

COMERCIO EN EL MAR DEL SUR: CIERTOS ASPECTOS PRACTICOS DEL INTERCAMBIO COMERCIAL MARITIMO, SIGLO XVIII

*René Johnston**

Introducción

El propósito de la presente ponencia es el de presentar datos sobre algunas de las prácticas y formas en que se llevaba a cabo el comercio marítimo entre los puertos principales del Reino de Guatemala y entre éste y el Virreinato del Perú durante el siglo XVIII. Esto se hizo con la intención de ilustrar y facilitar a los investigadores el uso de distintos términos, tipos de navíos, empaques, pesos y medidas, y las dificultades burocráticas para embarcar o desembarcar mercadería en los puertos del Pacífico e ingresarla o retirarla a las aduanas de la Provincia de Guatemala. Las normas y leyes que estableció la Corona inevitablemente condujeron a un intenso contrabando, que no fue exclusivo de ese siglo, sino que ya se había venido fomentando desde mucho antes.

* Guatemala, Universidad del Valle.

Métodos de transportación marítima

En esta sección se hará una descripción de algunas de las prácticas, formas y modos como se llevó a cabo el intercambio marítimo.

A. Tradición marítima

Desde la época prehispánica existió en el Océano Pacífico comercio marítimo para el intercambio de mercaderías, tanto entre los diferentes grupos étnicos mesoamericanos como con aquellos grupos que se hallaban a larga distancia entre sí. Es posible que se haya practicado desde el Período Preclásico, ya que se ha encontrado en cerámica tan al norte como el Estado de Guerrero, México, que reflejan tipos cerámicos que es posible que hayan sido llevados de lo que es hoy Colombia. Lo más probable que este comercio haya continuado durante los Períodos Clásico y Postclásico. Lo anterior lo viene a confirmar un grupo de estructuras prehispánicas (posiblemente Postclásicas) que están localizadas en lo que es hoy el puerto de Acajutla, es posible que estas hayan sido utilizadas para ritos religiosos y como atalayas para controlar el movimiento marítimo que en esa época se llevaba.

El intercambio marítimo colonial se dio desde los primeros contactos con los españoles, en que hubo transporte de mercaderías y pasajeros en lo que se conocía entonces como el Mar del Sur. El comercio marítimo de cabotaje entre los distintos puertos (tanto los principales como entre los de menor importancia) del Reino de Guatemala y el comercio marítimo de larga distancia con los principales puertos del Perú, y posiblemente de más allá hasta Chile, funcionó durante toda la colonia. La misma necesidad de llevar a cabo este movimiento debió haber creado en el Reino de Guatemala el surgimiento de un grupo de especialistas en oficios marítimos y de apoyo.

Los principales puertos del Reino en el Océano Pacífico fueron Acajutla (que formaba parte de la Alcaldía Mayor de Sonsonate) y La Villa y Puerto de El Realejo. De acuerdo

con la descripción que hizo Rubio Sánchez del Puerto de Acajutla, durante la colonia el puerto no tuvo gran población ni buenas instalaciones, para el manejo de la mercadería, aún así, en él vivieron algunos especialistas en oficios marinos y estibadores. Las autoridades locales encargadas de controlar el movimiento radicaban en Sonsonate. Debido a que el puerto estaba localizado frente a una playa en mar abierto y no disponer de instalaciones apropiadas y de especialistas en la materia, si alguna embarcación sufría desperfectos, forzosamente debía de dirigirse a reparaciones hasta el puerto de El Realejo. Como no había muelles y los barcos anclaban mar adentro, la carga era depositada en la playa y de allí se cargaba o descargaba por medio de pequeñas embarcaciones (las llamadas canoas). Fue hasta después de que resurgió el comercio con el Perú, a finales del siglo XVIII (1787), cuando se construyeron las primeras dos bodegas de almacenaje.¹

Por otro lado, el Puerto y Villa de El Realejo, localizado en la Provincia de Nicaragua, era un puerto protegido y con buenas instalaciones.² Estaba localizado en un estero que era amplio y profundo (seis brazas en marea alta) y tenía dos salidas al mar. Su población estaba compuesta en gran parte por personas cuyos oficios dependían del mar y en la construcción, reparación y apero de embarcaciones. En él vivían especialistas en oficios tales como marineros, calafateros, carpinteros, sastres, herreros, etc., además de una compañía de pardos (negros) milicianos que estaban a cargo de la defensa del puerto. La población del puerto era de raíces étnicas muy variadas ya que habían “muchos indios, mulatos, pardos y otras castas...” además de los de origen español. La mayoría de los artesanos eran mulatos. De acuerdo al documento en esa época el puerto estaba pasando momentos muy difíciles y estaba “...muy atrasada a causa de la falta de comercio con el Perú, que es muy poco...”.

En los alrededores del puerto se cultivaba algodón que era utilizado en la fabricación de sogas, aperos, jarcia y velas. Los principales artículos de exportación fueron la brea y el alquitrán. Estos materiales eran utilizados para sellar y proteger los cascos de los navíos y para impermeabilizar el interior de barriles y botijas; de allí su importancia y

necesidad en el Perú. Según MacLeod,³ las botijas españolas necesitaban el equivalente de una libra de brea por cada arroba de vino, como las botijas peruanas tenían unas cuatro veces más capacidad que las españolas, calculó que de El Realejo se exportaron a fines del siglo XVII entre 22.000 a 23.000 quintales de brea. Con las restricciones al comercio, el Perú encontró otra fuente de abastecimiento de este artículo, lo que creó en Realejo un grave problema de desempleo.

A causa de las limitaciones al comercio que impuso la Corona, en la que a veces se prohibía o en otras se permitía el comercio con el Perú, la población de estos dos puertos y de sus alrededores sufrió una difícil situación económica. Esta llegó a tal extremo que para finales del siglo XVIII la mayoría de los especialistas habían desaparecido. Con esto se perdió una tradición marítima que duró muchos siglos, de la cuál hasta hoy se siguen sintiendo sus efectos, pues esos tipos de artesanía ya no se volvieron recuperar.

B. Tipos de embarcaciones

Debieron de haber sido muchos los tipos de embarcaciones que navegaron las aguas del Océano Pacífico para transportar a las personas y a la carga a través de los casi tres siglos de dominación española. De acuerdo con los documentos revisados en los distintos archivos, se pudo detectar el uso de los siguientes tipos de embarcaciones:⁴

- Bergantín: buque de dos palos y de vela cuadrada o redonda
- Bergantín goleta: el que usaba aparejo de goleta en el palo mayor
- Canoa: embarcación de remo muy estrecha sin quilla y sin diferencia entre proa y popa
- Corbeta: embarcación de guerra con tres palos y vela cuadrada
- Chata: tipo de embarcación que tenía menos elevación (sobre su línea de flotación) que las demás de la misma especie

- Chinchorro: embarcación de remos, muy chica y la menor de a bordo
- Falucho: embarcación costera con vela latina
- Fragata: buque de tres palos (mástiles), con cofas y vergas en todos ellos. La de guerra tenía sólo una batería de cañones corrida entre los puentes, además de la de cubierta
- Goleta: embarcación fina de bordas poco elevadas, con dos palos y a veces tres, con un cangrejo en cada uno de ellos
- Lancha: bote grande de carga y pasajeros para uso en el interior del puerto o entre puertos cercanos
- Navío: bajel de guerra de tres palos y velas cuadradas, con dos o tres cubiertas o puentes, que se usaba para el transporte de pasajeros, comercio, correo, etc.
- Paquebote o paquebot: embarcación que llevaba la correspondencia y pasajeros de un puerto a otro. Este tipo de embarcación se utilizó para finales del siglo XVIII
- Patache: embarcación que antiguamente era de guerra y se destinaba a las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. Posteriormente estos navíos pasaron a la marina mercante
- Polacra: buque de dos o tres palos enterizos
- Urca: embarcación grande, muy ancha por el centro y que sirvió para el transporte de granos y otros géneros.

No todos los tipos de embarcaciones descritas anteriormente fueron utilizadas durante el siglo XVIII. Algunas de estas naves fueron más frecuentemente mencionadas en los documentos de ese siglo siendo ellas las fragatas, bergantines, goletas y paquebotes (estos aparecen hasta finales de siglo), y de menor calado, las canoas, chatas, piraguas y chinchorros. Las más comúnmente mencionadas eran las fragatas, estas se utilizaban para intercambio el intercambio de larga distancia (desde Acapulco hasta El Perú) y para cabotaje. Este tipo de navíos variaban mucho en tamaño, y es difícil establecer cual era su desplazamiento, pero pudo haber variado entre 200 y 1000 toneladas. Por ser más apropiadas para el transporte de pasajeros y de correo, además de las fragatas, también se utilizaban, las goletas y bergantines.

También se utilizaron embarcaciones que por su menor calado y capacidad eran más apropiadas para labores de apoyo y transporte a corta distancia. Entre estos están los chinchorros y las canoas, que aunque eran pequeñas embarcaciones de remos y sin ninguna clase de facilidades para las tripulaciones, se utilizaban no sólo para labor de cabotaje (como se podría esperar), sino que también para viajes tan lejanos como hasta los puertos de Paita y Callao; por lo pequeño y estrecho de su tamaño, las condiciones de abordaje debieron de haber sido muy difíciles.

C. Algunos tipos de embalaje de mercadería

Por medio de los documentos coloniales es que se conocen los nombres de algunos tipos de embalaje utilizados en el siglo XVIII. Aquí se hace la descripción de algunos de estos, con la intención de facilitarle a futuros investigadores el entendimiento del modo en que era embalada y transportada la mercadería.

Es importante reconocer que se adaptó la forma y tipo de embalaje a las condiciones geográficas y de caminos existentes en el Reino de Guatemala durante el siglo XVIII. En esa época no existían buenos caminos porque la economía y tecnología de la época no pudieron superar los problemas topográficos, ya que gran parte del territorio es montañoso o llueve en exceso. Posiblemente se seguían utilizando las mismas vías de comunicación que habían sido utilizadas desde la época prehispánica, como es el caso del camino entre Santiago de Guatemala y Acajutla. Lo estrecho y difícil de estos caminos no permitió el uso de carretas, por lo que, por ser más barato y adaptable a las circunstancias, se utilizaron tanto a los indígenas (macehuales) como a recuas de mulas para el transporte de mercaderías. Las dimensiones y el peso de embalaje y contenido debió adaptarse a las formas de transporte existentes. Por lo tanto, no podían ser ni muy pesadas, ni muy voluminosas. A continuación se presenta una lista de distintos tipos conocidos de embalaje utilizados en el siglo XVIII:

Barriles: Vasija de madera, de varios tamaños y hechuras que servía para transportar y conservar diferentes materiales, tanto líquidos (como miel, agua, vino, etc.) como áridos (harina, géneros, azúcar, semillas, etc.). Según el tipo de contenido, estas se medían en capacidades, de 2, 3, 4 hasta 10 arrobas;⁵ de 2, 3, 4 y hasta 10 almudes;⁶ o de 0.5, 1 y hasta 3 fanegas.⁷

Botijas: Eran vasijas o contenedores cerámicos de gran tamaño y de forma elongada y sin asas.⁸ En Guatemala se encuentra este tipo de cerámica en la mayoría de excavaciones de proyectos de arqueología histórica, tanto en La Antigua Guatemala, como en otros sitios coloniales, tales como pueblos, iglesia, etc.⁹

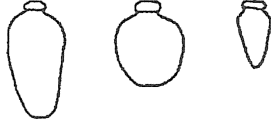
Los navíos a veces transportaban vinos en pipas (con una capacidad de 27.5 arrobas), y al arribar a su destino, el contenido de estas era transferido a botijas vacías. La mayoría de estas fueron fabricadas en Sevilla y se reconocen por haber sido elaboradas en torno y con base de una pasta gruesa (10 a 12 mm) de color rosado pálido. A la capacidad de las botijas de vino europeas se les refería en términos de "arroba"¹⁰ y su capacidad variaba de 1.25 a 1.5 arrobas, unos 5 a ocho litros. La forma y capacidad de las botijas no fue constante durante la colonia.

Para taparlas se utilizaba corcho que se sellaba con brea.¹¹ Fueron utilizadas durante la colonia para transportar vino, aceite de oliva, aceitunas, vinagre, brea, etc., hacia las colonias americanas. De acuerdo con la necesidad y para proteger su contenido contra la filtración, algunas botijas eran vidriadas en el interior, el exterior o en ambos lados. Generalmente el vidriado era transparente y de color verde.

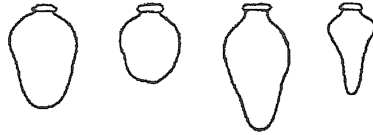
Formas de botijas sevillanas¹²



Estilo temprano 1500-1580



Estilo intermedio 1580-1780



Estilo tardío 1780-1850

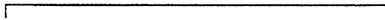
MODELO

A

B

C

D



También se importaron al Reino de Guatemala provenientes de Sur América mercaderías que venían dentro de botijas fabricadas en el Perú. Había botijas que tenían forma y capacidad similares a las europeas, como en las que se exportaba el vino de Moquegua y Tacna. Había otras de mayor capacidad (unas tres o cuatro veces mayores que las europeas) que contenían de 80 a 120 litros de vino de las zonas de Pizco, Nazca y Concepción.¹³ A diferencia de las europeas, su pasta era más oscura y más gruesa (15 a 30 mm) con un acabado más tosco y menos cocidas. También eran de forma elongada, pero algunas eran mucho más largas, no tenían cuello y borde y se tapaban con un trozo de madera sellado con brea. Las conocidas en Guatemala como botijas peruleras eran aquéllas en que venía el vino y otros artículos provenientes del Perú. En el mercado localizado en la Plaza Mayor de Santiago de Guatemala existieron, hasta antes del terremoto de 1773, ventas que se especializaban en expender vino y aguardiente peruano, al que se le llamaba, valga la redundancia, vinos peruleros.¹⁴ Durante el siglo XVIII se embarcaban de Callao hacia el Reino de Guatemala botijas, conteniendo muy variados tipos de mercadería, tales

como: aguardiente, brandy, vino (de distintas regiones productoras), aceite, miel, vinagre, aceitunas, escabeches, arroz, pólvora, manteca y semillas.¹⁵

Durante la colonia el consumo de vino fue de gran importancia para los religiosos y para los españoles y los criollos residentes en el Reino. A manera de ilustración de lo anterior, a partir de 1556 la Corona les asignó una limosna anual de arroba y media de vino (aumentada a 2 arrobas de vino en 1562) y aceite para la lámpara del Santísimo a cada uno de los miembros de las órdenes religiosas¹⁶ y del clero secular residentes en todo el territorio del Reino. Esta donación la mantuvo la Corona hasta finales de la colonia.

Las botijas se reciclaban enviándose de regreso a España (y posiblemente a Perú también) como lastre, con mercaderías de exportación o con agua y alimentos para la tripulación; también es posible que se hayan reutilizado para enviar brea o tinta (de añil) al Perú. Algunas veces las botijas se reciclaban para su uso en cocinas, debajo del piso para evitar la filtración de agua o en la construcción insertándolas en muros o bóvedas de edificios para alivianar el peso de la construcción; esto se puede apreciar en algunos muros y bóvedas del ex Convento de Santo Domingo y en las bóvedas de La Merced en Antigua Guatemala.

Costales: Saco grande de tela (comúnmente de algodón) en que se transportaban áridos, tales como semillas, granos (tales como maíz, arroz, garbanzos, etc.), géneros, pólvora, achiote, añil, etc.

Fardo: Lío (o amarre) grande que podía contener hamacas, ropa o géneros (bayeta, jergas, muselinas, hilo, pellones, etc.) que se cubría con un lienzo embreado o encerrado para proteger la mercadería de la humedad.

Gruesa: Era la descripción que se utilizaba cuando eran empacadas piezas menores al por mayor, por ejemplo, se enviaron gran cantidad de cuerdas de guitarra y violín de Perú a Santiago de Guatemala de esa forma, lo que no se especifica en los documentos es la forma en que se empacaban dichas piezas menudas.

Petaca o cajón: Estos dos términos se usaban indistintamente. Petaca es una palabra de origen náhuatl que

significa caja hecha de cañas y cuero. Era un estuche o caja hecha de cuero o de madera y mimbre con cubierta de piel, elaborada a propósito para formar el tercio de la carga de una caballería (RAE 1999). En un documento de 1799¹⁷ se encuentra una descripción de cómo eran fabricadas las petacas que se utilizaban para la exportación de pólvora, esto ilustra la posible forma de las que se utilizaban para otros fines. Se hacían de dos tipos de materiales, de madera y de cuero. Aunque no se especifican las medidas, el documento indica que hacían de varios tamaños, la más grande con una capacidad de 6 arrobas, que servían para el transporte de pólvora. Eran fabricadas por los indios de Comalapa y las más grandes costaban 5 reales cada una. Tenían la ventaja que eran cocidas y selladas, protegiendo así su contenido contra la humedad.

Se utilizaban también para embarcar otros tipos de mercadería. En una lista de mercancías que salieron de Callao entre 1701-1704 se incluyeron petacas conteniendo pasas, higos, jabón y brea,¹⁸ y era común encontrar registros y manifiestos de distintos tipos de mercadería empacada en ese tipo de embalaje.

El añil se empacaba en cajones en medidas de un tercio o zurrón (con un peso de unas 213 libras cada uno); para protegerlo de la humedad se empleaba un petate, un costal (de algodón) y cuero de res. Cuando fue permitida la exportación de monedas de plata al Reino de Guatemala, estas también eran empacadas en cajones de madera.

Comercio libre y contrabando

Los problemas prácticos que sufrieron: la población para poder adquirir artículos de consumo, los productores artículos de exportación y los comerciantes en llevar a cabo el intercambio de mercaderías, no fue exclusivo del siglo XVIII. Este tema ya ha sido analizado por otros autores, en especial en las diferentes publicaciones que sobre el tema hizo Manuel Rubio Sánchez. Aquí se analizarán algunos de esos problemas con la intención de ilustrar lo difícil que resultaba apegarse a las normas y reglas legales de la época,

lo que fomentó el contrabando, no sólo durante XVIII, sino que durante casi toda la época colonial. La prohibición de intercambio marítimo con el Perú no anuló totalmente el comercio. Se fomentaron “métodos” para el comercio de los artículos de mayor necesidad, principalmente el del vino. Uno de estos era por medio de las naves de “arribada”, que eran buques que entraban a los puertos aduciendo problemas de navegación o desperfectos en las naves, y una vez en puerto, desembarcaban mercancías subrepticamente o con la complicidad de las autoridades. También a veces los maestros de barco pedían permisos especiales para el registro de un tipo mercadería en realidad era otra (como vinagre por vino); o también se efectuaban desembarcos en lugares en que las autoridades no ejercían ningún control o se transfería la carga de una nave a otra en alta mar.

Cuando la escasez era mucha, las autoridades otorgaban “permisos especiales” de importación y desembarco. Un caso de estos, se dio en 1710,¹⁹ cuando la Audiencia permitió el desembarco de vino peruano que había llegado en un navío de arribada. La excusa oficial para permitir el desembarco fue que ya que se habían agotado las existencias de vino en la capital (lo cual era cierto) y que las autoridades religiosas y del ayuntamiento se enteraron que había un navío fondeado en Acajutla cargado con vino peruano insistieron tanto, que la Audiencia cedió y permitió su ingreso. Decisiones coyunturales similares, únicamente propiciaban el descontento y contrabando.

Dificultades de trámite para el ingreso o salida de mercaderías

El arribo de una nave que ingresaba legalmente al puerto del Mar del Sur del Reino de Guatemala, le reportaba al maestro o dueño de barco una serie de dificultades interminables trámites legales, tanto ante las autoridades portuarias como ante las autoridades superiores de la Audiencia radicados en la ciudad capital. Era necesario obtener una serie de requisitos con el fin de verificar la legalidad

manifiesto de la carga. Una vez cumplido se procedía al cálculo de impuestos aduanales. Cuando todas las normas no eran cumplidas, se obligaba al buque a regresar a su punto de origen y pagar una multa.²⁰ Existen muchos ejemplos similares llegaban a formar expedientes muy extensos. Entre los que se encontraban los siguientes:

Múltiples impuestos. Aunque ya se habían levantado las restricciones al comercio, la numerosa lista de tasas e impuestos para exportar mercaderías resultaba excesivo, siendo los subsiguientes:

Impuesto	Monto	Fuente
Almojarifazgo exportación	5 % sobre el valor	AGCA A1.5 leg.848 año 1779
Almojarifazgo importación	2.5%	Ídem
Derecho de anclaje	12 pesos por nave	Ídem
Barlovento	2%	AGCA A3.5 leg. 67 exp. 1295
Situado de castillos	1%	Rubio 1976:290, año de 1769
Media annata por buque	8 maravedís por arroba	Ídem
Licencia de salida	5 pesos por cada 100 qq	Ídem
Impuesto al añil	4 pesos por zurrón	Ídem
Alcabala	3%	Ídem
Limpia de Puerto	1/2 real por quintal	Ídem
Por cada botija de vino	12 reales	AGCA A1.23 leg. 4585

A lo anterior habría que añadir los gastos de desembarque, embarque y almacenaje, costos que hoy son imponderables. Lo excesivo de lo anterior inducía a los comerciantes a evadir el pago de impuestos.

En el caso de Acajutla los impuestos eran calculados por el Tesorero de Caja Real (a esta plaza antes era conocida como Teniente de Oficial Real) quien radicaba en Sonsonate. Cada vez que arribaba un navío al puerto este procedía a ir personalmente, o enviar un vista, a verificar la legalidad del embarque y a calcular el valor de los impuestos. No todos los impuestos eran pagados en la localidad. Otros debían pagarse en la garita de ingreso a la ciudad (generalmente en la llamada de Las Animas), localizada en

el pueblo de Santa Inés, cerca de la entrada de Santiago de Guatemala. Después las mercaderías eran llevadas y cargadas en la Aduana Real, que entonces estaba en lo que hoy son las ruinas de San Jerónimo. Allí procedía otro vistoso trámite: calcular los impuestos que ya se habían cancelado, para verificar si eran correctos, muchas veces se aumentaba e incluso se pagaba de la alcabala que ya había sido depositada en Sonsonate. Estos trámites a veces llevaban tanto tiempo, que cuando se procedía a retirarla, mucha de la mercadería estaba arruinada.

Trámites para embarcar mercadería. La dificultad de llenar los trámites legales a veces llevaba muchos días y mucho tiempo en el cual no se podía embarcar ni desembarcar mercadería. Tanto, que a veces los dueños o maestros de barco procedían a vender la mercadería antes de lograr completar los trámites. Así le sucedió al maestro y dueño del barco "Nuestra Señora del Rosario" que después de cuatro días decidió vender su mercadería y regresar al Perú antes de completar todos los trámites legales. Esta nave tuvo muy mala suerte, ya que naufragó frente a la costa de El Realejo.²¹

Contrabando. Durante el siglo XVIII fue tan común el contrabando, que deben de haber estado comprometidos segmentos del Estado, la Iglesia, el comercio, etc., y es posible que ante la necesidad, parte de la administración hayan dado su aprobación tácita. Una muestra de la generalización de la corrupción está bien documentado en el largo expediente de las dos últimas décadas del siglo XVIII que contiene las quejas y multas que se le hicieron al propietario de Caja de Sonsonate, Diego Sánchez de Baena. Este caso sirve para ilustrar la corrupción que existió en algunos segmentos de la administración de la Real Hacienda. Al analizarlo es necesario recordar que en esa época los productos públicos eran vendibles, lo que fomentaba que algunos funcionarios reales no actuaran con las mejores intenciones. También es interesante el hecho que Francisco Antonio Fuentes y Guzmán, el famoso cronista, fue en ese tiempo Alcalde Mayor de Sonsonate, y por lo tanto, el superior inmediato de Sánchez de Baena. A Fuentes y Guzmán se le menciona en los documentos, pero en ninguno de ellos.

le involucró ni acusó de malos manejos. Aquí un resumen de las multas y apercibimientos a Diego Sánchez:

- ✧ La Real Audiencia le impuso una multa de 500 pesos porque autorizó a un barco con carga de cacao de Guayaquil que estaba consignado al puerto de Perico (Panamá) que anclara en Acajutla, desembarcara el cacao y que después continuara hacia el puerto de Huatulco. Estaba prohibido que los navíos que se dirigían de Perú hacia la Nueva España hicieran escalas en puertos del Reino.²²
- ✧ Se le pidió que estableciera la verdad (¿?) de cuántas botijas de vino y aguardiente habían desembarcado dos navíos procedentes del Perú.²³
- ✧ Se le pidió que estableciera por qué la fragata Nuestra Señora del Carmen, no había desembarcado la totalidad de botijas de vino del Perú que tenía manifestadas y que debió desembarcar en el puerto.²⁴

En otros expedientes también aparecen casos similares, por ejemplo en 1728 se le pidió al Tesorero que aclarara por qué los oficiales de Sonsonate no habían cobrado los derechos de 220 botijas de vino que había desembarcado el paquebote Nuestra Señora del Rosario. También debía de explicar y devolver a un añilero el exceso de derechos de exportación (alcabalas) que le habían sido cobrados en Acajutla.²⁵

En los expedientes de importación de vino del Perú también aparecen los nombres de varios miembros de la Iglesia. Hay que recordar que la Iglesia necesitaba de grandes cantidades de vino para celebrar sus ritos religiosos y que la Corona estaba obligada a entregarle anualmente a cada miembro una y media arrobas de vino y de aceite.

La Corona dificulta el comercio

Desde el siglo XVI el comercio entre la Audiencia de Guatemala y el Perú había sido libre. La Corona poco a poco comenzó a restringirlo, llegando eventualmente a prohibirlo

totalmente y en otras épocas a permitirlo. Aunque este proceso ya ha sido ampliamente estudiado por otros autores, se hace una breve descripción para ilustrar las dificultades que ello conllevó.

El comercio marítimo con el Perú floreció hasta el siglo XVII. Lo más importante fue la importación de vino del Perú, hasta que la Corona decidió limitarlo por medio de la autorización de únicamente dos navíos anuales²⁶ y prohibir el arribo a los puertos del Mar del Sur de navíos extranjeros o comerciar con ellos en alta mar.²⁷ En el mismo siglo la Corona llegó a prohibir totalmente la importación de vino peruano, con la aparente intención de proteger la zonas de producción en España con las que tenía fuentes seguras de impuestos. Para fines del siglo otros artículos fueron también gravados o prohibidos. Tanto el Reino de Guatemala como el Perú tenían necesidad de intercambiar ciertos artículos que les eran necesarios. Como ya se vio antes, la escasez y propia necesidad, fomentaron la importación de vino y de otras mercaderías por medio del contrabando. La Corona trató de imponer sanciones al comercio ilícito, pero fracasó por lo que para finales del siglo XVII decidió, otra vez, permitir un limitado comercio con el Perú.

En 1702 la Corona se quejó que aunque estaba prohibido el tráfico e intercambio de mercaderías por el Mar del Sur y con naves extranjeras, aún seguía entrando contrabando, por lo que pidió al Presidente de Guatemala y al Virrey del Perú velar porque se cumplieran las prohibiciones. En el mismo expediente se citó un caso que lo ilustraba,²⁸ en la cual en ese mismo año se multó con 200 pesos más 100 pesos de impuesto al maestre Francisco Aguirre por haber arribado a Acajutla con mercadería prohibida del Perú. En ese mismo año también se prohibió el comercio con efectos de la China.

En 1713 la Corona decidió poner fin a ese intercambio prohibiendo el arribo de embarcaciones del Perú. El cabotaje entre los puertos del Reino de Guatemala y Panamá continuó, y si hubo algunas naves que partieron de Callao y Guayaquil hacia Acajutla y Realejo con vinos y carga diversa. En 1718²⁹ ante lo decaído del comercio, la escasez, carestía y necesidad de la población, la Corona

decidió derogar parcialmente las prohibiciones y de nuevo autorizar el intercambio y fomentar la construcción de navíos localmente. Fue hasta 1774 en que se derogan todas las restricciones y se permitió el libre comercio con Perú, para entonces ya era muy tarde, las cortapisas habían logrado que este decayera,³⁰ razón por la cual los puertos del Mar del Sur ya nunca lograron recuperarse.

Libros de mercaderías del Perú que llegaron a la ciudad de Santiago de Guatemala entre 1774 y 1782

Como se vio antes, para las últimas décadas del siglo XVIII ya estaba muy deprimido el comercio marítimo con el Perú. Lo anterior se pudo comprobar con la localización en el Archivo General de Centro América de varios documentos denominados “Libros de asiento de los derechos cobrados por efectos introducidos del Perú”. En estos libros la Real Aduana llevaba un control de los efectos que ingresaron de Acajutla a la capital del Reino, Santiago de Guatemala, entre los años de 1773 a 1782.

Estos documentos son muy ilustrativos, en ellos se llevó el detalle de: el tipo de mercadería; su fecha de ingreso; cantidad y peso; la cantidad de impuestos pagados en Acajutla y un recálculo del valor de estos; el valor estimado de la mercadería (que hacía el vista de aduanas a su propio criterio) de cada artículo; nombre y puerto del remitente y a quien (nombre del comerciante) venían consignados; y en qué fecha fueron retiradas de la aduana. Hay que tomar en cuenta que los años a los que comprenden estos libros, son el año del terremoto de 1773 que fue el que destruyó a Santiago y los años inmediatos posteriores, en que la sociedad de la ciudad no sólo estaba afectada por la destrucción de la infraestructura, sino que también vivían una gran depresión económica a causa del bloqueo naval inglés. Como ejemplo, a continuación se presentan los cuadros que contienen la información de los años 1774 y 1776, y un cuadro que resume todos los efectos importados entre el año de 1773 al de 1782.

EFFECTOS IMPORTADOS DEL PERU PARA EL AÑO DE 1774³¹

Fecha	Nombre	Vino- Botijas	Pellones de Chile	Cuerda Guitarra Gruesas	Aguardiente Botijas	Tazas Tercios	Alfalfa @	Botijas	Aceitunas Palma c/u	Sombreros de Libras	Pasas @	Petates pintados	Rosarios Gruesas
21-May	Joseph Ma. Vergara	3 a 35p	159 a 5p	370	3								
25-May	Juan F. Aycinena		149 a 6p										
25-May	Marín Serra			2540									
25-May	J. M. Vergara	3 a 40p	105 a 6p		1	625	300	5					
15-Jun	J. Ma. Pineda		81 a 6p	200			225	5	93	50	300	16	8
15-Jun	Antonio escudero												
03-Jul	Ambrosio Rodríguez						16						
13-Jul	Joseph Puey				30								
08-Ago	Bernardo Rivera	5 a 35p											
09-Ago	J. M. Vergara	6 a 28p			50			2			12		
22-Sep	J. F. Aycinena		241 a 6p										
02-Oct	B. Frasiera				44.5								
14-Oct	Ramón Borica	2 a 35p			21			2	124				
19-Oct	Francisco Pacheco		170 a 6p										
02-Dic	B. Frasiera				26								
05-Dic	Ramón Borica	5 a 35p			65								
22-Dic	Ignacio Coronado				30								
Totales		31	905	3110	270.5	625	541	14	217	50	320	16	8

Notas:

- Cuando aparece un valor a un lado de la cantidad es el valor del avalúo para el cobro del impuesto de alcabalas. P es pesos, r son reales.
- Valuaciones; Pellones 5 y 6 pesos; cuerda de guitarra a 3 reales la gruesa; alfalfa a 3 reales la arroba; almendras a 2 reales la libra; pasas a 2.5 reales la arroba; petates pintados a 12 reales cada uno; rosarios a 14 reales la gruesa.
- El avalúo lo hacía el oficial de aduana de acuerdo a su criterio y la calidad del producto, por lo que varió el valor del vino, aguardiente, aceitunas y de los sombreros de palma.
- El vino con avalúo de 40 pesos provenía de Chile.
- Un tercio equivale a 160 libras.

EFECTOS IMPORTADOS DEL PERU, AÑO DE 1776⁸²

Fecha	Nombre	Vino Botijas	Pellones de Chile	Cuerda de Guitarra Gruesas	Cuerda de Violín Gruesas	Frascos de Aguar-diente	Aguar-diente Botijas	Alfaifa @	Accite Botija-juelas	Lana de vicuña-petacas	Almendra Estaño @	Lienzo de Sillesia*	Hierba del Paraguay zurrón	Rosarios Gruesas	
25-ene	Felipe Rubio	34-35p 20-25p													
12-mar	Fernando de la Torre		1-18p	6-12r										6-12r	
15-mar	Juan Turrorena		50-8p							6-12r lb.	26-80r				
20-mar	F. de la Torre														
20-mar	Barolomé Laguzabal			62-7r	25-20r	625-8p	8-35p	120-1.5r	150-24r			167			
20-mar	F. Rubio														
13-mar	Miguel Álvarez														
20-abr	Joseph de Gerbindo			300-7r											
16-may	J. Izquierdo					55-35p									
3-junio	P.J. Beltramena				157-20r										
3-ago	varios						6-35p						1-4p		
Totales		54	51	368	182	625	69	120	150	6	28	157	167	1	6

Notas:

- * licenzos pintados de Sillesia que de Cádiz fueron embarcados a Callao y de allí a Sonsomate, valuados a 25 p. (pesos) cada uno.
- Hierba del Paraguay posiblemente se refiera a hierba mate.
- Gruesa era una medida de piezas menudas al por mayor. Equivale a doce docenas.

**CUADRO DE TOTAL DE ARTICULOS IMPORTADOS
ENTRE 1773 Y 1782**

Año	Medida	1772	1774	1775	1776	1780	1782	Total
Vino	botija		263	20	60	138	631.5	1112.5
Vino	castellanos						184	184
Pellones de Chile	unidades		664		51	257	73	1045
Pellones de Cuzco	unidades					36		36
Cuerda de Guitarras	gruesas		3110		362	1600	100	5172
Cuerda de Violín	gruesas				182			182
Cajas de licor	unidades						22	22
Aguardiente	botellas				655			655
Aguardiente	botijas		270.5		63	37	111	481.5
Vinagre	botijas						3	3
Tazas	tercios		625					625
Alfalfa	arobas		541		120			661
Aceitunas	botijas	27	14		150		13	204
Lienzos pintados	unidades				167			167
de Silesia								
Sombreros de	unidades		217				50	267
Palma limeños								
Lana de vicuña	petacas				30			30
Hierba del Paraguay	zurrón				1			1

Continúa...

Año	Medida	1772	1774	1775	1776	1780	1782	Total
Estiño	quintales				53			53
Almendras	libras		50		28		175	253
Pasas	arrobas		320					320
Petates pintados	unidades		16					16
Rosarios	gruesas		8		6			14
Cacao de Guayaquil	quintales					69		69
Bálsamo negro	botijuela					1		1
Bálsamo negro	arroba							
semilla						1		1
Plata	monedas	71780						
Jamones		?						

El libro del año de 1772,³³ dice tener 45 folios, pero únicamente se encontró uno, aunque incompleto, se incluye por informativo. Las 25 botijas de aceite fueron valuadas en 85 pesos cada una. Hay una referencia sobre la importación de jamón del Perú, pero sin ninguna información adicional.

El anterior cuadro es muy ilustrativo ya que indica que el comercio de importación de artículos del Perú era bastante variado. También se puede apreciar que después del terremoto de 1773, las importaciones de vino bajaron, pero, posteriormente volvieron a aumentar.

Conclusiones

No es posible medir con las normas actuales ni se debe criticar la actuación de los seres humanos que vivieron en una época distinta a la nuestra. Los hechos hay que tomarlos como fueron y de esa manera tratar de comprender los procesos históricos de un período. La información que contiene este artículo nos indica que aunque hayan cambiado las normas cotidianas y tengamos otra visión del tiempo y el espacio si se puede apreciar que el siglo XVIII fue una época en la que la población del Reino de Guatemala sufrió una interminable serie de dificultades, catástrofes, etc., y encima de todo ello, la imposición de un sistema mercantil que condujo al empobrecimiento y la decadencia. Cuando la Corona se dio cuenta de ello trató de revertirla dictaminando leyes y normas, que por lo tardío ya no pudieron fortalecer los sistemas económicos.

Los sistemas prácticos para el intercambio marítimo durante el siglo XVIII estaban perfectamente adaptados a su ambiente, circunstancias y tecnología. Lo que falló fue la constante intromisión de la Corona, constantemente decretando leyes y normas coyunturales para controlar el intercambio marítimo. La decadencia de la tradición marítima a finales de ese siglo continúan ya que ni siquiera para hoy ha logrado recuperarse.

Notas

1. Manuel Rubio Sánchez. *Historia del puerto de la Santísima Trinidad de Sonsonate o Acajutla*. Guatemala: Editorial Universitaria, 1977. pp. 221.
2. Existe una buena descripción de ellas en la *Relación Geográfica de la Villa y Puerto de Realejo* escrita por Felipe Gámez Messia en 1740 (A1.17 5014 legajo 210).
3. MacLeod (1980:234).
4. Las descripciones que se utilizaron son las que aparecen en el Diccionario de la Lengua Española 1997.
5. Una arroba equivale 25 libras.
6. Un almud equivale a 4.65 litros.
7. Una fanega de áridos equivale a 55.5 litros.
8. La diferencia con una ánfora es que estas tienen dos asas verticales. El término "botija" fue el comúnmente usado en los documentos de embarque coloniales.
9. René Johnston. *Arqueología histórica de San Juan Perdido y el Convento, en el área de Cotzumalguapa, Escuintla*. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Arqueología. Universidad del Valle de Guatemala, 2001. pp. 91.
10. AGCA A1.1 exp. 5672 leg. 256 f. 11v, año de 1567.
11. George Avery. *Pots as packing: The Spanish olive jar and Andalusian transatlantic commercial activity, 16th-18th centuries*. Tesis para optar por el grado de Doctor en Arqueología. Universidad de Florida, 1997. pp. 325.
12. Según John Goggin. 1964. p. 287.
13. Jorge León. 1999.
14. Inez Verhagen. *Caluco, El Salvador: The arqueology of a colonial Indian town in comparative perspective*. Tesis para optar por el grado de Doctor en Arqueología. Universidad de Vanderbilt. Tennessee, Estados Unidos, 1997. Y René Johnston. "Relaciones Geográficas del siglo XVIII". En proceso de publicación. *Arqueología histórica de San Juan Perdido y el Convento, en el área de Cotzumalguapa, Escuintla*. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Arqueología. Universidad del Valle de Guatemala, 2001.

15. George Avery. op. cit. 1997.
16. AGCA A1.23 leg. 4576 folio 349 y A1.23 leg. 1512 f. 306.
17. AGCA A3.11 leg. 216.
18. Avery op. cit. 1997. p. 283.
19. AGCA A1.3 leg. 4597 f. 50.
20. De esto existen varios ejemplos, tales como en AGCA A1 2.4 leg. 2195.
21. AGCA A1.24 leg. 1580, año de 1721.
22. AGCA A1.23 leg. 4590 f. 20, año 1687.
23. AGCA A1.23 leg. 1569 f. 175, año 1694.
24. AGCA A1.23 leg. 1569 f. 226.
25. AGCA A3.17 leg. 1720 f. 94.
26. AGCA A1.23 leg. 1515 f. 66; AGCA A1.23 leg. 4584 f. 269.
27. AGCA A1.23 leg. 1514 f. 228.
28. AGCA A1.23 leg. 4594 f. 142.
29. AGCA A1.2.4 leg. 2199.
30. AGCA A1.23 leg. 1530 f 117.
31. AGCA A3.6 leg. 1197 exp. 20969.
32. A3.6 leg. 1198 exp. 20982.
33. A3.6 leg. 12169.

Bibliografía

Avery, George. Pots as packing: *The Spanish olive jar and Andalusian transatlantic comercial activity, 16th-18th centuries*. Tesis para optar por el grado de Doctor en Arqueología. Universidad de Florida, 1997.

- _____. *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid: Real Academia Española, 1992.
- Johnston, René. "Relaciones Geográficas del siglo XVIII". 1997. En proceso de publicación.
- _____. *Arqueología histórica de San Juan Perdido y el Convento, en el área de Cotzumalguapa, Escuintla*. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Arqueología. Universidad del Valle de Guatemala, 2001.
- Rubio Sánchez, Manuel. *Comercio Terrestre de y entre las Provincias de Centroamérica*. Guatemala: Editorial del Ejército, 1973.
- _____. *Historia del puerto de la Santísima Trinidad de Sonsonate o Acajutla*. Guatemala: Editorial Universitaria, 1977.
- MacLeod, Murdo. *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720*. Berkeley: University of California Press, 1973.
- Verhagen, Inez. *Caluco, El Salvador: The archeology of a colonial Indian town in comparative perspective*. Tesis para optar por el grado de Doctor en Arqueología. Universidad de Vanderbilt. Tennessee, USA, 1997.