

# NAVEGACIÓN, COMERCIO Y GUERRA. RIVALIDAD POR EL DOMINIO COLONIAL EN LA REGIÓN DEL GOLFO DE HONDURAS, 1713–1763

RAFAL B. REICHERT  
UNAM<sup>1</sup>

Es propósito del presente trabajo abordar la historia de la región del Golfo de Honduras enfocándola en los cambios políticos, económicos y marítimo-militares de una zona del Gran Caribe<sup>2</sup> que hasta la segunda mitad del siglo XVII se consideraba periferia del imperio español y jugaba, por tanto, un papel secundario en la vida comercial, defensiva y demográfica de las posesiones hispanas en Indias.<sup>3</sup> A partir de la paz de Münster (1648),<sup>4</sup> con el cambio del equilibrio político-militar de las principales fuerzas europeas, España se vio obligada a ceder su hegemonía mundial en beneficio de Holanda, Francia y, sobre todo, Inglaterra, con lo que dicho espacio se convirtió en campo de batallas militares y comerciales entre hispanos e ingleses, los cuales se establecieron en Jamaica, las islas Caimanes, Walis o Walix (actual Belice), la isla Roatán y la Costa de los Mosquitos, lugares que fungieron como simples áreas de extracción y tráfico de recursos naturales como maderas tintoreras y preciosas, o llegaron a convertirse en centros de administración británica en las Indias, como fue el caso de Jamaica.

Asimismo, tales ocupaciones territoriales dieron la oportunidad para ejercer un inmenso comercio ilícito, llevado a cabo sobre todo por los súbditos británicos en el Golfo de Honduras a lo largo del siglo XVIII. Un acontecimiento que provocó conflictos de intereses coloniales e imperiales en la España Borbónica y, alentó en

<sup>1</sup> Becario del programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, con sede en el Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales.

<sup>2</sup> Denominación utilizada para describir el espacio marítimo que forman el Golfo de México y el Mar Caribe.

<sup>3</sup> Rafal Reichert, *Socorros de la Nueva España para la población militar de los puertos españoles en la región del Gran Caribe, siglo XVII*. Tesis doctoral en Historia, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras. México, pp. 62-72.

<sup>4</sup> A partir de este tratado España comienza reconocer establecimientos extranjeros en las Indias. Primero lo hace con los holandeses (1648), después con los ingleses (1670, Tratado de Madrid) y finalmente con los franceses (1697, Tratado de Ryswick).

consecuencia, un compromiso de defender su territorio contra los invasores, por lo que durante esa centuria se planearon y realizaron diversas expediciones bélicas a fin de desalojar a los cortadores de madera, al mismo tiempo que sofocar los centros de contrabando y ejercer mejor vigilancia de ese espacio marítimo.



**FIGURA 1.** Mapa del Gran Caribe y América del Norte hecho por Guillaume de L'Isle en 1703. Fuente: Library of Congress of the United States of America, <http://www.loc.gov/topics/maps.php>

Hasta el momento las investigaciones que tratan esta área geográfica se han enfocado por lo general en la segunda mitad del siglo XVIII, a partir de la guerra de Independencia de las trece colonias de Norteamérica (1776-1783), cuando España emprendió un gran proyecto para expulsar a los intrusos ingleses de su tierra. Con este fin Matías de Gálvez, capitán general de Guatemala, recuperó el fuerte de Omoa, perdido en el año 1779, y desalojó a los británicos de la isla Roatán, frente al puerto de Trujillo. Además, en el artículo primero del Tratado de Londres, que constituía un pacto adicional al de Versalles (1783), se establecía la inmediata partida de los ingleses y sus aliados, zambos e indios mosquitos, de la Mosquitia o Costa de los Mosquitos, los cuales se trasladaron en 1786 a Walix, Gran Caimán y Jamaica.<sup>5</sup> De la misma manera, encontramos estudios sobre el

<sup>5</sup> Elizet Payne Iglesias, *El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*. Tegucigalpa, Guaymuras, 2007; Héctor Pérez Brignoli, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, Alianza Editorial, 1990; Troy Floyd, *La Mosquitia, un conflicto de imperios*. San Pedro Sula, Centro Editorial, 1990; Juan Manuel Zapatero, *El Fuerte San Fernando y las fortificaciones de Omoa*. Tegucigalpa, IHAH, 1997, entre otros.

intento de poblar esas zonas deshabitadas por colonos españoles provenientes de las islas Canarias, Asturias y Galicia.<sup>6</sup>

Por otra parte, existe una vasta bibliografía tanto hispánica como anglosajona que trata el tema de la historia de Yucatán, Belice, Honduras y Jamaica, donde, entre diversos temas, podemos encontrar información general sobre los aspectos políticos, económicos y marítimo-militares que ocurrieron en el Golfo de Honduras durante el siglo XVIII.<sup>7</sup>

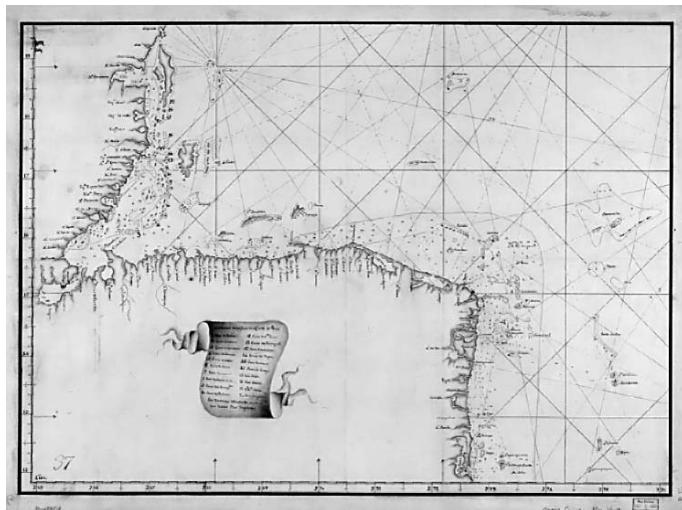


FIGURA 2. Golfo de Honduras, costas caribeñas de las provincias de Yucatán, Honduras y Mosquitia. Anónimo, 1700. Fuente: Library of Congress of the United States of America, <http://www.loc.gov/topics/maps.php>

No obstante, es notable la ausencia de una investigación que trate directamente sobre las cuestiones de la rivalidad colonial en dicho espacio geográfico. En consecuencia, para ir más allá de los trabajos parciales, en el presente ensayo se procura corregir el vacío sobre un periodo tan importante, donde surgieron los grandes cambios geopolíticos (las guerras de la Oreja de Jenkins y de

<sup>6</sup> Juan Manuel Santana Pérez y José Antonio Sánchez Suárez, “Repoplación de Costa de Mosquitos en el último cuarto del siglo XVIII”, *Revista de Indias*. Madrid, CSIC, 2007, vol. 67(241); Claudia García, “Interacción étnica y diplomacia de fronteras en el reino miskitu a fines del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1999, vol. 61 (1), entre otros.

<sup>7</sup> Monica Toussaint Ribot, Belice: *Una historia olvidada*. México, Instituto Mora/Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1993; José Antonio Calderón Quijano, *Belice 1663-1821: historia de los establecimientos británicos del río Valis hasta la independencia de Hispanoamérica*. Sevilla, Victoria-Artes Gráficas, 1944; Steven Forbes, *The Baymen of Belize and how they wrested British Honduras from the Spaniards*. Miami, Fairweather, 1997; Niall Ferguson, *El imperio británico: cómo Gran Bretaña forjó el orden mundial*. Barcelona, Debate, 2006, entre otros.

los Siete Años) y económico-comerciales (contrabando, Asiento de negros y Navío de Permiso para la corona Británica). El trabajo se fundamenta en un recorrido por fondos documentales en archivos de México (Archivo General de la Nación), Jamaica (Jamaica Archives and Records Department) y Guatemala (Archivo General de Centroamérica), así como la revisión bibliográfica de fuentes secundarias.<sup>8</sup>

### EL TRATADO DE UTRECHT Y SUS CONSECUENCIAS EN INDIAS

Con la firma del tratado de Utrecht, en abril de 1713, concluyó el conflicto bélico por la sucesión española iniciado 13 años antes con la muerte de Carlos II, el último Habsburgo en el trono español. Inglaterra, la principal fuerza en dicha guerra, a cambio de reconocer al Duque de Anjou como el rey Felipe V de España, exigió la firma de un tratado comercial “que abarcase la Península y Las Indias, con la cláusula de nación más beneficiada, la posesión de algunas poblaciones en América y el monopolio de la trata de negros, en las mismas condiciones en que se había otorgado anteriormente a Francia”.<sup>9</sup> Según Geoffrey J. Walker, el reconocimiento de Felipe V por parte de la Corona británica implicó para los ingleses legalizar con importantes ganancias su presencia comercial en América hispana, considerando que el Asiento de Negros era la más ancha y provechosa entrada al mercado indiano, ya que los esclavos eran la única “mercancía” que no se registraba en la Casa de Contratación. Esto era sumamente importante pues representaba un claro rompimiento del monopolio comercial español en Indias.<sup>10</sup>

Para las compañías mercantes extranjeras hacerse con el Asiento de Negros representaba el modo más práctico y rentable de romper el dominio exclusivo de España sobre los mercados ultramarinos. Por eso, la trata de esclavos era tan codiciada por las naciones europeas, sobre todo porque el acceso al comercio con las posesiones hispanas representaba en esa época la más importante fuente de aprovisionamiento de metales preciosos y, por lo tanto, motor privilegiado para el desarrollo económico en el Viejo Mundo.<sup>11</sup> A decir de Henry Kamen, lo que en

<sup>8</sup> Cabe señalar que en el presente trabajo se presenta la visión geopolítica de parte de las tierras ultramarinas. Sin embargo, no se puede olvidar que otras fuentes importantes que podrían aportar más información sobre el tema se encuentran en archivos de España e Inglaterra.

<sup>9</sup> Rafael Donoso Anes, “Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo”, *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, EEEHA, 2007, vol. 64 (2), p. 106. Cabe señalar que hasta el año 1712 el aprovisionamiento de esclavos negros estaba en manos de la Compañía Francesa de Guinea, creada en la segunda mitad del siglo XVII.

<sup>10</sup> Geoffrey J. Walker, *Política Española y Comercio Colonial 1700-1789*. Barcelona, Ariel, 1979, p. 96.

<sup>11</sup> Antonio Domínguez Ortiz, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona, Ariel, 1976, p. 26.

principio estaba en juego para Gran Bretaña, Holanda y Francia en la guerra de Sucesión Española era el dominio sobre el comercio y la plata americana, aunque ese propósito resultó ficticio en la medida en que dichas potencias encontraron una manera más práctica y provechosa de enriquecerse: a través del tráfico ilegal, la piratería y el corso, que permitieron a los extranjeros dominar el comercio indiano tanto en el Atlántico como en el Pacífico.<sup>12</sup> De este modo, mediante un contrato de trata de negros por 30 años, los ingleses consiguieron un enorme privilegio, que legalizaba su comercio con las posesiones españolas y abría una ancha puerta para disfrazar, canalizar y aumentar el contrabando inglés en la América hispana.

Curiosamente, el mismo rey de España<sup>13</sup> añadió al contrato del Asiento un anexo para que se evitasen las pérdidas dentro de la Compañía al otorgarles el permiso de enviar cada año un navío de 500 toneladas,<sup>14</sup> cuyas mercancías, libres de impuestos, podrían venderse en las ferias que se celebraban al arribar las flotas a Nueva España o los galeones a Tierra Firme.<sup>15</sup> Durante los primeros años que funcionó el Asiento, anualmente salían decenas de embarcaciones procedentes de Londres, Bristol y Liverpool con el fin de hacer negocios en la venta de esclavos africanos, recogidos de las factorías en la costa occidental de África.<sup>16</sup> Los centros de operaciones de la South Sea Company en el ámbito indiano se encontraban en Jamaica y Barbados, almacenes donde los esclavos eran clasificados y distribuidos a las factorías existentes en los puertos de Cartagena, Portobelo, Veracruz, La Habana y Santiago de Cuba.<sup>17</sup> Además, al mismo tiempo, arribaron a la América española los primeros navíos de “permiso” (el *Elizabeth* llegó a Veracruz en noviembre de 1715 y el *Bedford* a Cartagena a principios del año siguiente);<sup>18</sup> navíos que, amparados por la legalidad del acuerdo, fueron usados desde el primer momento para comercio clandestino. El proceso se llevaba a cabo de manera simple: mientras se descargaba la mercancía británica en los puertos españoles, partían desde Jamaica embarcaciones cargadas de géneros ilegales que, durante las noches o incluso a vista de los españoles, trasladaban su cargamento a los navíos que tenían permiso de comerciar en Indias. Dionisio de Alcedo y Herrera<sup>19</sup> pre-

<sup>12</sup> Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*. Barcelona, Editorial Grijalbo, 1974, p. 189.

<sup>13</sup> La Corona española estuvo directamente involucrada en la empresa del Asiento de Negros, ya que tuvo la cuarta parte de acciones en la South Sea Company, llamada por los españoles “La Compañía de Inglaterra”.

<sup>14</sup> Desde el año 1716 se aumentó el arqueo de navíos hasta 650 tons.

<sup>15</sup> Geoffrey J. Walker, *op. cit.*, p. 101.

<sup>16</sup> Thomas Hugh, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona, Planeta, 1998, p. 242.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 243.

<sup>18</sup> Rafael Donoso Anes, *op. cit.*, p. 119.

<sup>19</sup> Funcionario real que sirvió en el Virreinato peruano. Desde 1722 como corregidor de la provincia de Canta, después presidente de la Real Audiencia de Quito (1728-1736) y final-

sentó una valiosa descripción de estas prácticas en su *Memorial informativo del Consulado de Lima*, publicado en Madrid en 1725. Testigo de la feria en Portobelo de 1722, narró así la actuación de los extranjeros, que aprovecharon el arribo del navío de permiso *Real Jorge*:

Al mismo tiempo que el bajel permitido concurría con los galeones en aquel puerto, fuera de él se estacionó, a espaldas del cerro y castillo de Todo-Fierro que entonces defendía la entrada a la ciudad, una flota de paquebotes, bergantines, goletas y balandras en número de veintiuno, la mayor parte ingleses de Jamaica, a que se agregaban los demás de las otras colonias holandesas, francesas y dinamarquesas, que con el seguro de no haber guardacostas, ni poder el Comandante de los galeones separar los navíos de guerra de su comando de la conserva y guardia de los mercantes, hacían otra, duplicada y abierta Feria, poco menos abundante y surtida que la de Portobelo.<sup>20</sup>

El relato muestra la gran escala de abusos que practicaban los extranjeros aprovechando la impotencia española para reaccionar contra la violación de los acuerdos comerciales establecidos, poniendo de manifiesto la incapacidad administrativa, legislativa, política e incluso militar para defender los intereses hispanos en sus propias tierras ultramarinas. Estos sucesos no sólo ocurrían en los grandes puertos, sino también en los de segunda clase o, incluso, en las pequeñas poblaciones costeras, donde en la práctica los vecinos actuaban impunemente por falta de control de las autoridades coloniales.

En el ámbito novohispano esta situación quedó claramente expresada en el bando expedido en México el 26 de mayo de 1719 por el virrey Marqués de Valero<sup>21</sup> donde, por ordenanza del Felipe V, se comunicaba a los gobernadores, oficiales reales y demás ministros de todos los puertos y provincias de los reinos de la jurisdicción del Virreinato de Nueva España:

Que tengan muy particular cuidado en no permitir que en el territorio de la jurisdicción de sus gobiernos se introduzcan géneros extranjeros, y que detengan y apresen las embarcaciones que los llevaren, castigando a sus dueños, de modo que escarmienten, y no vuelvan a intentar introducciones semejantes, para que de esta manera se logre obviar estos perjuicios y daños, de cuyo remedio depende restablecimiento de los comercios de estos reinos, donde sin embargo de las repetidas ordenes y providencias

---

mente gobernador de la provincia de Tierra Firme y presidente de la Real Audiencia de Panamá (1741-1749).

<sup>20</sup> Dionisio de Alcedo y Herrera, *Memorial informativo del Consulado de Lima*, Madrid (1725), tomado de Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno, *El Panamá hispano (1501-1821)*. Panamá, Diario La Prensa, 1997, p.212.

<sup>21</sup> Baltasar de Zúñiga Guzmán Sotomayor y Mendoza, virrey de Nueva España entre 1716 y 1722.

dadas anteriormente [...] se ha frecuentado comercio ilícito entre vasallos míos y los comerciantes extranjeros.<sup>22</sup>

Retornando a los efectos del contrato del Asiento de negros, es interesante señalar que durante el periodo en que lo ejerció la Compañía de Inglaterra (1713-1750) solamente llegaron a América siete navíos de permiso, situación que se debió a tres guerras entre España e Inglaterra,<sup>23</sup> y a la vigorosa lucha iniciada por José Patiño Rosales, quien desde que en 1726 se convirtió en secretario de Hacienda, Marina y de Indias, emprendió la empresa de obstaculizar y disminuir, por medios burocráticos y bélicos, el diluvio de mercancías ilegales en las posesiones ultramarinas españolas, así como proteger al mismo tiempo el comercio entre la metrópoli y las Indias. Según Béthencourt Massieu, Patiño demostraba una verdadera obsesión con Inglaterra, a la cual consideraba el auténtico peligro y el principal enemigo de la España Borbónica, debido a sus anhelos mercantiles en América. Por eso, el secretario respondió a los abusos ingleses siempre que le fue posible. A la agresión contestaba con agresión, al contrabando con corsarios, a los abusos de la Compañía del Asiento con la suspensión del navío de permiso, y a las notas de protesta sobre medidas de gobierno perjudiciales a los intereses comerciales extranjeros, con el hábil empleo de la tradicional lentitud de la burocracia española.<sup>24</sup>

#### COMERCIO Y NAVEGACIÓN EN LA REGIÓN DEL GOLFO DE HONDURAS

Se ha mencionado que desde los tiempos de la conquista española hasta la segunda mitad del siglo XVII la región del Golfo de Honduras fue un área de segunda importancia tanto para la vida comercial como en el aspecto defensivo. Sin embargo, a lo largo de los gobiernos de la Casa de Austria (1516-1700) existió un sistema de conexión entre la metrópoli y las provincias que formaban parte de la Capitanía General de Guatemala: las “Naos o Flotilla de Honduras”, una escuadra compuesta de dos buques que, a la altura de Jamaica, se separaban de las flotas de Nueva España y llegaban a los puertos centroamericanos de Trujillo y Puerto Caballos.<sup>25</sup> A través de ese comercio, la Capitanía recibía las mercancías europeas, sobre todo telas, paños, pana, herramientas, utensilios de hogar, vino y hierro, a

<sup>22</sup> Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM), Impresos Oficiales, vol. 45, exp. 28, ff. 145-147.

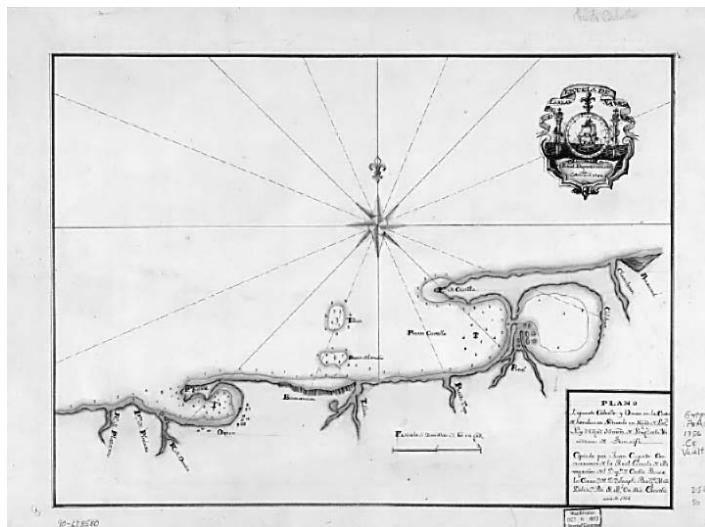
<sup>23</sup> La Guerra de la Cuádruple Alianza (1717-1721), la Guerra Anglo-española (1727-1729) y la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748).

<sup>24</sup> Antonio de Béthencourt Massieu, “Patiño en la política internacional de Felipe V. Estudios y Documentos”, *Cuadernos de Historia Moderna*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1954, vol. 1, p. 24.

<sup>25</sup> José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. México, UNAM, 1997, p. 137.

cambio de los cuales desde dicha zona se enviaba a la metrópoli oro, grana, añil, palo de tinte, maderas finas, zarzas y resinas.<sup>26</sup>

No obstante, por la irregularidad de arribos de los barcos desde España, el comercio fue decayendo y en la segunda mitad del siglo XVII se registró la suspensión de la Flotilla, lo que influyó en el declive de los puertos centroamericanos. Tal fue el caso de Trujillo, que desde entonces hasta la tercera década de la centuria decimoctava fue poco resguardado y prácticamente abandonado, lo que resultó ideal para el desarrollo del comercio clandestino, debido a la cercanía de establecimientos ingleses en Belice, Roatán, Río Tinto, Mosquitia y Jamaica.<sup>27</sup>



**FIGURA 3.** Omoa y sus alrededores. Mapa de Juan Manuel Curado, 1756. Fuente: Library of Congress of the United States of America, <http://www.loc.gov/topics/maps.php>

En mayo de 1743 el presidente de la Audiencia de Guatemala, Tomás de Rivera y Santa Cruz, encargó al ingeniero Luis Díez de Navarro investigase los puntos por donde se introducía la mercancía de contrabando en las costas de las provincias de Honduras y Costa Rica. Del informe se desprendió que las zonas de mayor tráfico clandestino eran Trujillo, Choluteca y Matina, donde los vecinos compraban ropa y telas europeas, herramienta, utensilios de cocina, armas y papel. Díez de Navarro apuntó que en el comercio clandestino estaban involucrados tanto los vecinos de las villas y ranchos como las autoridades reales y los religiosos.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Elizet Payne Iglesias, *op. cit.*, p. 46.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 177.

<sup>28</sup> Archivo General de Centro América (en adelante AGCA), A1 Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 4613, ff. 295-299.

En otro informe preparado por el mismo ingeniero, titulado *Relación de Costa Rica y de la fábrica del fuerte de Matina*, añadía:

En la boca de barra del río Matina se hacía el comercio ilícito de tal suerte que los judíos jamaicanos formaban tiendas de campaña y en ellas ponían sus géneros, y todos los vecinos de Cartago bajaban a celebrar feria como si fuese en un puerto con licencias necesarias: esto se hacía dos veces al año que era a tiempo de las cosechas de cacao, el que conducían a la playa para la compra de las ropas, las que introducían a la ciudad.<sup>29</sup>

En el caso de la costa caribeña, se menciona en varios procesos sobre decomisos que las mercancías no sólo entraban clandestinamente por medio del intercambio en las bahías, desembocaduras y lugares poco poblados, sino que también estaban involucrados los puertos que contaban con vigilancia administrativa y militar españolas. Un ejemplo de ello es el juicio contra don Manuel Amatt, comerciante de Guatemala en enero de 1755, quien navegando en un paquebote desde Santiago de Cuba hizo una escala en Jamaica con pretexto de una avería de su embarcación. En la isla se trasladaron a su barco 34 cajones con ropa y otros géneros. Al arribar al puerto de Omoa los oficiales de aduana se dieron cuenta de que los documentos que portaban Amatt y el capitán de barco, don Joseph de Herrera, no correspondían al cargamento entregado en Santiago de Cuba. Las autoridades del puerto inmediatamente decomisaron las cajas y detuvieron a Amatt. La mercancía y el contrabandista fueron enviados a la ciudad de Guatemala, donde se levantaron las demandas necesarias. Después de casi dos años de proceso se condenó al infortunado comerciante a 10 años de presidio en Cuba y decomiso de todos sus bienes. El cargamento confiscado fue puesto a la venta pública por parte de la Tesorería Real de Guatemala, lo que aportó casi 7000 pesos de ocho reales, de los cuales la ganancia efectiva del Real Erario fue de 3284 pesos.<sup>30</sup>

En este punto cabe hacer memoria de que el primer paso para abrir la puerta al comercio clandestino se efectuó con la firma del tratado de Madrid (1670) entre Inglaterra y España, en el cual los monarcas aceptaron que, en caso de averías, tempestades, persecución pirática e, incluso, avituallamiento, las embarcaciones de ambas naciones podían arribar a los puertos de ambos. Este hecho fue muy bien aprovechado tanto por los contrabandistas hispanos como británicos. Cabe indicar que tan sólo entre 1729 y 1739 los españoles introdujeron a Jamaica 4285 mulas, 1500 caballos, 825 ovejas, 243 asnos, 129 cerdos y 124

<sup>29</sup> “Relación de Costa Rica y de la fábrica del fuerte de Matina, por don Luis Díez Navarro, ingeniero directo de los Reales Ejércitos”. 28 de agosto de 1744, en León Fernández, *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica*. Vol. I, apud Juan Carlos Solórzano Fonseca, “El comercio de Costa Rica durante declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José, Universidad de Costa Rica, 1994, vol. 20(2), p. 56.

<sup>30</sup> AGCA, A3 Real Hacienda (Ramo de Comisos), leg. 2869, exp. 41773, ff. 1-38.

reses, tres cuartas partes de los cuales provenían del intercambio clandestino entre los plantadores jamaiquinos y los colonos españoles de Cuba, Santo Domingo, Río Hacha y Coro, ya que el precio era mucho menor que el de los animales traídos desde la Gran Bretaña y las Trece Colonias. Así, un caballo de la América española llegaba a cotizarse hasta 10 libras esterlinas más barato que el proveniente de la metrópoli o las colonias estadounidenses. Los hispanos, por su parte, llevaban en grandes cantidades esclavos africanos y azúcar.<sup>31</sup>

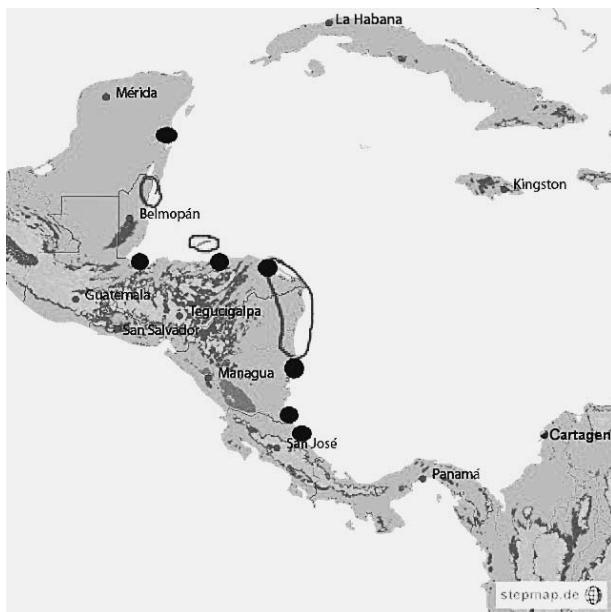


FIGURA 4. El Golfo de Honduras.

Se delinean las zonas donde hubo poblaciones inglesas y sus aliados indios zambos y mosquitos. Los puntos oscuros indican por dónde entraban las mercancías de contrabando. Fuente: Elaboración propia con base en <http://stepmap.de>.

Al estudiar los casos de contrabando de la región del Golfo de Honduras en la primera mitad del siglo XVIII se aprecia claro que en ellos estaban involucrados los comerciantes españoles, los cuales, aprovechando su estatus y sus conexiones con oficiales regionales, organizaban eficaces redes que surtían con facilidad los mercados americanos no sólo en las zonas de poca vigilancia, sino también tierra adentro, como ocurría en Guatemala, Comayagua, Granada y Olancho.

Acerca del comercio ilícito que llevaban a cabo los vecinos de los alrededores del puerto de Trujillo nos informa un documento hecho en 1741 por el gobernador

<sup>31</sup> Verene A. Shepherd, *Livestock, Sugar and Slavery. Contested Terrain in Colonial Jamaica*. Kingston, Ian Randle Publishers, 2009, pp. 66-69.

y capitán general de la provincia de Honduras, don Francisco de Parga, quien destaca el problema que significaba la inmensa e incontrolable participación de vecinos españoles, indios, mulatos y negros en la trata clandestina con los enemigos de la Corona española. El gobernador subraya, en varias partes de su informe, la disposición del rey y de las autoridades reales de perdonar los crímenes cometidos por los contrabandistas, sólo con el propósito de alentar las denuncias sobre los sitios y los comerciantes que participaban en las compras de mercancías clandestinas, al mismo tiempo que se comprometía a entregar la tercera parte de lo decomisado a la persona que realizara la denuncia.<sup>32</sup>

Además, en su relato el capitán general dedicó mucho tiempo en describir la persecución de don Juan de Trujillo, un mulato que estuvo trabajando para el reconocido contrabandista de la zona de Sonaguera y Trujillo, don Francisco-El Andaluz, el cual contaba con una red compuesta de mujeres y hombres que escondían y transportaban para él la mercancía ilegalmente introducida desde Roatán y Jamaica. Perseguir a don Juan quedó a cargo del capitán Nicolás de Rivera, quien, por orden del gobernador de Honduras, partió desde Comayagua acompañado de 17 soldados con el objetivo de acabar con la red. Durante la “cacería” por los montes, los contrabandistas escaparon varias veces de manos del militar. Sin embargo, la gran determinación de Rivera dio buenos resultados y después de una semana de seguirles, pudo atrapar 22 mulas y un caballo preparados para recibir el cargamento clandestino en la cercanía del poblado San Antonio, al sur de Trujillo. Los animales fueron llevados a la ciudad de Olancho, donde los soldados reconocieron a un mayoral y lograron atraparlo. Resultó ser un negro llamado Antonio Portugués, quien les llevó a una casa cercana a la iglesia parroquial, donde encontraron más mercancías ilegales, sobre todo cueros y zurriones de tinta.

La “pesquería” de los contrabandistas, que duró casi tres meses y se extendió desde San Pedro Sula hasta territorios de Trujillo y Olancho, permitió localizar los escondites de géneros y lugares a donde llegaban las embarcaciones extranjeras. Durante la operación se capturó a varios hombres y mujeres involucrados; la mayoría negros y mulatos. Sin embargo, no se pudo apresar a don Francisco-El Andaluz hasta dos años después, cuando fue denunciado por un comerciante anónimo, quien supuestamente quiso deshacerse de la competencia.<sup>33</sup>

Acciones contra el contrabando como la arriba reseñada eran emprendidas prácticamente cada año por el gobierno de la Capitanía General de Guatemala y autoridades de las provincias de Honduras y Costa Rica. No obstante, los éxitos obtenidos no detenían a los contrabandistas, y en poco tiempo se establecían en el área otros, debido a la poca vigilancia, la corrupción y las grandes ganancias que traía consigo el tráfico.

<sup>32</sup> AGCA, A3 Real Hacienda (Ramo de Comisos), leg. 228, exp. 2357, ff. 1-9.

<sup>33</sup> *Ibid.*

## DE LA NAVEGACIÓN Y LAS HOSTILIDADES

La navegación en la región del Golfo de Honduras fue una ocupación más regional que transatlántica, donde dominaba el cabotaje de embarcaciones de poco calado, tanto español como inglés. En el caso de los últimos se formó una red de rutas que conectaban los establecimientos británicos de la Mosquitia, Roatán y Walis principalmente con Jamaica y Caimanes, y ocasionalmente con los puertos de Boston, Filadelfia, Baltimore y Charleston, de los cuales recibían harina, herramienta, ropa, alcohol y cera. En su retorno, los veleros de las colonias norteamericanas llevaban palo de Campeche y maderas preciosas. Además, los ingleses aprovechaban la gran cantidad de islas, cayos, bancos, bahías y desembocaduras a lo largo de la costa oriental de la península de Yucatán, desde Cabo Catoche hasta el Golfo Dulce, así como las islas de Guanaja, Roatán, Utila y los pequeños cayos Cochinos en la costa de Honduras, para efectuar el contrabando de mercancías europeas y esclavos africanos.

Estas circunstancias provocaron que las autoridades españolas de Yucatán, Cuba, Guatemala, Honduras y Costa Rica pusieran mayor cuidado en la vigilancia de los litorales del Golfo. Los primeros en dicha empresa fueron los corsarios de Cuba, los que a partir de los años ochenta del siglo XVII, desde sus bases en La Habana, Puerto Príncipe, Trinidad y Santiago de Cuba, ejercían su oficio en las aguas del Caribe. Según Rubio Mañé, el hecho de hacer varias buenas presas inglesas, entre Cabo Catoche, la isla de Cozumel y el Cabo San Antonio en la década de los años veinte del siglo XVIII, despertó el entusiasmo de la marina campechana por hostilizar y obstaculizar la navegación inglesa en la parte oriental de la Capitanía General de Yucatán.<sup>34</sup>

La misma maniobra realizó la Armada de Barlovento, la cual, regresando de repartir los situados anuales en las islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, pudo emplear sus buques en la persecución de las naves británicas, como ocurrió en 1726, cuando el almirante don Rodrigo de Torres apresó en las cercanías de las islas Cozumel y Mujeres varias embarcaciones de comercio procedentes de Boston, Carolina, Jamaica y Belice.<sup>35</sup> Sin embargo, el virrey Casafuerte no quedó satisfecho de los logros de la Armada, pues a su parecer la escuadra no realizó su objetivo primordial: interrumpir el comercio tintorero llevado a cabo por los británicos de Walis. En su respuesta, escrita en el puerto de Veracruz, el almirante de dicha unidad argumentaba que su fracaso se debió a las malas condiciones climatológicas y la peligrosa navegación para los buques de mayor calado por aquellos mares, “donde son muchos los arrecifes y poca la experiencia de los

<sup>34</sup> José Ignacio Rubio Mañé, *El virreinato III, expansión y defensa*. México, FCE y UNAM, 1983, p. 322.

<sup>35</sup> AGNM, Reales Cédulas Originales, vol. 45, exp. 122, ff. 439-441.

pilotos”, y aceptaba que, al contrario, los británicos estaban bien preparados en la travesía por aguas llenas de cayos, bancos, islas y arrecifes.<sup>36</sup>

Cabe subrayar que la supremacía de los británicos en la navegación por el Atlántico, Caribe y los mares del mundo se debía a la gran pericia de sus tripulantes, pilotos y capitanes, quienes bajo dura disciplina demostraban mayor eficacia que los marineros de otras naciones europeas. Además, no se puede olvidar que desde la segunda mitad del siglo XVII la construcción naval en Inglaterra entró en un periodo de rápido desarrollo debido al empleo de innovaciones tecnológicas, la unificación y estricta tipología de unidades, lo que hacía que las embarcaciones británicas fuesen más veloces y más fácilmente maniobrables que las empleadas por otras potencias marítimas del Viejo Mundo.<sup>37</sup>

Retornando a los corsarios españoles, es interesante señalar que estos no sólo se dedicaban a apresar embarcaciones inglesas que contrabandeaban en la bahía de Honduras, sino también se ocupaban de saquear las plantaciones de azúcar en la parte norte de Jamaica. A menudo los españoles capturaban allí esclavos negros, que después llevaban como “botín” a Cuba y Santo Domingo, y de vez en cuando a Panamá y Cartagena de Indias. Por eso, en la correspondencia entre los gobernadores jamaiquinos y los reyes de Inglaterra, varias veces se mencionaba la necesidad de fortalecer la costa norte de Jamaica y utilizar los *privateers* ingleses como soporte para la seguridad de los plantadores; aspecto éste que adquirió más importancia en ocasión de conflictos bélicos, como la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748).<sup>38</sup>

En varias cartas el gobernador Edward Trelawny informó sobre los ataques de los españoles a las plantaciones de banda norte de la isla y la necesidad de protegerla.<sup>39</sup> Es interesante hacer notar que dicho gobernador también mandó cartas de protesta al gobernador de Santiago de Cuba, Francisco Antonio Cagigal de la Vega, quejándose de los ataques y robos por parte de los corsarios españoles. En sus contestaciones, el oficial cubano argumentaba que dichos ataques fueron respuesta a las incursiones británicas en las posesiones hispanas de Portobelo, Cartagena y Cuba. Informaba además el funcionario que a causa de la guerra se cerró la factoría real de asiento de negros en Santiago de Cuba, quedando presos

<sup>36</sup> AGNM, Reales Cédulas Originales, vol. 46, exp. 66, ff. 145-146.

<sup>37</sup> Existe una vasta bibliografía acerca de la historia marítima de Gran Bretaña; destacan los trabajos de N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, A Naval History of Britain, 1649-1815*. London, Noortoon & Company, 2006; Alan McGowan, *The century before steam: the development of the sailing ship 1700-1820*. London, National Maritime Museum y Margarete Lincoln, *Representing the Royal Navy: British sea power, 1750-1815*. Greenwich, National Maritime Museum, 2002.

<sup>38</sup> Cabe señalar que de vez en cuando algunos corsarios españoles participaban en el contrabando, sobre todo en las zonas de poca vigilancia administrativa como la costa caribeña de la Capitanía General de Guatemala.

<sup>39</sup> The Jamaica Archives and Records Department (en adelante JARD), Despatches Jamaica-England, ramo 1B, tomo 5, exp. 18, ff. 19-21.

el factor don Leandro Cocke y su familia, y los bienes de la empresa fueron confiscados por la ley de represalia.<sup>40</sup>

En realidad, las hostilidades entre ambas naciones en alta mar nunca cedían. Solamente en tiempos de paz no fueron tan intensas. En una carta fechada el 13 de diciembre de 1752, Charles Renowles, vecino de Mosquitia, escribió al gobernador de Jamaica avisándole haber atrapado un bergantín corsario campechano bajo el mando del capitán Juan de Torres, quien con otras tres embarcaciones españolas atacó varios buques ingleses en las cercanías de la costa de Mosquitos y la isla Roatán. El inglés mencionaba que, desde el fin de la guerra de la Oreja de Jenkins en 1748, los corsarios españoles violaban permanente los acuerdos del tratado de paz y continuaban “cazando” los barcos mercantes británicos que navegaban entre Inglaterra, Jamaica, costa de Mosquitos, Walis y las Trece Colonias Norteamericanas.<sup>41</sup> Esta situación también queda demostrada en la correspondencia hispana, donde Fernando VI, en carta a los virreyes y gobernadores de Indias fechada el 23 de agosto de 1751, mencionaba que “los ingleses de Jamaica hicieron muchas presas de embarcaciones españolas, dando maltratos a la gente que se encontraban en ellas”.<sup>42</sup>

Esos encuentros bélicos en la mar dieron pie a constantes quejas de los embajadores, tanto en Madrid como en Londres, en contra la violación de acuerdos de paz y colaboración entre las naciones española y británica. Las interminables fricciones de intereses geopolíticos, mercantiles y de navegación en América entre ambas coronas mantenían asimismo en permanente estado de alerta a los colonos de uno u otro país. Conflictos que, por primera vez en la historia, convirtieron la región del Golfo de Honduras en el principal teatro de guerra en el siglo XVIII.

#### EMPRESAS BÉLICAS EN LA CUENCA MARÍTIMA DE HONDURAS

Desde la firma de la paz de Utrecht las autoridades mostraron desacuerdos con la cesión de permisos comerciales a los ingleses; permisos que desde los primeros días éstos habían violado y aprovechado para llegar con sus mercancías al consumidor americano, amén de que los británicos interpretaron el tratado como autorización para permanecer en diversas áreas ultramarinas españolas, como la Laguna de Términos, los ríos Hondo, Nuevo y Walis, situadas en los extremos de la península de Yucatán.

Lo mismo hicieron en algunas partes de la costa centroamericana del Caribe, desde el Golfo Dulce hasta Bluefields, en la provincia de Nicaragua. En la mayoría de los casos se trató de pequeños establecimientos de cortadores de maderas preciosas y palo de Campeche. Solamente en la costa de Mosquitos, los pobla-

<sup>40</sup> JARD, Despatches Jamaica-England, ramo 1B, tomo 5, exp. 21, ff. 29-30.

<sup>41</sup> JARD, Despatches Jamaica-England, ramo 1B, tomo 5, exp. 59, ff. 101-103.

<sup>42</sup> AGCA, A1 Superior Gobierno (Real Cédulas, Audiencia), leg. 4603, ff. 25-26.

dores ingleses —con el apoyo de los indios misquitos y zambos— entablaron pequeñas plantaciones de azúcar y ranchos ganaderos. Desde luego esos lugares adquirieron una nueva función al convertirse en puntos estratégicos en la red del contrabando que tenía su base principal en Jamaica.

El origen de la alianza entre ingleses y los mencionados misquitos o mozquitos y los zambos no está claro. Los propios misquitos consideran que desde siempre han sido indígenas habitantes de la región caribeña centroamericana, desde Cabo Cameron (Honduras) hasta Río Grande de Matagalpa (Nicaragua), un territorio muy hostil, razón por la cual permaneció al margen de la conquista española. Sin embargo, hay teorías que apuntan a que el pueblo surgió en 1641, cuando un barco negrero, comandado por el portugués Lorenzo Gramalxo, encalló frente a la costa del cabo de Gracias a Dios. Los 200 esclavos negros sobrevivientes establecieron una pequeña comunidad que, con el tiempo, comenzó a mezclarse con los indígenas de la región. La nación misquita llegó a ser un reino, cuyo primer rey se llamó Oldman.<sup>43</sup> El primer contacto con los británicos se produjo en el marco de una visita de Oldman a Inglaterra durante el gobierno de Carlos I de Inglaterra (1625-1649), estableciéndose acuerdos de alianza y amistad. En 1740 firmarían un tratado, al cual siguió el nombramiento de un superintendente, quien desde 1749 residió allí y representaba a la Corona británica, la cual ejerció un protectorado sobre la nación Misquita.<sup>44</sup>

Los primeros esfuerzos para expulsar a los intrusos de tierras españolas corrieron a cargo de los gobernadores de las provincias, responsables de dichos territorios; en particular las autoridades de Campeche, Mérida, Veracruz y la alcaldía mayor de Tabasco, que entre 1703 y 1717 emprendieron una vigorosa lucha contra los cortadores de palo de tinte en la Laguna de Términos. A lo largo de esos 14 años salieron varias expediciones bélicas tanto del puerto campechano como del veracruzano, culminando con la victoria del 16 de julio de 1717, cuando las tropas españolas bajo el mando del sargento mayor de la plaza de Veracruz, don Alonso Felipe de Andrade,<sup>45</sup> derrotaron a los ingleses en una batalla sangrienta que puso fin a la presencia extranjera en la región.<sup>46</sup> Desde entonces se estableció en la isla de Términos o Tris<sup>47</sup> un presidio militar permanente bajo la advocación de Nuestra Señora del Carmen, patrona de la marina española, cuya fiesta se celebra precisamente el 16 de julio, día de la victoria. En los años siguientes se fortaleció

<sup>43</sup> Germán Romero Vargas, *Las estructuras sociales de Nicaragua en los siglos XVII y XVIII*. Managua, Col. Cultural Banco Nicaragüense, 1995, pp. 56-57.

<sup>44</sup> Troy Floyd, *La Mosquitia, un conflicto de imperios*. San Pedro Sula, Centro Editorial, 1990, p. 27.

<sup>45</sup> El oficial real perdió la vida durante la batalla. Las relaciones de la época mencionan que su cadáver fue encontrado en la parte más peligrosa del combate. AGNM, Reales Cédulas, vol. 62, exp. 29, ff. 45-47.

<sup>46</sup> José Ignacio Rubio Mañé, *op. cit.*, pp. 301-304.

<sup>47</sup> Otro nombre de la isla de Términos, que surgió de la abreviatura TRS o TRIS que se empleaba en las cartas geográficas de la época colonial.

la presencia hispana aumentando el número de soldados, que quedaron bajo el comandante militar de Campeche y gozaban de la protección del gobernador de la provincia de Yucatán.<sup>48</sup>

Terminada la “limpieza” de los territorios de la isla Tris, la atención de las autoridades de Campeche y Mérida se enfocó en expulsar a los ingleses de la región de la bahía de Chetumal y de los ríos Hondo, Nuevo y Walis. Así, entre 1722 y 1737, se realizaron varias expediciones militares. La primera tuvo lugar en agosto de 1722, cuando, en dos piraguas armadas, el capitán Esteban de la Barca subió por el río Walis y apresó una fragata con 36 ingleses y ocho negros. cargada de palo de tinte. Al mismo tiempo fueron quemados dos ranchos de los cortadores de madera. Después, el capitán regresó a Campeche con su presa. Cuando las noticias del acontecimiento llegaron al gobernador de Yucatán, don Antonio Cortaire, éste se animó para proseguir la lucha contra los cortadores ingleses en la zona suroriental de la Península. Mandó construir dos embarcaciones, pero por las tardanzas en la obra, decidió no esperar más y envió nuevamente al capitán de la Barca, ahora con una goleta, una piragua y 40 hombres. Durante la travesía desde Campeche hasta la bahía de Chetumal el capitán apresó varias embarcaciones inglesas cargadas con palo de tinte. Al llegar a la desembocadura del río Walix quemó diversas rancherías británicas, en las cuales tomó presos y mercancías.<sup>49</sup>

A principios de 1724 el gobernador Cortaire envió una nueva expedición, ahora bajo el mando del capitán Nicolás Rodríguez, con el objetivo de “limpiar las costas orientales de Yucatán de los intrusos británicos y obstaculizar la navegación de aquellos en la bahía de Honduras”. El 2 de abril, en la bahía de la Ascensión, se reunieron los oficiales españoles de guardacostas para discutir el plan de ataque: las fuerzas hispanas se dividieron en dos unidades, una dirigida por Rodríguez y la otra por el capitán José Marqués. Esta última tuvo que navegar fuera de la barrera de arrecifes<sup>50</sup> hasta el cayo Cocos para limpiar y obstaculizar el contrabando inglés de los bajos, bancos y cayos que se encontraban en su ruta. Sin embargo, el capitán Marqués se perdió a la altura del cayo Cangrejos y su goleta terminó por estrellarse en un arrecife. Por suerte pudo salvar la tripulación y la mayoría del armamento. No obstante, el accidente hizo más lenta la operación y obligó a Nicolás Rodríguez a cambiar de táctica.

El 24 de abril los españoles enviaron río arriba dos piraguas armadas para averiguar el estado de las defensas británicas.<sup>51</sup> Al entrar en la desembocadura del Walix encontraron siete embarcaciones entre cuales un buque de guerra, el HMS *Spencer*, comandado por el capitán Yellerton Peyton, quien tras

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 306.

<sup>49</sup> AGNM, Reales Cédulas Originales, vol. 44, exp.125, ff. 237-239.

<sup>50</sup> Se trata de la barrera arrecifal mesoamericana que se extiende desde cabo Catoche hasta las costas de Honduras.

<sup>51</sup> José Ignacio Rubio Mañé, *op. cit.*, p. 326.

intercambio de cartas oficiales con el jefe español durante cuatro días ganó el tiempo necesario para agrupar a los británicos y retirarse con ellos a Jamaica. Finalmente, el día 29 Rodríguez se apoderó de los barcos, ranchos y bastimentos abandonados. Ordenó quemar todo lo que se encontrara hasta 14 leguas tierra adentro.<sup>52</sup> El modelo de combate a través de excursiones era eficaz, pero sólo en el corto plazo, pues poco tiempo después los ingleses regresaban y restablecían sus poblados provisорios en Belice, lo que obligaba a los hispanos a preparar nuevas campañas.

Un personaje español que se enfocó con particular vigor en la lucha contra los establecimientos británicos en Walis fue el gobernador de Yucatán don Antonio Figueroa y Silva, quien entre 1727 y 1733 realizó cuatro expediciones béticas al área. La primera partió de Mérida en la primavera de 1727 y llegó hasta uno de los últimos poblados en la zona, Ichmul, desde donde, atravesando espesos bosques selváticos llegó a la antigua villa de Salamanca de Bacalar, abandonada casi por 100 años. Allí el gobernador decidió establecer una guarnición fija y restituir el poblado, utilizando para ello a colonos españoles provenientes de las Canarias, quienes junto con los indios a partir de 1729 empezaron a construir el fuerte de San Felipe, como protección de la villa y punto estratégico para emprender futuras expediciones contra los cortadores de palo de tinte en Walis. Ese acontecimiento provocó una movilización de las fuerzas inglesas para atacar y desanimar los desafíos españoles. En poco tiempo reunieron las piraguas y embarcaciones pequeñas para realizar, junto con sus aliados mosquitos, una expedición hacia Valladolid, desembarcando en la Bahía de Ascensión. Los invasores sorprendieron y saquearon los pueblos de Chunchuhub y Telá. Asimismo, amenazaron Tihosuco —último pueblo importante en la región del Oriente peninsular—, pero se retiraron al oír rumores de que los españoles preparaban el contraataque. El gobernador Figueroa les alcanzó en Telá, donde les dio batalla, durante la cual los británicos perdieron varios hombres y después fueron perseguidos hasta la costa, embarcándose y retirándose a Walix.

Para la tercera expedición, agosto de 1729, el gobernador reunió 700 hombres y mujeres, además de embarcaciones menores en Campeche. Durante esta campaña se reforzó el poblado de Bacalar, que dista apenas cinco leguas de los ríos Hondo y Nuevo. En dicha expedición recorrió esos ríos el sobrino del gobernador, Alonso de Figueroa, en cinco piraguas y un bongo, y se enfrentó varias veces con los ingleses que vivían en ranchos extendidos a lo largo de 34 leguas. Asimismo, quemó 171 pilas de palo de Campeche y 45 embarcaciones pequeñas.<sup>53</sup>

La empresa que produjo mayores logros fue la realizada en 1733, cuando don Antonio Figueroa montó una expedición compuesta por más de 250 soldados, que entraron en combate contra los británicos el 29 de marzo. Según la relación

<sup>52</sup> José Antonio Calderón Quijano, *op. cit.*, pp. 100-101.

<sup>53</sup> Rubio Mañé, *op. cit.*, pp. 338-341.

que apareció en la *Gaceta de México*, el 1º de junio de 1733, la fuerza española tomó una balandra en la entrada al río Walix “que venía a cargar Palo [de tinte], en que se hallaron dos barriles de harina, dos de carne de puerco, 32 de carne de vaca, cuatro pipas de pan y seis barriles de aguardiente romo”.<sup>54</sup> El autor del relato menciona que el comandante de la expedición inició la construcción de un fuerte en la punta Sur del río, compuesto de estacada, fajina y terraplén, donde colocó siete cañones sobre explanadas de tablones y vigas de cedro, y añade que “dos navíos de los tres que fueron apresados (una balandra de guerra y otra de transporte) se enviaron a Campeche, quedando de resguardo en dicho surtidero una galera y otro navío, armados en artillería correspondiente y defendidas por los cañones del fuerte”.<sup>55</sup>

Es incuestionable que los esfuerzos que realizó Antonio Figueroa contra los ingleses de Walix entre 1727 y 1733 permitieron establecer puntos de vigilancia en la costa oriental peninsular, con su centro en Bacalar y, en algún modo, obstaculizar el movimiento de los ingleses en la zona. Sin embargo, los españoles no lograron detener por completo su presencia como sí lo pudieron hacer en Laguna de Términos. A partir de la muerte del gobernador, durante su regreso de la última expedición en Walis (1733), las campañas bélicas contra los ingleses cedieron en fuerza y se limitaron a pequeñas excursiones desde Bacalar.

**Cuadro 1. Presas hechas y botines obtenidos por los españoles durante la campaña de 1733.**

Ranchos quemados	Pilas de palo quemadas	Embarcaciones hacheadas	Embarcaciones de servicio escogidas	Hachas de servicio
80	40	Bongos – 6 Piraguas – 6 Doris – 10	Piraguas – 5 Botes – 2 Doris – 6 Balandras – 1	200
Esclavos apresados	Prisioneros ingleses	Prisioneras inglesas	Indias	Fusiles
Negros – 7 Negras – 3	60	5	1	30

Además se tomaron:

“En el surtidero del río dos bongos nuevos.

El pendolaje de ropa que fue abundante y todo partible.

Sierras y demás herramientas no se ha averiguado por ser muchas”.

Fuente: Hemeroteca Nacional de México (en adelante HNM), *Gaceta de México*, 1º de junio de 1733 p. 6.

<sup>54</sup> HNM, *Gaceta de México*, 1º de junio de 1733 p. 6.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

El nuevo gobernador yucateco, don Manuel de Salcedo, apuntó en un informe al virrey que, “conjuntamente con la guarnición de San Felipe de Bacalar, fuese conveniente mantener un navío de la Armada de Barlovento en la región de Belice”. Además, proponía que “cada año los navíos de dicha armada que repartían los situados en las Antillas pasasen a su vuelta a Veracruz por Walix y apresasen cuantas embarcaciones enemigas encontrasen”.<sup>56</sup> Sin embargo, mientras las autoridades españolas intercambiaban propuestas y proyectos, el poder naval y militar británico no cesaba de desarrollarse, llegando a una supremacía tanto mundial como regional, lo que permitió la seguridad de los súbditos de Su Majestad Británica establecidos en Walis frente a los ataques de los hispanos.

Es importante subrayar, además, que las empresas bélicas no sólo se llevaban a cabo por parte de los gobernadores de Yucatán, sino también de los oficiales de las provincias de Honduras y Costa Rica, quienes en sus jurisdicciones tuvieron que enfrentarse contra los asentamientos británicos tanto de las islas Roatán, Guanaja y Utila, como de la costa de Mosquitos, Río Tinto y Bluefields, donde la migración británica aumentó entre los años veinte y cuarenta del siglo XVIII. Las primeras informaciones sobre ello las aporta el capitán general de la provincia de Honduras, don Diego Gutiérrez de Arguelles, quien en una carta al rey del 22 de diciembre de 1721 dio cuenta de una expedición inglesa y de los zambos compuesta de dos navíos, una balandra armada y 11 embarcaciones de menor calado, la cual ancló en la cercanía del paraje llamado Cayos Cochinos con el propósito de desembarcar 300 negros y negras para establecer plantaciones británicas en la zona. El gobernador reaccionó inmediatamente enviando la tropa de Comayagua, con pólvora y municiones, la que obstaculizó los planes de los invasores y los obligó a retirarse a la región de la costa de Mosquitos. Cabe señalar que después de la expedición, el gobernador de Honduras solicitó la devolución de 2000 pesos de gastos, que le fueron reembolsados por la caja real de Guatemala.<sup>57</sup>

Durante los siguientes años sólo se realizaron pequeñas excursiones por tierra y mar contra los establecimientos ingleses y sus indios aliados en Mosquitia. Sin embargo, con el estallido de la guerra de la Oreja de Jenkins (1739), las autoridades españolas empezaron a planear el desalojo de los ingleses de la zona. La empresa de mayor preparación, que sin embargo no tuvo éxito, fue la propuesta ante el Consejo de Indias de 1743 de utilizar la escuadra de La Habana, comandada por el almirante don Rodrigo de Torres, para expulsar a los ingleses de la isla Roatán, el núcleo de contrabando en la provincia de Honduras.<sup>58</sup> La empresa no cuajó debido a la falta de recursos y el desacuerdo del almirante,

<sup>56</sup> Juan Francisco Molina Solís, *Historia de Yucatán durante la dominación española*, tomo III. Mérida, Imprenta de la Lotería del Estado de Yucatán, 1913, pp. 198-199.

<sup>57</sup> AGCA, A1 Superior Gobierno (Real Cédulas, Audiencia), leg. 4603, ff. 59-60.

<sup>58</sup> AGCA, A3 Real Hacienda (Asuntos generales), leg. 7, exp. 97, f. 2.

quien prefería permanecer anclado en La Habana y utilizar su unidad solamente para asegurar los envíos de caudales a la metrópoli.<sup>59</sup>

Al terminar la guerra de la Oreja de Jenkins (1748), en la zona de Honduras y Costa Rica de vez en cuando surgieron fricciones, sobre todo por cuestiones de contrabando, que año tras año parecían más sólidas. En diciembre de 1754 el capitán general de Guatemala, don Alonso de Arcos y Moreno, informó al rey Fernando VI estarse preparando una expedición armada contra los ingleses del río Tinto y la Laguna Azul, en la provincia de Honduras. Sin embargo, la campaña se suspendió por falta de recursos, que fueron utilizados en la construcción de fortificaciones en Omoa.<sup>60</sup>

Como señala Elizet Payne, desde la década de los años cuarenta se había planteado fortificar Omoa, tomando en cuenta su ubicación relativamente próxima a Belice, Roatán y Truxillo,<sup>61</sup> pero el castillo se comenzó a construir apenas en 1752. Curiosamente, para los trabajos de esta fortaleza, don Alonso de Arcos y Moreno dio permiso para comprar esclavos negros provenientes de los establecimientos ingleses en la Mosquitia y que llevó a Omoa el vecino de Jamaica, don Gaspar Hall.<sup>62</sup> El fuerte no disminuyó la presencia británica en la zona, sólo permitió vigilar mejor las costas de la provincia hondureña.

Por último, cabe mencionar el choque de armas que hubo entre españoles e ingleses en el valle de Matina, la principal zona de contrabando de cacao y negros en Costa Rica, durante la guerra de los Siete Años (1756-1763), en la cual la Corona española participó al lado de Francia contra el creciente poder de la Gran Bretaña. El encuentro armado de Matina, del que dejó un relato el gobernador de Costa Rica don Manuel Solar, tuvo lugar el 28 de agosto de 1759, cuando una compañía española se enfrentó con más de 120 contrabandistas, mosquitos y zambos, de los cuales los hispanos capturaron y mataron 53. A través de las confesiones de los presos, el gobernador se enteró que Matías de Oropesa, corregidor de Matagalpa (Nicaragua), estaba involucrado con los británicos de la costa caribeña en el tráfico ilegal. El funcionario fue capturado y enviado a Guatemala, donde enfrentó un juicio.<sup>63</sup>

La guerra de los Siete Años concluyó con dos muy importantes pérdidas hispanas. En junio de 1762 una escuadra británica comandada por el almirante George Pocock tomó la ciudad de La Habana, paralizando la navegación con la metrópoli. En octubre otra flota inglesa, bajo el mando de William Draper, atacó

<sup>59</sup> J. C. M. Ogelsby, "Spain's Havana Squadron and the Preservation of the Balance of Power in the Caribbean, 1740-1748", *The Hispanic American Historical Review*. Durham, Duke University Press, 1969, vol. 49(3), pp. 482-483.

<sup>60</sup> Juan Manuel Zapatero, *El Fuerte San Fernando y las fortificaciones de Omoa*. Tegucigalpa, IAH, 1997, p. 45.

<sup>61</sup> Elizet Payne Iglesias, *op. cit.*, pp. 65-66.

<sup>62</sup> AGCA, A1 Superior Gobierno (Asuntos generales), leg. 8, exp. 187, ff.1-4.

<sup>63</sup> AGCA, A1 Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 4622, ff. 92-93.

Filipinas y logró apoderarse de Manila, asestando un duro golpe al comercio novohispano con las regiones orientales. Tras esas derrotas, España fue obligada a pedir la paz, la que se logró con el tratado de París de febrero de 1763. Con éste, la vencedora Gran Bretaña obtuvo las posesiones francesas en América del Norte (Quebec y los territorios al lado del río Misisipi)<sup>64</sup> y del Caribe (Dominica, Granada, San Vicente y Tobago), así como la provincia de Florida, que España cedió a cambio de la devolución de La Habana y Manila.<sup>65</sup>

Asimismo, y por primera vez en la historia de los conflictos bélicos entre las coronas hispana y británica, se hizo mención explícita en un tratado de poblaciones inglesas y cortadores de madera en la región del Golfo de Honduras. En efecto, según el artículo XVII del tratado de París, los británicos se comprometieron a “demoler todas las fortificaciones suyas en la bahía de Honduras y otros territorios de España en aquella parte del mundo”<sup>66</sup>. A cambio, el rey Carlos III fue obligado a aceptar la presencia de los vasallos de Gran Bretaña en la zona de dicha cuenca marítima, “donde éstos pudieron ocuparse en el corte, carga y transporte de palo de tinte sin ningún obstáculo por parte de los españoles”<sup>67</sup>. Esta situación legalizaba, a su vez, el comercio británico de maderas tintoreras y preciosas.

Cabe señalar que el tratado de París no resolvió el problema definitivamente y continuaron los ataques por ambas partes. Así, tan sólo un año después de su firma, los oficiales de la Real Audiencia de Guatemala enviaron un informe al rey donde mencionaban estar preparando una expedición armada contra los ingleses del río Tinto.<sup>68</sup>

De hecho, las diferencias persistieron incluso tras la independencia de los países de la América española, dando origen a desacuerdos entre Gran Bretaña y nuevas naciones como los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Centro América.

<sup>64</sup> Francia cedió esos territorios mediante el acuerdo secreto de Fountainbleau, firmado cuatro meses antes de la paz de París.

<sup>65</sup> Juan Manuel Zapatero, *op. cit.*, p. 289.

<sup>66</sup> Príncipe de la Paz, *Colección de los Tratados de Paz, Alianza, Comercio ajustadas por la Corona de España con las potencias Extranjeras desde el reinado de Felipe V hasta el presente*. Madrid, Imprenta Real, 1796, pp. 196-197.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

<sup>68</sup> AGCA, A1 Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 1528, f. 555.

## BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTOS

### Fuentes primarias

Archivo General de la Nación, México

- Impresos Oficiales, vol. 45, exp. 28, ff. 145-147
- Reales Cédulas Originales, vol. 44, exp. 125, ff. 237-239
- Reales Cédulas Originales, vol. 45, exp. 122, ff. 439-441
- Reales Cédulas Originales, vol. 46, exp. 66, ff. 145-146

Archivo General de Centro América, Guatemala

- A3, Real Hacienda (Asuntos generales), leg. 7, exp. 97, f. 2
- A3, Real Hacienda (Ramo de Comisos), leg. 228, exp. 2357, ff. 1-9
- A3, Real Hacienda (Ramo de Comisos), leg. 2869, exp. 41773 ff. 1-38
- A1, Superior Gobierno (Asuntos generales), leg. 8, exp. 187, ff. 1-4
- A1, Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 1528, f. 555
- A1, Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 4603, ff. 25-26 y 59-60
- A1, Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 4613, ff. 295-299
- A1, Superior Gobierno (Reales Cédulas, Audiencia), leg. 4622, ff. 92-93

Hemeroteca Nacional, México

- Gaceta de México, 1º de junio de 1733

Jamaica Archives and Records Department

- Despatches Jamaica-England, ramo 1B, tomo 5, exp. 18, ff. 19-21
- Despatches Jamaica-England, ramo 1B, tomo 5, exp. 21, ff. 29-30
- Despatches Jamaica-England, ramo 1B, tomo 5, exp. 59, ff. 101-103

### Autores citados

ARAÚZ CELESTINO, Andrés y Patricia PIZZURNO

1997 *El Panamá hispano (1501-1821)*. Panamá, Diario La Prensa.

BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de

1954 “Patiño en la política internacional de Felipe V. Estudios y Documentos”, *Cuadernos de Historia Moderna* 1: 11-38. Valladolid, Universidad de Valladolid.

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio

1997 *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. México, UNAM.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio

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

1978 *Cartografía de Belice y Yucatán*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos.

CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia

- 1990 *Historia de una tintórea olvidada. El proceso de explotación y circulación del palo de tinte 1750-1807.* Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio

- 1976 *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español.* Barcelona, Ariel.

DONOSO ANES, Rafael

- 2007 “Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo”, *Anuario de Estudios Americanos* 64(2): 105-144. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos.

FERGUSON, Niall

- 2006 *El imperio británico: cómo Gran Bretaña forjó el orden mundial.* Barcelona, Debate.

FLOYD, Troy

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

FORBES, Steven

- 1997 *The Baymen of Belize and how they wrested British Honduras from the Spaniards.* Miami, Fairweather.

GARCÍA, Claudia

- 1999 “Interacción étnica y diplomacia de fronteras en el reino miskitu a fines del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos* 61(1): 95-121. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos.
- 2007 “Ambivalencia de las representaciones coloniales: líderes indios y zambos de la costa de Mosquitos a fines del siglo XVIII”, *Revista de Indias* 67(241): 673-694. Madrid, CSIC.

GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von

- 1997 *Nueva España en el Circuncaribe, 1779–1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales.* México, UNAM.

GRIFFITH DAWSON, Frank

- 1983 “William Pitt’s Settlement at Black River on the Mosquito Shore: A Challenge to Spain in Central America, 1732-87”, *The Hispanic American Historical Review* 63(4): 677-706. Durham, Duke University Press.

HUGH, Thomas

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

HUMPHREYS, Robert Arthur

- 1961 *The diplomatic history of British Honduras, 1638-1901.* London-New York, Oxford University Press.

KAMEN, Henry

- 1974 *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715.* Barcelona, Editorial Grijalbo.

- LINCOLN, Margarete  
2002 *Representing the Royal Navy: British sea power, 1750–1815*. Greenwich-London, National Maritime Museum.
- McGOWAN, Alan  
1980 *The century before steam: the development of the sailing ship 1700–1820*. Greenwich-London, National Maritime Museum.  
1981 *Tiller and whip staff: the development of the sailing ship, 1400–1700*. Greenwich-London, National Maritime Museum.
- MOLINA SOLÍS, Juan Francisco  
1900- Historia de Yucatán durante la dominación española. Mérida Imprenta de la Lotería del Estado de Yucatán, 3 tomos.  
1913
- OGELSBY, J. C. M.  
1969 “Spain’s Havana Squadron and the Preservation of the Balance of Power in the Caribbean, 1740-1748”, *The Hispanic American Historical Review* 49(3): 473-488. Durham, Duke University Press.
- OWEN LLOYD, Trevor  
1996 *The British empire, 1558–1995*. Oxford, Oxford University Press.
- PAGDEN, Anthony  
1997 *Señores de todo el mundo: ideologías del imperio en España, Inglaterra y Francia en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Barcelona, Península.
- PAYNE IGLESIAS, Elizet  
2007 *El puerto de Trujillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*. Tegucigalpa, Guaymuras.
- PÉREZ BRIGNOLI, Héctor  
1990 *Breve historia de Centroamérica*. Madrid, Alianza Editorial.
- Príncipe de la Paz  
1796 *Colección de los Tratados de Paz, Alianza, Comercio ajustadas por la Corona de España con las potencias Extranjeras desde el reinado de Felipe V hasta el presente*. Madrid, Imprenta Real.
- REICHERT, Rafal  
2010 *Socorros de la Nueva España para la población militar de los puertos españoles en la región del Gran Caribe, siglo XVII*. Tesis doctoral en Historia, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, México.
- RODGER, N.A.M  
2006 *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*. London, Noortoon & Company.
- ROMERO VARGAS, Germán  
1995 *Las estructuras sociales de Nicaragua en los siglos XVII y XVIII*. Managua, Colección Cultural Banco Nicaragüense.

RUBIO ALPUCHE, Néstor

- 1894 *Belice: apuntes históricos y colección de tratados internacionales relativos a esta colonia británica.* Mérida, La Revista de Mérida.

RUBIO MAÑÉ, José Ignacio

- 1983 *El Virreinato III, expansión y defensa.* México, FCE y UNAM.

RUIZ ABREU, Carlos Enrique

- 2001 *Tabasco en la época de los Borbones: comercio y mercados, 1777-1811.* Villahermosa, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel y José Antonio SÁNCHEZ SUÁREZ

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

SHEPHERD, Verene A.

- 2009 *Livestock, Sugar and Slavery. Contested Terrain in Colonial Jamaica.* Kingston, Ian Randle Publishers.

SOLÓRZANO FONSECA, Juan Carlos

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

TOUSSAINT RIBOT, Mónica

- 1993 *Belice: Una Historia olvidada.* México, Instituto Mora y Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.

VICTORIA OJEDA, Jorge

- 1994 “Piratería y estrategia defensiva en Yucatán durante el siglo XVIII”, *Revista Complutense de Historia de América* 20: 129-144. Madrid, Editorial Complutense.

WALKER, Geoffrey J.

- 1979 *Política española y comercio colonial, 1700-1789.* Barcelona, Ariel.

WILLIAMSON, James Alexander

- 1926 *The Caribbean islands under the proprietary patents.* London, Oxford University press.

WINZERLING, E.O.

- 1946 *The beginning of British Honduras, 1506–1765.* New York, The North River press.

ZAPATERO, Juan Manuel

- 1964 *La guerra del Caribe en el siglo XVIII.* San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña.

- 1997 *El Fuerte San Fernando y las fortificaciones de Omoa.* Tegucigalpa, IAH.