

Imperio español: viajes de convictos, de 1760 a 1800

En la segunda mitad del siglo XVIII el imperio español incluía los siguientes territorios: España peninsular; los puestos militares norteafricanos de Ceuta, Melilla, Alhucemas y El Peñón de Vélez; Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico; el Virreinato de Nueva España, incluyendo el actual México, California, Nuevo México y Filipinas; el Virreinato de Nueva Granada, que incluyó a Colombia, Ecuador, Panamá y Venezuela; el Virreinato del Perú, correspondiente al Perú moderno y Chile; y el Virreinato del Río de la Plata, que separó administrativamente en 1776 del Virreinato del Perú, e incluyó a la moderna Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

(mapa 1)

Algunas de las áreas de este inmenso imperio, como la Nueva España, las Antillas y el Perú, habían sido conquistadas en el siglo XVI y hacia finales del siglo XVIII estaban firmemente bajo control español. Sin embargo, otras áreas como las fronteras del norte de Nueva España, las regiones entre Buenos Aires y Santiago de Chile y los territorios meridionales de la Patagonia y la Araucanía fueron controladas en gran parte por numerosos grupos de poblaciones indígenas. Allí la presencia española se limitaba a menudo a algunas misiones dispersas y puestos militares.

El transporte penal en el imperio español de finales del siglo XVIII tenía dos peculiaridades importantes que lo diferenciaron de otros imperios. En primer lugar, los destinos no eran colonias penales propiamente establecidas, donde los convictos representarían toda la población (excepto los encargados de custodiarlos); más bien, los criminales eran transportados a fuertes militares (presidios) donde vivían junto con soldados y sus familias, comerciantes, esclavos, misioneros, colonos libres y grupos de poblaciones originarias. En segundo lugar, la doble conexión existente entre el traslado de los convictos y el ejército, ya que el principal empleo de los prisioneros se encontraba en el propio ejército (eran militares condenados) o en la construcción de la infraestructura de prisiones militares (de allí que presidiarios sea el nombre que se utiliza con frecuencia para referirse a ellos).

Rutas y centros

La ruta más importante de transporte de convictos unió el puerto atlántico de Cádiz, en el sur de España, a La Habana en Cuba y San Juan en Puerto Rico, a Cartagena de Indias y Veracruz. Estimamos que más de 5.000 prisioneros fueron transportados a lo largo de esta ruta en la segunda mitad del siglo XVIII. Entre los que navegaban a Veracruz, muchos continuaban su viaje a Acapulco y desde allí al puerto de Cavite, cerca de Manila. Una vez allí, o bien se quedaban en las islas del norte de Filipinas, o eran enviados a las islas del sur de Mindanao y Palawan, donde existían otros presidios. El viaje de Cádiz a Veracruz duraba aproximadamente 80 días; la marcha de Veracruz a Acapulco tardaba unos 2 meses; y el viaje desde el puerto mexicano a Filipinas tomaba más de 3 meses.

(mapa 2)

Los condenados que salían de Cádiz provenían tanto de España peninsular como de los presidios de África del Norte. Por otra parte, desde Cádiz y otros puertos de la España peninsular (especialmente el Ferrol y La Coruña en el noroeste y Barcelona y Málaga en el Mediterráneo) se enviaban a El Callao (puerto de Lima) vía Cabo de Hornos, algunas veces se hacían escalas en Montevideo y los puertos chilenos de Concepción o Valparaíso.

No todos los viajes de los convictos se originaron o pasaron siquiera por España peninsular. Se crearon rutas marítimas y terrestres dentro de Hispanoamérica para el transporte de presidiarios, como ejes claves estuvieron, por ejemplo, las ciudades de La Habana, Veracruz, Acapulco, El Callao, Montevideo y Buenos Aires. Desde las Antillas, los prisioneros eran trasladados a Florida y Luisiana y a los puertos de Venezuela; los individuos sentenciados por los magistrados en la Ciudad de México eran enviados de Acapulco a Filipinas; desde Ecuador y Perú se transportaron a los presidios en Valdivia y las islas Juan Fernández (Chile) y desde Buenos Aires y Montevideo llegaron presos hasta los asentamientos de las Malvinas y de la costa de la Patagonia, establecidos entre los años 1760 y los primeros 1780. Desde Lima y Buenos Aires también se enviaban por rutas terrestres hacia los puestos militares en las regiones internas de Tucumán y el Chaco, también hasta las fronteras con las poblaciones indígenas originarias y portuguesas del actual Brasil.

(mapa 3)

El transporte hacia y dentro de Sudamérica fue cuantitativamente de menor relevancia que el que tuvo lugar en el mar Caribe, en el Golfo de México y dentro de Nueva España. Por ejemplo, mientras en la década de 1770 había seiscientos prisioneros en San Juan y mil en La Habana, en contraste, en el mismo período, los pequeños presidios de la Patagonia tenían al rededor de 20 presos cada uno. Sin embargo, no es posible subestimar la función estratégica de los puestos avanzados militares del sur y de los condenados que se transportaron a los mismos porque proporcionaban una defensa contra los ataques continuos de los nativos hostiles y los posibles ataques de potencias coloniales competidoras

(especialmente los británicos); además, aseguraron las importantes rutas comerciales a través del Cabo de Hornos y sirvieron de base para una mayor exploración y conquista de los territorios.

Los convoyes formados exclusivamente por prisioneros encadenados (cuerda de presos) marchaban a lo largo de las rutas terrestres. Por el contrario, no existía una infraestructura específica para el transporte de los condenados a lo largo de las rutas marítimas. En su lugar se utilizaron las fragatas militares que transportaban a grandes grupos de soldados y militares condenados y los buques mercantes que llevaban plata, oro, correo, fruta y otros bienes, junto con oficiales coloniales, comerciantes, soldados, misioneros y otros pasajeros. Por lo tanto, los cambios en la política comercial y las rutas comerciales influyeron en el transporte de los condenados. Hasta mediados del siglo XVIII, las rutas de Cádiz al Caribe (Carrera de Indias), de Acapulco a Cavite (Galeón de Manila) y de Veracruz a El Callao a través de Portobelo y Panamá (Galeón de Tierra Firme) fueron el único comercio autorizado desde España peninsular y, por lo tanto, las únicas rutas de transporte para convictos.

El proceso de liberalización comercial que se produjo gradualmente en la segunda mitad del siglo XVIII tuvo un doble efecto en el transporte de los condenados: por un lado, ya que el imperio habilitó un mayor número de puertos para el comercio, los orígenes y destinos de convictos fueron multiplicados; por otro lado, debido a que los comerciantes privados estaban autorizados a navegar entre esos puertos, sus barcos pudieron transportar a los prisioneros a nuevos destinos. Esta expansión de las rutas afectó a todas las áreas del imperio, si bien complementó las rutas existentes en regiones como el Caribe, permitió la apertura de rutas completamente nuevas en las fronteras del sur.

¿Quiénes fueron los condenados?

Los criminales enviados a los presidios eran hombres casi sin excepción, sin embargo, en cada prisión, barco, convoy y en cada destino sus antecedentes sociales y étnicos eran radicalmente distintos, así como sus crímenes y edad. Además, las sentencias fueron dictadas por diversos tipos de tribunales (militares y criminales). Aunque existieron leyes y órdenes comunes en todo el imperio, las normas locales, la cultura jurídica y la aplicación efectiva de las leyes variaban mucho de un lugar a otro. Los términos utilizados para referirse a los presos transportados en el imperio español (presidarios, desterrados, forzados, etc.) podrían incluir, por ejemplo, a los nativos deportados del norte de la Nueva España, prisioneros de guerra británicos y franceses, vagabundos peninsulares y desertores, "indisciplinados" hijos de ricas familias mexicanas y sentenciados esclavos de ascendencia africana.

Los crímenes por los cuales los convictos fueron desterrados también fueron diversos. La mayoría de los convictos militares fueron condenados por desertión y otros delitos relacionados con el ejército (por ejemplo, el abandono de la vigilancia) y una parte de ellos también condenados por delitos no militares como el robo. Los condenados no militares, en cambio, fueron condenados por una amplia gama de delitos, desde la homosexualidad y la bigamia, hasta el robo y el asesinato. Un delito típico, especialmente en la España peninsular, era el fraude del tabaco, que incluía el robo de las grandes manufacturas de tabaco y el contrabando a través de las fronteras. El "vagabundeo" también se consideraba un delito mayor, que podía resultar en la impresión en el ejército y la marina de guerra, el trabajo forzado en los arsenales y el exilio en presidios de ultramar.

La duración de la sentencia fue variando en un promedio de 1 a 10 años, aunque a veces también se impuso el "exilio perpetuo". Normalmente existía una relación entre el crimen y el destino. Por ejemplo, en la península española, los presos condenados por delitos relativamente menores tendían a ser trasladados al norte de África: Ceuta, Melilla y Orán. Mientras que los delitos mayores implicaban el transporte a la América española. Del mismo modo, en Filipinas, los vagabundos y los desertores por segunda vez fueron impresionados en la guarnición de Manila, los asesinos fueron transportados a la Royal Foundry de la misma ciudad y al arsenal de Cavite, mientras que los bigamistas y sodomitas condenados por la Inquisición fueron Destinado a las peligrosas islas del sur del archipiélago.

El trabajo de los convictos

Mientras que los prisioneros de elite exiliados no fueron sometidos a trabajo obligatorio, los presos no pertenecientes a elites se vieron obligados a trabajar en el lugar de destino. Entre sus labores estaba servir al ejército, construir y reparar las infraestructuras militares de los presidios, es decir, las fortalezas mismas. Los prisioneros también realizaron otras actividades, como cortar madera, transportar materiales en barcos, explorar regiones desconocidas, y algunos de ellos estaban involucrados en trabajos calificados como carpinteros y herreros. Muchos de ellos se emplearon adicionalmente en obras públicas (no militares), especialmente en los centros urbanos, mientras que la agricultura nunca fue un sector ocupacional importante.

Las condiciones de trabajo eran altamente diferenciadas a través del territorio del imperio e incluso dentro de localidades. La organización militar expuso a los condenados al riesgo de guerra e incluso en tiempo de paz, a ser transportados a lugares aislados y potencialmente peligrosos. El trabajo de construcción fue

muy pesado y se realizaba generalmente bajo estricta disciplina militar. Por lo menos en algunos lugares, los presos también se vieron obligados a usar grilletes durante el trabajo, lo que sirvió tanto como medida preventiva contra los escapes que se producían y como un refuerzo simbólico del castigo. Sin embargo, en ciertas circunstancias, los presos individuales experimentaron movilidad relativa ascendente, e incluso a manera de voluntarios permanecieron en los lugares donde habían sido deportados.

Bajo la influencia de la mentalidad de la ilustración europea, existió la idea de generar "rehabilitación" a través del trabajo y, de esa manera, generar la transformación de criminales en sujetos productivos. Muchos funcionarios coloniales consideraban que la explotación de la fuerza de trabajo de los presos era una parte integral del exilio penal y una forma conveniente de abordar la escasez de mano de obra, favorecer la colonización de las fronteras y limitar los gastos. La importancia de estos imperativos productivos era tal que a menudo repercutió en las rutas de los convictos e incluso subvirtió la correlación ideal entre delitos y destino: cuando surgía la necesidad de reforzar al ejército en vísperas de la guerra, cuando era necesario fortalecer una localidad después de un conflicto bélico y para la colonización de nuevos territorios, menores y más peligrosos, se enviaron conjuntamente a militares, convictos militares y no militares a los destinos relacionados.