

Históricas Digital

Rafal B. Reichert

“Comercio legal e ilegal, rutas de navegación y guerra de corso en la capitanía general de Guatemala, 1714-1778”

p. 323-350

Cabotajes novohispanos

Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España

Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

462 p.

Figuras

(Historia Novohispana 114)

ISBN 978-607-30-5011-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 de diciembre de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes_novohispanos.html

D. R. © 2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



COMERCIO LEGAL E ILEGAL, RUTAS DE NAVEGACIÓN Y GUERRA DE CORSO EN LA CAPITANÍA GENERAL DE GUATEMALA, 1714-1778

RAFAL B. REICHERT

Universidad de Varsovia
Instituto de Estudios Ibéricos e Iberoamericanos

En este capítulo se presenta el aspecto de la navegación a lo largo de los litorales que estaban bajo la jurisdicción de la Capitanía General de Guatemala en el siglo XVIII. El tema es muy escasamente abordado por la historiografía guatemalteca,¹ centroamericana,² americana³ y española.⁴ Por esta razón mediante los casos de comer-

¹ Manuel Rubio Sánchez, *Comercio terrestre de y entre las Provincias de Centroamérica*, Guatemala, Editorial del Ejército, 1973; Julio César Pinto Soria, *Economía y comercio en el Reino de Guatemala: consideraciones para una historia económica*, Guatemala, Centro de Estudios Urbanos y Regionales/Universidad de San Carlos, 1982; René Johnston Aguilar, “Comercio en el Mar del Sur: ciertos aspectos prácticos del intercambio comercial marítimo, siglo XVIII”, *Revista de Historia*, San José, Universidad de Costa Rica, n. 43, 2001, p. 143-166; Gustavo Palma Murga, “Caminos y veredas en la Guatemala colonial. Frágiles, permanentes y eficaces mecanismos de articulación humana y económica al mundo de esa época”, en Chantal Cramaussel, *Rutas de la Nueva España*, Zamora-México, Colegio de Michoacán, 2006, p. 177-207.

² Héctor Pérez Brignoli, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, Alianza Editorial, 1990; Juan Carlos Solórzano Fonseca, “El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, v. 20, n. 2, 1994, p. 27-39; Elizet Payne Iglesias, *El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*, Tegucigalpa, Guaymuras, 2007.

³ Murdo MacLeod, *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720*, Berkeley, University of California Press, 1973 (edición 2008); Robert Patch, “Imperial Politics and Local Economy in Colonial Central America, 1670-1770”, *Past and Present*, n. 143, 1994, p. 77-107; Rafal Reichert, “Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del golfo de Honduras, 1713-1763”, *Península*, v. 7, n. 1, 2012, p. 13-37.

⁴ José Antonio Calderón Quijano, *Belice 1663-1821: historia de los establecimientos británicos del río Valis hasta la independencia de Hispanoamérica*, Sevilla, Victoria-Artes Gráficas, 1944; José Manuel Santos Pérez, “Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica en la primera mitad del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, v. 56, n. 2, 1999, p. 463-484.

ciantes, contrabandistas y corsarios españoles se pretende acercarse al aspecto de las rutas de comercio legal e ilegal más frecuentadas por dichos sujetos en el mar Caribe y el océano Pacífico centroamericanos.

Al hablar de la navegación de cabotaje en la Capitanía General de Guatemala hay que acercarse a los procesos geopolíticos, económicos y militares que influyeron en el desarrollo de las rutas marítimas. De acuerdo con estudios de Severo Martínez Peláez, Murdo MacLeod y George Lovell,⁵ es claro que la actual Centroamérica no despertó un gran interés de los conquistadores debido a la escasez de metales preciosos (se encontró algo de oro en los ríos y además se establecieron pequeñas minas en la región de Tegucigalpa), que en la primera mitad del siglo XVI atrajeron las miradas de las huestes españolas sobre todo para seguir la conquista y la colonización en el Perú y en la Nueva España. Por eso tanto los colonos españoles como las autoridades reales no pusieron la atención adecuada al desarrollo de la Capitanía durante los tiempos de los Austrias. Este descuido demuestra claramente el lugar de Guatemala en la estrategia defensivo-militar de la Corona española, la cual se enfocó en el fortalecimiento de la presencia hispana en diversos frentes: en el istmo panameño para asegurar el flujo de plata peruana; en las Antillas Mayores (excluyendo Jamaica) para asegurar las principales rutas de navegación que comunicaban a los virreinos entre ellos y con la metrópoli; y finalmente en la costa de Sotavento del virreinato novohispano (Veracruz y Campeche), puntos clave para proteger las entradas al interior de la Nueva España. Por otra parte, la Corona también desarrolló estrategias defensivas en los extremos de su imperio, es decir, en las Filipinas, en el norte del virreinato novohispano y en el sur del virreinato peruano (Capitanía General de Chile). Probablemente por el fortalecimiento de estas regiones, importantes para la economía metropolitana, se sacrificaron lugares de menor importancia como las Antillas Menores (denominadas

⁵ Severo Martínez Peláez, *La patria del criollo: ensayo de interpretación de la realidad colonial guatemalteca*, Guatemala, Universitaria, 1971; MacLeod, *Spanish Central America...*; George Lovell, *Conquista y cambio cultural: la sierra de los Cuchumatanes de Guatemala, 1500-1821*, La Antigua, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1990.

frecuentemente como las “islas inútiles”) y sobre todo la Capitanía General de Guatemala. Así, a lo largo de los gobiernos de los Habsburgo, los suministros de soldados, armas y municiones para la Capitanía quedaron a merced de una flotilla de dos barcos que irregularmente se enviaba, junto con la flota de Nueva España, a Trujillo, Puerto Caballos y el golfo Dulce, además de la bondad de los vecinos de villas y puertos quienes en varias ocasiones por su cuenta mantenían obras defensivas o prestaban dinero para pagar sueldos de las guarniciones.⁶

Por otra parte, la irregularidad de arribadas de barcos para la Capitanía, la más alta demanda de bienes y la política de marginalización condujeron a la insuficiencia de productos básicos, como armas, insumos para el hogar, vestimenta y herramientas; además, los bienes que llegaban al mercado interno guatemalteco eran muy caros. Por otro lado, la idea de las autoridades reales metropolitanas de que la Capitanía General de Guatemala fuera la periferia del imperio español y tuviera que atender sola sus necesidades defensivo-militares provocó la antipatía de los gobernantes y otros funcionarios reales, quienes hacían todo lo posible por aportar remesas mínimas para fines militares. Todos estos acontecimientos influyeron en el estancamiento de la región y en la falta de desarrollo de grandes fortificaciones para defenderla. Cabe subrayar que al inicio del siglo XVIII, la Capitanía sólo contaba con tres pequeñas defensas: la fortaleza Santa Bárbara, en el puerto de Trujillo, que se comenzó a construir en 1550 y cuya eficacia defensiva era limitada por su mala ubicación; el castillo San Felipe Lara, ubicado en la desembocadura del río Dulce, construido en 1595, después de las intrusiones en la zona del golfo del mismo nombre de los piratas franceses e ingleses en los años sesenta y setenta del siglo XVI; y la tercera fortificación, el castillo de Inmaculada Concepción, a la entrada al gran lago de Nicaragua que también se construyó en 1673 a raíz de

⁶ Rafal Reichert, “El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar de la Casa de los Austria, siglos XVI-XVII”, *Caribbean Studies*, v. 44, n. 2, 2016, p. 111-139; José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.

pillaje pirático a las ciudades León y Granada.⁷ A pesar de esta situación lamentable de las defensas, las autoridades locales construyeron en los puntos estratégicos del Caribe centroamericano, así como en las desembocaduras, las vigías para observar el movimiento marítimo en sus cercanías. Además, los mismos funcionarios consideraban una gran parte de la costa caribeña de la Capitanía General de Guatemala como inaccesible, como fue el caso de la Mosquitia, que se extendía entre el cabo Cameron (Honduras) y el río Grande de Matagalpa (Nicaragua).

Estos aspectos de la frágil e indefensa línea costera de la Capitanía atrajeron, por su parte, las miradas de los extranjeros y enemigos de la Corona española quienes en esas circunstancias desarrollaron enormes redes de contrabando que intercambiaban con los súbditos del rey sus mercancías (herramientas, telas, ropa, aguardiente y más) por los productos de la tierra que sobre todo eran añil, zarzaparrilla, vainilla, cueros, carnes, algo de plata y oro proveniente de la región de Tegucigalpa y también la alimentación fresca necesaria para las jornadas de navegación.

Con ello en el capítulo se presentarán los casos de contrabando con sus características y rutas de navegación frecuentadas por los extranjeros provenientes sobre todo de Jamaica, Curazao, islas Guanajas y Walis. La respuesta de la Corona española que utilizó contra el comercio ilegal fueron sus corsarios y guardacostas provenientes de diferentes puertos del Gran Caribe, y quienes con eficacia perseguían a los contrabandistas en el siglo XVIII. Para terminar, el artículo cuenta con la presentación de un interesante documento de las licencias que otorgó la Audiencia de Guatemala a los comerciantes y capitanes de barcos para que pudieran navegar en las aguas de la jurisdicción de la Capitanía General, tanto en el Caribe como en el Mar del Sur entre los años 1771 y 1777 (mapa 1).

⁷ Rafal Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Mérida, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales/Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 30-32.

Mapa 1
LA JURISDICCIÓN DE GUATEMALA Y LOS PUERTOS
DEL GRAN CARIBE Y EL PACÍFICO



FUENTE: Look4GIS-Lukasz Brylak con base en el software QGIS

*El contrabando y sus principales rutas de navegación
a lo largo de la costa caribeña*

El comercio ilegal en la Capitanía General de Guatemala tiene una larga tradición. El primer caso de dicho proceder fue señalado por la Real Audiencia de Guatemala mediante un informe, en el cual se había presentado lo acontecido en Trujillo donde, en marzo de 1572, arribó un barco inglés que intentó realizar intercambio de mercancías no hispanas.⁸ Desde entonces el fenómeno de contrabando se incrementaba década tras década durante toda la centuria decimosexta, donde la participación inglesa, quienes establecieron sus

⁸ MacLeod, *Spanish Central America...*, p. 461.

puntos de enlace con el territorio continental en las islas de Providencia, Guanajas, Black River, Walis y Jamaica fue predominante. En dicho tráfico ilegal también participaron los holandeses a partir de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648), cuando en el Caribe consiguieron sus posesiones en las Antillas Menores y sobre todo en las islas de Sotavento, con su base principal en Curazao desde la cual tuvieron el fácil acceso a los territorios septentrionales del virreinato peruano (La Guaira, Santa Marta, Cartagena, Portobelo) y por supuesto a las provincias de Costa Rica y Nicaragua.⁹

Sin embargo, el auge del contrabando en el Caribe centroamericano estalló en la primera mitad del siglo XVIII, después de la Guerra de Sucesión (1701-1713), cuando Gran Bretaña recibió de parte de la Corona española el Asiento de Negros por 30 años y el navío de permiso para compensar las pérdidas durante el transporte de esclavos de África a las Indias. Este hecho rompió con el monopolio de la Casa de Contratación y además permitió que los ingleses bajo el pretexto de comercio oficial desencadenaran un fructífero negocio ilegal. La coyuntura también la aprovechaban los holandeses, quienes en varias ocasiones colaboraron con los contrabandistas anglos, como lo refleja el *Memorial informativo del Consulado de Lima* elaborado por Dionisio de Alcedo y Herrera donde aparece la descripción de los abusos practicados por los británicos con el asiento y el navío de permiso. El oficial real era testigo de la feria en Portobelo de 1722, y narró así la actuación de los extranjeros, que aprovecharon el arribo del navío de permiso *Real Jorge*:

Al mismo tiempo que el bajel permitido concurría con los galeones en aquel puerto, fuera de él se estacionó, a espaldas del cerro y castillo que entonces defendía la entrada a la ciudad, una flota de paquebotes, bergantines, goletas y balandras en número de veintiuno, la mayor parte ingleses de Jamaica, a que se agregaban los demás de las otras colonias holandesas, francesas y dinamarquesas, que con el seguro de no haber guardacostas, ni poder el Comandante de los galeones españoles separar los navíos de guerra de su comando de la conserva y

⁹ Cornelio Goslinga, *Los Holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1983, p. 75-77.

guardia de los mercantes, hacían otra, duplicada y abierta Feria, poco menos abundante y surtida que la de Portobelo.¹⁰

El relato claramente demuestra la gran escala de abusos que practicaban los extranjeros aprovechando la impotencia española para reaccionar contra la violación de los acuerdos comerciales establecidos en el asiento, demostrando así la incapacidad administrativa, política y militar para defender sus intereses en las Indias. Estos sucesos no sólo ocurrían en los grandes puertos, sino también en los de segunda clase e incluso en las villas costeras, donde los vecinos actuaban impunemente por falta de control de las autoridades oficiales, como es el caso de la costa caribeña de la Capitanía General de Guatemala.

Hablando de ello, cabe decir que el producto guatemalteco que tuvo mayor demanda en el proceder del contrabando fue el colorante, que se obtenía del añil. Su tinta era de gran valor para los ingleses y holandeses. La planta se cultivaba, a gran escala, en la alcaldía mayor de San Salvador y después se enviaba hacia los puertos del golfo de Honduras o por el camino real a Oaxaca y rumbo a Veracruz. El comercio ilegal de añil iniciaba en la tierra donde los contrabandistas españoles utilizaban la ruta de senderos desde El Salvador hacia Olancho el Viejo y después a Trujillo, puerto que en la primera mitad del siglo XVIII estaba prácticamente abandonado.¹¹ Información sobre esta ruta la aporta una relación de Lorenzo Herrera, comisario del partido de Olancho, quien en octubre de 1743 notificó al gobernador de Comayagua sobre “el crecido número de tratantes y cargas de tinta añil que se enviaban a la costa para el trato ilícito por un camino nuevo que habían abierto [contrabandistas] por la montaña de Agalta en la jurisdicción de Olancho”. El comisario también hace

¹⁰ Dionisio de Alcedo y Herrera, *Memorial informativo del Consulado de Lima*, Madrid, 1725, tomado de Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno, *El Panamá hispano (1501-1821)*, Panamá, Diario La Prensa, 1997, p. 212.

¹¹ Rafal Reichert, “El contrabando y sus redes en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVIII. Una aproximación al tema”, en Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez Treviño (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto Mora, 2018, p. 202 (p. 193-214).

mención sobre el volumen de ese comercio ilegal señalando que “llegando al pueblo Jano, un vecino le pasó la noticia que el día 15 de agosto [1743] que en el camino a la montaña topó con cuatro o cinco trozos de recuas que se componían de más de 100 cargas de añil y las conducían el eclesiástico don Miguel de Lardizaba, Simón de Figueroa, don Juan Valiente y un mulato de León, además de otros españoles que no conocía y que los demás eran indios”. Finalmente, apuntó que en total iban unos 40 sujetos, entre españoles, mulatos e indios, y que se dirigían por el valle de Agalta al poblado Catacamas, en Olancho, para después seguir ruta hacia la villa inglesa situada en el río Tinto (Black River) en la costa del Caribe donde los británicos tenían su almacén de mercancías ilegales.¹²

Por estas razones los presidentes de la Audiencia de Guatemala, año tras año, emprendían empresas militares para perseguir el contrabando en la Capitanía. Un ejemplo de dicha actuación es el de 1743 cuando el gobernador, Tomás de Rivera y Santa Cruz, encargó al ingeniero militar Luis Díez de Navarro que “investigase los puntos por donde se introducía la mercancía de contrabando en las costas de las provincias de Honduras y Costa Rica”. Del informe se desprendió que las zonas de mayor tráfico clandestino eran Trujillo, Choluteca y valle de Matina, donde los vecinos además de comprar ropa y telas europeas, herramienta, utensilios de cocina, armas y papel también prestaban su servicio para almacenar la mercancía ilícita y para transportarla hacia el interior de la Capitanía, a las ciudades de León, Comayagua y Santiago de los Caballeros. Finalmente, Díez de Navarro apuntó que en el contrabando estaban involucrados tanto los vecinos de las villas, haciendas y ranchos como los oficiales reales y curas.¹³

Al hablar de las principales entradas de la mercancía clandestina en el golfo de Honduras y la Costa de los Mosquitos, es importante conocer la característica de navegación en dichas zonas del Caribe centroamericano. Es importante saber que la región fue

¹² “Testimonio de los autos sobre embarazar el ilícito comercio con los enemigos de la Real Corona...”, 1744, Archivo General de Centroamérica (en adelante AGCA), *Ramo A3.34 (4)*, leg. 140, exp. 1293, f. 5-6 y 43.

¹³ Reichert, “Navegación, comercio y guerra...”, p. 20.

considerada por los navegantes como un espacio marítimo de cabotaje, y no de la navegación transatlántica, para las embarcaciones de poco calado como lo fueron balandras, paquebotes, goletas, pero también lanchones, bongos y piraguas. Dichas unidades cumplían la función de transportar las mercancías de los principales puertos: Omoa, Puerto Caballos, Portobelo, La Habana, Santiago de Cuba y Campeche en caso de los españoles y Kingston y Willemstad en caso de los británicos y neerlandeses a los parajes menores así creando redes locales de comercio, como lo demuestra el caso inglés, donde los británicos tejieron la red de cabotaje que conectaba sus establecimientos de Walis, Roatán (islas Guanajas) y Black River con Jamaica, y ocasionalmente con los puertos de las Trece Colonias, es decir con Boston, Filadelfia, Baltimore y Charleston, de donde se obtenían harina, herramienta, ropa, alcohol de trigo y cera.

Los ingleses rápidamente conocieron las condiciones hidrográficas de la región del Caribe centroamericano, así aprovechando la gran cantidad de islas, cayos, bancos, arrecifes, bahías y rías desde Cabo Catoche hasta el golfo Dulce, así como las islas Guanajas (Roatán, Guanaja y Utila) y los pequeños cayos Cochinos en la costa de Honduras, para efectuar el contrabando de mercancías europeas y esclavos africanos. Ello lo demuestra un relato de la presa hecha por el capitán corsario don Cosme Zigarán en enero de 1753, quien en los Cayos Cuatriqui (hoy Cayo Caulker) atrapó una balandra inglesa cargada de mercancías para el comercio desde Walis, la cual según el juramento vino de las Trece Colonias primero a las islas de las Antillas Menores, La Antigua y San Eustaquio donde realizó compra de aguardiente de caña y otros frutos de tierra para después poner la vela rumbo al golfo de Honduras con el fin de intercambiar sus mercancías por el palo de tinte. El capitán corsario sospechaba que la balandra inglesa realizaba contrabando a lo largo de su cabotaje desde Roatán a Walis ya que los británicos conocían muy bien el área por la cual navegaban, lo que levantó la sospecha que anteriormente ejercían comercio ilegal en ese espacio marítimo.¹⁴

¹⁴ “Diligencias practicadas sobre haberse presentado don Pedro de Torres capitán con una balandra de presa hecha a los ingleses de Walis”, 1753, AGCA, *Ramo A2*, leg. 4, exp. 1, f. 1-24.

Por otra parte, es importante recordar que en la región del Caribe centroamericano los contrabandistas extranjeros y sobre todo los anglos tuvieron un gran aliado, que fue el reino de los zambos-miskitos, quienes desde el año de 1687 estuvieron en alianza con los ingleses para en 1749 convertirse en el protectorado de Gran Bretaña bajo la vigilancia del gobernador de Jamaica. Julio César Rodríguez Treviño señala que los zambos apoyaban el contrabando de los ingleses en la costa de Honduras, en las regiones de Omoa, Puerto Caballos, Trujillo, Cabo de las Tres Puntas, pero también en otros parajes como fueron el cabo Camarón, la bahía Almirante hasta Boca del Toro en el istmo de Panamá, es decir, a lo largo de los litorales del golfo de Honduras y la Costa de Mosquitos.¹⁵

Por su parte Sebastián Gómez González fortalece la idea del carácter bélico de los zambos-miskitos¹⁶ citando una cedula real redactada por el ilustre político español, Gerónimo de Ustáriz, quien, con aceptación del rey, Felipe V ordenaba “el desalojo y la extirpación” de los zambos-miskitos que poblaban la región del Caribe centroamericano, y como pretexto para realizar dicho exterminio señalaba que eran vagabundos con “licenciosa vida”. Los oficiales de la Real Audiencia de Guatemala mencionaban que aquellos “errantes” recibían armas de fuego proveídas de Jamaica por los británicos y eran capaces de atacar los pueblos españoles no tan solo dentro de la jurisdicción de la Capitanía General de Guatemala sino también alrededor de la península de Yucatán, lo que había ocurrido en la costa de Campeche, donde en los años de 1720 los zambos-miskitos habían ingresado a un pueblo, del cual secuestraron a todas las familias para esclavizarlas en la Costa de Mosquitos. Un acontecimiento parecido sucedió en Olancho, cuando dicho pueblo fue asaltado por más de 500 indios armados y del cual sacaron 36

¹⁵ Julio César Rodríguez Treviño, “De las islas a Tierra Firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano, 1700-1810”, en Grafenstein, Reichert y Rodríguez, *Entre lo legal...*, p. 64-65 (p. 52-95).

¹⁶ Sebastián Gómez González, “Disputas imperiales en una frontera del Caribe continental: la costa de Mosquitos a finales del siglo XVIII”, en Grafenstein, Reichert y Rodríguez, *Entre lo legal...*, p. 220-221 (p. 215-237).

prisioneros para llevarlos consigo a la espesura de la selva que abrazaba la Mosquitia.¹⁷

Esta actuación bélica de los zambos-miskitos también se refleja en los expedientes que tocan el tema de la defensa costera del golfo de Honduras como lo presenta un despacho sobre el fortalecimiento de las vigías en los parajes desde los cuales realizaban sus entradas al interior de la provincia dichos indios. Una junta llevada a cabo por el sargento mayor Manuel Bernardo de Paz, los capitanes Juan Guillen y Joseph de Paz, el ayudante Sebastián de Paz y el alférez Lucas del Portillo recomendó que “las vigías que se hubiesen de doblar se pusiesen en el río de San Francisco que es el que desemboca” y se junta con el río de Motagua por donde hubo vigías débiles para dar buena protección. Por eso la recomendación fue que se fortaleciera para no permitir que “los enemigos zambos por el referido río de San Francisco entrasen a coger las dichas vigías y penetrasen por el dicho río arriba hasta el puerto de Gualán”. Se resolvió enviar a la región al alférez Lucas del Portillo con cuatro soldados veteranos de ese partido, quienes tuvieron el conocimiento de los parajes de dicho río de San Francisco, para averiguar las posibles rutas de “cualquiera invasión de enemigo [y de reconocer] demás peligro por donde puedan entrar los enemigos zambos y otros piratas”.¹⁸

Dejando a un lado el problema con los indios bélicos y regresando al tema del contrabando es importante preguntarse qué valor tuvo dicho proceder. Según el cálculo de Adrian Pearce, quien ha analizado el contrabando inglés de Jamaica, resulta que entre 1748 y 1765 el comercio ilícito generaba una ganancia anual de alrededor de 140 000 libras para el Gran Caribe.¹⁹ En el caso de la Capitanía General

¹⁷ Karl Offen, “El mapeo de la Mosquitia colonial y las prácticas espaciales de los pueblos mosquitos”, *Mesoamérica*, n. 50, 2008, p. 1-36; Karl Offen, “Race and Place in Colonial Mosquitia, 1600-1787”, en Lowell Gudmundson y Justin Wolfe, *Between Race and Place: Blacks and Blackness in Central America and the Mainland Caribbean*, Durham, Duke University Press, 2010, p. 92-129; Barbara Potthast, “Centroamérica y el contrabando por la Costa de Mosquitos en el siglo XVIII”, *Mesoamérica*, n. 36, 1998, p. 499-516.

¹⁸ Autos sobre el comiso de negros y demás géneros que apresaron la gente marinera de los navíos de registro [...] a los ingleses (1728), AGCA, *Ramo A2.2*, leg. 2, exp 32, f. 18.

¹⁹ Adrian Pearce, *British Trade with Spanish America, 1763-1808*, Liverpool, Liverpool University Press, 2007, p. 32.

de Guatemala tenemos únicamente datos sueltos de informes de los oficiales reales tanto españoles como británicos, que presentó en su artículo Barbara Potthast. Según la historiadora, en el año 1750 el contrabando generó una ganancia entre 28 y 43 000 libras esterlinas y 11 años más tarde entre 124 y 181 000 pesos de a ocho (entre 28 y 41 000 libras), es decir, entre un quinto o un tercio de las ganancias británicas anuales de todo el Gran Caribe comparándolo con los datos de Pearce.²⁰ Esta tendencia de ganancias se mantuvo hasta la liberación de comercio en 1778 y la entrada de España en la guerra de Independencia de las Trece Colonias un año después. Potthast señala que al terminar dicha contienda y al desalojar a los ingleses de la Mosquitia después de 1786, a raíz de la firma de la Convención de Londres, el valor del contrabando británico en la Capitanía General de Guatemala ya no superaba las 10 000 libras esterlinas anuales, es decir, estaba por debajo de los 44 000 pesos de a 8 reales.²¹

*Los corsarios, un remedio contra el comercio ilegal
en la Capitanía General de Guatemala*

El fenómeno del contrabando en la Capitanía se puede ver como un mal necesario donde participaba toda la sociedad colonial, desde los indios hasta los altos funcionarios de la Corona. Por eso hay que considerar el comercio ilícito no tan solo como una transgresión de las leyes españoles en las Indias, sino también como la única manera de mejorar la vida cotidiana de varias provincias de la Capitanía General de Guatemala, donde la colaboración con los británicos, holandeses, y en menor medida con otros extranjeros, era el único canal para impulsar las economías locales y regionales.

Siguiendo la idea de Barbara Potthast hay que considerar que, a lo largo del siglo XVIII, el comercio ilícito con los enemigos de la Corona española garantizaba una ganancia significativa y un mercado bastante estable para el surtimiento de los productos euro-

²⁰ Una libra esterlina valía 4 409 pesos de a ocho reales.

²¹ Potthast, "Centroamérica y el contrabando...", p. 514.

peos y para la venta de los géneros centroamericanos. Asimismo, es importante subrayar que el contrabando fue una solución a la crisis económica que azotó la Capitanía General de Guatemala en la segunda mitad del siglo XVII, debido a la falta de buena atención administrativo-política para dicha entidad por la Corona.²²

Sin embargo, en aquel entonces las autoridades reales metropolitanas tuvieron otra visión del contrabando, viéndolo como un gran problema que afectaba al comercio español y sobre todo a los mercaderes peninsulares. Ya desde temprano lo observaron los pensadores de la época como es el caso de Francisco de Seijas y Lobera, quien en su monumental obra preparada para Luis XIV, *Memorias sobre el gobierno de las Indias españolas* subrayaba que los enemigos de la Corona mediante el contrabando se beneficiaban de las riquezas de América, y sobre todo señalaba a los británicos de Jamaica, a los holandeses de Curazao y a los daneses de Santo Tomás.²³ El mismo problema también lo puntearon en sus obras dos pensadores ilustres del reinado de Felipe V, es decir, Bernardo de Ulloa y Gerónimo de Uztáriz²⁴ al observar la necesidad de proteger los intereses mercantes de la Corona y comerciantes españoles y demostraban como las causas de contrabando la poca eficiencia de las defensas costeras americanas, la casi nula operatividad de la armada de Barlovento y el otorgamiento de los asientos a los extranjeros. Ulloa lo definió así: “disfrutaban enteramente las Indias, [haciendo] perder el comercio y tráfico español mediante contrabando y [así] hacerse absolutos dueños de los tesoros de la América”.²⁵

Por estas razones a partir, de la creación de la Secretaría de Marina en 1714, la Corona buscó resolver ese problema mediante la habilitación de la Armada de Barlovento, la construcción de buques de guerra en La Habana, pero sobre todo mediante la actuación de

²² Potthast, “Centroamérica y el contrabando...”, p. 501.

²³ Johanna von Grafenstein, “Concepciones espaciales y visiones imperiales: el Caribe en la época del reformismo borbónico”, *Cuicuilco*, v. 10, n. 29, 2003, p. 8 (p. 1-26).

²⁴ Gerónimo de Uztáriz, *Theorica y practica de Comercio y de Marina* (1742), Madrid, Aguilar, 1968.

²⁵ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* (1740), Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992, p. 139, tomado de Grafenstein, “Concepciones espaciales y visiones imperiales...”, p. 10.

guardacostas y corsarios españoles provenientes de los puertos del Gran Caribe. El primero que postuló por el empleo de dicho remedio fue José Patiño Rosales, quien desde que en 1726 se convirtió en ministro de Marina, emprendió la empresa de obstaculizar y disminuir, por medios burocráticos y bélicos, el diluvio de mercancías ilegales en las posesiones ultramarinas españolas. Según Antonio de Béthencourt Massieu, Patiño demostraba una verdadera obsesión con Inglaterra, a la cual consideraba el auténtico peligro y el principal enemigo de España, debido a sus enclaves estratégicos para introducir las mercancías en las posesiones hispanas de las Indias. Con ello, el ministro siempre respondió a las transgresiones británicas. A la agresión contestaba con agresión, al contrabando con corsarios, a los abusos de la Compañía del Asiento de Negros con la suspensión del navío de permiso, y a las notas de protesta sobre medidas de gobierno perjudiciales a los intereses comerciales extranjeros con el hábil empleo de la tradicional lentitud de la burocracia española.²⁶

Estas hábiles estrategias las siguieron sus sucesores en la Secretaría de Marina donde la mayor movilización de corsarios y la inversión en guardacostas se realizaron durante los gobiernos del marqués de la Ensenada (1743-1754) y Julián de Arriaga (1754-1776). Al analizar el fenómeno de corso durante la primera mitad del siglo XVIII hay que tener en cuenta que las hostilidades entre británicos y españoles siempre estuvieron presentes. De hecho, las fricciones entre estas naciones se desencadenaron en tres guerras: la de la Cuádruple Alianza (1717-1721), la Anglo-Española (1727-1729) y la del Asiento o de la Oreja de Jenkins (1739-1748), que también llevaron la contienda bélica al Gran Caribe y el golfo de Honduras. Así, en diciembre de 1752, Charles Knowles, gobernador de Jamaica, escribió sobre un vecino de Black River quien le dio noticia de que había atrapado, en una emboscada, un bergantín corsario campechano que, con otros tres buques hispanos persiguió y apresó varios barcos británicos en el golfo de Honduras, entre la Costa de los Mosquitos y las islas Guanajas. Asimismo Knowles subrayaba que, des-

²⁶ Antonio de Béthencourt Massieu, "Patiño en la política internacional de Felipe V. Estudios y documentos", *Cuadernos de Historia Moderna*, Valladolid, Universidad de Valladolid, v. 1, 1954, p. 24 (p. 11-38).

de el fin de la guerra del Asiento, los corsarios españoles violaban los acuerdos del tratado de Aquisgrán (1748) y seguían apresando embarcaciones británicas en el golfo de Honduras.²⁷

Al hablar de las operaciones de corso en la Capitanía General de Guatemala, una vez más, hay que volver a la cuestión de la estrategia de la Corona española durante los Austrias cuando, como se ha dicho anteriormente, los monarcas no pusieron la adecuada atención en el desarrollo de las fortificaciones y puertos en la costa caribeña de la Capitanía. Por esta razón, más el clima insalubre en la parte de la costa de los Mosquitos, en el siglo XVIII contamos con dos centros portuarios habilitados, es decir el golfo Dulce con su fuerte San Felipe Lara y Omoa, con su fortaleza San Fernando (a partir de los años 1750). Todavía se utilizaban como parajes Puerto Caballos en la cercanía de Omoa, Trujillo y río San Juan con su castillo Inmaculada Concepción.

La revisión documental en los archivos de España y Guatemala permitió observar que eran muy escasas las operaciones de los corsarios y guardacostas provenientes de la propia Capitanía; únicamente se hacen menciones de unos corsarios lugareños y de unas cuantas expediciones de lanchas y piraguas originarias de San Felipe e Inmaculada Concepción. En el caso de Omoa se señalan las embarcaciones de mayor calado como lo fueron goletas, bergantines y raramente fragatas. Esta insuficiencia de embarcaciones, gente de mar y guerra y también recursos económicos influyó en la política de proteger el Caribe centroamericano por los corsarios provenientes de otras partes del Gran Caribe, sobre todo de Yucatán (Bacalar y Campeche), Cuba (La Habana, Santiago de Cuba, Jagua y Trinidad) y de Tierra Firme (Portobelo y Cartagena de Indias).

Ya se ha mencionado anteriormente uno de los múltiples casos de operaciones de los corsarios campechanos, presentado en la queja del gobernador de Jamaica, Charles Knowles; ahora la idea es presentar otros enclaves importantes en la estrategia de lucha de corso del Gran Caribe. Así, comencemos por Cuba, la isla en la cual los corsarios operaban sobre todo en dos frentes. El primero, desde La

²⁷ Reichert, "Navegación, comercio y guerra...", p. 26.

Habana hacia el canal de las Bahamas, Florida y la costa este de las Trece Colonias llegando, en algunas ocasiones, hasta la altura de Nueva York. Otro núcleo del cual salían las expediciones corsarias se encontraba en la costa oriental de la isla en tres localidades, Jagua, Trinidad y Santiago de Cuba. Los corsarios de estos parajes preferían perseguir a los barcos extranjeros en las cercanías de sus puertos, en el canal de los Vientos entre Cuba y La Española, por la costa norte de Jamaica y además por el golfo de Honduras.²⁸

Es interesante que dicha gente de mar y guerra tenía la capacidad de apresarse en un corto plazo muchas embarcaciones enemigas, como es el caso de Pedro de Garaicoechea, Francisco Roldan, Manuel Bosque y Juan Bautista de la Mota, quienes en cuatro meses (junio-octubre de 1747) apresaron 45 embarcaciones de distintos tipos y con diferentes cargamentos. El corsario que realizó más intercepciones fue Garaicoechea, comandante de la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, alias *La Galga*, quien logró doce presas, de las cuales tres las capturó en las cercanías de la isla de Roatán, es decir frente al puerto de Trujillo. Dicho corsario llegó a ser tan famoso que las autoridades británicas de Jamaica organizaron varias “cacerías” para atraparlo, una de ellas cerca de Santiago de Cuba en enero de 1746. Garaicoechea, gracias a sus habilidades y conocimiento náutico, pudo escapar y arribar con tranquilidad a este puerto.²⁹ La persecución de los contrabandistas ingleses por los corsarios cubanos llegó a tal grado que en ocasiones los británicos abandonaban sus embarcaciones y se escondían tierra adentro para no ser atrapados. Como lo demuestra el suceso del 11 de septiembre de 1747 cuando el capitán de una goleta cargada de bacalao, barriles de macarelas, brea, alquitrán, duelas, tejamanil y maderas de embarcaciones, decidió abandonarla antes de ser apresada por el corsario Juan Bautista de la Mota en la punta Morante de Jamaica. En su juramento

²⁸ Rafal Reichert, “Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763”, *Estudios de Cultura Maya*, n. 51, 2018, p. 163 (p. 151-174).

²⁹ “Carta del gobernador de Santiago de Cuba de 6 de mayo de 1755, Lorenzo de Madariaga a don Julián de Arriaga”, Archivo General de Indias (en adelante AGI), *Audiencia de Santo Domingo*, leg. 2170, fojas 53-59.

el capitán español mencionó que “no aprehendió ningunos ingleses ya que vararon su buque y se echaron en tierra”.³⁰

Otro punto importante de las operaciones corsarias fue Bacalar, que por su cercanía al establecimiento inglés en Walis recibió fuerte respaldo militar de los gobernadores de la Capitanía General de Yucatán. Carlos Conover en su tesis subraya que dichos hombres de mar y guerra realizaron varias excursiones bélicas a los asentamientos británicos en Walis, donde apresaron varias embarcaciones cargadas de palo de tinte y maderas duras. Asimismo menciona que entre los años 1751 y 1758, las acciones más valientes fueron las de los capitanes Antonio Palma, Domingo Martín del Rosario y Pedro de la Puente, quienes hicieron mucho daño al comercio británico de palo de tinte.³¹

El último núcleo de las operaciones corsarias lo formaban los corsarios lugareños provenientes de la jurisdicción de la Capitanía General de Guatemala. Desafortunadamente hasta la fecha no hay mucha información sobre las expediciones, únicamente se cuenta con algunos casos, como es por ejemplo este de Joseph Rejón de Silva, quien en abril de 1749 al mando de dos piraguas atrapó en la costa hondureña un bergantín inglés del cual aprovechó su velamen, aparejo y algunas maderas para terminar una goleta guardacostas que estaba armando en la desembocadura del río Motagua.³² Otro caso es de los comerciantes, don Francisco Mateo de la Guerra y don Juan de Vera, quienes armaron, por su propia cuenta, una goleta corsaria en Omoa. Su primera presa la encontraron el 30 de marzo de 1750 y fue la balandra *El Próspero* de 50 toneladas, anclada en el paraje de Gracias a Dios. Su capitán, Simón Walton, abrió fuego sobre la goleta y empezó un combate que ganaron los españoles matando a siete británicos.³³ En los años 1750, también actuaba en la costa hondureña, el capitán

³⁰ *Ibidem.*

³¹ Carlos Conover Blancos, *Llave y custodia de esta provincia. El presidio de San Felipe Bacalar ante los asentamientos británicos del Walix. 1779-1798*, tesis de maestría en Historia, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Facultad de Filosofía y Letras, 2013, p. 61-63.

³² Reichert, “Corsarios españoles...”, p. 166.

³³ “Consecuente a la presa hecha por don Francisco Matheo de la Guerra, en la balandra inglesa nombrada *El Prospero* tomada 30 de marzo 1750 y remisión de los autos formados sobre ella a la Audiencia de Guatemala”, AGI, *Audiencia de Guatemala*, leg. 884, fojas 8-11.

Felipe López, quien se dio a la labor de pelear contra los ingleses y zambos-mosquitos asentados en el río Tinto y el Cabo Gracias a Dios. Con su piragua armada realizó asaltos a dichas poblaciones y tomó por sorpresa a dos balandras que descargaban mercancías.³⁴

De la poca información que se tiene sobre los corsarios de la Capitanía General de Guatemala sobresalen las acciones emprendidas por don Joseph de Palma, el capitán del bergantín llamado *San Joseph* de Omoa, quien realizó varios pillajes entre dicho puerto y la desembocadura del río Matina en Costa Rica. Por ejemplo, en 1756 apresó tres embarcaciones inglesas: la balandra *La Expedición*, que iba de Walis a Jamaica con cargamento de palo de tinte; otra balandra llamada *Hibernian*, que fue tomada en el crucero de Trujillo para la Guanaja, con cargamento de palo de tinte, tablones de caoba y carey, en su viaje de Walis a Jamaica, y el bergantín *Roberto*, que fue reconocido y apresado con el cargamento de palo de tinte y 59 tablones de caoba, que cargó en el establecimiento inglés de Black River.³⁵

Finalmente, vale la pena señalar la información sobre los guardacostas que únicamente operaban desde los fuertes de San Felipe Lara y de Omoa. Según la relación de don Ignacio San Just, elaborada en los años 1751-1752, en el primer castillo se utilizaba como guardacostas únicamente a un jabeque, y en el caso de San Fernando se contaba con una goleta al servicio de la vigilancia marítima. Sin embargo, cantidad y clase de buques variaban de acuerdo con las necesidades y la capacidad de la Real Hacienda, la cual se encargaba de la manutención de dichas embarcaciones. Lo que parece ser común es el hecho que frecuentemente esos buques por falta de tripulación, carena y recursos económicos estaban inutilizados en sus parajes, como lo demuestra un informe oficial de 1767, cuando quedaron inmovilizados cinco botes del castillo de San Felipe Lara y el bergantín *San Fernando* de la fortaleza de Omoa.³⁶

³⁴ “Informe del capitán corsario, don Felipe López sobre presas que ha hecho a los ingleses de Cabo de Gracias a Dios y Río Tinto”, AGI, *Audiencia de México*, leg. 3099, fojas 92-97.

³⁵ Reichert, “Corsarios españoles...”, p. 166.

³⁶ “Don Joaquín de Ibarra, castellano y alcalde del castillo de San Felipe del Golfo, pide la reparación de los cinco botes armados, encargados de la persecución de contrabandistas y piratas”, AGCA, *Ramo A2.1, Capitanía General, Asuntos generales*, leg. 6770,

Es interesante que en algunas ocasiones los gobernadores de las provincias de Nicaragua y Costa Rica también armaban bateles, bongos y piraguas para perseguir a los contrabandistas en las aguas bajo su jurisdicción. De hecho, en una relación de octubre de 1757, Melchor Vidal de Lorca y Villena, gobernador nicaragüense, presentó una propuesta de embarcaciones más adecuadas para el combate contra el comercio ilícito. Según sus palabras, “en esta provincia y la de Costa Rica, son apropiadas unas piraguas grandes, bien armadas, para cuya construcción hay maderas muy a propósito en los montes inmediatos de este Lago de Nicaragua”.³⁷ Con la existencia de dichas embarcaciones no sólo se podía perseguir a contrabandistas, atacar zambos-mosquitos, sino también reconocer la costa para desalojar a los ingleses. El tema de armar embarcaciones para asegurar dicha región no era nada nuevo, ya que en 1755 el gobernador de Costa Rica, Francisco Fernández de la Pastora, propuso construir tres piraguas armadas, con quince hombres cada una “para evitar el comercio y trato ilícito, que la nación inglesa hace en el valle de Matina, quitando las vigías establecidas, por ser más perjudiciales que beneficiosas con cuyo costo y algo más pudieran mantenerse dichas embarcaciones y así mismo contener a los indios zambos-mosquitos quienes roban los frutos de aquel país”.³⁸

*Noticias de las licencias para navegar en los mares
de la Capitanía General de Guatemala*

En este apartado se propone analizar el documento titulado *Licencias para navegar, remates de carnicerías y ventas de oficios*,³⁹ el cual elaboró

exp. 11; “Cuenta de lo gastado en el mantenimiento del bergantín guardacostas del puerto de Omoa, nombrado *San Fernando* (1767)”, AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos generales*, leg. 1930, exp. 30.

³⁷ “Correrías de los Zambos-Mosquitos y proposición de providencias para conternerlos y escarmentarlos (1757)”, AGI, *Audiencia de Guatemala*, leg. 874, foja 33-37v.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ “Licencias para navegar y remates de carnicería y ventas de oficios, Tomas de Razón (1777)”, AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos Generales*, leg. 812, exp. 14914, f. 1-38.

Tomás de Razón y en el cual abordó la información de registros de barcos y licencias para la navegación que había otorgado la Audiencia de Guatemala entre enero de 1771 y octubre de 1777. En dicho informe, el autor se dio la tarea de presentar los permisos para realizar el comercio y la navegación tanto en el Caribe (incluyendo la ruta a España) como en el Pacífico. Al observar la estadística del movimiento marítimo en ambos litorales resulta que entre 1771 y 1774, el número de embarcaciones que atravesaban legalmente por el Caribe y el Pacífico era más o menos parejo entre 3 y 6 registros anuales. Sin embargo, a partir del año 1775 y hasta finales de 1777, el tráfico caribeño se disparó y resultó ser más del doble en comparación con los años anteriores (15 barcos *versus* 32, véase cuadro 1). En cambio, el movimiento por el Pacífico no percibió dicho fenómeno del aumento de número de las embarcaciones y en el último año el informe de Tomás de Razón mostró un declive con tan solo dos barcos registrados (véase cuadro 1). Por otra parte, es interesante que también en su relación el funcionario mencionó dos solicitudes de licencias para construir embarcaciones menores formadas por:

1. Don Nicolás de Ycassa residente de León, provincia de Nicaragua, “para que pueda fabricar un lanchón como de 500 quintales a fin de que pueda navegar con él y los géneros permitidos a los reinos del Perú, satisfaciendo los Reales Derechos establecidos”.⁴⁰ La licencia la otorgó el presidente de la Real Audiencia el 22 de diciembre de 1776. Este personaje aparece en otros registros como el capitán del barco nombrado la *Santísima Trinidad* alias el *Caballito Surto* el cual realizaba la ruta comercial entre El Realejo y Acapulco.
2. Y por don Manuel de Molina, vecino de León Nicaragua:

Para fabricar en el puerto del Realejo un lanchón de buque de 400 a 500 quintales ya para que con él pueda traficar de unos a otros puertos de esta gobernación con registros guías correspondiente de los Oficiales Reales, sin que éstos lleven por esta razón derechos algunos

⁴⁰ *Ibidem*, f. 28-29.

Cuadro 1
NÚMERO DE LICENCIAS OTORGADAS PARA NAVEGAR EN LAS AGUAS
DE LA CAPITANÍA GENERAL DE GUATEMALA
1771-1777

<i>Movimiento marítimo en el Caribe y hacia España</i>							
Año	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777
Núm. de barcos	3	4	6	2	12	9	11
<i>Movimiento marítimo en el Pacífico</i>							
Año	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777
Núm. de barcos	3	3	4	4	5	5 más 1 solicitud de construir un lanchón	2 más 1 solicitud de construir un lanchón

FUENTE: AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos Generales*, leg. 812, exp. 14914, f. 1-38

y regrese de unos a otros puertos con torna guía y acredite haber cumplido la obligación que ha de contraer de pasar al puerto que señale y es prevención que de todos los dichos frutos ha de satisfacer los Reales Derechos establecidos en Real Cedula de 17 enero de 1777.⁴¹ En este caso la licencia se le concedió el 1o. de marzo de 1777.

Los registros y las solicitudes de construcción de barcos en la provincia de Nicaragua demuestran que hubo interés para promover la navegación por el Pacífico ya que en los registros se mencionan las licencias para las travesías a Acapulco, Acajutla, El Realejo, Punta Arenas, pero también rumbo a Panamá, Paita, Guayaquil y El Callao. Los cargamentos que menciona el funcionario por lo regular se componían de “frutos y efectos permitidos”, donde se enumeran añil, tabaco, marquetas de cera, cacao guayaquileño,

⁴¹ *Ibidem*, f. 31.

pero también describe otros transportes como fueron los casos de unos cuantos esclavos negros y un caso de tropa bajo el mando del capitán Manuel de Quiroga, que se condujo desde Panamá en los barcos *San Antonio* alias *el Bonito* y *Santa Úrsula* alias *El Granadero* capitaneados por don Mariano Gorostizaga y don Fabián Cerna al Realejo para después enviarla con el fin de fortalecer el castillo Inmaculada Concepción en el río de San Juan de Nicaragua. Ello demuestra la importancia de la ruta del Pacífico de la provincia nicaragüense como el puente que conectaba alternativamente la región con el Caribe (cuadro 1).⁴²

El movimiento por el Pacífico, que enumeró Tomás de Razón, confirma la tesis de Guadalupe Pinzón sobre la importancia de la navegación virreinal en el Mar del Sur donde los puertos y parajes en el territorio de la Capitanía General de Guatemala ejercían la función de puntos de escala para el comercio de cabotaje en el eje del norte al sur y viceversa, así creando y manteniendo la conexión ente ambos virreinos americanos. Lo interesante es la notable participación de los mercaderes del Realejo y Sonsonate en la comercialización de los productos centroamericanos sobre todo de los pertrechos para la construcción naval a cambio del cacao.⁴³

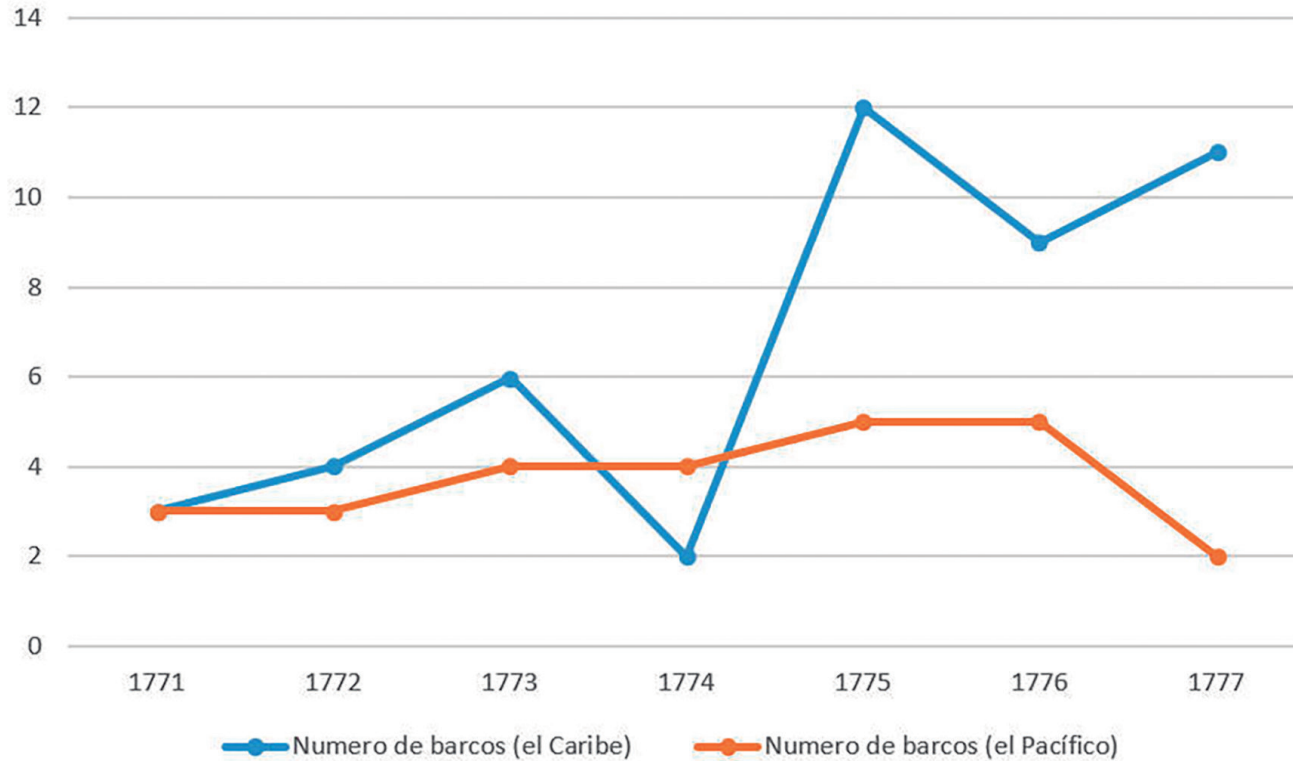
Al hablar de la navegación caribeña destaca que el puerto de apertura más frecuentado por las embarcaciones fue Omoa, y el de destino fue el de La Habana. Además, el informe señala los registros a los reinos de Castilla o España donde como puerto de destino en algunas ocasiones aparece Cádiz y en otras no se precisa la información. Al analizar casos específicos de la navegación caribeña es interesante el de la balandra *El Diamante*, propiedad del Real Asiento de Negros de Puerto Rico que, a su regreso, en agosto de 1771, consiguió la licencia para llevar tintas a La Habana donde el añil fuera transbordado a los navíos del rey o a una embarcación particular,

⁴² *Ibidem*, f. 3.

⁴³ Guadalupe Pinzón Ríos, “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”, en Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, p. 343-362.



Gráfica 1
COMPARACIÓN DEL VOLUMEN DE BARCOS CON LICENCIAS PARA NAVEGAR EN LA JURISDICCIÓN
DE LA CAPITANÍA GENERAL DE GUATEMALA
(1771-1777)



FUENTE: AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos Generales*, leg. 812, exp. 14914, f. 1-38

siempre pagando los derechos correspondientes en la Caja Real. Otro caso para la misma ruta entre Omoa y el puerto cubano es el de un despacho de abril de 1773 a favor del comerciante don Francisco Antonio de Urruela para que embarcara en el bergantín del rey comandado por el teniente de navío, don Miguel de Alderete, 37 tercios de tinta de añil pagando todos los derechos y flete por dicha mercancía. Debido a la falta de pagos de aranceles el buque apenas salió a la mar a finales de junio del mismo año. En su último registro antes de partir todavía se aumentó la carga por 55 tercios de añil pertenecientes a los comerciantes guatemaltecos don Manuel Batres (13) y Basilio Vicente Roma (42), quienes además contribuyeron con los gastos de flete y los impuestos pagados en la Caja Real de Omoa. Un caso más sobre la navegación entre el golfo de Honduras y la isla de Cuba es de diciembre de 1773 cuando los comerciantes Juan Gil del Barrio, Joseph Agustín de Navas, Roque Barrero y Joseph Tajueco Burgos recibieron la licencia de la Audiencia para transportar en la balandra *Nuestra Señora del Rosario* 94 tercios de añil a La Habana.⁴⁴

Al observar estos ejemplos y otras licencias se nota que el producto de mayor demanda para la exportación de la Capitanía General de Guatemala fue el añil que se enviaba a La Habana con el fin de transbordarlo a los barcos que viajaban a los puertos metropolitanos. Es interesante que para dicho comercio se utilizaban tanto los barcos del rey como de los particulares, lo que demuestran los ejemplos. La demanda de índigo en la década de 1770 demuestra que la producción del colorante no estaba en crisis como lo menciona en su artículo José Manuel Santos Pérez.⁴⁵ Véase la gráfica 1.

Cabe señalar que entre otros géneros que se enviaba a La Habana también aparecen carnes procedentes de los ranchos de Olancho, que se elaboraban en los alrededores de Omoa y se embarcaban en los buques de particulares como es el caso de la licencia de agosto de 1775, otorgada a Nicolás Balderas, capitán de la balandra *San Martín*, en la cual se embarcaron además de carne salada también

⁴⁴ “Licencias para navegar y remates de carnicería y ventas de oficios, Tomas de Razón”, 1777, AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos Generales*, leg. 812, exp. 14914, f. 3 y 5-9.

⁴⁵ Santos, “Los comerciantes de Guatemala...”, p. 463-484.

mulas, caballos y bueyes. Dicho capitán primero realizó el viaje de La Habana a San Fernando de Omoa, a finales de mayo de 1775, trayendo cera y “frutos de la isla” que no se especificaron, pero podrían ser tabaco y azúcar los productos de mayor importancia de la economía cubana.⁴⁶

También aguardiente de caña, como lo demuestra un comiso hecho por el comandante del puerto de Omoa en la balandra la *Observante María* capitaneada por don Narciso Pérez, fue un producto de intercambio entre ambos puertos.⁴⁷ Otro caso de los presentados es el de la licencia, de abril de 1777, que se otorgó a la balandra *Nuestra Señora del Carmen*, que únicamente a su bordo condujo al puerto de Omoa, a don Josef Ponce de León, nuevo corregidor de Chimaltenango. Sin embargo, al revisar la bodega del barco resultó que tenía pipas de aguardiente de caña, que el señor fiscal no permitió descargar bajo la amenaza de realizar comiso de dicho alcohol.⁴⁸

Al tomar como ejemplo el caso de Nicolás Balderas se puede observar que el tiempo de efectuar la navegación y realizar el negocio entre La Habana y Omoa tardaba alrededor de tres meses, debido a la obligación de pagar aranceles, en ocasiones en la ciudad de Guatemala donde se encontraba la oficina de aduana, además de solicitarse la licencia para el tornaviaje que también se realizaban en la capital de la Capitanía General. Estos trámites burocráticos más el tiempo de revisión de las mercancías influían en el hecho de que la embarcación estuvo más tiempo parada en el puerto que en el que realizaba viaje, el cual tardaba aproximadamente entre 7 y 10 días de navegación dependiendo de las condiciones del clima y del barco.

Un último aspecto que es importante presentar al hablar de cabotaje por el golfo de Honduras y el Caribe es la ruta frecuentada por los barcos hacia la metrópoli. Se ha señalado que en la mayoría

⁴⁶ “Con un cargamento igual llegó en enero de 1777 el bergantín Joseph Nazareno del cargo de don Francisco Bosque realizando la misma ruta entre La Habana y Omoa”, AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos Generales*, leg. 812, exp. 14914, f. 29.

⁴⁷ “Licencias para navegar y remates de carnicería y ventas de oficios, Tomas de Razón”, 1777, AGCA, *Ramo A3.1, Real Hacienda, Asuntos Generales*, leg. 812, exp. 14914, f. 20 y 21.

⁴⁸ *Ibidem*, f. 32.

de los casos únicamente se menciona como destino “los reinos de Castilla o de España”; sin embargo, en dos se distinguió la circunnavegación entre Cádiz y Omoa.

Hablando del primero, se trata de un paquebote nombrado *San Josef*, bajo el mando del capitán don Domingo Velazco y el maestre don Antonio de Pasos, que arribó al puerto hondureño el 12 de marzo de 1776, anteriormente realizando escala en Puerto Rico. No se especifica qué mercancía trajo de España. En cambio, recibió la licencia para que regresara a Cádiz con un cargamento de “géneros de la tierra y frutos permitidos”. Además, el presidente de la Audiencia, Martín de Mayorga y Ferrer, obligó al contador oficial de la caja real de Guatemala que vigilara el registro del paquebote *San Josef* para prevenir cualquier posible contrabando, lo que demuestra la desconfianza de las autoridades en los mercaderes peninsulares.⁴⁹ El segundo caso es el del paquebote *San Nicolás de Bari* capitaneado por el maestre don Benito Julien y Ricarte, quien vino de Cádiz al golfo de Honduras (Omoa) el 11 de febrero de 1776. Por las diligencias que se realizaron sobre su cargamento bajo el cuidado de don Josef Antonio Martínez, el representante de la Real Hacienda, el barco no pudo salir a su tornaviaje al puerto gaditano hasta 10 de abril del mismo año, cuando se le otorgó la licencia en la cual se menciona nuevamente como cargamento “frutos de la tierra”.⁵⁰ Quizás una pista que aclara esta generalización de las mercancías que se enviaban a la metrópoli es el caso de la licencia para transportar tintas de añil concedida a don Mateo Araujo y don Mariano de Nájera, afianzados del maestre Fermín de Almonte, en la cual se menciona posible afectación de la entrega de dichas tintas en La Habana que pudiera tener consecuencias al momento de trasbordar el índigo a una embarcación rumbo a Cádiz. Así, una vez más, se confirma la importancia del añil para la economía de la Capitanía General de Guatemala y su alta demanda para la industria textil metropolitana.

⁴⁹ *Ibidem*, f. 24 y 25.

⁵⁰ *Ibidem*, f. 25 y 26.

Consideraciones finales

En el capítulo se han presentado tres diferentes temas que giran en torno de la navegación de cabotaje en la Capitanía General de Guatemala durante el siglo XVIII. En primer lugar, el enfoque se ha concentrado en el fenómeno del contrabando proveniente de las colonias inglesas y holandesas en el Caribe, práctica que surgió en la Capitanía en la segunda mitad del siglo XVI y que tuvo un auge en la primera mitad de la centuria decimoctava. Mediante estudio de casos específicos se ha pretendido demostrar la importancia del comercio ilegal para la vida económica de las provincias guatemaltecas, donde en varias ocasiones participaban todas las clases sociales con un fin de mejorar sus condiciones de vida. Por eso, y como lo expresó Barbara Potthast, hay que ver el contrabando como un mal necesario el cual brindaba las oportunidades para importar bienes de la tierra (añil, cacao, carnes, cueros y diferentes maderas) en que abundaban algunas regiones de la Capitanía guatemalteca y exportar los productos europeos (herramienta, vestimenta, zapatos y demás) provenientes sobre todo de Gran Bretaña y Holanda.

En el segundo apartado se ha demostrado la respuesta de la Corona española para combatir el proceder del contrabando en el Caribe centroamericano. Este asunto cobró importancia para el Estado borbónico a partir de la creación de la Secretaría de Marina (1714) y sobre todo durante la gobernación de José Patiño (1726-1736), el feroz enemigo de los ingleses y gran persecutor de las transgresiones y fraudes que Gran Bretaña realizaba en las Indias mediante el Asiento de Negros y el navío de permiso. Los casos que se han presentado en el subcapítulo demuestran que la Capitanía General de Guatemala por su deficiencia de recursos económicos, militares y en ocasiones humanos no tuvo capacidad para emprender sola la lucha contra el comercio ilícito en las aguas de su jurisdicción; por eso en su espacio marítimo actuaron también los corsarios provenientes de Campeche, Bacalar y Cuba. Estos últimos, mediante sus presas, como es el caso de Pedro de Garaicoechea, definieron su fuerte posición en el mapa de las rutas de navegación no tan solo cerca de su isla o Jamaica, sino también a lo largo del litoral caribeño

de la Capitanía guatemalteca. Las capturas realizadas por ellos y otros corsarios permitieron disminuir el flujo de mercancías ilegales y por otra parte aseguraron mayor vigilancia en las costas.

Finalmente, el último apartado presenta la información sobre las licencias de navegación que la Audiencia de Guatemala otorgó, entre los años 1771 y 1777, a los comerciantes y capitanes de barcos para que pudieran realizar sus viajes tanto por el Caribe como por el océano Pacífico. El primer espacio marítimo demuestra la fuerte conexión de Omoa (en aquel entonces el principal puerto de la Capitanía) con La Habana y con la metrópoli. Al analizar las licencias otorgadas resulta que el producto de mayor exportación hacia Cuba y España fue el añil y en menor medida carnes y cueros. También se observa el crecimiento del movimiento marítimo entre Omoa y los mencionados rumbos sobre todo en los últimos tres años que presenta el informe realizado por Tomás de Razón. Por su parte el Pacífico bajo la jurisdicción de la Capitanía demuestra una dinámica más estable de movimiento marítimo y confirma la tesis de varios historiadores de que los parajes de El Realejo y Acajutla ejercían la función de puertos de escala en la navegación del Norte (Acapulco) al Sur (Panamá, Guayaquil, Paita y El Callao) y al revés. Al ver las listas de productos que se intercambiaban resulta que los géneros de mayor exportación fueron pertrechos navales provenientes de El Realejo y en menor medida añil. En cambio, el bien frecuentemente mencionado en las licencias, que compraban los comerciantes guatemaltecos fue el cacao guayaquileño.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS