

EL CONTRABANDO Y SUS REDES
EN EL GOLFO DE HONDURAS
Y SU PERSECUCIÓN EN LA CAPITANÍA
GENERAL DE GUATEMALA, SIGLO XVIII

Rafal Reichert

Universidad Nacional Autónoma de México

El Reino de Guatemala desde 1540 formaba parte integral del virreinato de la Nueva España. En 1609 el Reino se convirtió en la Capitanía General de Guatemala, donde el presidente de la Real Audiencia también ocupaba el cargo militar de capitán general del territorio bajo su jurisdicción. El territorio se extendía desde el actual estado de Chiapas, Belice, los países centroamericanos, hasta la frontera entre Costa Rica y Panamá.¹ En aquel espacio geográfico dominaban volcanes, montes, abundantes bosques y gobernaban indios bélicos, sobre todo en la costa caribeña, donde las condiciones de vida eran muy duras. Estos eran los principales factores por los cuales los vasallos de la corona española no

Fecha de recepción: 20 de mayo de 2013

Fecha de aceptación: 12 de junio de 2013

¹ Sobre la historia del Reino de Guatemala, véanse los trabajos de José Milla, Severo Martínez Peláez, Murdo MacLeod, Adriaan van Oss, Héctor Pérez Brignoli y George Lovell, entre otros.

demostraban gran interés por poblar y desarrollar aquellas tierras, estableciendo sus poblados y ciudades en las zonas de mejores condiciones vitales –tierra adentro–, dejando las extensas áreas costeras del Pacífico, sobre todo en el Caribe, prácticamente despobladas e indefensas.

Este acontecimiento pronto lo aprovecharon los extranjeros provenientes de Inglaterra, Holanda y Francia, quienes desde la segunda mitad del siglo xvii encontraron en las riberas caribeñas del reino guatemalteco, lugares apropiados para practicar la piratería y el fructífero comercio ilícito con la población hispana. Es importante subrayar que la mayoría de esta población, por cuestiones socioeconómicas, se quedó al margen de la vida comercial del imperio español, lo que a su vez obligó a los habitantes de aquellas tierras a buscar otras vías para suministrarse los géneros europeos.²

En el presente artículo se busca explicar el aspecto del comercio clandestino que a lo largo del siglo xviii se desarrolló en la costa caribeña de la Capitanía General de Guatemala, profesión que en esta región dominaron los británicos, quienes desde su “isla-almacén”, Jamaica, introducían bienes europeos al territorio hispano. Además, la investigación se centrará en un análisis de las redes de contrabando que se crearon en el Reino de Guatemala para hábilmente introducir mercancías a su interior, así como su funcionamiento y estructuras. Por otro lado, también se presentará la información sobre los proyectos que intentaban aplicar autoridades reales para detener el comercio ilícito en la región.

² Sobre la historia de la costa caribeña del Reino de Guatemala, véanse los trabajos de José Antonio Calderón Quijano, E. O. Winzerling, Frank Griffith Dawson, Mónica Toussaint Ribot, Claudia García, Juan Manuel Santana Pérez, José Antonio Sánchez Suárez, entre otros.

La historiografía que trata el contrabando en la Capitanía General de Guatemala es escasa; los autores que estudian el tema son María Eugenia Brenes Castillo³ y Juan Carlos Solórzano Fonseca,⁴ quienes en sus trabajos se centran en los análisis del contrabando inglés en la provincia de Costa Rica, sin reflexionar acerca de otras partes del inmenso espacio geográfico que ocupaba la Capitanía. En el libro de Héctor Feliciano Ramos⁵ podemos encontrar ciertas referencias al contrabando en la costa caribeña del Reino de Guatemala. Ramos analiza el funcionamiento de este proceder, su fenómeno, y los principales puertos y poblados, tanto españoles como extranjeros, que participaban en ese tipo de comercio. Sin embargo su obra se dirige, sobre todo, a la presentación de otras zonas del Gran Caribe, como las islas de las Antillas y las costas de Venezuela, Colombia y el Golfo de México. Otros autores, como Ruggiero Romano,⁶ Luis Chávez Orozco,⁷ Walter Bernecker,⁸ Jorge Victoria Ojeda⁹ y Julio César Rodríguez,¹⁰ en sus trabajos presentan y analizan el aspecto del comercio clandestino para las principales regiones comerciales de la Nueva España (Veracruz y sus alrededores, Yucatán, ciudad de México), enfocándose en el análisis de las estructuras de contrabando, el origen de la mercancía y algunos modos de introducción de bienes

³ BRENES CASTILLO, “Matina”.

⁴ SOLÓRZANO FONSECA, “El comercio de Costa Rica”.

⁵ RAMOS, *El contrabando inglés en el Caribe*.

⁶ ROMANO, *Mecanismo*.

⁷ CHÁVEZ OROZCO, *El contrabando y el comercio exterior*.

⁸ BERNECKER, *Contrabando*.

⁹ VICTORIA OJEDA, “Corrupción y contrabando en la Nueva España”.

¹⁰ RODRÍGUEZ TREVIÑO, “El contrabando en el comercio exterior de Nueva España”.

prohibidos al territorio novohispano. Sin embargo, ninguno de los investigadores mencionados prestó atención al tema del contrabando en la región del Golfo de Honduras.

Es importante mencionar que este artículo es fruto de una investigación llevada a cabo en el Archivo General de Centro América (Ciudad de Guatemala) durante la realización del proyecto posdoctoral: “Navegación, comercio y guerra, rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713–1763”, que el autor desempeñó en el Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales de la UNAM (Mérida, Yucatán). Asimismo cabe señalar que este trabajo sobre el contrabando en la Capitanía General de Guatemala es apenas un primer acercamiento al tema, escasamente presentado tanto por la historiografía novohispana como por las historiografías económica y social, lo que aún puede crear nuevas dudas y preguntas.

EL REINO DE GUATEMALA EN LA GEOPOLÍTICA ESPAÑOLA

A partir de 1519, con los descubrimientos del istmo de Panamá, Yucatán y la costa de sotavento del Golfo de México, la expansión española se trasladó de las islas antillanas a las tierras continentales de ambas Américas, donde los vasallos del rey hispano encontraron civilizaciones desarrolladas y más ricas que los taínos y caribes. Asimismo, la conquista de los pueblos mexica, maya e inca provocó que España se viera obligada a cambiar las ideas sobre cómo administrar las grandes extensiones territoriales del sur y el norte. Con ello, se buscaba reemplazar la organización basada en las encomiendas, que eran otorgadas sobre todo a aquellos conquistadores que participaron en la exploración y conquista

del Nuevo Mundo, con un modelo más centralizado y mejor controlado por la corona. Con este propósito, en 1535 y 1542 se establecieron dos grandes virreinos: de la Nueva España y del Perú, los únicos constituidos en América por la casa española de los Habsburgo. La frontera entre ambos virreinos se extendía por el istmo centroamericano entre las provincias de Costa Rica y Panamá. Jurídicamente, tanto la Nueva España como Perú eran gobernados por audiencias. En el caso del virreinato novohispano, había cuatro instituciones administrativas de este tipo, que se fundaron en el siglo XVI. La tercera audiencia que se estableció bajo la autoridad novohispana fue la de Guatemala (1543) y su facultad se extendía por las tierras centroamericanas desde Costa Rica hasta la frontera de la península de Yucatán, incluyendo la provincia de Chiapas.¹¹

Sin embargo, esta entidad no pudo concurrir con las de las ciudades capitalinas de ambos virreinos: México y Lima, lugares donde se centralizó no sólo el poder administrativo y legislativo sino también económico y comercial. Además, a partir de la década de 1540, cuando se descubrieron las ricas minas de plata en Zacatecas (Nueva España) y Potosí (Perú), la atención metropolitana se enfocó en estos dos virreinos y la explotación de sus riquezas, que en centenas de toneladas comenzaron a fluir a la metrópoli para llenar tanto las arcas reales como los cofres de mercaderes particulares.

La franja costera del Caribe en la Capitanía General de Guatemala se extendía desde Panamá hasta el Golfo Dulce. Aquel espacio geográfico en la época colonial se

¹¹ RUBIO MAÑÉ, *El virreinato I*, pp. 5-9.

caracterizaba por difíciles accesos desde el mar debido a fuertes corrientes y peligrosos islotes, bajos, bancos y arrecifes. Además de los obstáculos naturales, esa región se caracterizaba por un clima insalubre, feroces indios e insoportables insectos que no dejaban establecerse fácilmente a los colonos españoles.¹²

Con ello, después de la conquista del Reino de Guatemala (1524-1530), en esa costa caribeña se fundaron tres puertos de importancia que mantenían la conexión con la metrópoli y otras posesiones españolas en Hispanoamérica. El primero y de mayor envergadura fue Trujillo (fundado en 1525), la ciudad portuaria a donde, durante los tiempos de la Carrera de Indias (navegación en flotas formalizada a partir de 1543), arribaban dos embarcaciones que se separaban de la flota de Nueva España a la altura de Jamaica. Esa escuadrilla a menudo se denominaba las “Naos o Flotilla de Honduras”.¹³ El segundo sitio de la Capitanía a donde de vez en cuando llegaban los barcos metropolitanos fue Puerto Caballos (fundado en 1526). Este lugar portuario cumplía más una función regional y de cabotaje que una de un puerto de altura.¹⁴ El último lugar que a principios del siglo XVII fue creado como un puesto de vigilancia y defensa costera contra piratas y corsarios, pero que con el tiempo también se convirtió en un paraje marítimo, fue el castillo de San Felipe de Lara del Golfo Dulce.¹⁵ La importancia de Trujillo y Puerto Caballos perduró hasta bien entrada la centuria decimoséptima, cuando tras varias derrotas milita-

¹² FLOYD, *La Mosquitia*, p. 43.

¹³ CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico de las armadas*, p. 137.

¹⁴ PÉREZ BRIGNOLI, *Breve historia de Centroamérica*, p. 92.

¹⁵ PÉREZ BRIGNOLI, *Breve historia de Centroamérica*, p. 93.

res y bancarrotas estatales, la marina española entró en un periodo de degradación, lo que provocó el declive del sistema de las flotas anuales a finales del siglo XVII e irregularidad de las comunicaciones entre la metrópoli y la Capitanía General. Esto influyó en la lenta caída del sistema portuario del Reino, lo que llegó a tal grado que Puerto Caballos y Trujillo quedaron devastados y prácticamente abandonados.¹⁶

Cabe señalar que el comercio que llevaban a cabo los mercaderes metropolitanos, quienes tenían el monopolio para traficar con la Capitanía General de Guatemala, era muy escaso, muy caro y no rentable para los comerciantes criollos. Por eso, estos últimos en varias ocasiones buscaron oportunidades para adquirir las mercancías españolas a un precio razonable (mediante un chantaje comercial) o decidían arriesgarse y buscar géneros más baratos, que traían a las Indias proveedores o contrabandistas de otros países europeos. Esta práctica por un lado les daba mayores ganancias, pero por otro ponía a los mercaderes americanos en riesgo de perder su negocio y sufrir consecuencias jurídicas.

Estas oportunidades las aprovecharon los ingleses asentados en Jamaica y otras pequeñas islas del Golfo de Honduras, quienes desde la segunda mitad del siglo XVII ejercieron un fructífero comercio clandestino con los súbditos hispanos de las provincias de Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Además, el escaso control administrativo-militar de la corona en esas áreas les permitió establecerse en Wallis (el extremo suroeste de la península de Yucatán, de donde extraían palo de Campeche), Roatán, Utila y Guanaja (las islas frente a Trujillo, las cuales utilizaban como almacenes

¹⁶ PAYNE IGLESIAS, *El puerto de Trujillo*, pp. 45-46.

de contrabando), y la Costa de Mosquitos (la región que se extendía desde el Cabo Camarón y el río Aguán hasta el río San Juan, donde fundaron pequeñas plantaciones de azúcar).¹⁷

En la Mosquitia, los ingleses se aliaron con los zambos-mosquitos, quienes surgieron de una mezcla entre indios nativos de la región (mezquitos) y esclavos africanos (zambos), salvados de un barco negrero portugués que naufragó en las cercanías del Cabo de Gracias a Dios en 1641. La base fundamental de la economía regional la constituían la pesca, la recolecta de frutas terrestres y el corte de maderas preciosas, productos que los indígenas intercambiaban por los géneros europeos que durante la “época dorada de la piratería” traían a estas costas bucaneros, corsarios y piratas. Al principio del siglo XVIII, los británicos construyeron en la Costa de Mosquitos una decena de pequeñas plantaciones azucareras; sin embargo, la mayoría de los colonos ingleses estaban involucrados en el comercio clandestino con las poblaciones hispanas de las provincias de Honduras, Nicaragua y sobre todo Costa Rica.¹⁸

El contrabando británico todavía se fortaleció en la Capitanía General de Guatemala con el otorgamiento a la compañía inglesa South Sea Company del asiento de negros, que le daba exclusividad para aprovisionamiento en los territorios hispanos de esclavos africanos, muy necesarios en la economía de plantación. Además de este privilegio, la empresa británica obtuvo el derecho de enviar con cada flota al Nuevo Mundo un navío de permiso para recompensar posibles

¹⁷ REICHERT, “Navegación, comercio y guerra”, p. 20.

¹⁸ FLOYD, *La Mosquitia*, pp. 27-52.

pérdidas, causadas por la alta mortalidad de negros durante la travesía del Atlántico. Con ello, a partir de 1713 Jamaica y Barbados se convirtieron en “almacenes” de esclavos y mercancías, que después de clasificados eran distribuidos a las factorías de la South Sea Company en Cartagena, Portobelo, Veracruz, La Habana y Santiago de Cuba. Asimismo una parte de las mercancías se otorgaba a contrabandistas, quienes introducían esos géneros a otras partes del Golfo-Caribe.¹⁹

La corona española, viendo este peligro para sus intereses económicos, desde un principio intentó intervenir y detener el fenómeno del comercio clandestino. Una persona importantísima en esta obra fue José Patiño Rosales, el secretario de Hacienda, Marina y de Indias, quien emprendió una vigorosa lucha por medios burocráticos y bélicos contra el diluvio de mercancías inglesas ilegales. El funcionario real nunca se quedaba pasivo y siempre respondía a los abusos británicos. A la agresión contestaba con la agresión, al contrabando con los corsarios, a la irregularidad 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.²⁰

Cabe señalar que la persecución del contrabando británico en el Gran Caribe por los corsarios hispanos provocó tres conflictos bélicos: la guerra de la Cuádruple Alianza (1717-1721), la guerra Anglo-española (1727-1729) y la

¹⁹ THOMAS, *La trata de esclavos*, p. 242.

²⁰ BÉTHENCOURT MASSIEU, “Patiño en la política”, p. 24.

guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748), que terminaron definitivamente con el contrato del Asiento de Negros y el navío de permiso para la Gran Bretaña.

Retornando al ámbito de la Capitanía General de Guatemala, tres años después del fin de la guerra de la Oreja de Jenkins, la Audiencia Real aprobó el proyecto de levantar un nuevo puerto en Omoa, protegido por un poderoso castillo, el de San Fernando (1752), con el fin de controlar la zona costera de la provincia de Honduras y detener la introducción del contrabando inglés al interior del Reino. Al mismo tiempo fueron otorgadas varias patentes de corso para dueños de barcos de Santiago de Cuba y La Habana, interesados en la persecución de las embarcaciones extranjeras cargadas de géneros ilícitos que intentasen arribar a las costas caribeñas de la Capitanía.²¹ Además en los próximos años se diseñaría un proyecto de recuperar y repoblar el puerto de Trujillo y sus alrededores, propuesta que se haría realidad en los años setenta del siglo XVIII.²²

EL CONTRABANDO EUROPEO EN EL GOLFO DE HONDURAS

El contrabando en las posesiones ultramarinas hispanas surgió prácticamente en el mismo momento en que España estableció el monopolio comercial con sus tierras americanas, centralizándolo bajo la administración de la Casa de Contratación, la cual desde 1503 fue responsable de la organización, el manejo y el cuidado del comercio exterior con

²¹ REICHERT, “Navegación, comercio y guerra”, p. 24.

²² SANTANA PÉREZ y SÁNCHEZ SUÁREZ, “Repoblación de costa de Mosquitos”, p. 697.

el Nuevo Mundo. Este intercambio de bienes a partir del siglo XVI se convirtió en un ramo nutritivo de la economía hispana y adquirió un nivel significativo en la creación del imperio colonial de España, donde el comercio ultramarino se convirtió en un instrumento para la conquista territorial. El propósito primordial de esta actividad se enfocó en conseguir mayores riquezas al menor costo posible. Esta regla fue aplicada no sólo por la corona española, sino también por la de Portugal, y desde la década de 1620 también por otras potencias europeas (Holanda, Francia e Inglaterra).²³

Con ello, los mercaderes europeos que aspiraban a participar en el dinámico desarrollo de los mercados hispanoamericanos tuvieron que elegir uno de los dos caminos que les diera acceso a la economía indiana. El primero era por la vía oficial o semioficial, donde las casas comerciales europeas se establecían en Sevilla, Santa Ana y Cádiz, o contrataban a agentes españoles, quienes bajo sus nombres les permitían entrar en el negocio con la Casa de Contratación y por supuesto con las Indias. A lo largo del periodo colonial numerosos mercaderes de Alemania, Holanda, Francia, Italia e Inglaterra se incorporaron al comercio americano e incluso se establecieron en Andalucía para participar en el comercio ultramarino, eludiendo así el monopolio. Cabe señalar que sólo algunas casas comerciantes, como Ellerman, Cabarrús y Lalanne, Macragh, Woulfe, Cavagnaro, Hope, entre otras, hicieron sus grandes fortunas al unirse al comercio sevillano. Este proceder, según Ana Crespo, al final del siglo XVII provocó que el reparto de la plata indiana beneficiara a otras naciones europeas: holandeses (30% del

²³ WALKER, *Política española y comercio colonial*, pp. 44-46.

total), franceses (25%), genoveses e italianos (10%), e ingleses (10%), por eso en España sólo se quedaba alrededor de 25% del metálico extraído de Hispanoamérica.²⁴

Sin embargo, hay que subrayar que el intercambio legal con las colonias ultramarinas españolas era costoso y laborioso, por lo que sólo mercaderes con una fuerte posición económica pudieron participar en él. Por otro lado, los grandes comerciantes europeos en múltiples ocasiones aprovechaban sus contratos oficiales para respaldar la introducción a Hispanoamérica de una parte de su mercancía ilegalmente.²⁵ Aquí tocamos el segundo modo de hacer comercio con las colonias hispanas, es decir, por medio del contrabando en el que participaron los europeos de todos los niveles socioeconómicos.

Durante la época colonial surgió el término, a partir de una actuación “contra un bando oficial” para romper las reglas establecidas por el comercio legal, o sea, no pagar los impuestos y aranceles que este intercambio implicaba e introducir productos prohibidos por los reglamentos de la Casa de Contratación, el Consejo de Indias y el rey de España.²⁶

Julio César Rodríguez Treviño sugiere que el contrabando en la Nueva España surgió con la apertura de la Carrera de Indias y fue una alternativa de negocio y de supervivencia, tanto para la población novohispana como para los comerciantes españoles y extranjeros, aportando bene-

²⁴ CRESPO SOLANA, *Mercaderes atlánticos*, pp. 56-57.

²⁵ Sobre el contrabando, véanse los trabajos de Clarence H. Haring, José Luis Comellas, Geoffrey J. Walker, Luis Jáuregui, Ernest Sánchez Santiró, Antonio Serrano Ortega, Ana Crespo Solana, entre otros.

²⁶ RAMOS, *El contrabando inglés en el Caribe*, p. 21.

ficios económicos a todos los participantes. Así que el posible enriquecimiento convirtió el comercio clandestino en una floreciente actividad de la vida comercial del virreinato novohispano y un daño para los reglamentos comerciales establecidos por la metrópoli.²⁷

Es indudable que el contrabando extranjero surgió en el Golfo de Honduras en las últimas décadas del siglo xvi, cuando comenzó el lento declive del sistema de las flotas que después de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) se convirtió en una crisis de la marina española, la cual perduró hasta el fin de la centuria. Este descuido provocó el desabastecimiento no sólo de la Capitanía General de Guatemala sino también de otras regiones de los virreinos de la Nueva España y el Perú. Además los mercaderes metropolitanos, aprovechando esta situación, vendían sus mercancías a precios excesivamente elevados. Esto a su vez provocó que en las tierras americanas se buscara la autosuficiencia económica, lo que influyó en el desarrollo de la producción agropecuaria, artesanal y minera. Por otro lado, las irregularidades de abastecimiento en los productos básicos europeos provocaron una fuerte demanda de los géneros extranjeros, vendidos a un precio menor por los holandeses, ingleses y franceses.

Cornelius Goslinga presentó unas de las primeras noticias sobre el contrabando extranjero en el Reino de Guatemala. En su libro *Los holandeses en el Caribe* menciona acontecimientos en que los corsarios neerlandeses de la WIC (en neerlandés: West-Indische Compagnie) llegaban a las

²⁷ RODRÍGUEZ TREVIÑO, "El contrabando en el comercio exterior de Nueva España", p. 19.

cercanías de Trujillo y Puerto Caballos para comerciar paños, ropa, herramienta de hierro y utensilios de casa con las poblaciones topónimas. Además, en tres ocasiones, aparte de realizar un fructífero intercambio comercial, tuvieron la suerte de atrapar las Naos de Honduras que salían de esos puertos con valiosos cargamentos de plata, oro, especias y madera preciosa hacia la metrópoli (en 1624 por Schouten, en 1627 por Lucifer y en 1630 por Booneter).²⁸ Sin embargo, el contrabando holandés y de otras naciones europeas era ocasional en la costa caribeña de la Capitanía. Esta situación cambió radicalmente con la toma de Jamaica por los ingleses en 1655 y la cada vez mayor penetración del Golfo de Honduras por esta nación. Cuando en 1687 los zambosmosquitos firmaron una alianza con los anglosajones, éstos lograron no sólo un aliado fiel dedicado al saqueo, el incendio y la rapiña de las poblaciones hispanas, sino también un lugar seguro para almacenar su contrabando que desde la Costa de Mosquitos se repartía a las provincias de Nicaragua y Costa Rica.²⁹

Todavía entre 1701 y 1713, cuando Europa estuvo involucrada en la Guerra de Sucesión Española, a la región llegaron mercaderes y contrabandistas franceses, quienes aprovechando el pacto familiar entre el nuevo rey de España, Felipe V de Borbón, y su abuelo Luis XIV de Francia, hicieron buen negocio al introducir géneros franceses en las provincias de la Capitanía. Sin embargo, los mercaderes galos no perduraron mucho tiempo ya que fueron desalojados por los contrabandistas británicos provenientes de Jamaica,

²⁸ GOSLINGA, *Los holandeses en el Caribe*, pp. 140, 145, 149.

²⁹ BRENES CASTILLO, "Matina", p. 405.

quienes en varias ocasiones fueron apoyados por las unidades militares de la Royal Navy.³⁰

Al terminar este apartado es importante decir que desde 1565, cuando Andrés de Urdaneta estrenó el continuo intercambio comercial con el Lejano Oriente, mediante el Galeón de Manila que anualmente partía de Acapulco con plata y bienes novohispanos hacia las islas Filipinas, donde se realizaba el comercio con los mercaderes chinos y japoneses, también se estableció el intercambio intercolonial entre ambos virreynatos, donde la costa pacífica de la Capitanía General de Guatemala desempeñaba un papel importante como el punto de escala para los buques que navegaban de Callao, Guayaquil y Panamá a Huatulco, Acapulco y posteriormente San Blas. En este ambiente de extensas áreas costeras, donde el único puerto de altura se encontraba en El Realejo (actual Nicaragua), muchas veces se practicaba el comercio ilícito que desde 1634, cuando se prohibió definitivamente el comercio entre la Nueva España y el Perú para prevenir al escape de la plata peruana a las Filipinas, se fortaleció y floreció prácticamente hasta 1778, cuando se declaró la ley de libre comercio en Hispanoamérica.³¹ El país que monopolizó el contrabando en el Mar del Sur fue Francia, que tan sólo entre 1700 y 1725 envió más de 150 barcos, provenientes en su mayoría de los puertos de Saint Maló, Nantes y Marsella, para que ejercieran transacciones ilegales con los súbditos americanos del rey de España.³²

³⁰ PINTO SORIA, *Economía y comercio en el Reyno de Guatemala*, p. 141.

³¹ Sobre el proceder del contrabando en el Pacífico, véanse los trabajos de Carmen Yuste López, Dení Trejo Barajas, Guadalupe Pinzón Ríos, Mariano Ardash Bonialian, entre otros.

³² PÉREZ MALLAÍNA BUENO y TORRES RAMÍREZ, *La Armada del Mar del Sur*, p. 77.

CONTRABANDO BRITÁNICO Y SUS REDES
EN LA CAPITANÍA GENERAL DE GUATEMALA

El contrabando británico en la Capitanía General de Guatemala se pudo desarrollar gracias a varios factores que lo hicieron florecer. Se ha mencionado que las primeras causas por las cuales se practicó fácilmente fue la escasez de productos europeos muy demandados por las poblaciones locales y el casi nulo control administrativo de las zonas costeras. Con ello, fue fácil convencer a varios individuos, entre indios, mestizos, negros y españoles, para que colaboraran en el comercio clandestino con contrabandistas de Jamaica, quienes pagaban bien por la participación en dicho proceder. Además los oficiales reales de la capital, las provincias, las alcaldías y los ayuntamientos estaban bastante abiertos a las “ofertas” (corrupción), ya que la visión de buenas ganancias les convencía de romper la ley y de cerrar los ojos ante la introducción de mercancía ilegal en sus territorios.

Un buen ejemplo de ello es el caso que descubrió e investigó entre 1749 y 1751, el capitán general de Guatemala, Alonso Fernández de Heredia, quien desenmascaró y acusó a don Diego Tablada (lugarteniente de gobernador), don Francisco Torres (contador de la Real Hacienda) y don Domingo de Azaña (tesorero de la Real Hacienda) de permitir la introducción sin permiso oficial de ropa y telas, dejándose corromper por Simón Walton, el capitán inglés de la balandra *El Próspero*, que fue confiscada en 1749. Según los testimonios reunidos por el gobernador, tanto Tablada como Torres y Azaña colaboraron con un francés, Raymundo Grenier, capitán de una balandra corsaria. Los oficiales acusados constataron que *El Próspero* traía un cargamento de

plata, oro en polvo, cochinilla, tinta y añil para entregárselo a don Ignacio Beteta. No obstante, esto no fue la verdad ya que Grenier negoció con el capitán de *El Próspero* para que entregara sólo una parte del cargamento y depositara en su balandra telas y prendas de vestir procedentes de Francia para venderlas en la Capitanía. Además, el verdadero destinatario de la mercancía no era Beteta, sino una red de contrabandistas compuesta de españoles, marineros británicos y uno de los mayores proveedores de las mercancías inglesas en la costa de Honduras, Guillermo Pitt. Al concluir su investigación, Alonso Fernández de Heredia escribió que “el suceso de apresar la balandra inglesa cargada de mercancías era supuesto y falso para que con cautela se introdujeran otras cosas del comercio ilícito”. Según la observación del gobernador, a los corruptos oficiales reales y Grenier, Guillermo Pitt ofreció un soborno de casi 12 000 pesos.³³

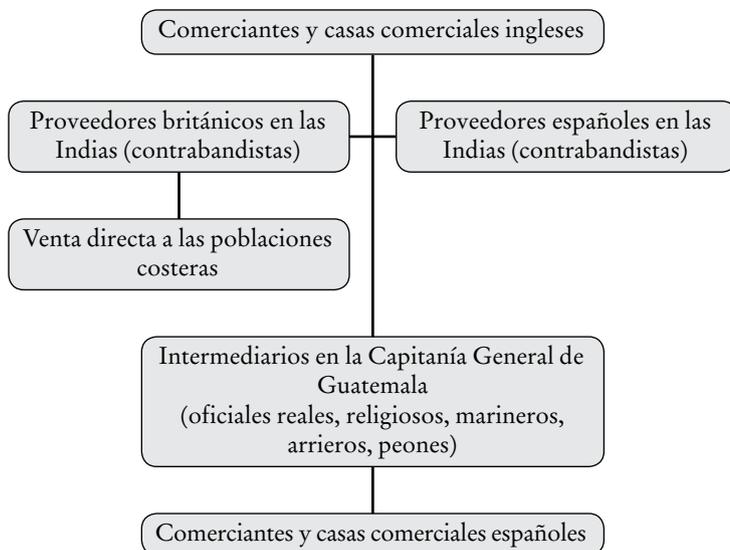
Adentrándonos en el funcionamiento del contrabando en el Reino de Guatemala es bueno conocer algunas ideas de Julio César Rodríguez Treviño. Una de ellas explica que el fenómeno del contrabando de la Nueva España y de Hispanoamérica se debió a un conjunto de normas no escritas sobre el almacenaje, las cargas, las rutas y los involucrados. Estas reglas resultaron vitales para asegurar el éxito del intercambio ilícito, así como para limitar la efectividad de proyectos establecidos por el gobierno español con el fin de combatirlo.³⁴

³³ AGCA, A3 Real Hacienda, *Comisos*, leg. 2869, exp. 41766, fs. 1-96.

³⁴ RODRÍGUEZ TREVIÑO, “El contrabando en el comercio exterior de Nueva España”, p. 116.

Gráfica 1

ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL CONTRABANDO INGLÉS
EN LA CAPITANÍA GENERAL DE GUATEMALA



Nota: elaboración propia.

Una tarea permanente de las autoridades americanas en la lucha contra el contrabando británico fue el envío de las expediciones militares contra sus asentamientos en Wallis, Roatán y la Costa de Mosquitos. Por eso, de los centros del poder español en la Capitanía (Santiago de Guatemala, Comayagua y Granada) salían al exterior de las provincias con cierta regularidad destacamentos armados, con el fin de alejar a los ingleses pero también para encontrar, perseguir y destruir los focos del contrabando entre las poblaciones cos-

teras de Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Una expedición de este tipo fue enviada en marzo de 1715 de Santiago de Guatemala a la región del Golfo Dulce, San Pedro Sula y Puerto Caballos, bajo el mando del teniente Pedro de Aldaña, quien al frente de 20 soldados tuvo que inutilizar la red del comercio clandestino en aquella área.³⁵

Durante el cumplimiento de sus deberes apresó en un paraje costero a una balandra inglesa, que era bien conocida entre los vecinos de la zona ya que comerciaba con ellos frecuentemente. El oficial real se dio cuenta de que descubrió un negocio en el cual estaba involucrada la gente del gobierno regional. De las cartas que cayeron en sus manos resultó que el capitán inglés, conocido como capitán Guillermo, mantenía correspondencia con comerciantes, religiosos y oficiales reales, tanto de Puerto Caballos como de San Pedro Sula.³⁶

Desafortunadamente, en la noche la embarcación se escapó y al día siguiente apareció, en el campamento del teniente Aldaña, don Francisco del Castillo, ayudante del corregidor don Enrique Longman, personaje que mantenía buenos contactos con los comerciantes de Jamaica. El teniente, bajo la amenaza, se vio obligado a devolver las cartas y se retiró a la capital de la Capitanía. Es interesante que al volver a Santiago de Guatemala, Pedro de Aldaña fue acusado por el mencionado corregidor “de no cumplir con sus deberes militares”. Sin embargo, tras autos levantados contra el militar salieron varias irregularidades que terminaron con la cancelación

³⁵ AGCA, A2 Capitanía General, *Asuntos Generales*, 1579-1821, leg. 383, exp. 3491, fs. 1-42.

³⁶ AGCA, A2 Capitanía General, *Asuntos Generales*, 1579-1821, leg. 383, exp. 3491, fs. 7-8.

lación de su pleito y el levantamiento de autos contra don Enrique Longman, quien tras un largo proceso tuvo que renunciar a su cargo y fue acusado de fraude y corrupción junto con sus colaboradores de la región.³⁷

La expedición del teniente Pedro de Aldaña fue un éxito debido a la actuación por sorpresa, lo que suscitó el levantamiento de acusaciones contra las personas del poder público, ya que por lo regular se atrapaba a peones, arrieros o marineros –sujetos de poca importancia para disminuir el contrabando. Esta situación se debió al hecho de que los dirigentes de la red de contrabando actuaban a la sombra y casi nadie sabía quién era en realidad el beneficiario. Además, en ocasiones se pagaba a los intermediarios para que guardaran silencio. Con ello era muy difícil desenmascarar y destruir la estructura de la organización clandestina, como sucedió en el caso de la expedición de Pedro de Aldaña. Pero si ello sucedía, las consecuencias provocaban la fractura y la desintegración de la red contrabandista.

Otro ejemplo del funcionamiento de las organizaciones del comercio clandestino es el caso de la persecución de un famoso contrabandista español de la zona, don Francisco *El Andaluz*, que realizó el capitán Nicolás de Rivera en el año 1741. Durante esa acción fue atrapado Juan de Trujillo, un criollo que era la mano derecha de *El Andaluz*, responsable en la red de recepción y el escondite de las mercancías provenientes de Roatán y Jamaica. Además Trujillo organizaba el transporte de mulas en las regiones de Sonaguera, Omoa y Trujillo. El capitán Nicolás de Rivera vino de la capital para

³⁷ AGCA, A2 Capitanía General, *Asuntos Generales*, 1579-1821, leg. 383, exp. 3491, fs. 6/39-42.

realizar esa “cacería” y fue acompañado por 17 soldados, quienes realizaron un primer ataque al poblado de San Antonio, donde encontraron y decomisaron dos cajas con ropa y otros géneros escondidos en la casa de una india llamada por los vecinos doña María. Dos cajas más se sacaron de la casa donde vivía el padre Juan, cura de la iglesia parroquial. Los dos fueron detenidos y se les acusó de contrabando.³⁸

La persecución de la pandilla de *El Andaluz* duró casi cinco meses, y en el transcurso fueron detenidos varios individuos, entre los cuales se encontraban arrieros, amas de casa, peones, pescadores y religiosos, así como 22 mulas que se enviaron por la mercancía a la costa cerca de Trujillo. Después de este ataque, la parte de la red contrabandista responsable de la recepción, el almacenamiento y el transporte de los géneros fue destruida. La búsqueda de don Francisco *El Andaluz* duró todavía dos años más, tiempo en el que el contrabandista se escapaba y reestablecía nuevas organizaciones de comercio subterráneo. Finalmente el criminal fue denunciado anónimamente por un influyente comerciante de Comayagua y detenido en Sonaguera.³⁹

El caso de don Francisco *El Andaluz* demuestra la habilidad de mantenerse en el negocio, que para cada grupo era muy lucrativo y en realidad muy deseado por la gente de la costa caribeña, que por la falta de trabajo y escasez de recursos prefería ejercer el comercio ilícito. Por otro lado, el caso de *El Andaluz* demuestra que en el contrabando participaban sujetos de varios niveles socioeconómicos,

³⁸ AGCA, A3 Real Hacienda, *Comisos*, leg. 228, exp. 2357, fs. 1-32.

³⁹ AGCA, A3 Real Hacienda, *Comisos*, leg. 228, exp. 2357, fs. 9/27-28.

además de que existía una fuerte competencia entre los grupos, o mejor dicho, entre los jefes de las redes del contrabando, donde uno podía denunciar a su rival, sólo para sacarlo del negocio o interceptar sus mercancías, que después de ser decomisadas por la Real Hacienda de la Capitanía se ponían a la venta a un precio menor.

Una situación similar ocurrió en un juicio, en enero de 1755, contra don Manuel Amat, comerciante de Santiago de Guatemala, quien navegando en un paquebote desde Santiago de Cuba hizo una escala en Jamaica con el pretexto de reparar su embarcación. De la isla salió con un cargamento de 34 cajones llenos de ropa y otros géneros que fueron decomisados en el puerto de Omoa gracias a una denuncia anónima. La mercancía y el contrabandista fueron enviados a la ciudad de Guatemala, donde después de casi dos años de juicio, se le condenó a 10 años de prisión en Cuba y se decomisaron todos sus bienes, los cuales fueron puestos a la venta pública por parte de la Tesorería Real de Guatemala. Además, se vendió la mercancía detenida, que aportó casi 7000 pesos para la Hacienda Real. Es interesante que tres cuartas partes de la mercancía pasaron a manos de un solo comerciante que fue representado por don Joseph de Herrera.⁴⁰

Respecto a las redes del comercio clandestino en la Capitanía General de Guatemala, no se deben olvidar las organizaciones que funcionaban en la provincia de Costa Rica, donde la región de mayor penetración por contrabandistas era Matina, un valle donde los españoles cultivaban cacao. La cercanía de esta región a la Costa de Mosquitos provocaba que a menudo los hispanos entraran en contacto con

⁴⁰ AGCA, A3 Real Hacienda, *Comisos*, leg. 2869, exp. 41773, fs. 1-38.

ingleses, zambos-mosquitos y holandeses de Curazao, con los cuales intercambiaban el cacao por géneros europeos.⁴¹

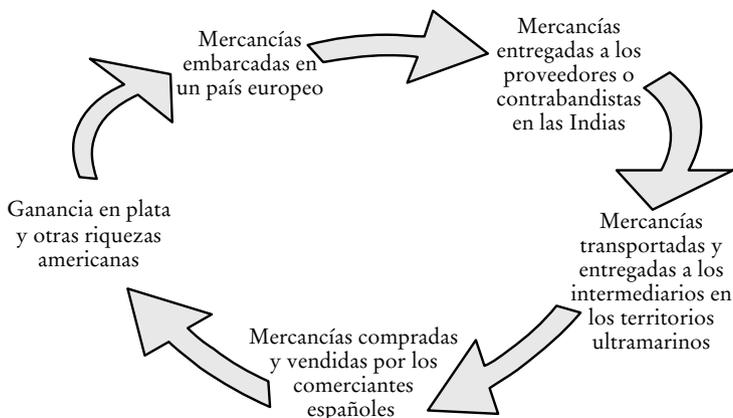
Las mercancías de mayor demanda fueron: negros para las plantaciones, ropa, paños, herramienta y utensilios de casa y cocina que desde la zona costera de Matina se remitían al interior: hacia Olancho, Granada y poblaciones alrededor del lago de Nicaragua. El contrabando en esa región llegó a tal grado que entre 1730 y 1760 salieron varias expediciones militares desde Santiago de Guatemala, Comayagua y Granda con el fin de eliminar las organizaciones clandestinas. Esas acciones también sirvieron para destruir las poblaciones de zambos-mosquitos. La expedición más conocida en la región se realizó en agosto de 1759, cuando el gobernador de Costa Rica, don Manuel Solar, apresó a cerca de 50 contrabandistas, mercancías y piraguas y se enfrentó a un destacamento de zambos-mosquitos e ingleses. La tropa española ganó el combate, y en poco tiempo los presos ingleses confesaron a don Manuel Solar que el corregidor de Matagalpa (Nicaragua), don Matías de Oropesa, estaba involucrado y protegía el tráfico ilegal en el territorio bajo su gobernación.⁴²

⁴¹ BRENES CASTILLO, "Matina", pp. 419-420.

⁴² AGCA, A1 Superior Gobierno, *Reales Cédulas, Audiencia*, leg. 4622, fs. 92-93.

Gráfica 2

ESQUEMA DEL MOVIMIENTO DE LA MERCANCÍA
Y EL CAPITAL EN EL CONTRABANDO



Nota: elaboración propia.

CONCLUSIONES

Todavía podemos enumerar otros casos de comercio clandestino en la Capitanía General de Guatemala durante el siglo XVIII, sin embargo, con base en la presente revisión documental y la bibliografía, se puede decir que el aparato del funcionamiento de las redes de contrabando era similar para toda Hispanoamérica. Las diferencias se pueden encontrar en la escala del contrabando, su alcance, su importancia regional o global, su valor económico y la composición de los integrantes –tanto hispanos como extranjeros– que lo ejercían.

Con ello, es posible realizar un esquema general del funcionamiento del comercio clandestino, no sólo para la Capitanía General de Guatemala sino también para otras regiones bajo la administración española en las Indias. Se puede decir que el contrabando comenzaba con la llegada de las mercancías a las colonias americanas de Inglaterra, Holanda, Dinamarca y Francia. En estos enclaves extranjeros, se almacenaban géneros o se repartían para luego venderlos a los súbditos del rey de España. Curiosamente, hasta este momento, el proceder tenía un estatus legal. Apenas en el momento de colocar las mercancías a bordo de balandras, paquebotes, bergantines, goletas, que se dirigían a las costas bajo la administración hispana, se volvían bienes ilegales, que a menudo se buscaba asegurar con permisos falsificados. Podemos deducir que este grupo de contrabandistas estaba formado en su mayoría por extranjeros y de vez en cuando por españoles que tenían intereses fuera de la metrópoli o colaboraban con empresas extranjeras.

Los barcos que traían contrabando a la Capitanía General de Guatemala buscaban llegar a lugares con poca vigilancia, donde avisaban a los vecinos sobre su arribo con un disparo de cañón, señas de luz o simplemente mandaban lanchas a la costa. Por otro lado, también se aprovechaban acuerdos internacionales para entrar a los puertos de la Capitanía, donde con un permiso oficial se ejercían transacciones ilegales. Existen casos en los que con el pretexto del asien-to de negros también se introducían mercancías prohibidas.

Otra práctica frecuente fue el uso de los buques españoles que navegaban entre Cuba y los puertos de Trujillo, Puerto Caballos, Omoa y el Golfo Dulce. En esos casos las embar-

caciones en Jamaica compraban o intercambiaban géneros, que después introducían al interior de la Capitanía.

Se puede decir que el contrabando no fue un simple proceso de introducción de mercancías, sino una maquinaria que involucró tanto la planificación logística como administrativa y económica y donde se aprovechaba cualquier oportunidad para engañar a la administración española. Además, la organización de una red clandestina involucraba un ejército de intermediarios menores, quienes ejercían oficios de proveedores y transportistas responsables de segura recepción, transporte y entrega de mercancías a comerciantes mayores o agentes de empresas en el Reino de Guatemala.

Hay que subrayar que las redes del comercio ilícito en la Capitanía General de Guatemala no eran muy distintas de las que se desarrollaron en otras partes de las Indias. Sin embargo, el ambiente que encontraron los contrabandistas en las costas caribeñas del Reino era más favorable que en otros lugares de mejor vigilancia tanto militar como administrativa.

Retornando una vez más al factor humano y su importancia en las redes del contrabando guatemalteco, se puede decir que en dicha actividad participaba gente de diversos niveles sociales: desde pardos, arrieros, pescadores, soldados, indios, mulatos, marineros, religiosos, pequeños mercaderes, hasta las élites del mundo administrativo y comercial. El factor común para la participación de esos individuos en el comercio subterráneo era la satisfacción económica, en la que sólo los diferenciaba el nivel de las ganancias.

Finalmente, cabe decir que la mayoría de “la gente de poder” se salvaba de acusaciones por el comercio ilícito o la corrupción, debido a su posición privilegiada, conexiones y estatuto social. En cambio los sujetos que sólo fungían

como peones o intermediarios en el ajedrez contrabandista terminaban perdiendo sus bienes y a menudo se les condenaba a la cárcel, o se les enviaba a servir como presidiarios en las fortificaciones de Omoa, La Habana y Santiago de Cuba.

SIGLAS Y REFERENCIAS

- AGCA Archivo General de Centro América, Guatemala.
A1 Superior Gobierno, *Reales Cédulas, Audiencia*, leg. 4622.
A2 Capitanía General, ramo *Asuntos Generales* 1579-1821, leg. 383, exp. 3491.
A3 Real Hacienda, ramo de *Comisos*, leg. 2869, exp. 41766.
A3 Real Hacienda, ramo de *Comisos*, leg. 2869, exp. 41773.
A3 Real Hacienda, ramo de *Comisos*, leg. 228, exp. 2357.

BERNECKER, Walter

Contrabando. Ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX, México, Universidad Iberoamericana, 1994.

BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de

“Patiño en la política internacional de Felipe V. Estudios y documentos”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, 1 (1954), pp. 11-38.

BRENES CASTILLO, María Eugenia

“Matina, bastión del contrabando en Costa Rica”, en *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), pp. 393-450.

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio

El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio

Belice 1663-1821: historia de los establecimientos británicos del río Valis hasta la independencia de Hispanoamérica, Sevilla, Victoria-Artes Gráficas, 1944.

CHÁVEZ OROZCO, Luis

El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España, México, Banco de Comercio Exterior, 1967.

COMELLAS, José Luis

Sevilla, Cádiz y América, Madrid, Mapfre, 1992.

CRESPO SOLANA, Ana

Mercaderes atlánticos: redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe, Córdoba, Universidad de Córdoba, Cajasur, 2009.

Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830), Madrid, Doce Calles, 2010.

FLOYD, Troy

La Mosquitia, un conflicto de imperios, San Pedro Sula, Centro Editorial, 1990.

GARCÍA, Claudia

“Interacción étnica y diplomacia de fronteras en el reino miskitu a fines del siglo XVIII”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 61:1 (1999), pp. 95-121.

“Ambivalencia de las representaciones coloniales: líderes indios y zambos de la costa de Mosquitos a fines del siglo XVIII”, en *Revista de Indias*, 67:241 (2007), pp. 673-694.

GOSLINGA, Cornelio Ch.

Los holandeses en el Caribe, La Habana, Casa de las Américas, 1984.

GRIFFITH DAWSON, Frank

“William Pitt’s Settlement at Black River on the Mosquito Shore: A Challenge to Spain in Central America, 1732-1787”, en *The Hispanic American Historical Review*, 63:4 (1983), pp. 677-706.

GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio y María Luisa LAVIANA CUETOS (coords.)

Estudios sobre América: siglos XVI-XX, Sevilla, Asociación Española de Americanistas, 2005.

HARING, Clarence H.

Comercio y navegación entre España y las Indias, en la época de los Habsburgos, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

LOVELL, George

Conquista y cambio cultural: la sierra de los Cuchumatanes de Guatemala, 1500-1821, La Antigua, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1990.

MACLEOD, Murdo

Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720, Berkeley, University of California Press, 1973.

MARTÍNEZ PELÁEZ, Severo

La patria del criollo: ensayo de interpretación de la realidad colonial guatemalteca, Guatemala, Universitaria, 1971.

MILLA, José

Historia de la América Central, Guatemala, Guatemala, Centro editorial “José de Pineda Ibarra”, 1963.

PAYNE IGLESIAS, Elizet

El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono, Tegucigalpa, Guaymuras, 2007.

PÉREZ BRIGNOLI, Héctor

Breve historia de Centroamérica, Madrid, Alianza Editorial, 1990.

PÉREZ MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y Bibiano TORRES RAMÍREZ

La Armada del Mar del Sur, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1987.

PINTO SORIA, Julio César

Economía y comercio en el Reyno de Guatemala: consideraciones para una historia económica, Guatemala, CEUR, USAC, 1982.

RAMOS, Héctor Feliciano

El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778), Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1990.

REICHERT, Rafal

“Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713-1763”, en *Revista Península*, VII:1 (2012), pp. 13-38.

RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio César

“El contrabando en el comercio exterior de Nueva España en la época borbónica, 1700-1810”, tesis de doctorado, México, Instituto de Investigación Dr. José María Luis Mora, 2010.

ROMANO, Ruggiero

Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII, México, Fondo de Cultura Económica, 2004.

RUBIO MAÑÉ, José Ignacio

El virreinato I. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel y José Antonio SÁNCHEZ SUÁREZ

“Repoblación de costa de Mosquitos en el último cuarto del siglo XVIII”, en *Revista de Indias*, 67:241 (2007), pp. 695-712.

SOLÓRZANO FONSECA, Juan Carlos

“El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, en *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20:2 (1994), pp. 27-63.

THOMAS, Hugh

La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870, Barcelona, Planeta, 1998.

TOUSSAINT RIBOT, Mónica

Belice: una historia olvidada, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1993.

VAN OSS, Adriaan

Catholic Colonialism: A Parish History of Guatemala, 1524-1821, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

VICTORIA OJEDA, Jorge y Dora PÉREZ ABRIL

“Corrupción y contrabando en la Nueva España del siglo XVIII: la continuidad de una práctica”, en GUTIÉRREZ ESCUDERO y LAVIANA CUETOS, 2005.

WALKER, Geoffrey J.

Política española y comercio colonial: 1700-1789, Barcelona, Ariel, 2001.

WINZERLING, E.O.

The Beginning of British Honduras, 1506-1765, Nueva York, The North River Press, 1946.

