

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”

p. 343-362

*A 500 años del hallazgo del Pacífico
La presencia novohispana en el Mar del Sur*

Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinadoras)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2016

426 p.

Ilustraciones, mapas y cuadros

(Serie Historia General, 33)

ISBN 978-607-02-7713-9

Formato: PDF

Publicado: 9 de septiembre de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo_pacifico/novohispana.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, 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, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México

FRONTERA MERIDIONAL NOVOHISPANA
O PUNTO DE ENCUENTRO INTERVIRREINAL
EL ESPACIO MARÍTIMO ENTRE NUEVA ESPAÑA Y GUATEMALA
A PARTIR DE SUS CONTACTOS NAVALES

GUADALUPE PINZÓN RÍOS
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Los contactos marítimos de Nueva España con otros territorios americanos, a través del Pacífico, es un tema del que han venido surgiendo estudios diversos que sobre todo se han relacionado con las navegaciones intervirreinales, con las prohibiciones que se establecieron en torno a ellas y con el tráfico legal o ilegal de cacao guayaquileño, entre otros. Estos estudios han dejado ver que, si bien se establecieron ciertos intercambios entre los territorios hispanoamericanos, las prohibiciones dictadas por la metrópoli para limitarlos frenaron el incipiente desarrollo que comenzaban a tener e incluso afectaron algunas economías locales. No obstante, las navegaciones entre esos territorios no desaparecieron y aun hay quien menciona que llegaron a adquirir, legal e ilegalmente, cierta regularidad.¹ Una de las vías a través de las cuales dichos intercambios pudieron realizarse fue el de las navegaciones que ambos virreinos practicaron en las costas centroamericanas, en especial en los puertos de Realejo y Sonsonate.

Lo anterior lleva a que el objetivo de este texto sea conocer cómo se practicaron los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala a fin de apreciar la forma en que el espacio marítimo que abarca las costas y los litorales de ambos territorios permitió una

¹ Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 207-208.

organización espacial que se adecuó a los intereses coloniales y que pese a las prohibiciones establecidas en la metrópoli sirvió para conectar al virreinato novohispano con el peruano y a éste de forma indirecta con las islas del poniente. Esto se debe a que dicha región en lugar de funcionar como una periferia virreinal lo hizo como una zona intermedia desde la perspectiva de los contactos interamericanos. Su relevancia obliga a repensar por un lado en el papel de las periferias novohispanas y por otro analizar los contactos intercoloniales con mayor detalle, pues éstos, ya fueran derivados de navegaciones comerciales, de abastos o envío de situados, se convirtieron en uno de los factores que permitieron la cohesión imperial. Por otro lado, vale la pena analizar dichos contactos desde la perspectiva americana pues las navegaciones coloniales, además de responder a los intereses tanto metropolitanos como internacionales, también se articularon en función de las dinámicas virreinales.²

La primera parte del siglo XVIII permite apreciar la relevancia que para la Nueva España tuvieron los contactos marítimos con Guatemala, pues se trata de un momento de reestructuraciones luego del aumento de la injerencia extranjera en el Mar del Sur que, desde 1680, venía incrementándose y posteriormente tras la guerra de Sucesión y la firma del Tratado de Utrecht, luego del cual los ingleses legalizaron su presencia en el comercio americano. Se parte de la idea de que los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala, aunque estaban inmersos en las relaciones intervirreinales, tuvieron características propias y se llevaron a cabo con distintos fines que en gran medida respondieron a los intereses coloniales, y que aunque las autoridades peninsulares intentaron limitarlas en realidad se practicaron con frecuencia. Lo anterior da pauta a preguntarse e intentar comprender de qué manera la Nueva España vinculó sus intereses a las navegaciones intercoloniales por el Mar del Sur; así como la importancia de éstas en el marco de las conexiones a través del Pacífico.

² Margarita Gascón, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunker, 2011, p. 11-15; Pérez Herrero, *op. cit.*, p. 11-13; Jesús Hernández Jaimes, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, v. 39, julio-diciembre 2008, p. 43-79, p. 43-44.

Contactos marítimos a lo largo del Mar del Sur

Los intercambios marítimos entre la Nueva España y el Perú comenzaron a practicarse desde el siglo XVI, pues desde esa centuria se articularon los espacios americanos y se tendieron puentes económicos y culturales entre ellos. Las rutas establecidas dieron pauta a la realización de intercambios comerciales entre virreinos debido a que en ocasiones era más barato comprar géneros castellanos en Nueva España en lugar de adquirirlos a través de los galeones de Tierra Firme que llegaban a Portobelo. Además, en esas remesas pronto se incluyeron tanto mercancías novohispanas como géneros que llegaban desde las Filipinas a Acapulco. El incremento del tráfico intercolonial generó quejas por parte de los comerciantes andaluces que alegaban que los tratos entre Perú y Nueva España (y a su vez de éstos con las Filipinas) reducían el consumo de géneros peninsulares; además, a las autoridades les preocupó la salida de plata americana a territorio asiático.³ Ante esta situación, de forma paulatina se implementaron reglamentaciones que limitaron el tráfico intercolonial: en 1631 la Corona prohibió las navegaciones comerciales entre Nueva España y Perú por un periodo de cinco años; la real orden fue reiterada en 1634 ampliándose a cinco años más y, al expirar, ésta se prolongó de manera indefinida.⁴

³ La reducción de remesas de plata a la metrópoli fue consecuencia de los conflictos entre potencias europeas acaecidos en el Caribe y Europa, reinversiones hechas en territorios americanos y la incipiente autonomía comercial a través del Mar del Sur. El tema ha sido tratado por diversos autores, como puede verse en John Lynch, *Los Austrias 1516-1700*, traducción de Juan Faci, Barcelona, Crítica, 2007, p. 702-703; Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 121-147; P. J. Backewell, *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)*, traducción de Roberto Gómez Ciriza, México, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 305-325; Jonathan Israel, "México y la 'crisis general' del siglo XVII" en Enrique Florescano (comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina, 1500-1975*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 128-153, p. 130-133; Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 1993, p. 50.

⁴ En principio se autorizó que sólo dos navíos peruanos pudiesen comprar cargamentos en Acapulco. En 1604 se aumentó a tres barcos pequeños que llevaran

Sin embargo, la prohibición no clausuró los contactos marítimos entre virreinos, ya que por esta vía continuaron enviándose correspondencia oficial, cargas de azogue y funcionarios. Por otra parte, los intercambios ilegales fueron constantes, lo que se sabe por diversas incautaciones que se llevaron a cabo y que han dejado ver su práctica, así como la venia o el disimulo de algunas autoridades coloniales.⁵ Aunque desde los virreinos se alzaron constantemente solicitudes para que el tráfico intercolonial se restableciera, por no competir con el del Atlántico, el comercio oficialmente quedó cerrado e incluso la prohibición fue vertida en la *Recopilación de Leyes de Indias* (libro IX, tít. 45, ley 78). Pese a que las peticiones de reapertura se repitieron constantemente, lo único que se consiguió fue que eventualmente se otorgaran licencias extraordinarias.⁶

En este contexto, los contactos entre Nueva España y Centroamérica tuvieron características propias que los hicieron diferentes a los intervirreinales. En primer lugar, no quedaron cerrados del todo

productos de la tierra pero se prohibieron las remesas de plata peruana y de cacao. En 1609 la licencia se redujo a dos naves pero de mayor calado. El tema ha sido mencionado por diversos autores como Manuel Rubio Sánchez, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas*, 2 v., Guatemala, s/e, 1973, v. 1, p. 165; Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, traducción de Roberto Gómez Ciriza, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 218-245; Francisco Calderón, *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988, p. 583-585; Eduardo Arcila Farías, *Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI-XVII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 254-257; Louisa Schell Hoberman, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State, and Society*, Durham/Londres, Duke University Press, 1991, p. 214-217; Yuste, *Emporios*, p. 35-57; Lynch, *op. cit.*, p. 703-704.

⁵ Margarita Suárez, *Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo de Cultura Económica/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001, p. 238-246; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 85-90; Pérez Herrero, *Comercio*, p. 207-208; Arcila, *op. cit.*, p. 258-264.

⁶ Manuel Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. 1635-1643*, México, El Colegio de México/Universidad de Puerto Rico, 1983, p. 55-72; Iván Escamilla González, *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 64; Calderón, *op. cit.*, p. 587-588; Arcila, *op. cit.*, p. 268-272; Hoberman, *op. cit.*, p. 217.

debido a que se ajustaban a la jurisdicción geográfica de la Nueva España, la cual abarcaba desde Nuevo México hasta Costa Rica.⁷ Podría decirse que los puertos de Sonsonate y Realejo se insertaban en el espacio novohispano, aunque gubernamentalmente fueran independientes pues Guatemala contaba con su propia audiencia gobernadora. Por eso Pierre Chaunu considera que los contactos entre Huatulco, Acapulco, Realejo y Sonsonate no se consideraron de altura ni intervirreinales, sino de cabotaje medio.⁸ No obstante, dichos contactos no podían ser comerciales pues el tráfico entre Nueva España y Guatemala generalmente se llevaba a cabo por tierra a través del Camino Real y sólo ocasionalmente se dieron licencias para llevar las cargas por mar de Huatulco a Centroamérica.⁹ Es decir que se prohibieron las navegaciones comerciales entre ambos territorios pues se temía que fueran usados para mandar mercaderías asiáticas a Perú.¹⁰ Además, desde que en el siglo XVI se abandonaron los puertos atlánticos de Santo Tomás, Trujillo y Caballos, luego de diversos ataques piratas, los contactos directos entre Guatemala y la metrópoli se eliminaron, por lo que Veracruz y Panamá se convirtieron en los puntos de encuentro de Centroamérica con las flotas

⁷ Stanley Stein, *El apogeo del imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*, traducción de Juan Mari Madariaga, Barcelona, Crítica, 2004, p. 181-184; Calderón, *op. cit.*, p. 586; Arcila, *op. cit.*, p. 274.

⁸ Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII (estadísticas y atlas)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974, p. 78-79.

⁹ Carmen Yuste, “Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797”, en Pilar Martínez y Guillermina del Valle (coords.), *El crédito en Nueva España*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p. 106-130, p. 115-116; Murdo MacLeod, *Historia socioeconómica de la América Central española, 1520-1720*, traducción de Irene Piedra, Guatemala, Biblioteca Centroamericana de las Ciencias Sociales, 1980, p. 142-143; Gustavo Palma Murga, “El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial”, en Carmen Yuste, *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, p. 45-68, p. 45-56; Héctor Pérez Brignoli, *Historia general de Centroamérica*, 6 v., Madrid, Siruela, 1993, v. 3, p. 44-45; Julio César Pinto Soria, *Historia general de Centroamérica*, 6 v., Madrid, Siruela, 1993, v. 2, p. 128-129; Pérez Herrero, *Comercio*, p. 115-116.

¹⁰ Pinto, *op. cit.*, p. 274.

atlánticas y por ello las remesas de géneros peninsulares llegaban a Guatemala por tierra, principalmente desde Veracruz.¹¹ Por su parte, debido a que Realejo contaba con astillero y Sonsonate con materiales navales diversos, de ambos establecimientos se remitían anualmente a Acapulco embarcaciones cargadas de aparejos necesarios para hacer reparaciones a los galeones de Manila y a cambio se surtían de productos novohispanos y plata. También fue común recurrir al astillero de Realejo cuando Nueva España requería de alguna embarcación.¹² Las naves ahí construidas al parecer no fueron de gran tamaño porque sirvieron más para contactos locales, como se deja ver en un informe hecho sobre el astillero de Guayaquil donde se habla de la construcción del Pacífico:

También se construyen algunos navíos en el Realejo, que es un puerto de la costa de Nueva España, pero como son de cedro no tienen la estimación que los de Guayaquil: su costo es mucho menor porque los jornales y materiales son con mucha conveniencia: pero como la duración de estas embarcaciones es muy corta respecto de las que se construyen en Guayaquil, se dedican pocos sujetos a fabricar allí y por esto son muy raras las que se encuentran en aquella mar a excepción de los barcos costeros, los cuales fabricándose allí para aquel trato por precisión son de cedro y cuando hablamos de embarcaciones se debe entender las de tres palos y gavias.¹³

Por tanto, aunque entre Nueva España y Guatemala se intercambiaban géneros diversos, oficialmente el comercio marítimo estaba prohibido, y por tanto, los contactos únicamente debían reducirse a actividades relacionadas con la pesca, así como remesas de per-

¹¹ Respecto al camino que comunicaba a Santiago de Guatemala con Nueva España, en 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 (ed.), *Rutas de la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 2006, p. 177-207, p. 184-192, se explica que en realidad eran dos rutas: la de abajo, que iba a la región de Soconusco, pasaba por Tehuantepec y de ahí se bifurcaba a Veracruz o a Oaxaca; y la de arriba pasaba por Ciudad Real.

¹² Pérez Herrero, *op. cit.*, p. 179-180.

¹³ *Consideraciones en torno al astillero de Guayaquil*, Museo Naval de Madrid (en adelante, MNM), ms. 483, f. 91 [siglo XVIII].

trechos o bastimentos y de algunos productos de la tierra. Dichos tratos se realizaban en esos barcos “costeños” fabricados con cedro, cuyas dimensiones parece que fueron pequeñas pues no eran de “tres palos”, como se indica arriba. Es posible que estas pequeñas embarcaciones fueran las que mantuvieron de forma regular los contactos entre Nueva España y Guatemala, pero al vincularse menos con fines comerciales escaparon de registros más rigurosos de las autoridades hispánicas.

Por otro lado, los contactos entre Centroamérica y Perú también estuvieron permitidos. Generalmente las naves peruanas que viajaban a Panamá, para llevar plata y recoger los cargamentos de los galeones de Tierra Firme, podían parar vacías en Realejo y Sonsonate para proveerse de jarcias, alquitrán y brea necesarios en los astilleros de Guayaquil y El Callao. Además, la reducción del comercio atlántico provocó que en Centroamérica escasearan las remesas de vino, vinagre y frutos secos, por lo que éstos se contrabandearon, y para evitarlo, la Corona autorizó que desde 1685 fueran llevados desde El Callao, pero señalando que no podrían alcanzar las costas novohispanas.¹⁴ Esto generó incremento de tráfico en el que naves pequeñas salían de Realejo y Sonsonate (y a veces de Caldera) para llevar géneros diversos a Panamá, donde eran transbordados a embarcaciones mayores que hacían viaje a Guayaquil o El Callao.¹⁵

Podría decirse que aunque los contactos entre Centroamérica y Perú fueron más frecuentes, también fueron más vigilados, pues en principio tuvieron fines comerciales y además implicaron mayor cantidad de remesas; en cambio, los que se mantuvieron con Nueva España, al ser locales, fueron menos controlados pero no por ello poco relevantes, lo cual se ve cuando incluso se llegaron a hacer sugerencias para incrementarlos por los beneficios que generarían. Ejemplo de ello

¹⁴ Lucio Mijares y Ángel Sanz, “El desarrollo histórico en las regiones” en Manuel Lucena (coord.), *Historia de Iberoamérica, tomo II, Historia moderna*, Madrid, Cátedra, 2002 [1990], p. 421-521, p. 446-447; Pérez Herrero, *op. cit.*, p. 180-182; Lynch, *op. cit.*, p. 231; Fisher, *op. cit.*, p. 97.

¹⁵ 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. 20, 1994, p. 27-39, p. 14.



Figura 1. Contactos entre Nueva España y Guatemala hasta mediados del siglo XVIII. Fuente: a partir de Peter Gerhard, *México en 1742*, México, Porrúa, 1962

se aprecia cuando en 1697 llegó un aviso al gobernador de Guatemala de que se había otorgado licencia a Gerónimo de Valeriano para traficar entre las costas de ese territorio y las de Nueva España. Esa licencia se otorgó luego de que el virrey novohispano, el conde de Galve, recibió la solicitud de Valeriano en 1694 y posteriormente sugirió que se le otorgara. Así se concedió este permiso:

[para] conducir por el Mar del Sur a la Nueva España y sus puertos frutos y géneros propios de la tierra y que en esta consecuencia el mismo don Rodrigo había pedido en esa Audiencia se le concediese la propia gracia y que habiéndose hecho ocurrió al conde para que también se la diese por lo tocante a su gobierno y dije que en junta general de 30 de octubre de 1693 se resolvió concederle pudiese traficar desde

los puertos de Iztapa y Michatoya a los de Huatulco o Acapulco los géneros y frutos permitidos cumpliendo con las condiciones propuestas el año de 1680 y las contenidas en la citada junta [...].¹⁶

Por supuesto, se ordenaba que en dichos tratos no se cometieran fraudes, y que se hicieran los cobros correspondientes de entradas y salidas. La noticia de que se había otorgado esta licencia debía ser anunciada a las autoridades de los puertos referidos para que estuvieran enteradas y no pusieran embarazo alguno. Lo interesante de este caso es que, además, se encargó al conde de Galve que fomentara este tipo de navegaciones por los beneficios que generarían. Así se le indicó:

y por lo que conviene se continúe este comercio por mar por las grandes utilidades que se seguirán encargo a mi virrey de la Nueva España se solicite y fomente con que sólo se pasen de unas a otras partes los géneros y frutos propios de las mismas provincias y[/]o otros algunos e los prohibidos, frecuentando y manteniendo embarcaciones que naveguen de más a otros puertos con las condiciones y calidades concedidas al comercio por mar y arreglando en todo a ellas, y pagando los derechos que se debieren atendiendo con todo cuidado a que se eviten fraudes y que siempre que se ofrezca conceder cualesquier licencias para este tráfico se hagan las prevenciones necesarias para que los oficiales reales y justicias de los puertos donde llegaren las embarcaciones sepan lo que conforme a su obligación deben observar de que os doy noticia con especial encargo de que por vuestra parte fomentéis este tráfico celando mucho no haya fraudes ni ocultaciones [...].¹⁷

Es decir que hubo momentos en que los intercambios entre Nueva España y Guatemala no únicamente fueron permitidos, sino incluso se pensó que si se les fomentaba generarían beneficios diversos. No parece que los tratos marítimos prosperaran demasiado y al

¹⁶ *Real cédula sobre que se continúe y solicite el tráfico por mar desde los puertos del sur de estas provincias a las de la Nueva España*, Madrid a 27 de noviembre de 1697, Archivo General de Centro América (en adelante, AGCA), signatura A1, leg. 4592, f. 172-173v.

¹⁷ *Idem.*

parecer la mayor parte del comercio entre Nueva España y Guatemala siguió realizándose por tierra.¹⁸

¿Intercambios excepcionales?

Julio César Pinto opina que cuando se cerró el comercio del Atlántico se incrementó el del Pacífico; pero éste no se llevó a cabo en grandes flotas, sino en naves pequeñas cuyas travesías fueron numerosas. Cuando se ordenó el cierre comercial entre virreinos, esas navegaciones no desaparecieron, sino que se reestructuraron y dieron paso al contrabando, actividad de la que no existe mucha documentación y por ello es difícil calcular su volumen.¹⁹ Pese a lo anterior Pinto considera que entre 1700 y 1750 el tráfico entre Centroamérica, Perú y Nueva España llegó a ser mayor que el del Atlántico, aunque de menor tonelaje y no siempre apegado a la legalidad.²⁰

No es fácil saber si es verdad que el comercio del Pacífico llegó a ser tan cuantioso como el del Atlántico, pero sí puede mencionarse que al menos fue frecuente. Esto puede deducirse a través de algunos casos. Por ejemplo, en 1703 llegó a Huatulco una nave procedente de Panamá cuyo destino era Realejo y Sonsonate. El capitán y maestro Antonio de Salabaria explicó que no llevaba mercancías pues su plan era cargar en las costas guatemaltecas, pero un temporal los obligó a desviarse al norte.²¹ Según el capitán, el salir únicamente con lastre al parecer era común, pues las naves peruanas

¹⁸ Al respecto, Juan Carlos Solórzano elaboró un cuadro de géneros que se comerciaban por tierra desde Nueva España hasta Costa Rica, gracias al cual se aprecia que por tierra llegaban géneros tanto locales como de reexportación. Entre ellos puede mencionarse seda China, elefante, bretaña, bayeta, mixteca, ruán, cordobanes, paños de Puebla, mantas, nahuas, botones mexicanos, pimienta, machetes, navajas, droguería china, sombreros, rosarios, sólo por mencionar algunos. Solórzano, *op. cit.*, p. 35-38.

¹⁹ Pinto, *op. cit.*, p. 138-139.

²⁰ *Ibidem*, p. 274.

²¹ *Testimonio de autos hechos sobre la arribada al puerto de Santa Cruz Guatulco del barco nombrado San Vicente Ferrer*, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante, AGI), *Escribanía* 339A, f. 1-3v.

cargaban en las costas centroamericanas y luego regresaban a El Callao, como lo explicó el capitán:

Dijo que en aquel reino no había carga que poder traer a los dichos puertos de Guatemala y que todas las embarcaciones que salían siempre de vacío sólo a fin de cargar en dichos puertos Sonsonate y Realejo frutos de la tierra menesterosos para el reino del Perú, como son brea, alquitrán, tinta añil, jarcia, caña fístola y cevadilla, madera de cedro y otros frutos.²²

El arribo de esta embarcación generó sospechas y se mandó preguntar a las autoridades de Guatemala si tenían noticias de ella y de su capitán; la respuesta fue que la nave había llegado antes a la barra de Michatoya donde el capitán había dicho que salió de Panamá con licencia del señor presidente y oficiales reales del lugar sin carga y con destino a Realejo y Sonsonate, pero que un temporal obligó a la nave a acercarse a esa bahía menor. Cuando revisaron su carga descubrieron que llevaba dos cajones de plata acuñada y dijo que cuando le preguntaron si llevaba carga él pensaba que se referían a vinos u otros frutos, pero que el dinero no era carga sino que era para su gasto. Le preguntaron si traía más dinero y confesó que había otros cuatro cajones con los que pensaba pagar la carga que comprara. El dinero fue incautado porque “está prohibido que cosa alguna, plata ni otra cosa vengan embarcadas fuera de registro”. De este suceso se mandó aviso a las autoridades de Huatulco y ahí éstas avisaron que la nave había pasado antes por Tehuantepec y Salabaria hizo tratos con el alcalde del lugar, por lo que se procedió al embargo de los bienes de dicho funcionario.²³

En realidad, la llegada de plata peruana a costas centroamericanas también solía despertar la desconfianza de las autoridades, pues se pensaba que podría ser usada en la compra de géneros asiáticos que ahí llegaban por tierra. Así se ve cuando en 1703 se decomisaron 120 cajones de plata acuñada que llegaron a Realejo fuera de registro en el barco nombrado *San Juan Baptista* del capitán y maestre Domingo de Echea. La detención se hizo porque se avistaron en

²² *Ibidem.*

²³ *Ibidem*, f. 148v-157.

distintos momentos y zonas a tres naves que parecía que reconocían las costas de El Salvador. Se vio que no eran de enemigos pero el hecho de que no pararan hizo pensar que se trataba de naves que huían de otros puertos; finalmente el arribo del *San Juan Baptista* a costas de El Salvador fue considerado malicioso. Se investigó y la tripulación fue preguntada “si los que en él venían hablaron o comunicaron con alguna o algunas personas de tierra, si echó a ella la lancha, si descargaron o introdujeron algunos géneros, cuáles y en qué cantidad”, pero sobre todo se debía averiguar si entre los intercambios se incluyeron mercancías prohibidas “que se opusiere al mando por las leyes reales”.²⁴ Se respondió que la nave hizo algunos intercambios en la bahía de San Miguel pero únicamente de avituallamiento. Al final, la plata fue incautada.²⁵

De este caso se preguntó a las autoridades de Huatulco y al virrey novohispano si tuvieron noticias de esta nave. No las hubo, pero para lo que sirvió este caso fue para denunciar que había poca vigilancia en las costas de El Salvador y San Miguel; la falta de orden en esas jurisdicciones se debía a que el alcalde ordinario de Sonsonate no contaba con personal que lo ayudara y eso facilitaba los arribos maliciosos.²⁶

Pero también hubo arribadas que no terminaron en detenciones, como sucedió en 1708 cuando la nave *San Jacinto*, cuyo dueño era Alonso de Banda, llegó a Acajutla proveniente de Huatulco. El maestro explicó que la nave salió de Sonsonate con rumbo a Panamá pero los vientos la obligaron a dirigirse a las costas novohispanas y ahí pidieron al virrey licencia para hacer viaje a Realejo a fin de reparar la nave, pero las malas condiciones de ésta obligaron a dejar en Huatulco su cargamento de maderas; al final la nave no pudo llegar a Realejo y por ello paró en Acajutla. El capitán explicó además que no había “carga de géneros ni frutos de China ni de Castilla”, aunque él llevaba cuatro petacas de ropa de Puebla que no pensaba vender, sino “regalar a las personas de su cariño”. Finalmente la

²⁴ “Autos por echar cajones de plata en el puerto de Realejo”, AGI, *Escribanía* 340A, *Guatemala*, 4 mayo 1704.

²⁵ *Idem.*

²⁶ *Idem.*

nave no fue detenida y se ordenó ayudar a su capitán en el sustento de la tripulación.²⁷ Otro caso fue el de la fragata *San Miguel de las Ánimas*, la cual arribó a Acapulco en 1709 luego de enfrentarse a un temporal que la desvió de su destino, que era Realejo y Sonsonate. La embarcación iba vacía pues, según explicaron sus oficiales, su objetivo era recoger géneros de esos puertos, como era habitual. Se revisó el caso y se vio que efectivamente la embarcación no llevaba carga, por lo que la dejaron ir aunque su arribo fue considerado sospechoso, pues se pensó que sus intenciones eran comprar ilegalmente mercaderías chinas. No obstante, al final la nave fue liberada e incluso usada para mandar correspondencia oficial.²⁸

El hecho de que se publicaran cédulas donde se reiteraban las prohibiciones de llevar géneros asiáticos a Perú hace pensar que esto sucedía, pero el que dichas cédulas se publicaran en Guatemala y que además ofrecieran beneficios a quienes denunciaran esos tratos, evidencia de que ese comercio llegó a practicarse en las costas centroamericanas. Ejemplo de ello es la cédula de 1702, publicada en Realejo, Sonsonate y Acajutla, que reiteraba la de 1695 donde se ofrecía retribuir a los denunciantes del comercio de géneros de Castilla y China que se hiciera entre Nueva España y Perú. Además se indicaba al gobernador de Guatemala que lo incautado se enviara a España y no se vendiera en esos territorios.²⁹ Es posible que esto se debiera a que venderlos permitía que la zona se abasteciera aunque fuera con remates, lo que no convenía a las autoridades que más bien intentaban que los géneros ilícitos no llegaran.

Por otro lado, debido a que esos tráficos se hacían en la clandestinidad generalmente el registro que se tiene de ellos se debe a que las embarcaciones sufrieron algún percance o fueron descubiertas. Así se vio cuando una nave peruana naufragó en la isla de los Aseradores, frente a las costas de Realejo. Su capitán y maestre, Salva-

²⁷ “Sobre arribo de navío *San Jacinto* al puerto de Acajutla”, AGCA, signatura A3, leg. 2750, exp. 39590, *Guatemala*, 1708.

²⁸ *Informe sobre la nave peruana que arribó a Acapulco proveniente de Guatemala*, Madrid, 19 de marzo de 1709, Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Reales Cédulas Originales*, v. 34, exp. 17, f. 38-38v.

²⁹ *Cédula acerca del comercio con Perú y Nueva España*, AGCA, signatura A3, leg. 2750, exp. 39582, *Guatemala*, 1703.

dor de Villa, explicó que la nave había salido de Acapulco con registro autorizado por el virrey conde de Fuenclara y se dirigía a El Callao, pero los vientos contrarios y el hecho de que estuviera nublado los hicieron errar la entrada y terminaron estrellándose con los bajos de esa isla y dañando el casco de la nave. Se envió una lancha a Realejo para pedir ayuda. Se dijo que la carga era de tabacos y paños, géneros novohispanos que podían ser considerados de la tierra y por tanto estaban permitidos. Sin embargo, cuando las autoridades ordenaron explorar la isla se encontró que la tripulación había escondido la carga que en su mayoría era de géneros asiáticos que llevaban ilegalmente. Muchos estaban dañados por el agua o rotos. Parte de la carga puede verse en el cuadro 1.

Además hubo dos fardos y dos cajones separados que también tenían géneros asiáticos diversos, como se ve en el cuadro 2.

Hasta aquí puede verse cómo aunque el comercio marítimo estaba prohibido entre las costas de Nueva España y Guatemala, las navegaciones locales fueron usadas para llevar a cabo ciertos tratos; a ellos se sumaban las travesías extraordinarias que alegando perder el rumbo arribaban a puertos diversos y practicaban algunos intercambios. De esta forma, puede suponerse que existía una serie de navegaciones menores de las que poco registro se tuvo pero que sirvieron para vincular a las regiones costeras de Nueva España con las de Guatemala e indirectamente con las peruanas, además de servir para mantener remesas ilegales de géneros asiáticos a las regiones meridionales. Esos contactos marítimos posteriormente fueron referidos en algunos proyectos lanzados para proteger las regiones costeras coloniales y que comenzaron a plantearse desde principios del siglo XVIII.

Después de la guerra

Al finalizar la guerra de Sucesión, la política de los Borbones se centró en reestructurar el sistema naval del imperio y uno de los aspectos a considerar fue el fomento de los contactos atlánticos de Centroamérica. Sobre todo intentaron llevar a cabo la reactivación de la minería hondureña, la reconexión directa de los puertos

CUADRO I
NAVE ENCALLADA EN REALEJO 1743

<i>Telas o ropas</i>	<i>Trastos u objetos</i>	<i>Adornos</i>	<i>Especias</i>
12 medias de china manchadas con el agua de mar	loza de china desbaratado y alguna quebrada	1 porción de rosarios de vidrio (2 docenas)	1 lío de canela
8 piezas de lienzo lanquín pequeñas	1 petaca con treinta navajas	9 mazos de abalorios	
1 mazo de seda arrugado	1 pañuelo con una porción de santos cristos de metal con otras baratijas de botones, sortijas y otras cosillas de cobre, revuelto todo	4 mazos de perlas falsas	
2 medios cortes de saraza ordinaria	7 atados de peines de cacho	2 mazos de cuentas de metal deslustradas	
2 pedazos de cintas labradas de seda, mojadas y arrugadas	1 papel de botones enredados de concha de nácar	9 atados pequeños de perlas falsas	
1 lío con tres petates de china	13 cuchillos		
2 pedazos de bayeta azul de Cajamarca mojada	14 tenedores		
	1 cajón pequeño sin tapa con 13 docenas de pozuelos de china y de ellos muchos quebrados		
	70 tacitas de medio baño de china		
	100 tacitas chiquitas de china		
	1 porción de loza de china quebrada		

FUENTE: AGCA, signatura A3, leg. 123, exp. 2267.

CUADRO 2
CARGA ESCONDIDA

<i>Fardo 1 géneros de China dañados como son</i>	<i>Fardo 2 con un rancho géneros de China que son</i>	<i>Cajón 1 que flotaba en el mar</i>	<i>Cajón 2 escondido en un monte</i>
- nalgas cambayas	- 1 retazo de manta de China	- pinturas todas podridas	- 1 corte de cambaya
- 53 piezas de seda blanca	- 4 cortes de nalgas cambayas	- y otras chinerías de seda	- 1 corte de cherla ordinaria
- 54 mantos rotulados con sus varas y calidades de seda	- 4 cortes de nalgas polveras	- juguetes podridos	- 3 cortes de sarazas finas
- 13 cortes de nalgas cherlas ordinarias	- 20 cortes de nalgas cherlas ordinarias	- un vidrio de cristal	- 250 madejillas de hilo de plata
	- 1 corte de nalgas cambayas ordinarias	- 210 madejillas de hilo de plata	- 210 madejillas de hilo de oro
	- 9 madejas de seda blanca torcida	- tres dengues de grana bordados de seda blanca	
	- 59 mantos rotulados de seda con la calidad y varas encima	- 280 madejillas de hilo de oro	
	- 6 cortes de nalgas polveras ordinarias	- 1 paño de rebozo con flecos de hilo de plata	
		- 10 abanicos de talco perdidos	
		- unas varas de galón de oro de un dedo de ancho liadas en un cartón de corta consideración	

FUENTE: AGCA, signatura A3, leg. 123, exp. 2267.

centroamericanos con la metrópoli, una nueva política fiscal que permitiera incrementar los ingresos y con ello la inversión en la infraestructura defensiva, así como un intento sistemático por desalojar a los ingleses cortadores de palo de tinte para con ello eliminar sus contrabandos. Incluso se trató de que en Guatemala se redujera la dependencia de vinos peruanos para asegurar el consumo de los peninsulares, y por ello, en septiembre de 1713 se dictó una cédula en la que el rey ordenó que los puertos centroamericanos dejaran de adquirir frutos del Perú.³⁰ Sin embargo, el desabasto y los elevados precios que alcanzaron los vinos llevaron a que ilegalmente éstos siguieran llegando de El Callao, por lo que en 1718 se permitió que nuevamente este producto fuera remitido desde dicho puerto, aunque se redujo la cantidad permitida de cuatrocientas a treinta botijas a cambio de frutos de la tierra.³¹ Pese a que hubo ciertos avances, en realidad sólo a partir de 1743 se reactivaron los navíos sueltos que llegaban directamente de España al golfo de Honduras, por lo que los contactos a través del Pacífico siguieron siendo la principal salida marítima de Guatemala.³²

En ese contexto, es posible que se fomentaran las navegaciones entre Nueva España y Guatemala a fin de intentar evitar los contrabandos.³³ Para ello se otorgaron algunas licencias, como se vio cuando ese mismo año arribó a Sonsonate una nave proveniente de Acapulco que, además de pasajeros, llevaba 66 quintales de tabaco en polvo, dos barriles pequeños de barbilla de encina, un fardo de camisas, un cajón pequeño con una imagen del Niño Jesús, un cajoncito de molinillos, doce fardos de ballestas y un cajón con un nacimiento.³⁴ Así también en 1715 la nave inglesa renombrada *Nuestra Señora del Carmen*, que había sido capturada en las costas de Bahía Banderas, fue comprada por Agustín Carranza, vecino de

³⁰ Pérez Brignoli, *Historia general*, v. III, p. 44.

³¹ “Se otorga licencia para que Guatemala comercie con el Callao, Madrid 2 febrero 1718”, AGCA, signatura A1, leg. 2199, exp. 15755, f. 106. Rubio, *Historia del puerto*, p. 116-117, dice que el comercio se redujo a mil botijas de vino en lugar de las cuatro mil que se permitían anteriormente.

³² Pérez Brignoli, *Breve historia*, p. 33-34.

³³ Rubio, *Comercio*, p. 165.

³⁴ *Ibidem*, p. 301-303.

México, y se le autorizó usarla en el comercio entre Nueva España y los puertos de Guatemala.³⁵

Un ejemplo algo tardío que sugiere el interés que hubo por incrementar los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala puede verse cuando en 1740 Manuel de Asoños Palacio, vecino de Guatemala y dueño del barco *Nuestra Señora del Carmen y San Joseph*, ofreció limpiar por su cuenta la bahía de Iztapa o la de Michatoya con la finalidad de que se le permitiera traficar géneros de la tierra con Acapulco. Esto lo solicitó explicando que sabía de la existencia de una prohibición para comerciar entre Acapulco, o cualquier puerto de la Nueva España, con los de Guatemala y por ello se remitían por tierra los frutos permitidos. Pero como este tráfico elevaba considerablemente los costos de las mercancías, y por consiguiente reducía las utilidades de los comerciantes, sugería que ese comercio se hiciera por mar. Sin embargo, cuando el fiscal de Real Hacienda revisó su solicitud explicó que en realidad los intercambios por mar ya se practican por no sujetarse a las prohibiciones reales. Así lo refirió:

[...] con este respecto se pulsa de la real magnificencia las celosas providencias con que se ha dignado no sólo conservar sino aumentar lo que pueda ser alivio de sus vasallos y de su real interés bajo de cuyo presupuesto y el de haberse experimentado varias veces el mismo tráfico a Acapulco por mar al puerto de Sonsonate en los años pasados y no haberse publicado en este reino real cédula ni orden peculiar que diga en contrario de este tráfico, mayormente cuando es tan corriente al mismo lugar por tierra llevándose de este reino los frutos y trayéndose de aquél las mercaderías y que de la misma suerte no se pulsa inconveniente para que se deba hacer lo mismo por mar, pues vale tanto uno y otro y sólo si se logra siendo por mar los adelantamientos del tiempo menos costos y frecuencia de remisiones,

³⁵ “Solicitud de comprar nave y comerciar con Guatemala, México, 27 de septiembre de 1715”, AGN, *General de Parte*, v. 21, exp. 294, f. 211v. Al respecto, Mariano Boniaglian ha mostrado, a través de cuadros diversos, el flujo de embarcaciones que mantuvieron el contacto marítimo entre Nueva España y Perú a través de las escalas realizadas en las costas centroamericanas. Véase *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio español (16803-1784)*, México, El Colegio de México, a lo largo del capítulo 3.

no haya este comercio en que funde la prohibición que apunta el pretendiente [...].³⁶

El hecho de que los tratos comerciales entre Nueva España y Guatemala principalmente siguieran haciéndose por tierra al parecer no necesariamente se debía a las prohibiciones, sino que así lo preferían algunos comerciantes. De ello dio cuenta Fernando de Echeverz en 1742 cuando, en su texto *Ensayos mercantiles para adelantar por medio del establecimiento de una compañía el comercio de los frutos del Reino de Guatemala*, propuso la conformación de una compañía comercial en este territorio con la finalidad de fomentar los intercambios comerciales de Centroamérica con Nueva España, Perú y la metrópoli. En dicho texto se aclaraba que era necesario que los tratos entre Guatemala y Nueva España fueran marítimos, tema que había sido discutido múltiples veces con anterioridad y que sin embargo no prosperaba por el temor que tenían los comerciantes de invertir sus capitales en las embarcaciones y por ello se continuaba dependiendo de la arriería. Así lo indicó Echeverz:

Pero porque para llenar en el todo el asunto se ha hablado muchas veces de la importancia de la navegación y especialmente para lograrse los ahorros y hay muchos que los desprecian por el recelo del riesgo diciendo: que es mejor ver dónde cae la mula para levantarla, tengo de decirles para destruirles tan pusilánime preocupación, que en breve se desengañarían si en México encontrasen sus frutos conducidos por tierra con los que fuesen por mar, entonces verían si era mejor ver dónde caía la mula.³⁷

De esta manera puede verse que, aunque se siguió privilegiando el comercio por tierra, los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala no parece que fueran del todo esporádicos y apegados a los viajes de abastecimiento. Dichos tratos se incrementaron de

³⁶ “Solicitud para llevar a cabo comercio con las costas novohispanas, Guatemala, 1740”, AGCA, signatura A3, leg. 122, exp. 2254.

³⁷ [Rockefeller Library, Colección Toribio Medina, FHA178.21 Guatemala 179 MicA49-1180 B742/E18e] Fernando de Echevertz, *Ensayos mercantiles para adelantar por medio de el establecimiento de una Compañía el Comercio de los fructos de el Reyno de Guathemala*, Guatemala, Sebastián Arévalo, 1742, segunda parte, punto 67.

forma paulatina a lo largo del setecientos, y se diversificaron las rutas marítimas luego de que en 1774 se reabrieron las relaciones comerciales entre Nueva España, Perú y ahora también la Nueva Granada.

Comentario final

Hasta aquí ha podido verse que los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala no desaparecieron luego de las prohibiciones comerciales establecidas entre virreinos. Pese a que esas navegaciones en teoría no pudieron ser comerciales, sirvieron para llevar a cabo diversos intercambios de frutos de la tierra de forma legal, así como géneros asiáticos de manera ilegal. Podría pensarse que los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala al parecer fueron frecuentes, pero se pierden de vista por estar inmersos en los contactos entre Nueva España y Perú. Sin embargo, su relevancia radicó en que, por un lado, las regiones costeras centroamericanas y novohispanas tuvieron diferentes usos y funciones que las hicieron depender mutuamente de sus productos o actividades y eso justificó los intercambios frecuentes a nivel local, los cuales no debemos olvidar que respondieron a las condiciones y posibilidades de esos territorios y por tanto forman parte de su contexto económico y social. Por otro lado, esos contactos locales sirvieron para encubrir los intervirreinales, lo que hizo que la región costera entre Nueva España y Guatemala, más que ser la frontera del virreinato, funcionara como zona intermedia en los contactos interamericanos. Profundizar en el análisis de estos vínculos marítimos nos permitirá comprender mejor la forma en la que el Mar del Sur formó parte de los intereses novohispanos, pero también la manera en la que esas actividades se insertaron y formaron parte de las redes establecidas a través del Pacífico, tema del que todavía falta mucho por indagar.