

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
DIRECCION DE CULTURA

EL TRAFICO ILEGAL
EN LAS
COLONIAS ESPAÑOLAS

POR

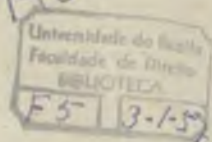
DOLORES BONET DE SOTILLO

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISPANOAMERICANOS
DE LA FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACION

CARACAS, 1955

F341.5359
B712+

AL



EL TRAFICO ILEGAL EN LAS COLONIAS ESPAÑOLAS

Por qué nace la piratería en América.

EL principio del exclusivismo colonial era la idea predominante en el sistema mercantil de la Europa del siglo XVI; no es de extrañar, pues, que España desde el descubrimiento de América considerase el comercio con el Nuevo Mundo y aún el hecho de residir en las Indias, como un derecho privativo de los súbditos de la corona española. Era opinión comúnmente admitida que las colonias fuesen un mercado para colocar los productos de la metrópoli y que el sobrante de la producción colonial fuese a la madre patria transportado en sus propios barcos.

Las potencias marítimas no veían con buenos ojos que España fuese la única nación que se aprovechara de las riquezas de las tierras recién descubiertas y desde un principio trataron de tener participación en ellas sin reparar en los medios. El impulso original —según Madariaga— fué la envidia. Para justificar los ataques a las colonias españolas decían que España reclamaba para sí el monopolio del Nuevo Mundo y que los españoles trataban a los naturales cruelmente. La pretensión de ser única dueña del continente por ella descubierto quedó eliminada tácitamente desde muy pronto con la

ocupación por Inglaterra de la parte norte del continente. Respecto al monopolio comercial no es una razón válida para justificar los ataques de franceses e ingleses cuya política en materia de navegación y comercio no era menos monopolista y en cuanto a los malos tratos de que eran objeto los indígenas no pasaba de ser un pretexto ya que el sistema colonizador francés e inglés no se caracterizaba precisamente por su humanitarismo.

Siglos antes del descubrimiento de América ya el corso era una institución entre los pueblos navegantes de la Europa occidental y los piratas franceses, ingleses e irlandeses no sólo infestaban los mares alrededor de la Gran Bretaña, sino, que avanzaban hacia el sur por las costas de España, Portugal y las Azores. Descubierta América el campo de acción de los corsarios se amplió enormemente y desde los primeros tiempos se propusieron participar en las riquezas del Nuevo Mundo atacando a las naves españolas en sus viajes de regreso a la Península. Colón, en 1492, ya encontró corsarios franceses cerca de las Islas Canarias y en el tercer viaje cambió su ruta al salir de la isla de Madera para evadir una flota francesa que merodeaba por el cabo de San Vicente. A medida que pasaban los años el peligro de los corsarios iba en aumento, pues la fama de las riquezas descubiertas en Méjico y Perú por los conquistadores excitaba la codicia no sólo de marinos y armadores de buques aventureros, sino de negociantes y señores de gran fortuna.

El hecho de que España no pudiese satisfacer más que una parte de los pedidos de sus colonias y los precios altos mantenidos por los comerciantes peninsulares hacía de las Indias un mercado ansioso de telas, armas, herramientas, esclavos, etc., etc. El comercio de las Indias, por lo tanto, era una tentación permanente para los piratas y corsarios, tratantes de esclavos y comerciantes irregulares de todas las naciones. Cualquiera propietario de buque que pudiese vender a menos precio que los comerciantes regulares de Sevilla y que estuviese dispuesto a arrostrar posibles persecuciones de las autoridades coloniales encontraba un mercado fácil y rápido en las Indias.

El odio religioso y las guerras sostenidas por Francia e Inglaterra en contra de España añadieron otros motivos a los ya existentes para el corso.

El comercio colonial.

En las instrucciones que los Reyes Católicos dieron a Colón antes de emprender su primer viaje, ya se encuentran las primeras normas relativas al comercio con las tierras por descubrir. En estas instrucciones se prohíbe expresamente que personas de cualquier grado o calidad condujesen mercancías con fines comerciales en aquella o en cualquier otra flota. Se disponía la creación inmediata de una casa de aduana para recibir las mercancías reales y que todas las transacciones comerciales se efectuasen por ante el tesorero, el interventor y un representante del Almirante.

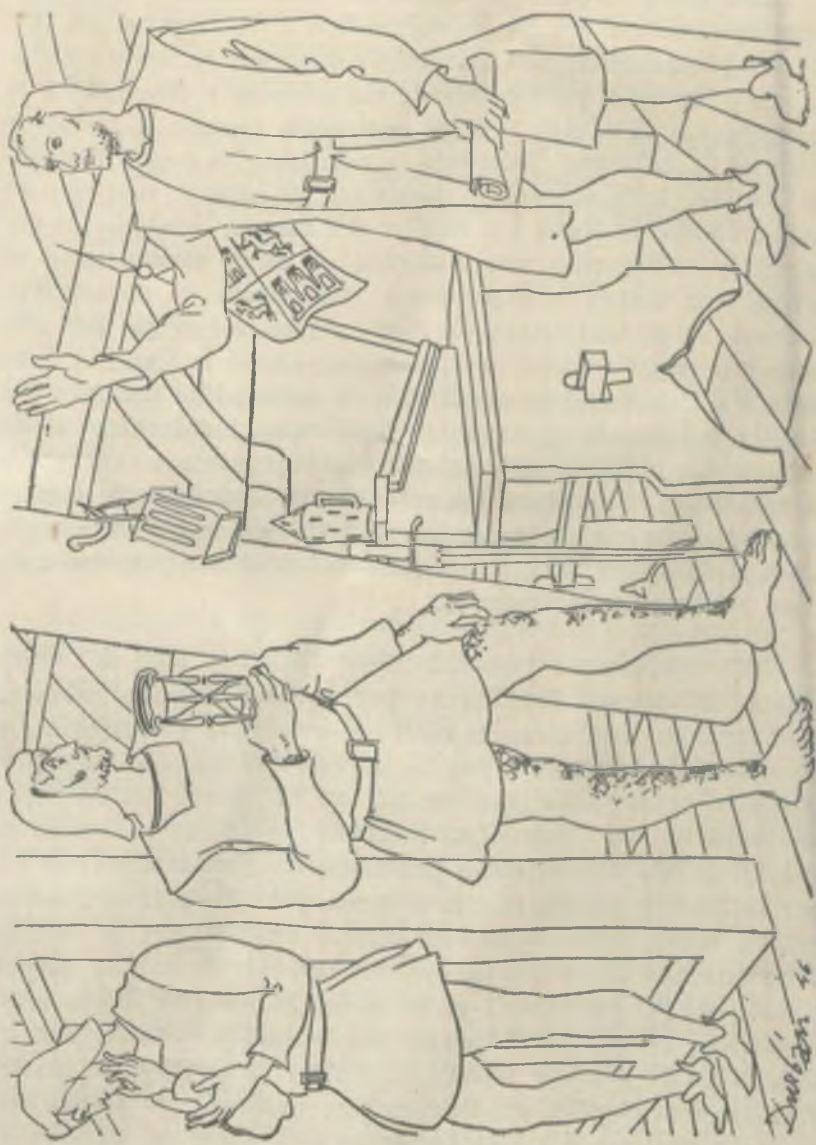
La iniciación de las operaciones comerciales se caracteriza por la rigurosa intervención real, pero ésta va a ser de corta duración, pues a los dos años el comercio trasatlántico quedará libre para todos los castellanos. Las solicitudes de licencia fueron tantas que los Reyes expidieron una ordenanza el 10 de abril de 1495 concediendo a todos los súbditos de Castilla la facultad de ir a América para establecerse, explotar y ejercer el comercio bajo ciertas condiciones. Es decir, que en los primeros años después del descubrimiento hubo más libertad de comercio que en los siglos posteriores.

Ocho años después, en 1503, como las tierras descubiertas iban en aumento la corona resolvió crear una Casa de Contratación para el régimen y estímulo del comercio con aquellas regiones. Se eligió Sevilla para sede de la nueva institución, por ser una ciudad importante con un puerto fluvial, que aunque peor que el de Cádiz tenía la ventaja de estar más próximo al centro del país. Las ordenanzas de la Casa fueron expedidas en Alcalá de Henares. Los primeros empleados fueron un tesorero, un contador y secretario y un factor.

La Casa de Contratación fué el primer cuerpo administrativo creado en España para cuidar de los recientes descubri-

mientos hechos en América, más tarde se creó en Sevilla el Real Consulado y a imitación de éste se crearon después en Méjico y Lima y más tarde en Caracas. Venían a ser como los Tribunales Comerciales modernos, fueron creados por los propios mercaderes y ellos mismos eran los electores del Prior y de los Cónsules. Los consulados americanos tenían análoga organización e iguales derechos a los de la Península.

La Casa de Contratación, como lo indica su nombre, era un establecimiento de carácter comercial y ese fué el fin a que se le destinaba en un principio. Debía fomentar el comercio de España con las Indias; debía recoger en sus almacenes mercancías y abastos navales de toda clase, necesarios para el tráfico americano y almacenar todo lo que se trajera de América a España. Sus funcionarios debían comunicarse con los representantes de la Corona en ultramar para estar enterados de las necesidades de las colonias y enviar en consecuencia lo más conveniente. Debían también observar la situación del mercado para vender los productos coloniales en el momento más oportuno para los intereses de la Corona y llevar un registro pormenorizado de todas las transacciones. El carácter de la institución cambió, pues muy pronto se abandonó la idea del monopolio comercial por parte de la Corona. En 1510 el Rey Fernando expidió nuevas ordenanzas. Se refieren éstas principalmente a la inspección y registro de barcos y mercancías de comerciantes particulares y a las funciones y deberes de los tres oficiales. Renováronse las disposiciones de las primitivas ordenanzas de 1504 acerca de emigración, registro de cargamentos, instrucciones para los capitanes de mar, etc. Ningún capitán ni propietario podía fletar un buque para las Indias hasta que los oficiales de la Casa lo examinasen y certificasen su capacidad y tonelaje. Se castigaba severamente al que cargase su barco sobrepasando el límite fijado. También se ocupaban estas ordenanzas de todo lo relativo a bienes de difuntos. Ya a mediados del siglo XVI la Casa era una institución completamente organizada, siendo los primitivos oficiales los jefes ejecutivos de los departamentos con empleados a sus órdenes que se ocupaban de los trabajos ordinarios.



Nada podía enviarse a Indias sin el consentimiento de la Casa de Contratación, ni de allí traerse o descargarse, ya por cuenta de particulares o del propio Rey, sin su autorización. El oro y la plata procedentes de las colonias y consignados a comerciantes españoles sólo les pertenecía cuando la Casa les permitía la entrega; fiscalizaba y regulaba las condiciones de los buques, tripulaciones y pasajeros; en suma, veía por el cumplimiento de todas las leyes y ordenanzas relativas al comercio y navegación con América. A estas atribuciones se agregó una oficina hidrográfica y una escuela de navegación, al frente de la cual estaba un piloto mayor, cargo que por primera vez ocupó Américo Vespucio. Por último la Casa de Contratación también tenía el carácter de tribunal de justicia; sus miembros actuaron en casos que implicaban infracciones a sus reglamentos o litigios entre comerciantes y marinos que hacían la carrera de las Indias. En resumen, no hay nada de común entre la Casa de Contratación que en su origen solamente tenía fines comerciales y la institución posterior con tan amplias y diversas atribuciones.

Como todas las transacciones comerciales con el Nuevo Mundo debían ser fiscalizadas por la Casa de Contratación, para facilitar esta tarea se limitó el embarque y desembarque de mercancías a un solo puerto, Sevilla, que conservó este privilegio durante dos siglos, excepto en los cortos períodos que lo compartió con Cádiz. Esta limitación dió lugar a constantes quejas de los comerciantes peninsulares y coloniales por los perjuicios que les ocasionaba el tener que remontar el Guadalquivir, sobre todo cuando los barcos aumentaron de calado. Alegaban que Cádiz reunía mejores condiciones por su amplia bahía y al fin lograron la creación del Juzgado de Indias establecido en dicha ciudad, fuente de constantes disputas y rivalidades entre los dos puertos. El Real Consulado de Sevilla influyó poderosamente para que este privilegio se conservase y fué monopolizador del comercio con América durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII. Por una serie de ficciones, todas las casas comerciales de España, mediante apoderados, llegaron a ser miembros del Consulado Sevillano, con-

signando sus cargamentos a nombre de mercaderes de Sevilla. Aún las firmas extranjeras adoptaron este sistema lo que reportaba al Consulado unas comisiones elevadísimas.

A pesar de las reclamaciones de puertos tan importantes como Barcelona, Málaga, Bilbao, etc., Sevilla y Cádiz conservaron su privilegio desde 1574 hasta la segunda mitad del siglo XVIII.

El Contrabando.

Cuantas más trabas, prohibiciones e impuestos se aplican al comercio libre, más aumenta y se extiende el contrabando. Esto era lo que sucedía en Sevilla donde había que cumplir tantas formalidades y llenar tantos requisitos respecto de la naturaleza y origen de las mercancías y de los antecedentes de sus dueños, a lo que se unía el cobro de los impuestos.

La obligación de registrar los cargamentos fué una de las primeras normas establecidas por la Casa de Contratación. La pena establecida desde un principio fué la confiscación de la mercancía. El objeto principal de este registro era el cobro de los derechos reales, al que se agregó después otro impuesto llamado derecho de avería, destinado al sostenimiento de los convoyes organizados para la protección de las flotas mercantes. Estos impuestos y los innumerables trámites que era preciso seguir estimulaban el contrabando y el comercio clandestino que se generalizó en el mismo Guadalquivir, dando lugar a que cada vez se decretasen penas más severas a los infractores de las ordenanzas. A pesar de todo, el tráfico clandestino continuó en aumento, llegando al máximo en el siglo XVII. Los efectos eran escondidos en la bodega para que no fuesen vistos por los vigilantes o puestos a bordo después que el barco había descendido por el río más allá de Sanlúcar. Las mercancías extranjeras, especialmente, excluídas terminantemente por la ley del trato de Indias, iban a América mediante este fraude, el cual llegó a tener grandes proporciones cuando, debido a la decadencia de la industria española, se

importaban en gran cantidad de Francia, Inglaterra y Países Bajos las manufacturas que se suministraban a las colonias.

La Corona se mostraba más estricta con respecto a los registros de los cargamentos procedentes de América, por ser de más valor, ya que principalmente se trataba de oro en tejos y barras de plata. Pero a pesar de ser mayor el riesgo, el valor de la mercancía era un poderoso aliciente para contravenir la ley. Las consignaciones sin registrar se desembarcaban en la desembocadura del Guadalquivir o en el puerto de Cádiz antes de que los inspectores tuviesen tiempo de ir a bordo. Sin embargo, hay que convenir que el tráfico clandestino no hubiera alcanzado tan vastas proporciones si no hubiera sido por la lenidad de los funcionarios nombrados para impedirlo. Al parecer antes de 1660 las autoridades eran a menudo muy benignas con los contraventores de la ley y de tiempo en tiempo se hacían concesiones y se decretaban indultos generales.

Rutas comerciales. — Las flotas y las ferias.

La navegación entre España y las Indias durante la primera mitad del siglo XVI se hizo por medio de barcos aislados a los cuales se les autorizaba a zarpar en cualquier época del año con tal que hubiesen llenado las condiciones requeridas para emprender el comercio americano. Los ataques de los corsarios obligaron a los españoles a organizar grandes flotas mercantes, acompañadas de poderosos convoyes, como medida protectora.

Hacia 1526 se ordenó a los buques mercantes que se hiciesen a la vela en conjunto y por una cédula de julio de 1561 se hizo permanente y obligatorio el sistema de flotas. Esta disposición prohibía que buque alguno zarpase sólo para América so pena de comiso del buque y del cargamento.

Cada año se organizaban dos flotas, una para Tierra Firme, que iba a Cartagena y Portobelo y otra a Méjico con destino a Veracruz. Esta última, llamada la Flota, salía siempre de Sevilla en abril o mayo, a causa de la estación de los hur-

canes y de los peligrosos nortes del golfo de Méjico que se presentaban más tarde. Esta flota llevaba consigo los bajeles de Honduras y de las Grandes Antillas. La flota de Tierra Firme, conocida con el nombre de los Galeones, partía de Sanlúcar a principios de año, convoyando las naos de Cartagena, Santa Marta y otros puertos de Venezuela. Las flotas al principio partían juntas y se separaban en Guadalupe u otra de las islas de Sotavento, pero después partían por separado.

Los Galeones constaban por lo general de 5 a 8 barcos de guerra, armados con cuarenta o cincuenta cañones, junto con varias embarcaciones más pequeñas llamadas pataches, y una flota de barcos mercantes cuyo número variaba en diferentes años. La ruta que seguían era la siguiente: partían de Sanlúcar y seguían la dirección suroeste hasta Tenerife y de allí iban a Gran Canaria donde cogían provisiones. De ahí un patache partía solo hacia Cartagena y Portobelo con correspondencia y el aviso del arribo próximo de la flota. Entraban en el Caribe por el canal existente entre Tobago y Trinidad. Frente a Margarita se separaba otro patache para recoger las rentas reales y después continuaba a Cumaná y La Guaira con el mismo objeto. Los barcos mercantes considerándose en aguas más seguras se separaban de los Galeones e iban a comerciar a La Guaira, Maracaibo o Santa Marta. Las transacciones eran a base de plata, cochinilla, pieles y principalmente cacao. Los Galeones iban a Cartagena donde se les unía el patache de Margarita. Tardaban en la travesía de Sanlúcar a Cartagena aproximadamente dos meses, una vez en puerto su comandante enviaba a Portobelo la noticia de su llegada junto con las valijas para el Virrey del Perú. Llegada la noticia a Portobelo era inmediatamente enviado un correo a través del Istmo a comunicar a Panamá la llegada de los Galeones, entonces la noticia era difundida entre todos los mercaderes de la región. Por su parte el General de la flota enviaba por tierra mensajeros a Bogotá y Lima y de aquí se trasmitía la noticia de su llegada a todo el interior del país.

A Cartagena afluían el oro y esmeraldas de Nueva Granada, perlas de Margarita y Rancherías y añil, tabaco y cacao de Venezuela.

El Virrey del Perú al recibir su correspondencia enviaba un correo para que la Armada del Sur se preparase para zarpar y ordenaba a todas las provincias de Perú y Chile que enviasen las rentas reales para reexpedir las a Panamá. La armada salía de El Callao con el tesoro del Rey y al pasar por Trujillo y Paita se le incorporaba el Navío del Oro, con el oro de Quito y su comarca.

Entre tanto, mientras los Galeones completaban la última etapa de su viaje entre Cartagena y Portobelo, la Armada del Sur llegaba a Panamá. Los mercaderes de la región llevaban sus productos a lomo de mula a través del Istmo y entonces comenzaba la famosa feria de Portobelo.

La ciudad de Portobelo, cuya escasa población se componía en su mayor parte de negros y mulatos, a la llegada de los Galeones adquiría una animación y actividad inusitada. De pronto tenía que albergar a una multitud de mercaderes, soldados y marineros, por lo cual los precios de los hospedajes y comidas subían extraordinariamente. Con frecuencia se desarrollaban epidemias debido a lo insalubre del clima, la falta de higiene y la aglomeración de personas; epidemias que causaban muchas víctimas. En tanto que las recuas de mulas cargadas de plata llegaban de Panamá y se realizaba el embarque, los comerciantes hacían sus transacciones. La feria se abría por cuarenta o cincuenta días, pero en los últimos tiempos decayó mucho y se cerraba a menudo después de diez o doce días.

A su regreso, los Galeones salían de Portobelo y tomaban rumbo al este para tocar de nuevo en Cartagena, de aquí seguían a la Habana por el canal de Yucatán y luego a España. Las dos flotas debían invernar en las Indias y no salir de La Habana hasta el mes de marzo. Cada una era conducida por su propio convoy y tenía su propio general, y almirante o



contralmirante. En el transcurso del siglo XVI las flotas despachadas por Tierra Firme y el Caribe fueron más numerosas que las enviadas a Veracruz, pero en el siglo XVII sucedió al contrario debido al aumento de la población de Méjico y con ella la demanda de productos europeos unido esto al considerable desarrollo agrícola. El único puerto de entrada para las mercaderías extranjeras era la Villa-Rica de la Veracruz al extremo occidental del golfo de Campeche, frente a la isla rocosa de San Juan de Ulúa. El puerto era muy inseguro y la ciudad levantábase en un terreno arenoso y estéril muy insalubre, rodeado de pantanos y dunas. La gente más rica de la población, dedicada al comercio y a ocupaciones marítimas, residía allí sólo cuando la flota estaba en puerto, y el resto del tiempo lo pasaba en la ciudad de Jalapa situada en tierras más altas del interior, y donde, después de la descarga de cada flota, celebrábase la gran feria, adonde acudían los comerciantes del país para comprar los artículos extranjeros. Allí la flota recogía las rentas reales de Méjico y Centro América. Estos barcos con tan rico cargamento, como los procedentes del Istmo, eran las presas codiciadas por los corsarios que merodeaban por la costa de Tierra Firme, desde Venezuela a Cartagena, por el canal de Yucatán o en los estrechos de Florida, siempre prontos a lanzarse como una jauría de perros de presa sobre cualquier navío que tuviese la desgracia de separarse de la flota.

Piratas, corsarios y bucaneros.

“El martes 26 de noviembre de 1527 arribó al puerto de Santo Domingo un velero inglés de tres mástiles. No está claro aún a qué venía. ...A los tres o cuatro días, retornaron y echando a tierra treinta o cuarenta hombres con armas de fuego y artillería, saquearon la campiña, y al fin desaparecieron dejando tras sí una estela de ominosas amenazas.”

“Así comenzó una larga serie de intrusiones que hombres de diversas naciones europeas vinieron haciendo en las Indias, unas veces con permiso de sus Gobiernos, otras sin él, ya

tolerados, ya apoyados o cubiertos por la autoridad oficial de su país; y que con nombres distintos de corsarios, filibusteros, bucaneros, y otros, intentaron por todos los medios posibles sacar provecho de los territorios españoles del Nuevo Mundo. Suele depender su reputación del color de los ojos que los miran y del patriotismo del escritor que cuenta sus hazañas. Los españoles no ven bien en qué diferían de los piratas. Los ingleses por el contrario, y también los franceses y holandeses, se ingenian para decorarlos con el nombre de héroes."

Los primeros corsarios que atacaron a las colonias españolas fueron los franceses, abriendo el camino a los demás. En la primera mitad del siglo XVI los franceses salían para las Indias españolas desde Dieppe, Brest y las ciudades de la costa vasca, alucinados por los relatos de los tesoros obtenidos por los españoles en el Nuevo Mundo. Los archivos españoles abundan en referencias de ataques hechos por los franceses Jean Terrier, Jacques Sore y François le Clerc llamado por los españoles "Pie de Palo", a la Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, la tierra firme de Centro y Sur América; y también abundan en solicitudes de las colonias a las autoridades peninsulares para encarecerles el envío de artillería, cruceros y municiones de guerra para su defensa.

En 1562 John Hawkins fundador del comercio inglés de esclavos realiza su primer viaje a las Indias. Su intención era conseguir alguna clase de permiso español para comerciar, pero eso sí, como no estaba dispuesto a acudir a la corte española a solicitarlo y a soportar toda la demora que esto suponía, se dirigió directamente a la Española con un cargamento de negros de Guinea. Allí, tras muchas negociaciones, obtuvo permiso de las autoridades locales para vender sus esclavos. Pagó las cargas oficiales de costumbre y los derechos de licencia y obtuvo una gran ganancia y consiguió testimonios de su buen comportamiento. Estas precauciones no le sirvieron de mucho, pues cuando envió parte de su cargamento de pieles y azúcar a España, con objeto de probar que era un comerciante con licencia y no un pirata, le fué confiscada la mercancía por las autoridades de Sevilla. Este contratiempo

no desanimó a Hawkins que en seguida empezó a hacer los preparativos para un segundo viaje en mucha mayor escala y en el cual la reina Isabel y algunos de sus consejeros fueron accionistas. Esta vez llevó su carga a los puertos continentales de Venezuela y el Istmo. Obtuvo también grandes ganancias, pero a su llegada a Inglaterra supo que Felipe II había ordenado el proceso de los funcionarios que habían tenido tratos con él y prohibido terminantemente a las colonias comerciar con barcos ingleses. Hawkins preparó dos viajes más. En 1567 mandó en persona su último viaje en el cual fué acompañado por Francis Drake. Esta expedición resultó un fracaso pues la pequeña flota fué atrapada en San Juan de Ulúa por el convoy anual; solamente se salvaron dos barcos, uno mandado por el propio Hawkins y otro por Drake, que llegaron a duras penas a Inglaterra en 1569.

La batalla de San Juan de Ulúa fué un episodio importante en el empeoramiento de las relaciones anglo-españolas. Drake regresó a las Indias en 1571 como corsario donde obtuvo algún botín y mucha información sobre el Istmo de Panamá. Al año siguiente, bien preparado, logró capturar un envío de metales preciosos del Perú a través del Istmo, lo que asentó su fama como capitán corsario. En 1577 aparentemente en misión pacífica emprendió un viaje alrededor del mundo siguiendo la ruta de Magallanes, lo que no le impidió atacar los puertos españoles del Pacífico y apoderarse de un barco con su carga de plata peruana. Esta hazaña le valió que la reina lo nombrase caballero y le promoviera a la categoría de Almirante y le visitara a bordo de su propio barco la "Golden Hind". El resto de la carrera naval de Drake transcurrió en verdadera guerra con España, aunque la guerra con Inglaterra no estalló hasta 1585, en años anteriores el Caribe fué escenario de guerra corsaria intermitente.

En 1588 envió Felipe II la Armada Invencible en lucha abierta contra Isabel de Inglaterra, pero los elementos se interpusieron en el camino de las naves españolas, y la armada fué derrotada.

Después de esta batalla naval en la cual tomó parte importante Drake las hazañas de los corsarios ingleses continuaron. El mar Caribe constituyó para Drake y sus sucesores un buen campo de caza donde ejercitar a sus anchas su afición a las empresas ilícitas. Si en 1588 habían ayudado a deshacer la Armada Invencible, ahora robaban los tesoros de las remotas ciudades de ultramar llenándose las bolsas de doblones españoles y de paso quebrantando el poderío de Felipe II. Los autores ingleses han tratado de justificar las depredaciones hechas por sus marinos alegando que lo hacían por motivos religiosos, pero si nos atenemos a los hechos tendremos que Hawkins fué ante todo mercader y tratante de esclavos y al regreso de su primer viaje, al concedérsele armas escogió para su escudo "un medio moro encadenado", símbolo de la mercancía humana en que trataba y Drake al publicar sus memorias las tituló "Sir Francis Drake Redivivo: Llamamiento a esta Edad Afeminada y Bota para que Siga sus Nobles Empresas en Busca de Oro y Plata."

La piratería no fué ocupación exclusiva de los franceses e ingleses, los holandeses tampoco se quedaron atrás. En 1609 por el tratado de Amberes se reconoció la independencia de Holanda y se firmó una tregua de doce años. En el mismo tratado se incluyó una cláusula que expresaba el principio, anteriormente sustentado por Isabel de Inglaterra, de que la posesión efectiva que tiene efecto después del descubrimiento y la anexión de un territorio es prueba suficiente del señorío del mismo, y no los títulos pontificios otorgados a España por Alejandro VI. Esto constituía una advertencia para el futuro y en efecto terminada la tregua de doce años Holanda emprendió la guerra marítima con España con objeto de ocupar territorios para tener bases para sus operaciones comerciales. En 1621 se fundó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, con el exclusivo objeto de hacer la guerra a España y obtener beneficios mediante el pillaje y el comercio. Su primera empresa en gran escala fué el intento de conquistar a los portugueses la región azucarera del Brasil, empezó en 1624 con un ataque a Bahía por una poderosa flota, de la cual

se apoderaron. En pocos años extendieron su dominio de la costa brasileña desde Bahía hasta el Amazonas.

De 1623 a 1626 la flota de la Compañía saqueó las poblaciones españolas de las Antillas de una manera despiadada y apresó quinientas naves españolas, pero la gran hazaña la realizó Piet Heyn en 1628, el cual con una flota de treinta y un navíos y 3.000 hombres atacó frente a Cuba el convoy anual, compuesto de buques mercantes, barcos del tesoro y los de escolta. Todo cayó en poder de los holandeses y la Compañía pagó un dividendo del 50 % a sus accionistas.

Además de las del Brasil, las adquisiciones territoriales de los holandeses en este período de luchas continuas fué la isla de Curazao que fué tomada en 1634 y se convirtió en seguida en el centro del poder y comercio clandestino holandés.

“Como la guerra contra el Imperio español fué guerra marítima y costanera, guerra de periferia, “desde la costa hasta treinta leguas tierra adentro”, el dominio de las pequeñas islas del Caribe resultó ser elemento estratégico de primer orden para las naciones confabuladas contra España. Estas islas sirvieron de escabel al régimen de las incursiones contra el Continente y de madrigueras para interceptar el tránsito interoceánico de las flotas y armadas que comunicaban a la metrópoli con sus posesiones.” Fué hacia las islas menores donde acudieron los ingleses, franceses y holandeses por ser éstas: “fáciles de poblar, fáciles de despoblar y repoblar; atractivas no sólo a causa de su propia riqueza, sino también como punto de partida hacia el vasto y rico continente cerca del cual estaban situadas”. En la zona del Caribe y a raíz del desastre de la Armada Invencible, se ve intensificar el comercio intérlope, especialmente en la parte norte de la Isla Española. El problema revestía caracteres graves por cuanto dos personajes de la Isla van a proponer al Rey soluciones diametralmente opuestas para remediarlo. Baltasar López de Castro, escribano de Cámara de la Cancillería de Santo Domingo propone a S. M. la destrucción de los pueblos de la banda del norte para evitar que sus habitantes continúen

con el tráfico clandestino. Fray Agustín Dávila y Padilla, Obispo de Santo Domingo, no se inclina por medida tan drástica y no culpa a la población por lo que venía sucediendo, pues reconoce que es impelidos por la necesidad. Propone dos soluciones: "que vengan de Sevilla navíos de derecha descarga para la banda del Norte, surgiendo en Puerto de Plata o Bayaha, los cuales carguen allí de frutos y cueros de los vecinos de aquella banda" para lo cual se precisa vigilar la costa con una armadilla o dos galeras. La segunda solución propuesta es la concesión del comercio libre "como lo tienen en Sanlúcar y en Canarias las naciones extranjeras".

El Rey Felipe III se inclinó por la medida de rigor y por Cédula de 6 de agosto de 1603, ordenó el traslado de las poblaciones del Norte y Oeste de la Isla a lugares cercanos a la ciudad de Santo Domingo. Así la isla de la Tortuga y la costa noroeste de Santo Domingo quedaron a merced de los franceses y se convirtieron en guarida de bucaneros y piratas. Los españoles —dice Peña Batlle— con esta táctica crearon ellos mismos el talón de Aquiles de su dilatado imperio. El error tuvo consecuencias incalculables y según el autor citado es una de las causas primeras y más importantes que determinaron la declinación del Imperio español en América.

La política de conquista y piratería se vió impulsada por el establecimiento de compañías anónimas dotadas de fuertes capitales, como la holandesa de las Indias Occidentales, a la que ya hemos hecho referencia, y la francesa bajo la denominación de Compañía de las Islas de América, a la cual aportó Richelieu la suma de diez mil libras. La misma paz de Vervins, con la cláusula que decía: "que más allá de la línea equinoccial las partes contratantes podrían hacerse la guerra sin que ella entrañara ruptura de relaciones entre los habitantes de Madrid y París", sancionaba el pillaje en América. España combatió la ocupación extranjera en las islas del Caribe por medio del asalto esporádico y accidental. Casi siempre que atacó una isla logró desalojar a los intrusos, aunque como no la guardaba después del ataque, a poco volvían los ocupantes a su asiento sin más cuidado que esperar un nuevo

asalto de los españoles. La práctica tomó carácter de sistema y dió sentido a toda la lucha por el predominio del Mar de las Antillas. Puerto Rico fué recuperado por Don Juan de Haro en 1625. San Cristóbal, hoy Saint Kitts, fué reconquistada de manos de franceses e ingleses por Don Fadrique de Toledo en 1629, a su regreso del Brasil después de la toma de Bahía entonces en poder de los holandeses. Tan insistente fué la defensa española de América que en dos siglos de guerra contra holandeses, ingleses y franceses perdieron los castellanos, después de haberlas poseído realmente, la Isla de Jamaica (1655) y parte de la Isla Española (1659).

La primera adquisición permanente de una porción integrante de Hispanoamérica por otro país europeo fué la Isla de Jamaica. Oliver Cromwell, sin previa declaración de guerra o anuncio formal de ninguna especie, envió una expedición, en diciembre de 1654, con el secreto propósito de "ganar una ventaja" en aquella porción de las Indias Occidentales colonizadas por los españoles. Los expedicionarios atacaron primero la ciudad de Santo Domingo donde sufrieron una completa derrota; entonces se dirigieron a Jamaica, habitada por una colonia pobre y dispersa, y la ocuparon sin obstáculo del 11 al 12 de mayo de 1655.

Antes de la captura de Jamaica, el bucanerismo había experimentado un cambio debido a la ocupación de la Isla de la Tortuga por los franceses al mando de Le Vasseur, el 31 de agosto de 1640, quien procedió a fortificar la isla. El fuerte de La Tortuga, equidistante de todos los centros de colonización del Caribe, hizo posibles dos cosas fundamentales: el incremento del bucanerismo en la Española y la estabilidad de la navegación contrabandista hacia aquel centro de producción. Hasta 1854 no lograron los españoles al mando de Don Juan Francisco Montemayor, desalojar a los franceses de la isla de La Tortuga.

Después de la ocupación por los ingleses de Jamaica, presenta el bucanerismo un nuevo aspecto, los cabecillas tales como Wansfield, Morgan y de Grammont, quienes solían navegar

con patente auténtica o supuesta, expedida por las autoridades de Jamaica, deducían un diezmo de los beneficios para el gobernador y a veces otro tanto para satisfacer los derechos del almirantazgo británico. Estos bucaneros asolaban las ciudades del Caribe y del Golfo de Méjico. Después de 1671 los robos y los saqueos se extendieron a Portobelo, Cartagena, Campeche y otros puertos españoles de Venezuela y Colombia. Desde luego la expedición más famosa fué la que al mando de Henry Morgan capturó y saqueó de la manera más despiadada la ciudad de Panamá en enero de 1671. El Marqués de Varinas se expresa sobre tales fechorías en esta forma: "¿Qué será ver, como yo he visto, a los herejes piratas de Indias, profanar los templos y hacerlos cárceles y mazmorras peores que las de Argel; pues éstas sólo sirven a los cautivos de calabozos; pero los templos en las Indias... sirven de establos y lugares aún más inmundos! ¿Qué será ver las imágenes y hechuras de Cristo y su Madre santísima, ultrajadas y arrastradas por el suelo; los vasos sagrados y copón del Santísimo Sacramento hacer urindes en ellos; los demás ornamentos profanados sacrílegamente; las mujeres viudas, doncellas y casadas, violadas y deshonradas en el templo a vista de sus maridos y padres! ¿Qué será ver las monjas de Trujillo y Panamá, dedicadas a Dios, sueltas de sus clausuras, por los montes, durmiendo en despoblados entre fieras, huyendo de caer en las manos de estos lobos voraces, que según sus obras, proceden más inhumanamente que las bestias irracionales!

Lo mismo que Panamá muchas ciudades de las Indias se veían en constante peligro de saqueo y ruina. La piratería siguió siendo utilizada por los franceses e ingleses como arma política y principal instrumento de agresión contra España. Respecto de Francia las cosas cambiaron con el advenimiento al trono de España de un rey de la casa de Borbón, pero en Inglaterra la tradición pirática era tan grande que, aun después de firmado el Tratado de Madrid, por el cual se le reconocía la soberanía sobre todos los territorios que había ocupado en el Nuevo Mundo, continuaron los ataques como el realizado por Morgan a la ciudad de Panamá al que nos hemos

referido antes. Todavía pasaron varios años hasta que, ya bastante entrado el siglo XVIII, los piratas fueron eliminados de los mares americanos.

El comercio intérlope.

El comercio con las Indias fué un derecho exclusivo de los castellanos hasta la muerte de la reina Isabel. A la muerte de ésta, el rey Fernando amplió este derecho a todos los españoles. Carlos V concedió privilegios a sus vasallos no españoles, inclusive firmó capitulaciones con los banqueros alemanes Welsers de Ausburgo, primeramente para comerciar y después para conquistar y colonizar la provincia de Venezuela. El fracaso de los Welsers y la ascensión al trono de Felipe II señala, de nuevo, la exclusión de los extranjeros en América. A partir de esta época el mercader que emprendiera el comercio o la navegación trasatlántica debía ser español nativo, lo cual se interpretaba en el sentido de que había de ser hijo de padre español o de un extranjero católico que hubiere adquirido domicilio en España con residencia mínima de diez años. En la Recopilación de Leyes de Indias se publicó la ley por la cual se vedaba a los extranjeros comerciar entre las colonias y España, o viceversa, ora por su propia cuenta o por órgano de un español o compañía española. En casos excepcionales se concedían licencias para un solo viaje o por tiempo limitado a favor de personas excluidas del comercio indiano. A veces se les concedía en recompensa de servicios prestados a la corona y con más frecuencia para el transporte de cargamento de negros, cuyo suministro estaba por lo general en manos de portugueses, alemanes, holandeses o genoveses.

A pesar de todas las medidas tomadas contra los comerciantes intrusos y las numerosas disposiciones que se dictan para evitar el contrabando a mediados del siglo VIII éste era casi general.

La región del Río de la Plata, tan alejada de las rutas normales del comercio trasatlántico, convirtiéndose en una de las madrigueras favoritas de los intrusos. Todos los años salían de

Portugal doscientos buques con cargamentos de sedas, paños y lanas para las provincias del Pacífico. Los portugueses obtenían estos artículos en las manufacturas británicas, flamencas y francesas. Cargábanlos en Oporto o Lisboa, dirigían los buques al Brasil y Río de la Plata arriba, tan lejos como lo permitía la navegación y después transportaban los efectos por tierra a Chile y Perú, pasando por territorios pertenecientes hoy a Argentina y Bolivia. Estas mercancías llegaban hasta la propia Lima donde al parecer judíos conversos portugueses acaparaban el comercio local y mantenían agentes en Brasil y Sevilla. La ruta de Buenos Aires al Brasil fué, en consecuencia, una de las vías principales de exportación fraudulenta de metales preciosos. En 1663 se estableció en Buenos Aires una Audiencia Real con objeto de restringir el comercio ilícito, pero no tuvo éxito y fué suprimida diez años después.

Otro medio de que se valieron los extranjeros para introducir mercancías de contrabando fueron los asientos o contratos para suministrar negros a las colonias españolas. Los asentistas, como tenían el privilegio de entrar en puertos americanos con su cargamento humano, aprovechaban para introducir toda clase de mercancías, las cuales vendían sin dificultad. Este sistema fué el empleado por Inglaterra después del tratado de Utrech, firmado en 1713, en que obtuvo el privilegio de asiento.

Con la ocupación permanente de las pequeñas Antillas —a que antes nos hemos referido— los franceses, ingleses y holandeses, que en un principio vinieron como bucaneros, piratas y traficantes intrusos, se transforman ahora en contrabandistas. Las islas de Curazao, Barbada, Saint Kitts, Martinica, etc., vienen a ser centros de población y comercio clandestino en el propio corazón de los mares hispánicos.

Los holandeses especialmente, dueños de la pequeña isla de Curazao, centro de operaciones próximo a la costa de Sud América, negocian con toda la región de Venezuela y hacen de intermediarios entre las colonias españolas y los establecimientos franceses e ingleses de las Antillas. Los holandeses conducían

telas y negros a Riohacha, Maracaibo y La Guaira, a cambio de reales de plata, oro en polvo, esmeraldas y perlas. Llegaron prácticamente a monopolizar el comercio del cacao y tabaco hasta la fundación de la Compañía Guipuzcoana, e intervinieron en levantamientos de tipo político como el de Andresote contra la citada compañía, suministrando armas y municiones a los negros sublevados.

Los métodos empleados por los comerciantes intrusos variaban: algunos barcos entraban en los puertos americanos pretextando averías en la nave o falta de víveres. Mientras se les hacían las reparaciones necesarias o cargaban los víveres, procedían a la venta clandestina de las mercancías. Otros traficaban con barcos pequeños. Este comercio, menos sistematizado, practicado en las playas del Caribe se llamaba comercio de balandra. Estos barcos pequeños, capaces de sortear arrecifes y bajíos y de navegar por ríos y caletas, fondeaban cerca de algún paraje escondido. Anunciaban su presencia a los habitantes con un disparo de cañón; a menudo un barco más grande ocultábase tras un promontorio y el trueque se hacía por medio de pequeñas embarcaciones con los habitantes de la costa que se acercaban en canoas.

Además de este comercio entre los contrabandistas extranjeros y los puertos americanos existía el comercio clandestino intercolonial.

La situación de Buenos Aires, tan distante del centro del poder español en las Indias Occidentales y cercana a los portugueses del Brasil, dificultaba en extremo la fiscalización del comercio en aquel puerto. El Consulado sevillano, con el exclusivo objeto de conservar sus privilegios, pretendía que las mercancías para el Río de la Plata llegasen solamente por los Galeones y la Feria de Portobelo, de aquí transportadas por tierra a través del Istmo, embarcadas en el Pacífico hasta el Callao y aquí de nuevo transportadas por tierra hasta su destino. El tráfico directo con Buenos Aires sólo se hacía con licencia especial. La consecuencia de este sistema de abastecimiento tan lento y complicado era la escasez y a veces la

carencia absoluta de mercancías europeas. La proximidad del Brasil, donde se podían proveer de todo lo necesario, era una tentación demasiado grande para los colonos. El hecho de que Portugal dependiese entonces de la corona española no era razón suficiente para considerar legal el intercambio comercial entre ambos países, pero a pesar de esto se efectuaba.

Al parecer Fray Francisco de Vitoria, Obispo de Tucumán, fué el primero que envió un barco a sus vecinos brasileños, y con plata del Potosí les compró otro buque, cargando los dos con azúcar, conservas y mercancías para venderlas en Tucumán y en el Alto Perú. La expedición tuvo un fin desgraciado, pues a su regreso fué apresada por piratas ingleses. Al año 1588 siguiente, los colonos exportaron harina al Brasil por valor de 3.500 ducados, e importaron más de 6.000 en mercancías. A despecho de las reales órdenes los gobernadores toleraban la introducción de esclavos y otras mercancías a cambio de los productos del país; trigo, cueros, lana y manteca.

El comercio con las Islas Filipinas y China a través del Pacífico fué otra de las rutas del comercio interlope. La colonización permanente de las islas Filipinas se hizo en tiempo de Felipe II y fué obra de la expedición organizada en la costa de Méjico por el notable conquistador Miguel López de Legazpi. En 1571 se fundó la ciudad de Manila, capital española de las islas. Esta expedición llevó a cabo la travesía de Asia a América que hasta entonces nadie había efectuado. Uno de los navíos de Legazpi, capitaneado por Andrés Urdaneta, Piloto mayor, tomando desde Filipinas rumbo noroeste llegó cerca de la costa de California y de allí navegó a Méjico sin tropiezo. Poco después quedaba establecida la ruta de los galeones de Acapulco que recorrerían durante los dos siglos siguientes.

La vecindad de las Filipinas a China, el Japón y las Molucas, países que ofrecían grandes ventajas comerciales, hizo posible la introducción de sedas, algodones, porcelanas y otros artículos en las colonias españolas del Pacífico.

El tráfico se inició con el establecimiento de los españoles en Manila, donde ya los juncos chinos estaban habituados a

recalar para hacer negocio con los naturales del país. Pronto las manufacturas chinas superaron por su precio a las de Europa, dando lugar a un comercio muy lucrativo con el Perú y Méjico que inquietó a los mercaderes sevillanos. Estos lograron que se impusiesen limitaciones a este comercio lo que no impidió que el tráfico continuase. Este comercio clandestino debió llegar a alcanzar grandes proporciones por las múltiples disposiciones que se tomaron para evitarlo. En 1604 se renovó la prohibición de enviar al Perú mercancías orientales, ni siquiera como presente o donación benéfica. En 1619 se pidió que el tráfico de Acapulco fuese suspendido del todo y que los barcos sólo pudieran zarpar de España; y en 1621 se hizo la insinuación de que el comercio fuese trasladado a Panamá, donde se podría evitar el abuso por la estricta vigilancia de la Audiencia.

El tráfico marítimo entre la Nueva España y el Perú existía desde los primeros días de la conquista. A los comerciantes peruanos se les permitía llevar oro y plata en barras o en moneda a los puertos guatemaltecos o a Acapulco para cambiarlos por productos agrícolas del virreinato septentrional; sin embargo con el desarrollo de los cultivos peruanos se prohibió el envío de vino y aceite para el norte y también, como hemos visto, fué restringida o prohibida la importación de artículos chinos. En 1604 se limitó el tráfico intercolonial a un cambio anual montante a 200.000 ducados, pero en este caso, el fraude se impuso también, pues el único barco que salía del Callao para Acapulco llevaba más de un millón. Si en Acapulco no había suficiente negocio el dinero era llevado a Ciudad de México, desde donde las mercancías adquiridas se transportaban a la costa de modo clandestino, para embarcarlas por la noche. Al regresar, el buque tocaba en Paita o en algún otro puerto y al amparo de las sombras echaba a tierra el exceso de carga, mandando un mensajero a Lima anunciando su aproximación. Los riesgos eran grandes, pero también las utilidades.

El vino también era introducido, a pesar de las pragmáticas, en las provincias de Méjico y Centro América.

Venezuela tuvo relaciones comerciales con Méjico durante largo tiempo. El comercio de cacao con Nueva España casi era un monopolio en favor de Venezuela con notorio perjuicio del cacao de Guayaquil. Los comerciantes y cosecheros venezolanos disfrutaron de grandes ventajas y libertades en el comercio lícito, pero eso no obsta para que la introducción clandestina de cacao venezolano en Veracruz fuese muy general y la conducta de los funcionarios de la Real Hacienda los hacía sospechosos de complicidad.

Una de las causas que explican la unidad del Imperio español son las relaciones económicas, tanto lícitas como ilícitas, existentes entre las colonias; cuando éstas cesaron al declararse el comercio libre, las conexiones intercoloniales se rompieron y no se recuperaron jamás.



BIBLIOGRAFIA

- Arcila Farias*, Eduardo.—Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII. México, 1950.
- Fernández de Villalobos*, Gabriel. Marqués de Varinas.—Vaticinios de la pérdida de las Indias y Mano de Relox. Caracas, 1949.
- Haring*, C. H.—Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII. París, 1939.
- Haring*, C.H.—El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Aabsburgos. París, 1939.
- Madariaga*, Salvador de.—Cuadro Histórico de las Indias. Buenos Aires, 1945.
- Parry*, J. H.—Europa y la expansión del mundo. México, Fondo de Cultura Económica, 1952.
- Peña Batlle*, Manuel A.—La isla de La Tortuga. Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1951.

[illegible]

U. R. 29 + 5,000 + 55

o L. C.

• N. U. C.

✓ C, C

7 June 1967

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA
UNIVERSIDADE DO RECIFE

Bonet de Sotillo, Dolores

AUTOR

El trafico ilegal en las colo-

TÍTULO

nias españolas

Devolver em

NOME DO LEITOR

Prove que sabe honrar os seus compromissos
devolvendo com pontualidade este livro à Bi-
blioteca.

Se, findo o prazo de empréstimo (2 semanas),
o livro não for devolvido, será cobrada uma
multa de um cruzeiro por dia.

