

“Estrategias locales para establecer tratos marítimo-comerciales entre Guatemala y Nueva España, 1680-1695”
Guadalupe Pinzón Ríos
p. 351-380

Cabotajes novohispanos
Espacios y contactos marítimos
en torno a la Nueva España
Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

México
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
(Historia Novohispana 114)

Primera edición impresa: 2021
Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2022
ISBN de PDF: [en trámite]
<https://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

©2022: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:
<https://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>
Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



ESTRATEGIAS LOCALES PARA ESTABLECER TRATOS MARÍTIMO-COMERCIALES ENTRE GUATEMALA Y NUEVA ESPAÑA, 1680-1695*

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones Históricas

Cuando se hace referencia al tema de las relaciones interamericanas por el lado del Pacífico (desde el siglo XVII) usualmente se remite a la forma en que se fue cerrando el comercio entre Perú y Nueva España, así como las ilegalidades que pese a dicha prohibición se establecieron y permitieron que esos tratos se mantuvieran con cierta frecuencia.¹ Así también, se ha llegado a hacer referencia al papel que Guatemala tuvo en esos intercambios ya que sus puertos recibieron licencia para mantener comercio con los peruanos así como relaciones terrestres con Nueva España, lo cual de cuándo en cuándo permitió que de forma ilegal se mantuvieran contactos entre esos virreinos.²

* Este trabajo se llevó a cabo en el marco del Proyecto PAPIIT IN402219 “El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)”.

¹ Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior (en adelante IMCE), 1975, p. 187-245; Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina Colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 177-182; 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 (en adelante FCE), Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001, p. 208-253; Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio Español (1680-1784)*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex), 2012, p. 259-365.

² Jorge León Sáenz, “De la otra costa: comercio y comunicaciones marítimas entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850)”, en *Derroteros de la Mar del Sur*, n. 6, 1998, p. 1-12; 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; Bonialian, *El Pacífico...*, p. 253-332; Guadalupe

Manuel Alvarado Morales explica que inmediatamente después del cierre comercial entre Nueva España y Perú su reanudación constituyó la aspiración más significativa del sector mercantil del cabildo de la ciudad de México y eso significó un movimiento revisionista de las prohibiciones para argumentar que éstas afectaban las producciones locales y que su intercambio no implicaría la remisión de géneros chinos ni competiría con los tratos metropolitanos.³ Pese a lo anterior, las prohibiciones se mantuvieron y eso llevó a que las solicitudes de reapertura se redujeran pues, por un lado, se hicieron regulares los tratos ilegales y, por otro, surgió otro tipo de solicitudes más puntuales o delimitadas que se remitieron a las autoridades hispánicas a fin de llevar a cabo algunos intercambios marítimos a lo largo del Pacífico.⁴

Uno de los intercambios más abordados ha sido el del cacao guayaquileño, que aunque oficialmente estaba prohibido en Nueva España (pues este virreinato debía proveerse del venezolano), hubo varios momentos en que se concedieron licencias para remitirlo a puertos novohispanos, en especial cuando los intercambios del lado del Atlántico se veían afectados (e incluso cerrados) por las presiones o enfrentamientos acaecidos en esas costas.⁵ En este mismo sentido, hay que ver que hubo otro tipo de solicitudes en las que se pedían licencias para llevar a cabo intercambios de “productos de la tierra” entre algunos puertos americanos de cara al Pacífico que

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

³ Manuel Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento. 1635-1643*, México, Colmex/Universidad de Puerto Rico, 1983, p. 60-69. Sobre el tema véase también Francisco Calderón, *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, FCE, 1988, p. 586.

⁴ Pérez Herrero, *Comercio...*, p. 177-182.

⁵ Eduardo Arcila Farías, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México, IMCE, 1950, p. 37-77; Jesús Hernández Jaimes, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, 39, jul.-dic. 2008, p. 43-79; Manuel Miño Grijalva, *El cacao guayaquileño en Nueva España 1774-1812 (política imperial, mercado y consumo)*, México, Colmex, 2013, p. 51-73.

no fueran en contra de las prohibiciones comerciales intervirreinales, y cuya práctica no era inusual pues se llevaba a cabo en otros espacios marítimos.⁶ El objetivo de este texto es analizar una propuesta que a su vez retomaba dos anteriores, las cuales fueron expuestas entre 1680 y 1695; en ellas se proponía llevar por mar géneros que ya se enviaban por tierra a lomo de mula desde Guatemala a Nueva España. Y para no ir en contra de las prohibiciones comerciales intervirreinales, que aunque dictadas desde mediados de siglo se legalizaron más al ser plasmadas en la *Recopilación de Leyes de Indias*,⁷ dichas solicitudes limitaban los géneros a traficar a los frutos de la tierra y los tratos a realizar a puertos específicos (Iztapa y Michatoya en las costas de Guatemala y Guatulco en las de Nueva España); no obstante, paulatinamente las sucesivas propuestas intentaron integrar a más espacios y géneros.⁸

Lo interesante de estas solicitudes es que evidencian un proceso de adecuación, y podría decirse que hasta de presión, para que se autorizaran los intercambios marítimos que desde Guatemala podrían establecerse con Nueva España.⁹ Estas propuestas, además de señalar que no se oponían a las prohibiciones mercantiles esta-

⁶ Para las redes existentes en el Caribe puede verse una panorámica en el libro de Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez (coords.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino: prácticas comerciales y navegación en el gran Golfo-Caribe, siglos XVII al XIX*, México, Instituto Mora, 2018, mientras que una relación general sobre las redes peruanas practicadas hacia el siglo XVII se puede ver en Suárez, *Desafíos...*

⁷ Hay que recordar que, en 1680, con la *Recopilación de Leyes de Indias*, se intentó ordenar y mantener en vigor las cédulas y ordenanzas dadas a las audiencias americanas. Sobre el tema véase Calderón, *Historia...*, p. 139.

⁸ Cabe decir que estas solicitudes no fueron aisladas y sus objetivos se correspondían a otros proyectos similares, como se ve cuando en 1677 se pidió permitir el intercambio de frutos de la tierra sin incluir géneros chinos, así como cuando 1698 se propuso que ante el contrabando de cacao era mejor autorizarlo, propuesta que incluso retomaría en 1711 el virrey conde duque de Linares. Véase Arcila, *Comercio...*, p. 268. Los casos por analizar en este texto no son desconocidos por la historiografía, aunque se ha hecho referencia a ellos en contextos más amplios que explican otras temáticas. Por ejemplo, Mariano Bolialian (*El Pacífico...*, p. 284) los menciona cuando explica las redes directas e indirectas entre Perú y Nueva España, o Guadalupe Pinzón (“Frontera...”, p. 350-351) lo hace cuando habla de los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala.

⁹ Esta postura no era nueva pues usualmente los mercaderes mexicanos esperaban a que les llegaran los géneros del exterior y los pagaban con plata, como explica Arcila, *Comercio...*, p. 25.

blecidas en el Mar del Sur, indicaban los diversos beneficios que generarían a los productores de Guatemala y sobre todo a las autoridades pues se fomentaría la fábrica de embarcaciones, el uso de éstas en acciones defensivas, el establecimiento de bodegas y personal a su cargo (pagadas por particulares) en los puertos donde se hiciera escala, las ganancias que obtendrían los vecinos de ambos reinos y, en especial, los muy diversos aranceles con los que se vería beneficiada la Real Hacienda.

Las propuestas fueron evaluadas por autoridades tanto guatemaltecas como novohispanas y, aunque fueron aprobadas por todas ellas, en realidad no se llevaron a cabo formalmente. Sin embargo, el hecho de que los proyectos fuesen retomados, e incluyeran las discusiones que se dieron en los distintos momentos en que fueron expuestos, evidencian el interés que había en el tema y el seguimiento que se le dio. El problema al que estas propuestas se enfrentaron fue la falta de acuerdos entre las audiencias de Guatemala y México pues mientras que la primera incluía en las licencias muchas libertades (como la posibilidad de llevar cacao guayaquileño) en la segunda se limitaban más las cargas a llevar y se incrementaban los aranceles a pagar. Es importante considerar que las discusiones que se dieron en torno a dichas licencias evidencian las distintas perspectivas que sobre ellas había en sus instancias de gobierno, pues mientras que en la guatemalteca se fomentaba más la salida de géneros locales que podrían intercambiarse por plata, la novohispana parece que estaba más interesada en evitar que salieran géneros prohibidos como era el caso de los que llegaban en los galeones de Manila. Esta situación en realidad deja ver la estructura compuesta de la monarquía Ibérica pues aún en un marco legal general las legislaciones podían ser diferentes en cada virreinato e incluso en cada audiencia.¹⁰

¹⁰ Miño, *El cacao...*, p. 48. Al respecto, Francisco Quijano (“‘De estas partes y nuevos reinos’. La conformación de Nueva España y sus fronteras (1519-c. 1550)”, *Intus-Legere, Historia*, año 2019, v. 13, n. 1, p. 85-110 y [con Caroline Cunil] “‘Que nosotros quedemos en aquella figura como nuestra lealtad y servicio merecen’: cadenas de representación en el Imperio hispánico”, *Nuevo mundo, mundos nuevos* [en línea], Débats, 2020, Doi: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.79325>) explica cómo tras la fundación de la Nueva España los procesos de expansión continuaron, y una forma para constituir los reinos americanos fue la fundación de villas y ciudades, las cuales al multiplicarse

Y los temas de los contactos marítimos no fueron ajenos a esas discusiones y posturas político-económicas dentro del reino de la Nueva España, aunque expuestas desde distintas perspectivas.

Así, la revisión de las discusiones que se generaron en torno a estas licencias, además de mostrar cómo eran las articulaciones establecidas entre Guatemala y Nueva España,¹¹ dejan ver la forma en que éstas eran concebidas jurídicamente desde ambas audiencias, así como los intereses que desde esas distintas miradas buscaron reestructurarlas en función de sus respectivas necesidades o problemáticas.

*Retomando proyectos: solicitud para navegar de 1692
y la revisión de la propuesta anterior de 1682*

En 1692 miembros de la Audiencia de Guatemala se reunieron para discutir una solicitud expuesta por el comerciante guatemalteco Rodrigo Phelipe de Medina y Cavañas quien pedía le dejaran remi-

pronto requirieron límites a sus jurisdicciones. Entre las instancias principales que requirieron fijar dichos límites jurisdiccionales estuvieron las Audiencias Gobernadoras de México (1527) y la de los Confines —Guatemala— (1542), que formaron parte de las comunidades políticas que permitieron la articulación de diversos espacios colectivos de representación. Y estas articulaciones son las que permiten comprender a la Monarquía Hispánica como entidad compuesta, policéntrica o plurijurisdiccional conformada por reinos cuyos gobiernos tomaban decisiones a partir de negociaciones de los órganos colegiados y corporaciones que los componían. Lo anterior explica que las diferencias de cada reino llevaran a que, aún dentro de la misma monarquía, cada uno desarrollara características propias. Al respecto, Christoph Rosenmüller (*Corruption and Justice in Colonial Mexico, 1650-1755*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019, p. 13-31) explica cómo la legislación ibérica (que abrevó de los derechos Romano, Canónico, Natural, Real, de autoridades eclesiásticas o bien de usos y costumbres) casuísticamente sufrió adecuaciones constantemente en función de problemáticas y necesidades que se iban presentando en distintos territorios, por lo que se generaron dialécticas jurídicas que no únicamente provenían de la metrópoli, sino también de los mismos territorios americanos, lo cual permitió que se abordaran problemáticas o conflictos dentro de un marco jurídico amplio, pero haciendo adecuaciones basadas también en intereses locales. Y en ese sentido, el comercio parece que fue un tema a discutir entre las audiencias novohispana y guatemalteca.

¹¹ El tema de las articulaciones marítimas entre territorios americanos en función de sus propias dinámicas e intereses, así como la importancia de algunos géneros que sirvieron para dar cohesión a algunas sociedades, puede verse en Pérez Herrero, *Comercio...*, p. 11-13; Hernández, “El fruto...”, 43-44; Miño, *Cacao...*, p. 16.

tir géneros de la tierra desde los puertos de Iztapa y Michatoya a los de Guatulco y Acapulco.¹² Su propuesta no era nueva, sino que retomaba dos solicitudes previas en las que se señalaba que los tratos propuestos no se oponían a las prohibiciones registradas en la *Real Recopilación de Leyes de Indias* pues ni siquiera había legislación alguna que se opusiera a los tratos entre las costas guatemaltecas y novohispanas. Además, entre esos territorios ya se practicaban regularmente intercambios de productos de la tierra que se trajinaban por rutas terrestres. Así que lo que con esta licencia se intentaba era continuar con dichos intercambios, pero por vía marítima ya que eso reduciría los costos de fletes y los tiempos de remisión.¹³ Para señalar que el tema había sido discutido antes, la propuesta de Medina remitía a solicitudes anteriores: la de Gerónimo Valeriano de 1680, de Isidro de Cepeda, de Manuel de Sologastoa de 1682 y la de Juan R. de la Rosa de 1693.¹⁴ Al parecer, con su exposición se intentaba evidenciar cómo las autoridades tanto guatemaltecas como novohispanas previamente estuvieron de acuerdo en autorizar esos tratos marítimos, aunque con diferentes posicionamientos y señalando distintas condiciones.

La licencia anterior que se retomó para reforzar la solicitud de Medina fue la que en 1682 expusieron los comerciantes guatemaltecos Isidro de Cepeda y Manuel de Sologastoa, quienes habían explicado que buscaban mejorar los tratos hechos entre Guatemala y Nueva España eludiendo las rutas terrestres pues éstas implicaban recorrer largas distancias que, además de que las mulas no siempre las resistían, provocaban que se elevaran considerable-

¹² “Licencia a Don Rodrigo Phelipe de Medina para traficar con su fragata desde Guatemala a los puertos de Guatulco a Acapulco”, México, 10 mayo 1694, Archivo General de Indias (en adelante AGI), *México*, 61, R. 1, N. 6.

¹³ Resumen de este caso viene en la nota de margen al inicio de este expediente (“Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6.), donde se evidencia que el caso fue revisado en Madrid el 22 de enero de 1691 y que la orden de autorizarlo y llevarlo a cabo llegó a México, desde donde fue remitida a Guatemala el 30 de octubre de 1693.

¹⁴ Aunque el expediente se define como la licencia que se dio a “don Rodrigo Phelipe de Medina y Cavañas para poder traficar los puertos del Sur en los géneros de la permisión...”, incluye relación de las licencias anteriores. “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Madrid, 10 mayo 1695, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6.

mente los fletes y los costos de los géneros intercambiados (como tinta, cacao, achiote, vainilla y pita), además de que estos usualmente se descomponían en el camino. Para reiterar este punto se señaló que desde Guatemala hasta la ciudad de México y Veracruz había que recorrer 350 leguas, hasta Puebla de los Ángeles 330 y hasta Oaxaca 280.¹⁵ Para solucionar el problema de los traslados, dichos mercaderes solicitaron se les autorizara “fabricar o comprar fragatas” que atracasen en Iztapa (partido de Escuntepeque) y Michatoya (provincia de Guasacapan), zonas que además distaban de Guatemala 18 y 24 leguas respectivamente y, por tanto, podrían ser bastimentadas con pocas complicaciones en cuanto a distancias y tiempos. Los géneros y frutos a remitir llegarían a Guatulco, puerto que distaba de la ciudad de Oaxaca 40 leguas, de Puebla de los Ángeles 90 y de la ciudad de México y Veracruz 110. Es decir, que en ambos reinos las distancias a recorrer por tierra se reducirían considerablemente, y los dueños de las mulas no se verían afectados pues quedarían a cargo de los traslados hechos entre los puertos y las ciudades mencionadas. Además, se señalaba que este cambio sería benéfico para Guatemala y sus vecinos pues los gastos hechos por los traslados quedarían en el mismo territorio guatemalteco.¹⁶ Así lo señalaron Sologastoa y Cepeda:

¹⁵ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 1-4. Como ejemplo de que este tema fue retomado hacia el XVIII puede verse cómo en 1734 desde Guatemala se ordenó informar sobre las distancias que había por tierra entre México, Sonsonate y Realejo para así mostrar las conveniencias de permitir los intercambios marítimos de forma más regular. En otro informe posterior se reitera la importancia del tema pues es evidente que se discutía y por ello se indicó que entre la bahía de Nuestra Señora de Trinidad y Sonsonate había 40 leguas, y de Sonsonate a Realejo 110. “Itinerario de distancias”, Guatemala, 2 septiembre 1734, Archivo General de Centro América (en adelante AGCA), *Signatura A1*, L2858, E25801. Es importante notar que esta era la ruta más tradicional de la que según Gustavo Palma se hizo referencia desde 1524 y posteriormente fue retomada por el cronista Juan López de Velasco. Véase “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. 185 (p. 184-192).

¹⁶ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 1-5.

Y aunque en los fletes de mar se hayan de gastar y pagar algunos reales en las soldadas de la gente de mar y aderezos previos de las embarcaciones este y otras cantidades siempre se han de dar en esta ciudad y provincias para el sustento de sus casas y familias de los que navegaren y precisamente se han de consumir en los bastimentos y aderezos y fabrica de bajeles lo cual todo redundando en evidente conveniencia de esta ciudad y provincia, que no sucede en el trajín y viaje de las recuas de mulas por tierra y mas en particulares las que son forasteras y de la Nueva España llevándose la plata de que tanto necesitan estas provincias por no haber minas ni casa de moneda en ella.¹⁷

Respecto a los fletes, en la propuesta de Sologastoa y Cepeda se señalaban los ahorros que se obtendrían de remitirse los géneros por mar. Por ejemplo, señalaron que de remitirse dos cajones de tinta por tierra desde Guatemala a México o Veracruz se gastarían 52 pesos 2 reales, a lo que habría que sumar el costo de la mula. En cambio, si se enviaran esos dos cajones a Michatoya o Iztapa se gastarían 3 pesos, el flete de mar hasta Guatulco generaría un costo de 6 pesos y el traslado desde ese puerto al de Veracruz o a la ciudad de México costaría 12 pesos.¹⁸ Esta reducción de costos incentivaría a mayores remisiones y por tanto ambos reinos estarían mejor proveídos; y en el caso de Guatemala llegarían más fácilmente vino, aceite, pasas y almendras, así como géneros provenientes de España cargados en las flotas o bien aquellos que se descargarán de los galeones de Manila, los cuales poco se consumían en la zona por los altos costos que alcanzaban luego de los elevados fletes que se pagaba por sus traslado. Ejemplo de los problemas de abasto que previamente se habían vivido se retomaron al indicarse que en 1659 y en 1670 el vino fue tan costoso que el que había tuvo que repartirse únicamente para ser usado en la celebración de las misas.¹⁹

¹⁷ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, México, 61, R. 1, N. 6, f. 5-5v.

¹⁸ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, México, 61, R. 1, N. 6, f. 6-7.

¹⁹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, México, 61, R. 1, N. 6, f. 8-8v. El tema de los vinos peruanos, y las licencias extraordinarias que se dieron desde la segunda parte del siglo XVII, es un tema ampliamente discutido que se puede ver por ejemplo en Manuel Rubio Sánchez, *Historia del puerto de la Santísima*

El tema defensivo también fue considerado. Se señaló que las naves a usar permitirían que las costas de Guatemala estuvieran mejor abastecidas de pertrechos marítimos o de instrumentos defensivos (gente, armas, municiones y demás géneros de guerra) que servirían para hacer frente a cualquier ataque externo, que en ese momento además se habían incrementado.²⁰ También se indicaba que esas remisiones serían más breves que las que se hacían desde Perú y permitirían que desde ahí se reenviaran los pertrechos necesarios a las provincias de Nicaragua y Costa Rica. Además se podría proveer a las provincias circunvecinas de granos de maíz (de Nueva España o Sonsonate) para que no hubiera carestía de alimentos en esas zonas.²¹

Un rubro constantemente reiterado fue el de que esta propuesta no iría en contra de las limitantes establecidas al comercio intervirreinal pues se trataba de un tráfico que ya se practicaba por tierra. No obstante, para que no hubiera duda sobre este asunto se señalaron algunas restricciones a seguir. Por ejemplo, se indicaba que las embarcaciones no rebasarían los puertos señalados ni las cantidades permitidas. Además, se indicaba que también se construirían almacenes en los puertos señalados y los bodegueros deberían vigilar con detalle las guías de internación de mercancías, y sus salarios serían financiados por parte de los mismos comerciantes. Por tanto, la propuesta no generaría daños a la Real Hacienda y los gastos en realidad correrían a cargo de los comerciantes quienes “gastarán en fábrica o compra de fragatas que han de hacer como en el fondeo y reconocimiento de dichas barras y costas.”²²

La solicitud de Cepeda y Sologastoa fue enviada al fiscal de la Audiencia de Guatemala, quien luego de revisarla indicó que en los

Trinidad de Sonsonate o Acajutla, El Salvador, Editorial Universitaria, 1977, p. 78; Arcila, *Comercio...*, p. 261; Miño, *El cacao...*, p. 54-55.

²⁰ Martha Jarmy de Chapa ofrece un recuento pormenorizado de la forma en que se extendieron los ataques bucaneros desde el Caribe hacia el Pacífico. Véase *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos XVI-XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Coordinación de Humanidades, 1983, p. 231-254.

²¹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 9-11.

²² “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 5 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 11-11v.

tratos autorizados entre Guatulco, Michatoya e Iztapa no podrían incluirse contactos marítimos con los puertos Acapulco, Sonsonate, Amapala, Realejo, Caldera ni mucho menos con Panamá, El Callao y Guayaquil porque eso podría prestarse a la práctica de tratos ilícitos.²³ También se señaló que de los viajes a realizar debían pagarse entre 30 o 50 pesos por salidas (dependiendo de la embarcación) que servirían para financiar el situado de Nicaragua y Granada, lo cual era una práctica usual en embarcaciones que iban a puertos de Perú o Tierra Firme.²⁴ El fiscal reiteró también que los comerciantes debían poner bodegas en los puertos donde arribaran, debían pagar cuatro reales de bodegaje, sus cargas irían por su cuenta y riesgo, deberían impedir que los géneros se internaran desde los puertos sin correspondientes guías, y las autoridades portuarias deberían prestar mucha atención a no violar las prohibiciones intervirreinales. Sobre este último punto, era preciso evitar que se llevaran “los vinos a la Nueva España ni la ropa de China al Perú”. Además, se reiteró que, para evitar los tratos ilegales a través de las costas centroamericanas, las embarcaciones de esos comerciantes no podrían trasladarse a Realejo para hacer carenas pues ese puerto

²³ Habría que recordar que las naves peruanas alcanzaban los puertos centroamericanos y eso les permitía intercambiar géneros chinos que llegaban por tierra. Sobre esos contactos véase Pinzón, “Frontera...”, p. 246-252.

²⁴ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 14 julio 1682, AGI, México, 61, R. 1, N. 6, f. 11v-17v. Sobre el tema de las finanzas, Ernest Sánchez Santiró, en “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana”, en Angelo Alves y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)/Guerra y fiscalidad en Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Juiz de Fora, Editora ufjf/Instituto Mora, 2012, p. 65-66 (p. 65-90), explica que los eventos bélicos afectaban las finanzas y el estado económico de la sociedad que tenía que sufragar los gastos de guerra a partir de gravámenes. Por su parte, Yovana Celaya, en *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial 1638-1742*, México, Colmex, 2010, p. 33, explica que el control del comercio exterior en la entrada o salida de ciertos productos fue mediante el establecimiento de tasas y para ello se establecieron aduanas en los puertos, los cuales eran los de mayores ingresos, y muchos de ellos fueron dirigidos a figuras fiscales. Una de esas figuras era el sistema defensivo portuario, pues la defensa de éstos se basaba en fortificaciones, guarniciones o milicias que recibían situados para su sustento, el cual era financiado con esos gravámenes como explica Julio Albi, *La defensa de la Indias (1764-1799)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana/Ediciones Cultura Hispánica, 1987, p. 15-16. Ejemplo sobre muy diversos situados que ya para el XVIII existían puede verse el libro de Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio Español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, Colmex/Instituto Mora, 2012.

constantemente mantenía tratos con embarcaciones peruanas. Sería más conveniente que a Michatoya e Iztapa se enviaran “carpinteros de rivera y demás oficiales” cuando fuese necesario.²⁵

En respuesta a las observaciones del fiscal, los comerciantes respondieron que se comprometían a levantar una casa o bodega en los puertos de Michatoya e Iztapa, mientras que en Guatulco contarían con una persona de toda inteligencia y confianza que llevara los libros de cuentas.²⁶ Pero en cuanto a los registros, señalaron que la forma en que éstos eran contemplados por autoridades (es decir que pasaran por una aduana) no era necesaria, pues sería suficiente con llevar noticia de las licencias; y como ejemplo se mostraba que así era como se practicaban los tratos en las costas peruanas

en Lima los hay para los puertos de Guarasanete, Chanesi y Chincho, y en Panamá para la Villa de Nata, y Chirique y Pueblo Nuevo y en Guayaquil para la Isla del Gallo a las de Barbacoas y a puerto Viejo y a otros y todos los dichos barcos corren las referidas navegaciones sin previsión ni rigor de registros y solo se les dan decretos de licencia y no otro despacho y esto por los gobernadores de los puertos de que se colije por evidente argumento que podrá Vuestra Señoría avistar de tan formales ejemplares mandar que en este reino se guarde y observe la propia formalidad...²⁷

Así que la forma en que se proponía traficar entre Guatemala y Nueva España retomaba prácticas de las costas peruanas. Esto tenía sentido en cuanto a que había mayores contactos e intercambios en aquellas costas, y es evidente que sus tratos se extendían hasta las centroamericanas, por lo que había conocimiento de ellas (véase figura 1).²⁸ Pero para beneficiarse mejor con esta propuesta, los

²⁵ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 20 agosto 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 45-49.

²⁶ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 30 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 19-23v.

²⁷ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 30 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 24-25.

²⁸ Julio César Pinto Soria, *Historia General de Centroamérica. El régimen colonial (1525-1750)*, tomo II, Madrid, Siruela, 1993, 127-137; Suárez, *Desafíos...*, p. 208-220; Rubio, *Historia...*, p. 164-245.

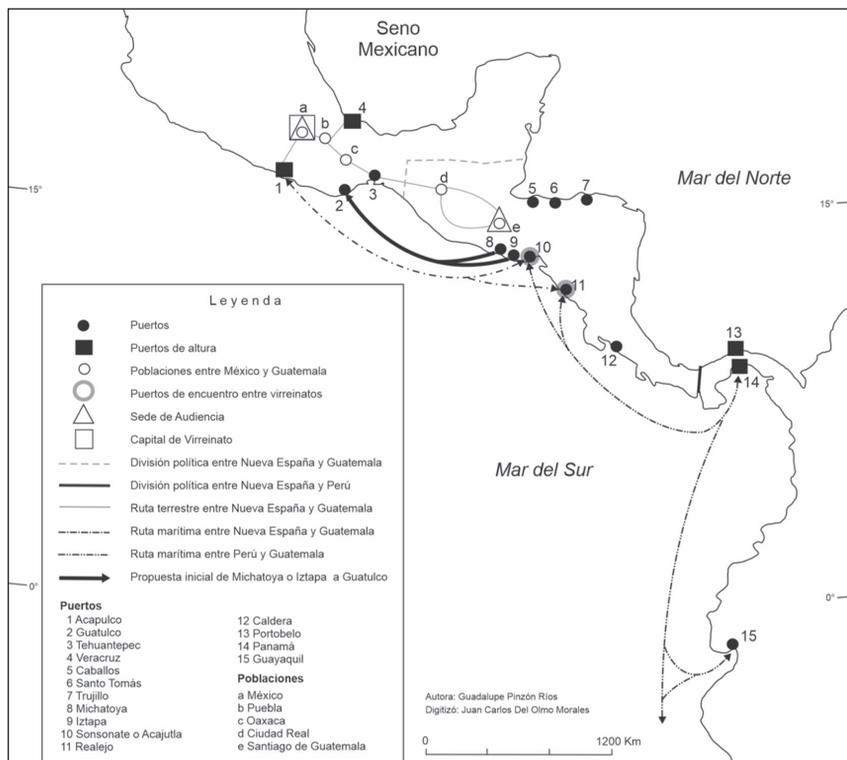


Figura 1. Ruta propuesta para navegar entre Michatoya, Iztapa y Huatulco en el marco de las redes marítimas existentes entre Nueva España, Guatemala y Perú

comerciantes solicitaron que sus naves fueran las únicas que pudieran trajinar en los puertos solicitados.²⁹

Las autoridades de la Audiencia de Guatemala no tuvieron inconveniente en autorizar esta solicitud, aunque acordaron que ésta fuese enviada a las autoridades novohispanas para que también pudieran evaluarla y autorizar lo mismo en los puertos de su jurisdicción.³⁰ Así que desde la Audiencia de México, el proyecto también

²⁹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 30 julio 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 29v-30. Sobre tratos peruanos véase Suarez, *Desafíos...*

³⁰ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 11 agosto 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 42-43v.

fue evaluado y autorizado.³¹ En especial, se había considerado que el tipo de tratos locales propuesto era similar a los practicados en el Caribe, por lo que no contravendrían a las prohibiciones establecidas en el Pacífico

está permitido el comercio a todas las islas de Barlovento de unas con otras de los frutos de ellas y no haber alguna que prohíba que los de la dicha provincia de Guatemala se conduzcan y trafiquen por la mar del sur a este reino y a las utilidades grandes que ambos reinos y vecinos se siguen...³²

Las autoridades novohispanas consideraron que estos tratos evitarían que el territorio de Guatemala volviera a tener pobreza, estrecheces o carencia de géneros, como se había visto cuando se prohibía el comercio con el reino del Perú, además de posibilitar que sus producciones pudieran venderse en el exterior por sus bajos precios, como era el caso del cacao.³³ Así que no tuvieron problema en autorizar que se fabricaran embarcaciones con las que se traficaría entre los puertos de Yztapa, Michatoya y Guatulco siempre que se tomaran las precauciones debidas para evitar fraudes.³⁴

La licencia otorgada a Cepeda y Sologastoa no fue usada. Sin embargo, las sucesivas solicitudes hicieron referencia a ella por haber servido para acordar las condiciones en las que los tratos marítimos entre Guatemala y Nueva España podrían realizarse, algo en

³¹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 22 febrero 1683, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 71-72v.

³² “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 22 febrero 1683, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 73v74.

³³ Usualmente se señala que el cacao guayaquileño era más barato que el venezolano o el del Soconusco. Sin embargo, Arcila (*Comercio...*, p. 45) explica que esto no necesariamente era por una menor calidad pues su consumo estaba determinado por el gusto de la época. Y sobre el tema, Manuel Miño (*El cacao...*, p. 20) indica que a los comerciantes les convenía adquirir el guayaquileño porque lo podían mezclar con azúcar y almendra para hacer tabletas que soportaban mejor el rigor del tiempo sin riesgo de corromperse, por lo que circulaban más fácilmente. Por tanto, el hecho de que este cacao fuera más barato (y se le relacionara con los pobres) tal vez se debiera a un tema de conservación y menor costos de traslado.

³⁴ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 22 febrero 1683, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 73v74.

lo que estuvieron de acuerdo las autoridades de ambos territorios pues el tema principal era que esos intercambios ya existían por tierra. Es interesante notar que la solicitud de Cepeda y Sologastoa se hizo desde la perspectiva e intereses de comerciantes y autoridades guatemaltecos, lo cual hace comprensible que la idea principal de la solicitud se vinculara con dar salida a frutos de la tierra en zonas donde se sabía de su consumo porque éste ya existía, que era el caso de la Nueva España.

*Por qué los tratos se planearon
desde las costas guatemaltecas*

Habría que recordar que desde el siglo XVI las costas centroamericanas (en especial las de Nicaragua) fueron zona de tránsito de las navegaciones planeadas hacia el Mar del Sur. Desde los avances conquistadores a Perú hasta las exploraciones por el Pacífico e incursiones a mares asiáticos, las costas centroamericanas fueron plataforma por las que pasaron esclavos y pertrechos enviados desde el Atlántico y pronto en la zona se extrajeron también materiales útiles a la construcción naval como maderas de gran resistencia (que fue el caso de la caoba) o bien fibras de pita para la cordelería y velamen. Esas actividades se estructuraron en los puertos de Realejo, Sonsonate y Caldera, aunque hubo otros puertos menores en la zona. En Realejo se desarrollaron importantes labores de construcción naval, mientras que Sonsonate sobre todo fue zona de abasto de materiales como maderas, brea y alquitrán para otros astilleros y puertos, y Caldera fue el punto de contacto con Panamá.³⁵ Hay que decir que esos asentamientos estaban en la esfera jurídica del virreinato novohispano, aunque su audiencia era de carácter pletorial y eso les daba cierta autonomía. Cuando se prohibieron los intercambios intervirreinales las navegaciones comerciales entre Nueva España

³⁵ Gustavo Palma, “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. 50-51 (p. 45-56); Borah, *Comercio...*, p. 22-26; Pinto, *Historia...*, p. 132.

y Guatemala también se cerraron pues se pensó que servirían para reexportar a Perú los géneros asiáticos que llegaban a Acapulco (lo cual de todas formas pasó).³⁶ No obstante, los intercambios de géneros continuaron aunque se llevaron a cabo por tierra. Las navegaciones entre Nueva España y Guatemala no desaparecieron del todo pues se conservaron aquellas que eran necesarias para el servicio real, como eran las que llevaban materiales para reparar a los galeones de Manila, para el traslado de funcionarios o bien para llevar correspondencia oficial.³⁷ Pese a los tratos terrestres con Nueva España, lo cierto fue que la principal relación mercantil de las costas guatemaltecas se realizaba con Perú pues desde ahí se les remitían géneros que no llegaban por la ruta atlántica, como era el caso del vino y del aceite, además de plata. A cambio, desde Guatemala se remitían pertrechos marítimos a usar en los astilleros de Guayaquil y El Callao, así como algunos productos de la tierra.³⁸

Guatemala tenía poca relación directa con las redes atlánticas desde que en el siglo XVI diversos ataques piratas obligaron a abandonar asentamientos costeros como Trujillo o Caballos, lo cual llevó a que los contactos oficiales con la metrópoli se hicieran a través de Veracruz o Portobelo.³⁹ Por ello la relación con ambos virreinos fue importante para Guatemala. Sin embargo, en el caso de Nueva España la dificultad de limitar los intercambios a las rutas terrestres, y las complicaciones que esto podía conllevar cuando los caminos se bloqueaban en época de lluvias, seguramente llevó a que surgieran las propuestas para asegurar rutas marítimas, lo cual sería posible por la experiencia y capacidad que había en esas costas para construir y apertrechar embarcaciones, y que se habían obtenido a partir del funcionamiento de sus astilleros y sus intercambios navales con

³⁶ Pinto, *Historia...*, p. 274.

³⁷ Pinzón, "Frontera...", p. 348-349.

³⁸ Suárez, *Desafíos...*, p. 216-219; Pinto, *Historia...*, p. 132.

³⁹ Rafal Reichert, "El contrabando y sus redes en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVII. Una aproximación del tema", en Grafenstein, Reichert y Rodríguez, *Entre...*, p. 198-212; Rodolfo Pastor, *Historia de Centroamérica*, México, Colmex, 1988, p. 97-101; Manuel Rubio Sánchez, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas*, Guatemala, s/e, 1973, p. 121.

Perú. Y éstas condiciones fueron las que se retomaron en las solicitudes expuestas posteriormente, aunque con algunas adiciones.

*Caso de navío Sol de María que pedía llevaba cacao
guayaquileño a Guatulco (1684)*

En 1684 el capitán Francisco de Velaochaga solicitó licencia para llevar 3 200 cargas de cacao guayaquileño desde Sonsonate hasta Guatulco “en conformidad del permiso que hay del gobierno de ambos reinos”.⁴⁰ Velaochaga explicaba que ya llevaba más de dos años con ese cacao en dicho puerto y por las cargas ya había pagado diversos derechos reales en cada lugar por el que transitó, por lo que para reducir costos de remisión a Guatulco le convenía más enviar el cacao por mar y no por tierra.⁴¹ Para que no hubiera oposición a su solicitud, Velaochaga hizo mención de la licencia que dos años antes se había dado a los capitanes Cepeda y Sologastoa en la que además también se señalaba que estaba permitido el comercio “a todas las islas de Barlovento de unas con otras de los frutos de ellas y no haber alguna que prohíba que los de la dicha provincia de Guatemala se conduzcan y trafiquen por la Mar del Sur...”.⁴² Sin embargo, a él también se le recordaron las indicaciones dadas previamente por el fiscal de México y las que debía aceptar si deseaba obtener la licencia.⁴³ Algunas de ellas fueron:

Las mercaderías debían pagar derecho de Barlovento.

Que las personas encargadas de las bodegas revisen la carga y cobren (como en el golfo) 4 reales por cada tercio o fardo.

⁴⁰ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 26 enero 1686, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 76-81.

⁴¹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 9 enero 1685, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 85-89.

⁴² “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 26 noviembre 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 99v-100.

⁴³ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 26 noviembre 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 93v-95.

No permitir que la carena se haga en Realejo.
Pagar 25 pesos por cada viaje para el fuerte de Granada.
Prohibir que se introduzcan a Yztapa y Michatoya fragata o barco procedente de Perú o Panamá so pena de comiso.
Que no se practique comercio prohibido por reales cédulas.
Que en los puertos no se reciba más carga de la que va en los registros.
Que las cargas vayan por cuenta, riesgo y razón de los particulares.
Que no se remita despacho alguno a las provincias de San Miguel, San Salvador, Sonsonate, Nicaragua ni otros partidos.⁴⁴

La solicitud fue revisada por el fiscal de Guatemala, quien aprobó que el cacao guayaquileño fuese llevado a Guatulco, e incluso indicó que la carga podría entregarse tanto a ese puerto como en el de Acapulco siempre que se pagaran los 25 pesos que servirían para el fuerte de Granada.⁴⁵ Pero como Velaochaga no contaban con embarcación propia, su oportunidad de remitir el cacao se dio cuando a Sonsonate llegó de arribada forzosa la nave *Sol de María*. Esta embarcación salió del puerto de Colán (en la provincia de Paita, Perú) rumbo a Guayaquil y por presencia de enemigos tuvo que parar en el puerto guatemalteco. Al registrar la nave, se vio que llevaba fuera de registro 66 cargas de cascarilla de loja (o quina), la cual fue incautada y rematada en almoneda pública, donde fue comprada por el maestre Pedro de Salazar.⁴⁶ La llegada de la embarcación dio a Velaochaga la oportunidad de rentarla y pagar fletes para llevar a Guatulco sus cargas de cacao, así como las de cascarilla de Salazar. Las autoridades de Sonsonate revisaron la embarcación (cuyos dueños eran Manuel Barrios y Antonio Duque de Estrada) y autorizaron su viaje, en especial porque tenerla en el puerto la hacía presa fácil de los enemigos que rondaban el Pacífico. Y se hicieron los registros de carga y aranceles:

⁴⁴ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 26 noviembre 1682, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 795-107v.

⁴⁵ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 17 enero 1685, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 122-124v.

⁴⁶ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 3 septiembre 1686, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 129-131.

66 zurrone de cascarilla a 2 pesos de a ocho reales cada uno que el precio que se remataron en real almoneda, monta 6 tostones dos reales y 17 marabedises.

De Barlovento monta la salida de esa carga 16 tostones 2 reales.

Por lo que toca a la fortificación de Granada 1 real por cada zurrón monta 16 tostones 2 reales que juntos son 33 tostones de a razón de a 2 reales cada zurrón de bodegaje de los 66 zurrone.

A Barlovento de los 300 zurrone de cacao 150 tostones, con 25 pesos de a ocho reales que manda enterar a la parte del capitán Francisco de Velaochaga la licencia del cacao e hizo exhibición de los 72 tostones y 2 reales y 17 maravedises que montan los reales derechos de la cascarilla.⁴⁷

La nave salió de Sonsonate el 23 de noviembre y llegó a Guatulco el 6 de diciembre.⁴⁸ El alcalde mayor del puerto, Joseph Luis de Vargas Valadés, informó que en cuanto los vigías costeros le avisaron sobre la presencia de la nave, él a caballo llegó al puerto y vio cuando daba fondo. La nave era el *Sol de María* y venía a cargo del maestre y piloto Juan de Alonso Rey y de Pedro de Salazar; este último entregó el registro que indicaba que la carga del barco era del capitán Francisco de Velaochaga y que consistía en 300 tercios de zurrone de cacao de Guayaquil y 76 de cascarilla de loja procedente de Sonsonate. Y se presentó la licencia correspondiente. El alcalde informó también que otorgó licencia de internación al capitán Salazar y la dio porque previamente el fiscal había indicado que en caso de necesidad no había que esperar a que ese permiso llegara de México por haber 110 leguas de distancia, pero de toda acción tomada sí debía mandarse aviso. Éste último indicaba también que tras revisarse la embarcación para comprobar que no llevara más géneros de los registrados, y posteriormente tras hacerse las descargas del cacao y de la cascarilla, la nave emprendió regreso a Sonsonate para recoger el resto de las cargas de cacao que habían

⁴⁷ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Sonsonate, 4-20 noviembre 1686, AGI, México, 61, R. 1, N. 6, f. 132v-149v.

⁴⁸ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatulco, 12 diciembre 1686, AGI, México, 61, R. 1, N. 6, f. 150-162v.

quedado pendientes y que se pensaba introducir a Guatulco en un segundo viaje. Tras recibir las provisiones necesarias, El *Sol de María* se hizo a la vela el 12 de diciembre de 1686.⁴⁹

En México se dio noticia del arribo del *Sol de María* y su licencia se envió al fiscal, quien consideró que ni el viaje ni la carga se apeaba a la licencia otorgada previamente a los capitanes Cepeda y Sologastoa pues la nave no se fabricó en Iztapa o Michatoya y la carga no salió de esos puertos, sino de uno de los que se habían mencionado como no autorizados; además, los frutos que se cargaban eran prohibidos pues no eran de la tierra sino más bien peruanos. Entonces, esa remisión se oponía a la “Ley 78 título 45 libro 8 de la Novilísima Recopilación de Indias”. Por tanto, se indicó que la carga debía ser decomisada y no permitirse su internación “porque de abrir la puerta a introducir estos géneros los habrá cada día contra lo mandado por su Magestad...”.⁵⁰

El caso también fue revisado por el oidor Francisco Fernández de Marmolejo quien además era auditor general de guerra. Éste consideró que los dueños de la nave no tenían culpa alguna de esta remisión pues la carga se llevó con permiso del presidente de la Audiencia de Guatemala, por lo que no debía darse por comiso el cacao y la cascarilla sino que debían devolverse a sus dueños cuando volviera la nave y así estos llevarían la carga a donde más les conviniera; además, se les debía avisar que no volvieran con este tipo de cargamentos.⁵¹ Fernández de Marmolejo señaló también que la remisión no fue ilegal pues el capitán Velaochaga había pagado por las 3 mil cargas de cacao (tasadas en 6 pesos por cada carga de 3 arrobas y 3 libras y cuyo valor ascendió a 18 000 pesos) 450 pesos de a ocho ensayados o 345 pesos 2 ½ reales de peso corriente de a ocho por el 2 ½ % de almojarifazgo de salida, cantidad

⁴⁹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatulco, 12 diciembre 1686, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 160v-163v.

⁵⁰ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 12 enero 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 156v.

⁵¹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 17 enero 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 156v-158.

que fue depositada en la Real Caja del puerto y se anotó en el libro correspondiente.⁵²

Pese al argumento anterior, la carga se embargó como había pedido el fiscal, pero inmediatamente Pedro de Salazar solicitó que se levantara dicho embargo. Y a través de Juan López de Pareja se señaló que el viaje se hizo por necesidad y con apego a la licencia otorgada previamente, y aunque la nave no salió de Michatoya o Iztapa la carga consistía en géneros que usualmente eran llevados a Nueva España por tierra. En la licencia que se había concedido para fletar la nave *Sol de María* siempre se señaló que la carga era de cacao guayaquileño y se pagaron todos los derechos reales correspondientes. Además, se indicaba que la prohibición existente para trajinar por el Mar del Sur se centraba en la imposibilidad de traficar ropa de China por plata peruana, así como impedir que las naves viajaran a Acapulco o Guayaquil. En este caso, el *Sol de María* no salió de Perú ni llevaba plata o frutos peruanos (es decir vino, aceite o plata). Se señaló también que el cacao no tenía salida en Guatemala, por lo que devolverlo a sus costas, y pagar nuevos fletes, generaría una enorme ruina pues ya se habían pagado 809 pesos de avería cuando se compraron las cargas, 645 pesos 2 reales de almojarifazgo de salida de Guayaquil para Guatemala y luego en Sonsonate se volvieron a pagar 700 y tantos pesos para ir a Nueva España. Se reiteraba también que el comercio de cacao por tierra era libre de derechos, pero con tanto gasto hecho hasta ese momento sería imposible intentar remitirlo por tierra. En cuanto a la cascarilla, se señaló que era un fruto medicinal y trajinable sin prohibición alguna; además esa carga al haber sido decomisada en Sonsonate y vendida en almoneda pública, ya no debía ser considerada peruana sino local.⁵³

Ante las revisiones hechas por Fernández de Marmolejo y López Pareja el fiscal reiteró que no se podía permitir la internación de las

⁵² “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatulco, 12 diciembre 1686, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 158v-160.

⁵³ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 15 marzo 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 163v-170.

cargas de cacao y cascarilla pues se sentaría un mal precedente: “si ahora se permitiese la licencia que piden estas partes sería un ejemplar muy pernicioso para que en lo de adelante se fuese introduciendo este ilícito comercio contra tan expresa prohibición”.⁵⁴

El fiscal reiteró que debido a la licencia y a los pagos hechos al real erario, la carga no sería decomisada sino más bien devuelta a sus dueños. Señaló también la necesidad de solicitar a la Audiencia de Guatemala que no concedieran más este tipo de permisos.⁵⁵ El caso nuevamente fue revisado por el oidor Fernández de Marmolejo quien en esta ocasión estuvo a favor de permitir la interacción de las cargas y para ello solicitó se revisaran los libros de entradas de alcabalas del Tribunal de Cuentas, pues de esa forma se vería que eran normales esas introducciones. La revisión fue autorizada por el virrey conde de la Monclova y los registros expuestos fueron de dos años (véase cuadro 1).⁵⁶

Con la relación anterior Fernández de Marmolejo señalaba que era evidente que el cacao guayaquileño era un producto que regular y públicamente llegaba a Nueva España por tierra, por lo que las licencias solicitadas mostraban que la única novedad sería enviar dicho género por mar.⁵⁷ Por eso este oidor reiteraba que la carga no debía decomisarse sino que por el contrario ésta debía ser entregada a sus dueños para que la introdujeran libremente pues además se trataba de un género barato que los pobres podrían comprar ya que el de Guatemala era más caro; además, de sus ventas se generarían cobros por alcabalas. Por ello se insistía que este cacao no debía ser considerado género prohibido y se señaló en qué consistían las prohibiciones:

⁵⁴ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 14 abril 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 171-171v.

⁵⁵ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 14 abril 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 170-172.

⁵⁶ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 2 mayo 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 172-174v.

⁵⁷ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 6 mayo 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 174v-175v.

Cuadro 1
 CARGAS LLEVADAS EN RECUAS DE MULAS DE OAXACA A MÉXICO,
 REGISTRADAS EN EL TRIBUNAL DE CUENTAS
 1682-1683

<i>Fecha</i>	<i>Funcionario que recibe</i>	<i>Cargas de cacao de Guayaquil</i>	<i>Persona que remite</i>
1682	Alférez Andrés Fernández de la Torre	391 tercios	Juan Ruiz de la Madri de cuenta del capitán Pedro Barrera Balmonte
9 nov. 1683	Pedro del Moral de López	108 tercios	Antonio Díaz de cuenta del capitán Pedro de Barrera Balmonte
7 y 15 dic. 1683	Capitán Pedro Ruiz de Castañeda	34 tercios	Miguel Martínez de Morentin de don Joseph Barrón
14 y 20 dic. 1683	Capitán Luis Sáenz de Tagle	144 tercios	Martin de Arce
29 dic. 1683	Francisco Díaz de Tagle	100 tercios	Martín de Arce
26 ago. 1686	Francisco Moreno Torija	1031 tercios	Juan García Calvo dueño de recuas (vecino de Puebla) y Sebastián Agustín mayordomo de Matheo de la Serna (vecino de Oaxaca)

FUENTE: AGI, *México*, 61, r. 1, n. 6, f. 172-174v

Ha visto que el género ha sido comerciable por tierra por ser género comerciable de Perú a Guatemala mas estaño, bronce, paños, balletas y alfombras y otros comestibles y siempre se han conducido por tierra desde Guatemala y solo se haya prohibido el comercio de vinos y aceites de Perú a los de Guatemala ni se lleve ropa de China o Castilla..., y se prohibió que no se admitiese en Acapulco embarcaciones de Perú

ni las de aquel reino que con permiso especial vienen a los de Guatemala por brea, tinta, añil y otros frutos como hasta ese momento se ejecuta y no se permite entonces que las naves peruanas que viajan a Guatemala vayan a Acapulco.⁵⁸

Además de Fernández de Marmolejo, don Gerónimo de Chacón de Barca también opinó sobre el caso y señaló que las navegaciones entre Acapulco y Guatemala no estaban prohibidas; por ello era comprensible que las autoridades guatemaltecas otorgaran la licencia para llevar el cacao a Nueva España. Lo que estaba prohibido era que las naves peruanas llegaran a Acapulco, ni en derecha ni haciendo escala en puertos centroamericanos. El problema entonces había sido que el *Sol de María* era una nave peruana, pero había que señalar que no hizo escala en Sonsonate, sino que fue ahí donde inició viaje sin cargamentos provenientes de Perú. Y si bien la licencia otorgada en 1682 señalaba que el comercio con Guatulco debía hacerse con naves fabricadas en Guatemala, eso había sido imposible de cumplir porque los enemigos se habían llevado las pocas que había en los astilleros de la zona.⁵⁹

No hay registro respecto a si finalmente se autorizó que la carga se internara en Nueva España, pero es probable que no sucediera pues en 1687 los dueños de el *Sol de María*, Manuel de Barrios y Soto y Antonio Duque de Estada, reclamaban que el capitán Velaochaga les debía 3 711 pesos que prestaron para el avío y apresto de la nave, así como por los fletes correspondientes a la remisión del cacao guayaquileño y la cascarilla de loja a Guatulco.⁶⁰ Luego de diversas diligencias, se señaló que debía hacerse el cobro al capitán.

⁵⁸ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 12 mayo 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 175v.

⁵⁹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 12-18 mayo 1687, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 175v-179v. La presencia de naves peruanas en las costas centroamericanas no era inusual pues como ha explicado Margarita Suárez (*Desafíos...*, p. 240-241) los mercaderes peruanos pujaban por entrar en la economía novohispana y este tipo de acciones indirectas parece que fueron un medio para lograrlo.

⁶⁰ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 12 agosto 1686, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 187v-195.

Hasta aquí puede verse que si bien la solicitud de Velachoaga intentó mantener los derechos que se habían otorgado en la licencia dada a los capitanes Cepeda y Sologastoa al final se hicieron adecuaciones que no respetaron del todo las limitantes establecidas. En este sentido, interesa ver que las autoridades guatemaltecas y novohispanas tenían distintos parámetros de lo permitido pues mientras que a los de Guatemala les pareció normal enviar cacao de Guayaquil por mar pues éste de todas formas se remitía por tierra a Nueva España, para los novohispanos su remisión por mar significaba ir en contra de las Leyes de Indias. Y las discusiones que se dieron en torno al decomiso o devolución de la carga obligaron a reconsiderar los límites de esas licencias y los aspectos que se acercaban a las prohibiciones, pero sin incurrir en ellas pues entre esas costas se podían practicar tráficos de géneros locales tal y como sucedía en las de Barlovento. Por ello se reiteraba que lo que había que cuidar era que a Nueva España no llegaran vinos y aceites peruanos, y que a Perú no se mandaran géneros de China o Castilla. Es probable que esas licencias, más que ser casos distintos, se convirtieran en un instrumento de presión para rediscutir la necesidad de fomentar los intercambios marítimos, acción que tendría continuidad con nuevas propuestas que incluso ampliaron los elementos a considerar, como se vio poco después.

Más puntos y géneros a traficar: nueva petición para navegar por todos los puertos guatemaltecos y novohispanos (1691)

En 1691 el capitán de mar y guerra Juan Rodríguez de la Rosa, vecino de la ciudad de Santiago, escribió a las autoridades novohispanas para informar que construía una embarcación en la barra de Yztapa cuyas medidas eran de 34 codos de quilla, 11 de manga y 6 de puntal. Por sus dimensiones, la embarcación sería de 200 toneladas y podría ser usada en caso de requerirse hacer viaje a Filipinas cuando no llegaran los galeones de Manila o bien para ir a Perú a recoger azogues. Y para que también pudiera ser usada en acciones bélicas, se indicó que se le adicionaba en los costados diez portas en las que

de ser necesario se podría montar artillería.⁶¹ Con esa nave, el capitán Rodríguez pedía le autorizaran traficar con Acapulco, así como con puertos de más al norte, desde Zacatula hasta la California, y que en dicha licencia se incluyeran las siguientes condiciones:

Que se le conceda la licencia amplia para traficar cacao, tinta, añil, brea o cualquier otro fruto de la tierra.

Que no se le impida llevar a su regreso géneros de Castilla que sean de uso en Guatemala.

Que no se le cobren derechos reales por los traslados como no se cobran por tierra, aunque se pagarían alcabalas cuando las cargas fueran vendidas.

Que si la nave llegara a necesitar pertrecho de fierro o velamen, que se le dieran de los almacenes reales tasados a los precios oficiales, y posteriormente se repondrían de las mismas calidades.

Que en caso de que la nave fuese tomada por las autoridades para su servicio, que se le pagara su valor o bien cuando se la devolvieran fuera reparada.

Que cualquiera que llevara poder del capitán Rodríguez podría trajinar con esa embarcación.⁶²

La solicitud fue acompañada de un documento fechado en 1680 en el que se destacaba la necesidad de dar salida al cacao centroamericano. En él el capitán Gerónimo Valerino y Antonio Rodríguez, vecinos de la ciudad de Cartago en Costa Rica, informaban que varios vecinos tenían haciendas de cacaguatales que al producir tanto cacao éste no tenía consumo en la zona, por lo que era necesario darle salida hacia Nueva España; pero como el camino a ese reino

⁶¹ Esta capacidad bélica se entiende ya que entre 1646 y 1648 no hubo galeones de Manila que llegaran a Acapulco y eso obligó a buscar naves en las costas centroamericanas en la que se pudiera enviar el situado a Filipinas. Sobre esta búsqueda véase Ostwald Sales Colín, “Apuntes para el estudio de la presencia ‘holandesa’ en la Nueva España: una perspectiva mexicano- filipina, 1600-1650”, en Laura Pérez Rosales y Arjen van der Sluis (coords.), *Memoria e historias compartidas. Intercambios culturales, relaciones comerciales y diplomáticas entre México y los Países Bajos, siglos XVI-XX*, México, Universidad Iberoamericana, 2008, p. 168 (p. 149-176).

⁶² “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 25 octubre 1688, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 227v-231v.

implica recorrer 300 leguas, era mejor que les dieran licencia para que por mar lo pudieran llevar desde Caldera y Realejo a Teguan-tepec y Guatulco. Con ese trajín habría abundancia de plata en Costa Rica y Nicaragua, se animarían las haciendas y las reales rentas se incrementarían.⁶³ La solicitud había sido revisada y autorizada por el oidor fiscal de Guatemala por parecerle convenientes las utilidades que se generarían, además de que no había razón para negar la licencia siempre que se pagaran los derechos de entrada en Nueva España.⁶⁴

Además, la solicitud de Rodríguez también retomaba la licencia otorgada a Cepeda y Sologastoa y por eso en ella se señalaba que la embarcación se fabricaba y tendría como punto de origen el puerto de Yztapa. Si bien pareciera que se intentaban resolver todas limitantes que en las licencias anteriores se señalaron, al mismo tiempo la nueva solicitud incluía otras condiciones a considerar que fueron explicadas. Por ejemplo, el hecho de mencionar al cacao de Costa Rica posiblemente fue una forma de señalar que éste era un fruto de la tierra, por lo que llevarlo no iba en contra de las navegaciones prohibidas. Como dicha remesa beneficiaría a los vecinos de la Capitania de Guatemala, las autoridades de su audiencia la autorizaron sin problema; sin embargo, los funcionarios novohispanos percibieron la situación de forma distinta. Un punto que consideraron fue que Juan Rodríguez de la Rosa solicitaba no pagar derechos reales por los traslados de sus cargas como no se pagaban por tierra, pero desde la perspectiva novohispana esto se oponía a las Leyes 4a. y 6a. de las *Leyes de Indias* pues en ellas se señalaba que “no hayan de poder llegar

⁶³ Sobre este punto hay que recordar que a lo largo del siglo XVII hubo un proceso de ruralización en Centroamérica por el interés que se puso en cultivos dirigidos al comercio exterior o a la ganadería. Y eso llevó a la zona de Costa Rica a interesarse en el cacao desde 1660, aunque luego las producciones decayeron por dificultades para su comercialización, por escasez de mano de obra y por la competencia que había con las producciones de Guayaquil y Venezuela. Ante esos problemas el cacao costarricense se dirigió a las rutas ilegales del Caribe. Lo anterior hace comprensible que se quisiera integrar esa producción a los mercados novohispanos. Sobre el tema véase Pinto, *Historia...*, p. 142-149, 272-273.

⁶⁴ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 26 marzo 1680, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 236-238.

al puerto de Acapulco embarcaciones de esta calidad ni dejar de pagar Armada de Barlovento y almojarifazgo”.⁶⁵

Aunque en Nueva España no se concedió la licencia solicitada, en realidad ésta formó parte de las avanzadas que posteriormente sirvieron a Rodrigo Phelipe de Medina y Cavañas al enviar su propia solicitud ya con todas las anteriores experiencias que permitieron se eludieran las limitantes señaladas previamente.

Regresando al caso inicial

Como se señaló al principio, esta revisión de solicitudes inició cuando el capitán Rodrigo Phelipe de Medina y Cavañas, residente en Guatemala, informó que fabricaba una embarcación en el puerto de Realejo. La nave tendría dimensiones de fragata, sería nombrada *Nuestra Señora de los Reyes y San Fernando* y estaba pronta para ser botada. En la licencia se pedía que desde Michatoya e Izapa se pudiera traficar con los puertos de Guatulco y Acapulco atendiendo los graves problemas e inconvenientes que se tenían en los tratos efectuados por tierra ya que se recorrían grandes distancias a Oaxaca, Puebla, Veracruz y México. Retomando la propuesta de los capitanes Cepeda y Sologastoa de 1682 las autoridades de Guatemala reiteraron los beneficios que los tratos propuestos generarían, pero sobre todo señalaron que “no hay cédula ni ordenanza que prohíba el comercio de estas provincias con el de Nueva España y que lo que entonces se introduciría era lo mismo que estaba en uso por tierra”.⁶⁶ La única diferencia que se integraba era que la licencia se extendiera hasta Acapulco, lo cual se concedió incluso tras ser revisado el caso por el fiscal de la audiencia de Guatemala.⁶⁷ Pero para asegurar dicha licencia y evitar que pasara lo que a Velaochaga, el capitán

⁶⁵ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 16 febrero 1692, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 231v-235.

⁶⁶ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 11 septiembre 1693, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 279v.

⁶⁷ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 11 septiembre 1693, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 278-281v.

Medina dio poder al capitán Luis Sáenz de Enciso para que fuera a México a exponerla y negociarla.⁶⁸

El fiscal de México analizó la solicitud y se hizo una revisión de todos los casos previos, señalándose que no había evidencia de que las licencias se hubiesen puesto en ejecución pese a las utilidades que generarían, además de que no iban en contra de las Leyes Reales.⁶⁹ No obstante, también el fiscal señaló que aunque no se cobraran aranceles en los tráficos por tierra, lo normal era que por mar sí se pagaran las entradas de Barlovento y almojarifazgo, como se veía en los tratos practicados en Veracruz y otros puertos del Mar del Norte, además de que desde los puertos había que entregar las guías de internación que llevarían los arrieros. Pese a estos señalamientos, la licencia fue autorizada e incluso se aceptó que la fragata *Nuestra Señora de los Reyes y San Fernando* pudiera arribar al puerto de Acapulco. Por ello fue necesario informar al castellano que estuviera atento a su entrada con los géneros permitidos, entre los cuales no estaba considerado el cacao guayaquileño, y si hubiera alguna carga fuera de registro ésta debía ser embargada. Y de toda descarga debía hacerse registro y pago de los derechos de barlovento y de salidas como era lo acostumbrado, así como guías de internación. Importante fue que se señalaba que la embarcación podría parar en Guatulco u otros puertos intermedios en su viaje a Acapulco, pero al regreso únicamente podría parar en Michatoya o Iztapa y de ninguna manera en los de Sonsonate, Amapala, Realejo, Caldera y mucho menos en Guayaquil o El Callao.⁷⁰

Es evidente que la propuesta de Medina sintetizaba las licencias previas y, aunque el cacao no llegó a ser aceptado entre las cargas permitidas, al menos se pudieron extender las navegaciones hasta Acapulco e incluso se dio la posibilidad de hacer paradas en puertos intermedios. Lo probable es que al regreso no se autorizaran las

⁶⁸ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, Guatemala, 17 septiembre 1693, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 283-284.

⁶⁹ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 27-29 octubre 1683, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 292-296v.

⁷⁰ “Licencia a Don Rodrigo de Medina...”, México, 3 noviembre 1693, AGI, *México*, 61, R. 1, N. 6, f. 302-305v.

escalas para evitar que se llevaran géneros asiáticos a puertos a donde también podían llegar las naves peruanas y eso generara tráfico ilícito. Pero era innegable la utilidad de esos tratos pues al mismo virrey marqués de Galve le tocó recibir orden de fomentarlos⁷¹

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 fomenta con que sólo se pasen de unas a otras partes los géneros y frutos propios de las mismas provincias y otros algunos de 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.⁷²

Comentarios finales

Las licencias expuestas entre 1682 y 1693 evidencian las adecuaciones que tuvieron que hacerse para mantener los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala, así como para reactivar los intercambios entre ambos territorios sin que se opusieran al cierre comercial intervirreinal y a las *Leyes de Indias* de 1680. Pero más que ser licencias aisladas, el hecho de que al exponerlas se retomaran las anteriormente autorizadas hace pensar que fueron parte de un proyecto de convencimiento (e incluso de presión) que no únicamente permitiera las navegaciones, sino que de forma paulatina éstas incrementarían los géneros a traficar y los puertos a usar. No obstante, los intereses en esos tratos no fueron generalizados, como se ve con las distintas posturas asumidas por las autoridades de Guatemala y Nueva España.

Los tratos de todas formas se dieron y muchos eran tan locales o menores que no siempre se llevó cuenta de ellos. Pero las distintas

⁷¹ Rubio, *Historia...*, p. 114. Incluso Miño (*El cacao...*, p. 56) dice que durante la administración de Galve se autorizaron muchos viajes y puede decirse que fue frecuente el tráfico intervirreinal.

⁷² “Real Cédula del Rey”, Madrid, 27 noviembre 1697, AGCA, *Signatura A1*, L 4592, f 172-173v.

licencias hacen pensar que se buscaba incrementarlos y conseguir las autorizaciones correspondientes para que no se les volviera a poner freno o que se padecieran incautaciones. No parece que funcionara del todo ya que este tipo de solicitudes siguieron presentándose hacia la primera parte del siglo XVIII, así como acusaciones de contactos no del todo legales. No obstante, este tipo de casos evidencia la perspectiva e incluso resistencia que hubo por parte de los vecinos de Guatemala ante las prohibiciones establecidas a su comercio marítimo con Nueva España.