaje amerita nuestra atención. Se trata del señor Federico D’Crox, propietario de la isla de Gorgona⁹², quien propiciaba con su comportamiento el contrabando. En 1870, el propio secretario de Hacienda se quejaba de que D’Crox impedía a los guardas acercarse a la isla y no les permitía pernoctar en su casa, la única del lugar. Este rechazo a la autoridad aduanera motivaba la solicitud de construir una casilla para ubicar una sección del resguardo en la isla e informar a las autoridades políticas y judiciales de cualquier oposición de D’Crox u otro individuo presentara a la vigilancia del comercio⁹³. En 1875 fue el administrador de la aduana de Tumaco quien denunció que la isla era “puerto obligado de todos los buques contrabandistas”, por lo que era urgente recordarle a D’Crox “no patrocinar los contrabandos” y “prestar apoyo a los que traten de pesquisarlos”⁹⁴. Al insistir sobre el servicio que D’Crox había prestado otrora a la patria, el administrador dejaba entrever que para él había inconsistencia en que colaborara con una actividad perjudicial a las finanzas públicas.

De lo anterior podemos concluir que el contrabando era una práctica desarrollada en la costa del Pacífico Sur, y que gracias a él se sostenían lazos comerciales con Panamá, Ecuador y Perú, de donde se traían sal y manufacturas extranjeras con relativa frecuencia. Varios barcos y varios individuos eran conocidos como propiciadores de este dinámico contrabando, y había a su alrededor un grupo de comerciantes implicados que hacían circular diferentes bienes. Este dinamismo encontraba su justificación en la demanda interna de Tumaco, de su región, pero también

secretario AT a SHF, dic. 20 de 1871).

90. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 879 (Carta secretario AT a SHF, dic. 20 de 1871).

91. Los Peña fueron también propietarios de tierras en el distrito de Mosquera entre 1866 y 1891, según una lista elaborada por Almario y Castillo. Juan aparece con residencia en Mosquera y Agustín en Guapi como dueño de tierras de “pan sembrar” por los ríos Satinga y Sanquianga. Oscar Almario y Ricardo Castillo, “Territorio, doblamiento”, 80-81.

92. En 1853, Federico D’Crox, nacido en Hamburgo en 1789, obtuvo de las autoridades la posesión de las islas Gorgona y Gorgonilla por méritos militares a favor de la patria. Posteriormente, uno de sus herederos vendió la parte norte a Ramón Payán. Bernardo Merizalde, *Estudio de la costa*, 102-103. A Payán lo encontramos en un presunto contrabando como capitán del barco *Unión*.

93. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6 f. 230 (Carta SHF a AAB, marzo 9 de 1870). Esta solicitud parece no haber sido atendida ya que, a finales de 1877, todavía se insistía en la necesidad de “poner una inspección en La Gorgona”. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 838 (Carta AAT a SHF, dic. 10 de 1877). En 1921 aún no había presencia del Gobierno nacional en la isla. Bernardo Merizalde. *Estudio de la costa*, 103.

94. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 227 (Carta AAT a SHF, dic. 1 de 1875).

de Pasto y Barbacoas, que ofrecía oro en contraparte, y en la demanda externa de Europa y los vecinos del Sur en particular, interesados en el intercambio de sus importaciones con las exportaciones de la región.

5. CORRUPCIÓN DE LOS EMPLEADOS PÚBLICOS Y USO DE LA FUERZA CONTRA LAS AUTORIDADES

Quedan dos aspectos por revisar: la corrupción de los empleados públicos, cuya existencia ya se entrevió, y el recurso de la fuerza contra la autoridad por parte de los contrabandistas. En ambos casos, ya no estamos hablando de simple desobediencia a las obligaciones legales, sino de una actitud más activa de rechazo e, incluso, de resistencia.

Las palabras de Carlos López, administrador de la aduana en 1876, son dicientes de su percepción de la corrupción de los empleados subalternos de la aduana: “[P]or lo que he podido averiguar no ha habido aquí ningún contrabando que no haya sido hecho en connivencia con el resguardo, que es casi siempre hechura de los defraudadores”⁹⁵. Su constatación tenía algo de cierto, pues en los años setenta hay varias evidencias de nexos entre guardas y comerciantes.

Alrededor de la figura de Benito Martínez, guardalmacén fiel de balanza de la aduana, confluyeron dos actos de corrupción que fueron denunciados en 1871 por el jefe del resguardo Maximiliano Erazo. Primero, Martínez mandó al guarda Ramón Obando a que pusiera marchamos⁹⁶ a dos bultos sin que hubieran sido debidamente reconocidos. Segundo, Martínez y el cabo Joaquín Prada (o Parada) le propusieron a Erazo pasar un contrabando de Daniel Castillo⁹⁷, argumentándole que “esa era la manera de armarse a recursos”⁹⁸. Sobre Martínez pesaban además varios agravantes. No sólo trabajaba en la aduana, sino también en la tienda del comerciante José Rivera⁹⁹, lo que justificaba porque “es mejor estar de acuerdo con los comerciantes para cuando deje de ser empleado seguir en el comercio”. Precisaba que si él veía un contrabando pasar por la aduana no lo aprehendía porque “no era esa su obligación”, siendo que no era guarda. Además, por influencia suya, trabajaban en el resguardo sus cuñados Salustino y Miguel Meza, lo que dejaba suponer la existencia de una alianza familiar para defraudar¹⁰⁰.

Otros dos ejemplos subrayan las relaciones del personal con los comerciantes y su corrupción. El capitán del guardacostas,

95. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6 f. 498-500 (Carta AAT a SHF, oct. 27 de 1876).

96. Señal o marca que se pone en los fardos o bultos en las aduanas, como prueba de que están despachados o reconocidos. http://buscon.rae.es/drae/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=marchamo (fecha de revisión: 15 de septiembre de 2008).

97. En páginas anteriores se hizo referencia a un Daniel del Castillo, autor de un presunto contrabando y agente del vapor *Telembí*.

98. De estos hechos se derivaron la destitución de Obando, la remoción de P(arada) y la suspensión de Martínez. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 595 (Carta de AAT a SHF, julio 4 de 1871), ff. 888-889 (Carta Jefe resguardo a SHF, julio 7 de 1871) y f. 890 (Carta SHF a AAT, oct. 23 de 1871). Si Obando estaba en esta ocasión actuando bajo las órdenes de otro, algunos meses después mostró que obrar ilegalmente no era tan ajeno a sus costumbres: en octubre de 1871 se decomisaron en su casa dos cajas de pólvora. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, f. 773 (Carta AAT a SHF, oct. 30 de 1871).

99. Se trata de José Sebastián Rivera, a veces llamado José y a veces Sebastián, quien aparece varias veces en estas páginas.

100. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, ff. 888-889 (Carta Jefe resguardo a SHF, julio 7 de 1871).

Enrique Aguilar, era de Paita, Perú, y mantenía “negocios con sus paisanos hermanos, compadres y amigos”, quienes navegaban a Tumaco, como los del buque *Franklin Adams*. Además, se decía de él que tenía “relaciones íntimas” con un contrabandista, el mercader Gaminara¹⁰¹. Por otra parte, el comerciante Daniel Velarde señaló que Baltazar Rosero, patrón del bote de la aduana, “se ha vendido varias veces para contrabando”¹⁰².

Maximiliano Erazo no fue el único en denunciar actos de corrupción. El guarda Antonio Henríquez también optó, en 1876, por revelar el soborno que le fue propuesto por Francisco N., alias “Canchimala” y por el silletero Hipólito Ceballos, quien actuaba por orden del comerciante Delio Delgado¹⁰³. La aduana contaba entonces entre sus empleados tanto con individuos interesados en sacar provecho de su cargo para aumentar sus ingresos, hacerse amigos con los comerciantes y crear un red de apoyo a los contrabandistas en el resguardo, como con personas en desacuerdo con estos modos de operar y que señalaron los abusos.

Otra situación de corrupción, que terminó de manera trágica, ocurrió en 1876, cuando se estaba realizando la aprehensión del buque *Felice*. Carlos López, entonces administrador de la aduana, relató la actitud del cabo del resguardo Juan B. Pérez, quien luego resolvió quitarse la vida:

“Días hacía que yo notaba que el cabo Pérez se encontraba en una inexplicable intimidación con el capitán del buque aprehendido y con los parciales del juez del circuito. Hoy con perfecto conocimiento de los hechos, sé que la intimidación provenía de que aquel infeliz había sido sobornado y que iba a desdecirse de su informe y a aseverar ante el juez del circuito, uno de los sobornadores, que tal informe le había sido arrancado por la fuerza por el contador y por mí”¹⁰⁴.

Para lograr eso lo embriagaban y le ofrecían dinero y empleo en el ejército del Cauca y, además, habían concertado matar al contador de la aduana¹⁰⁵. La mentira en declaración oficial y la posibilidad de ser cómplice de asesinato se convirtieron, por lo visto, en una presión tal para Pérez que no pudo aguantarla y se suicidó. Tenemos aquí una muestra de que la corrupción podía no vivirse bien y que el código ilegal no era compartido por todos. Además de ser ejemplo de la corrupción de los empleados subalternos, el caso de Pérez remite también a la de la administración de justicia

101. Existió desde 1867 en Tumaco una compañía comercial llamada Gaminara y Leeder. Claudia Leal, *Black Forests*, 53. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, *Tumaco*, 41.

102. Aguilar fue suspendido y Rosero removido. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 4, ff. 888-889 (Carta Jefe resguardo a SHF, julio 7 de 1871) y f. 890 (Carta SHF a AAT, oct. 23 de 1871).

103. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 308 (Carta Secretario AT a AAT, enero 29 de 1876) y f.310 (Declaraciones del proceso, enero 29 de 1876).

104. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, ff. 498-500 (Carta AAT a SHF, oct. 27 de 1876).

105. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, ff. 498-500 (Carta AAT a SHF, oct. 27 de 1876). Sobre el consumo de licor por los miembros del resguardo, el administrador Fulgencio Olave, quien despidió al guarda Manuel Castrillón por este motivo, relató en 1869 que “[u]no de los vicios mas perniciosos y que por desgracia tiende a generalizarse entre los del resguardo es la veodez porque él engendra la insubordinación, el desorden en todo sentido y la inhabilidad para el cumplimiento de los deberes”. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 947 (Carta AAT a SHF, dic. 8 de 1869).

de Barbacoas, puesto que lo estaba corrompiendo el juez del circuito en alianza con su amigo Antonio Vallejo, capitán del *Felice*¹⁰⁶.

En cuanto a estos vínculos entre el personal de justicia y los contrabandistas, recordemos el tema de la ‘influencia’ y las ‘relaciones’ que los señores Peña y Cía. tenían en Tumaco y Barbacoas. Otra muestra es proporcionada por el administrador de la aduana en 1869, Fulgencio Olave, quien decidió contravenir el procedimiento establecido y no remitir a Barbacoas los sumarios de un proceso, siguiendo el juicio en Tumaco:

“En los casos de contrabandos ocurridos casi con frecuencia y que toca conocer a la autoridad judicial en el distrito de Barbacoas, se hace debil la acción de la justicia contra las medidas que se tomen por esta aduana porque el personal componente del poder judicial es de individuos comerciantes o enlazados en relaciones de parentesco con los defraudadores. Una vez iniciado un juicio de contrabando por una autoridad de Barbacoas, Iscuandé y Guapi, que se hallan a alguna distancia de este puerto se embrolla su curso y casi nunca se consigue el que los efectos aprehendidos por el resguardo de esta aduana, sean declarados como de contrabando”¹⁰⁷.

Olave consideró que la justicia de Barbacoas no daba todas las garantías de imparcialidad y prefirió que la corrupción no fuera a operar nuevamente, decisión que apoyó el secretario de Hacienda. Se puede concluir que existían intereses compartidos por los comerciantes y los responsables de administrar la justicia. Gracias a las complicidades que se derivaban

de estos intereses mancomunados, se lograban trabar los procesos y modificar las decisiones judiciales, a veces recurriendo al soborno. En su comentario, Olave insinuó que el mero hecho de que en el sector judicial trabajaban comerciantes conllevaba evidentemente a que se mezclaran los intereses y que prevaleciera el comercial. También subrayó el papel de las relaciones familiares que, como las de amistad, se vieron en otros testimonios. Lo anterior debe entenderse en el contexto de una sociedad pequeña en términos numéricos, en la que los habitantes se conocían y donde una exclusión social no era deseable.

En este contexto, a muchos les parecía importante resaltar su probidad, sea porque eran leales al servicio público, o porque era crucial mantener limpia su honra. Como ejemplo de lo segundo, vale la pena mencionar la manera como dos administradores de la aduana se empeñaron en defenderse del manto de dudas que rodeó su gestión. En 1865, Hermógenes Lemos objetó el reclamo que le hizo el secretario de Hacienda, rescatando la labor propia y la de los jefes del resguardo en su deber de celar el contrabando¹⁰⁸. En 1867 y 1868, Tomás Acevedo

106. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 6, f. 551 (Carta AAT a SHF, nov, 8 de 1876).

107. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 3, f. 417 (Carta AAT a SHF, abril 23 de 1869).

108. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, f. 392 (Carta AAT a SHF, nov. 20 de 1865). Lemos fue administrador de la aduana de Tumaco en la segunda mitad de 1865. En noviembre de 1866 aparece como comerciante en un caso de infracción menor y habría sido alcalde de Tumaco. AGN, SR, *Ad., AT*, t. 1, *passim*; t. 2, f. 39 (Resolución, nov. 19 de 1866). Según Fernando Jurado, Hermógenes Lemos Velasco, nacido en 1805, desempeñó varios puestos públicos en los años 1840 y 1850 (diputado provincial, congresista nacional, jefe municipal y administrador de la aduana en Iscuandé). Sus hermanos Rafael y José Joaquín también ejercieron cargos públicos en la región. Fernando Jurado, *Esclavitud*, 431.

subrayó en dos oportunidades, tras insistentes cartas del secretario de Hacienda, su compromiso contra el contrabando, y en particular en la lucha contra la introducción de moneda falsa y de baja ley¹⁰⁹. Acevedo recibió el apoyo de varios comerciantes y empleados de la aduana, quienes “teniendo noticia de que se ha informado al gobierno en contra de usted” imprimieron un documento destacando su “acrisolada honradez”¹¹⁰.

De la afirmación de Lemos y de la de López, que figura al principio de este aparte, se podría concluir que la colaboración con los contrabandos era asunto de los empleados rasos y no del personal jerárquicamente superior. Así lo plantearon ellos, probablemente porque les convenía que no hubiera cuestionamientos a la gestión de los administradores y, tal vez, porque gracias a sus contactos les resultaba más fácil evadir la justicia. Por otra parte, se reafirman, con el apoyo recibido por Acevedo, las relaciones entre el mundo administrativo y el mundo comercial.

Nos resta por referirnos al recurso a la fuerza, del cual se valieron los contrabandistas para repeler la acción de los empleados de la aduana. Durante la aprehensión que se le hizo a alias “Márquez” en 1869, el capitán de puerto Benito Martínez tuvo que defenderse, por lo que se le abrió juicio por agredir a un ciudadano peruano. La situación motivó las siguientes palabras del administrador en defensa de Martínez:

“El dicho capitán del puerto cuando expuso su vida en persecución del contrabandista García fue bajo la persuasión de que tenía que haberselas con un pirata y que se hallaba en el caso de oponer la fuerza contra la fuerza, en la inteligencia de que cualquiera medida en contrario lo exponía a él y a la tripulación del bote a las consecuencias del criminal que trata de deshacerse por todos los medios, de las manos de sus capturadores. Son del dominio público las hazañas de aquel contrabandista. Además los celadores del contrabando no tienen marcadas las reglas de conducta que han de observar en persecución del contrabando ni los medios de que deben valerse para capturarlo cuando se trata de resistencia a mano armada”¹¹¹.

Hemos hablado en páginas previas tanto de Manuel García, conocido como alias “Márquez” y un ‘gran contrabandista’, hecho aquí recalcado, como de Benito Martínez, quien fuera luego suspendido de su puesto de guardalmacén fiel de balanza por actos de corrupción. Independientemente de estos elementos, lo interesante de este episodio es que manifiesta que los contrabandistas apelaban eventualmente a la violencia armada para resistir a la autoridad, y que los empleados de la aduana estaban

109. AGN, SR, Ad., AT, t. 2, f. 471 y t. 3, f. 29 (Cartas AAT a SHF, sept. 24 de 1867 y ago. 3 de 1868). Acevedo fue después el redactor de *El Vapor* (1877-1878), primer periódico de Tumaco, y, con Manuel L. Velasco, de *El Elector* (1878-1879). Su hermano Enrique instaló las primeras imprentas a mediados de los setenta. Orián Jiménez, David Hernández, Edgardo Pérez, *Tumaco*, 62-63.

110. Entre los firmantes figuraban los comerciantes José Sebastián Rivera, Cleto M. del Castillo, Adolfo Carré, Bernardo Price, S.H. Price, José L. Benites, Hermógenes Lemos y Manuel María Ramírez. Estos dos últimos fueron administradores de la aduana. A varios otros los hemos encontrado resolviendo infracciones menores en la aduana. AGN, SR, Ad., AT, t. 3, f. 248 (‘Manifestación’, documento impreso, Barbacoas, julio 26 de 1868 o 1869).

111. AGN, SR, Ad., AT, t. 3, f. 956 (Carta AAT a SHF, dic. 8 de 1869).

desamparados ante esta eventualidad. Si seguimos un señalamiento hecho en 1875, parecería que el anterior no fuera un acto aislado, sino que se daba con cierta regularidad. En efecto, en relación con la vigilancia en Guapi, un empleado comentó que: “[A]lgunos de los varios contrabandistas están resueltos a oponer con la fuerza cualesquiera procedimiento que contra ellos tenga que ejecutar el resguardo”¹¹². En este caso no se menciona que los contrabandistas pudieran estar armados, como tampoco en el siguiente ejemplo de reacción violenta, que si bien es posterior al periodo que estudiamos, reafirma que en Tumaco la inconformidad con el ejercicio de la autoridad aduanera era innegable y que se traza, considerándola en el largo plazo, una continuidad con las revueltas antifiscales de finales del periodo colonial en el Pacífico Sur.

Cuando Pascual Zorrilla, jefe del resguardo y capitán del puerto de Tumaco, se disponía en 1881 a allanar la tienda de Ignacio Quintero, quien además era capitán del pailebot *Heloisa* de donde se había desembarcado pólvora de contrabando, éste se resistió propinándole golpes a Zorrilla hasta que se cayó al suelo, pegándose contra un baúl. Estaban presentes los comerciantes Ignacio Angulo, Delio y Emilio Delgado¹¹³, que lo “exitaron por medio de palabras a que no dejara practicar el allanamiento de su tienda” y ayudaron a sacar a los guardas de la aduana. Los cuatro fueron procesados criminalmente en el Juzgado de Circuito de Barbacoas, “el primero como autor principal de los delitos de resistencia al cumplimiento de un acto de justicia y maltrato a un empleado nacional y los otros como cómplices del delito de resistencia”, por lo que debían ser encarcelados¹¹⁴. Aquí, la acción del resguardo, considerada injusta por los comerciantes, provocó su rechazo verbal y físico para evitarla, actitud que fue sancionada por la misma entidad sobre la que, años antes, rondaban las sospechas de apoyo al contrabando. Pareciera como si lo que se toleraba cuando era poco visible era rechazado si se trasladaba al plano público, como pudo serlo el altercado con Zorrilla.

CONCLUSIÓN

En las décadas de 1860 y 1870 el contrabando en Tumaco y en el Pacífico Sur fue un complemento significativo del comercio legal. A ambos recurrían muchos comerciantes establecidos en el puerto o que, procedentes del extranjero, lo frecuentaban. La “navegación paralela al mar” era aprovechada para alimentar a las poblaciones instaladas en toda la costa al Norte de Tumaco, las cuales probablemente intercambiaban las mercancías extranjeras importadas por bienes locales como oro, tagua, caucho o productos comestibles. Los comerciantes estaban en el centro de

112. AGN, SR, Ad., AT, t. 6, f. 80 (Carta Cabo resguardo a AAT, marzo 5 de 1875).

113. Notemos la presencia de Delio Delgado, comerciante conocido, quien unos años atrás había ofrecido un soborno para pasar un contrabando.

114. Pastor Díaz del Castillo, “Juzgado del circuito”, *Anales del Municipio* 64,

un mundo dinámico, y gracias a sus relaciones con el personal aduanero y de justicia desafiaban a las autoridades, tanto por su imagen como por el perjuicio causado a las finanzas públicas.

En efecto, a pesar de que la aduana de Tumaco era vista con cierto desdén por su reducido papel en el comercio exterior, la secretaría de Hacienda le otorgó importancia tratando de encauzar los derechos arancelarios evadidos hacia sus arcas y de recuperar su autoridad maltrecha. Tumaco, su aduana y su región representaron un desafío para las autoridades por los bajos niveles de comercio legal, el importante contrabando y las prácticas de corrupción y violencia que se le asociaron. No sólo la desobediencia a las reglas comerciales estaba a la orden del día, sino que había también resistencia activa y rechazo a los representantes oficiales. Además, no sobra insistir en el evidente hecho de que sólo tenemos información de los contrabandos interceptados por la aduana, lo que nos deja sin poder precisar los contrabandos que nunca fueron incautados.

Recordando las reflexiones de Oscar Almario, citadas al inicio, sobre las dificultades experimentadas en la construcción del estado nacional en esta región, en particular en el campo de la Hacienda, no podemos sino confirmar esta percepción, todavía válida en la segunda mitad del siglo XIX, por lo menos en las décadas estudiadas. Sobre el fracaso de la integración de los negros a la burocracia estatal, también retomado de Almario, es más difícil concluir. Por ciertos nombres encontrados y por la realidad racial de la región, a todas luces desempeñaron funciones subalternas en la aduana como remeros y guardas, mientras que los blancos estaban en los cargos de mando. Llevando el aspecto racial a la práctica del contrabando, nada permite dudar que tuvieran alguna relación con ésta, sea propiciándola, sea denunciándola, siguiendo de hecho el patrón encontrado para los blancos.

Tal vez, tanto en cuestión de raza como de tendencias políticas u otros antagonismos, se puede aplicar a Tumaco el comentario formulado por Pérez en 1853 sobre ‘las gentes de Barbacoas’: “Hubo quien nos aseguraba, que sólo estaban de acuerdo y sólo se favorecían recíprocamente, hasta los más encarnizados enemigos, en un solo punto, a saber, el contrabando”¹¹⁵. Interesante comentario que nos presenta al contrabando como el único punto de encuentro de los habitantes de la ciudad de la región que sostenía fuertes lazos con Tumaco.

Barbacoas, sept. 1 de 1881.

115. Eduardo Rodríguez dir., *Selección*, 82-83.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

ARCHIVO

Archivo General de la Nación (AGN), Sección República, *Aduanas, Aduana Tumaco*, tomos 1 a 6 y *Aduanas, Aduana Buenaventura*, tomos 1 y 2.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

Anales del Municipio, Barbacoas, 1881.

FUENTES PRIMARIAS IMPRESAS

Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912. Bogotá: Imprenta Nacional, 1924-1955.

Cordovez Moure, José María. *Reminiscencias de Santafé y Bogotá*, Biblioteca Básica Colombiana. Bogotá: Instituto de Cultura, 1978.

Cuenca, Tomás. *Memoria que el secretario de Hacienda i Fomento de la Unión colombiana presenta al Congreso Nacional en 1865*. Bogotá: Imprenta de "El Mosaico", 1865.

FUENTES SECUNDARIAS

Almario, Oscar. *Los renacientes y su territorio. Ensayos sobre la etnicidad negra en el Pacífico sur colombiano*. Colección Pensamiento político contemporáneo 5. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana-Concejo de Medellín, 2003.

Almario, Oscar y Ricardo Castillo. "Territorio, poblamiento y sociedades negras en el pacífico sur colombiano", *Renacientes del Guandal, "Grupos negros" de los ríos Satinga y Sanquianga*. Bogotá: Biopacífico-Unal, 1996, 57-117.

Atlas de Colombia, 5ª ed. revisada, actualizada y aumentada. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2003.

Codazzi, Agustín. *Geografía física y política de la Confederación Granadina*, Vol. I, Estado del Cauca, t. II Provincias del Chocó, Buenaventura, Cauca y Popayán y t. III Provincias de Pasto, Túquerres y Barbacoas, edición, análisis y comentarios de Guido Barona, Camilo Domínguez, Augusto Gómez y Apolinar Figueroa. Cali: Universidad del Cauca-Colciencias-Unal, 2002.

De Granda, Germán. "Una ruta marítima de contrabando de esclavos negros entre Panamá y Barbacoas durante el asiento inglés". *Revista de Indias* 134-144 (1976): 123-142.

"Gabriel García Moreno". *Historia en La Guía 2000*: <http://www.laguia2000.com/ecuador/gabriel-garcia-moreno>.

- Gutiérrez, Rufino. *Monografías*, t. 1, Biblioteca de Historia Nacional XXVIII [Bogotá: Imprenta Nacional, 1921].
- Hoffmann, Odile. “Sociedades y espacios en el litoral pacífico sur colombiano (siglos XVIII-XX)”, *Tumaco: haciendo ciudad. Historia, identidad y cultura*. Michel Agier, Manuela Álvarez, Odile Hoffmann y Eduardo Restrepo. Cali: ICAN-IRD-Universidad del Valle, 1999, 15-53.
- Jiménez, Orián, David Hernández y Edgardo Pérez. *Tumaco. Historia, memoria e imagen*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2005.
- Jurado, Fernando. *Esclavitud en la Costa Pacífica. Iscuandé, Tumaco, Barbacoas y Esmeraldas. Siglos XVI al XIX*. Quito: Ediciones ABYA-YALA-Centro Afro-Ecuatoriano-Corporación Ecuatoriana de ‘Amigos de la Genealogía’ (SAG), 1990.
- Laurent, Muriel. *El contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: Uniandes-CESO-Departamento de Historia, 2008.
- Leal, Claudia. *Black Forests. The Pacific Lowlands of Colombia, 1850-1930*. PhD Dissertation (Geography), University of California - Berkeley, 2004.
- Leal, Claudia. “Un puerto en la selva. Naturaleza y raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940”. *Historia Crítica* 30 (julio-diciembre 2005): 39-65.
- López, Luis Fernando. *Historia de la Hacienda y el Tesoro en Colombia, 1821-1900*. Bogotá: Banco de la República, 1992.
- Merizalde, Bernardo. *Estudio de la costa colombiana del Pacífico*. Bogotá: Imprenta del estado mayor general, 1921.
- Oña Villarreal, Humberto. “Presidentes, 1830-1865, Dr. Gabriel García M.”. *Ecuador Online*: <http://www.explored.com.ec/ecuador/garciam.htm>
- Restrepo, Eduardo. “Hacia la periodización de la historia de Tumaco”. En *Tumaco: haciendo ciudad. Historia, identidad y cultura*. Michel Agier, Manuela Alvarez, Odile Hoffmann y Eduardo Restrepo. Cali: ICAN-IRD-Universidad del Valle, 1999, 54-86.
- Rodríguez, Eduardo, dir. *Selección de Escritos y Discursos de Santiago Pérez*. Bogotá: Biblioteca de Historia Nacional Vol. LXXXI, 1950.
- Sosa, Guillermo. “Redes comerciales en las provincias suroccidentales de Colombia, siglo XIX”. *Historia Crítica* 26 (julio-diciembre 2003): 99-124.
- Tamayo, José. *Nuevo compendio de historia del Perú*. Lima: Editorial Osiris, 1987.

