

MATINA, BASTION DEL CONTRABANDO EN COSTA RICA

María Eugenia Brenes Castillo *

INTRODUCCION

Nos abocamos al estudio del comercio ilícito durante el Siglo XVIII en la Costa Rica colonial, por considerar que el tema, a pesar de ser conocido en sus aspectos generales, no había sido tratado a fondo hasta el momento. La tarea no resultó fácil. La recopilación de datos fue lenta, pues a pesar de que la documentación de Archivos Nacionales no es muy numerosa, cada expediente fue objeto de un análisis cuidadoso a fin de obtener el mayor número posible de datos que luego nos permitiera cumplir con los objetivos que nos habíamos propuesto. Por otro lado, y siguiendo el plan previamente elaborado, el marco histórico de la primera parte de este trabajo nos obligó a buscar las fuentes bibliográficas que consideramos más convenientes.

Después de contar con todo este material, decidimos circunscribir nuestro estudio a la región de Matina porque, a pesar de que Caldera fue otro foco del contrabando, el volumen de las mercancías y el número de los casos no se comparan con el movimiento ilegal que se realizó por aquel valle.

No descartamos la posibilidad de que este trabajo pueda ser completado o ampliado con algunos enfoques adicionales, aunque consideramos que —de acuerdo con la documentación disponible— no aportarían mayor información para lograr una mejor comprensión del tema.

* Tesis presentada en la Escuela de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica para obtener el Grado de Licenciatura en Historia, 1976.

El primer capítulo es realmente narrativo, y las fuentes son, de preferencia, bibliográficas. Permite sentar las bases para comprender y explicar el por qué de los capítulos siguientes. Es decir, constituye el marco histórico que encierra la problemática del comercio ilegal en las colonias hispanoamericanas y de preferencia, en el Caribe. El segundo es de recopilación y síntesis y se refiere a la realidad de la actividad cacaotera en la región de Matina. El tercero se caracteriza por el análisis del contrabando en la época y lugar que nos ocupa. El último Capítulo nos permite obtener las conclusiones o consideraciones finales sobre el tema en referencia, estableciendo ciertas relaciones —que nos parecen válidas— de la actividad contrabandista de la provincia de Costa Rica con otras colonias españolas en América.

Los métodos usados son diversos: recopilación de datos —tarea que nos llevó bastante tiempo—; análisis y síntesis.

Realmente no podemos decir que estamos aportando datos nunca conocidos o sospechados. Nada de eso. Solamente hemos sistematizado la información dispersa, la criticamos, analizamos y obtuvimos plena confirmación de la importancia que el contrabando o comercio interlope jugó en la vida colonial de Costa Rica.

CAPITULO I

CONDICIONAMIENTO INTERNACIONAL DEL CONTRABANDO

a) **Política colonial española: Siglos XVII y XVIII.**

El Mercantilismo, doctrina económica dominante en los países europeos del siglo XVII y parte del XVIII, determinó una política definida entre las metrópolis y sus colonias. España, que desde Felipe II había acentuado su decadencia económico—política, no escapa, desde luego, a esta corriente; antes bien, por entonces contaba con los factores necesarios para su desarrollo.

Según Deyon, el Mercantilismo

“es la doctrina y la práctica económica de los Estados Nacionales durante el período que va del siglo XV al siglo XVIII” (1).

Esta doctrina, basada fundamentalmente en la acumulación de metales preciosos por parte de los Estados y en la regulación de los mercados y del comercio

“fue una empresa de poderío monárquico y, por vía de consecuencia, nacional” (2).

Tendía al afianzamiento del dominio político—económico de las potencias del momento y buscaba la unificación territorial y administrativa de los Estados practicantes. En el caso de España, esta unificación se consiguió en el siglo XVIII con los Borbones.

Las principales características del Mercantilismo son: (3).

1. Considera que la adquisición de oro y plata constituye la medida de toda riqueza (idea crisohedónica). Esta adquisición, desde luego, estaría en manos estatales.
2. Es requisito básico la balanza comercial favorable o el equilibrio de esa balanza para evitar la salida de estos metales y garantizar la prosperidad y el poder del Estado.
3. Intervencionismo estatal.
4. El comercio, la industria y la navegación se organizan de acuerdo a salarios bajos, aumento poblacional, intensificación de las exportaciones para lograr excedentes en cuanto a las importaciones y gravámenes bajos para la exportación y altos para la importación.
5. Las colonias dan prestigio al Estado, garantizan el consumo y proporcionan materias primas y metales preciosos.
6. Se subestima la agricultura porque no favorece en forma sustancial la balanza comercial.

En virtud de lo anterior, el Mercantilismo suscitó guerras comerciales y coloniales y fomentó las anexiones arbitrarias.

Una manifestación específica de esta doctrina es el monopolio comercial impuesto en América desde los primeros años del dominio español y se mantuvo hasta el siglo XVIII. Consistió —este monopolio— en una regulación total del movimiento comercial, desde luego únicamente con España, a través de ciertos puertos favorecidos por la Madre patria para efectuar la negociación. Resulta de interés ver a grandes rasgos la evolución de las medidas monopolistas: en 1495 todos los súbditos castellanos podían explorar y comerciar en Indias. Después de la muerte de Isabel la Católica, el Rey don Fernando extendió este derecho a todos los súbditos españoles y Don Carlos V lo amplió a todos sus súbditos no españoles. A partir de Felipe II se restringe este comercio exclusivamente a españoles, interpretándose como tales.

“los hijos de padre español o de católico extranjero que hubiera estado domiciliado en España durante diez años”
(4)

por lo que fue necesario establecer un estricto control portuario en la Península, con lo cual Sevilla, y muy posteriormente Cádiz, resultaron ser las terminales autorizadas por el Estado. Este control se ejerció a través de la Casa de Contratación que estuvo en cada uno de los puertos anteriormente citados, según su predominio. En América fueron autorizados para este tráfico comercial tendiente al abastecimiento de las colonias, Veracruz, Cartagena y Portobelo.

En estos siglos XVII y XVIII se mantiene una estrecha relación comercial ilícita entre las potencias europeas y las Indias y por lo tanto, según las circunstancias, se manifiesta una considerable disminución del volumen comercial legal. En realidad, los metales preciosos, base y sustento de esta política mercantilista

“tomaron a Castilla como tierra de tránsito y se transfirieron a Europa para sufragar el costo de la intervención político-militar en el continente y para saldar el balance comercial con el mismo” (5).

El monopolio comercial producto del Mercantilismo y la gravosísima política arancelaria coadyuvaron al afianzamiento del comercio interlopo en la América Hispana. Impuestos y tributos variadísimos gravaron el movimiento comercial, entre ellos:

- El quinto del oro y el décimo de la plata que se extraía de sepulcros, minas y lavaderos.
- Los estancos de tabaco, pólvora y naipes.
- El almojarifazgo o derecho aduanero.
- Las rentas de Correo y Papel Sellado.
- Las annatas y medias annatas o rentas del primer año (o medio año) de quienes obtenían alguna dignidad, civil o eclesiástica.
- Los derechos de lanza, que pagaban los que tenían algún título de nobleza.
- Los diezmos de la Iglesia, cedidos por el Pontífice a la Corona.
- El producto de la Bula de la Santa Cruzada.
- La venta de los empleos.
- Los tributos de indios, negros y mulatos.
- La alcabala o impuesto sobre ventas.
- La avería, que era una especie de seguro de transporte.

El Imperio Español

“... reducido a una situación desesperada por el mal estado de sus finanzas... no dudó en sobrecargar de tasas el comercio interior y gravó con pesados impuestos sus propias exportaciones” (6).

En resumen, resulta evidente que esta política restrictiva determinó barreras aduanales nocivas a las colonias americanas y aún a los propios peninsulares que redundaron en el incremento del contrabando.

En la segunda mitad del siglo XVIII empieza a perfilarse una nueva corriente de pensamiento en el campo económico denominada Fisiocracia. Este sistema nace en Francia y llega a España con los Borbones. Se fundamenta especialmente en algunos principios que no aparecen en el Mercantilismo, tales como:

- Importancia de la agricultura.
- Libertad escalonada que conduce al Liberalismo Económico basado en el mecanismo de las leyes naturales.
- Aparición del papel moneda y disminución de la importancia de la moneda metálica.

En esta forma se propugna la no intervención estatal en los aspectos económicos, pero considerando al mismo tiempo un gobierno fuerte y centralizado capaz de garantizar el reconocimiento de esas leyes naturales. Esta nueva tendencia estimula la producción privada y muy poco a poco se levantan las restricciones para el comercio con Indias, hasta alcanzar la plena libertad a partir de 1778.

Resumiendo, podemos decir que *el siglo XVII*, el de los Habsburgo en España, se caracterizó por medidas monopolistas estrictas, propias del Mercantilismo, que realmente no condujeron a ningún logro en las colonias ni en la Metrópoli y que provocaron una corriente contrabandista imposible de controlar.

“Las Indias debieron haber sido para Castilla un motivo de progreso material firme y duradero, una causa eficaz de aumento, consolidado y creciente al través de los años, de la potencia económica del país... No sucedió así...” (7).

Esta época, matizada por constantes guerras entre los países europeos por lograr un status hegemónico en el continente, permitió imponer las pautas económicas que definen el siglo siguiente como el fundamental del contrabando. *El siglo XVIII*, con el advenimiento de los Borbones —que produjo en España un cambio de mentalidad— está caracterizado por una política económica más abierta y liberal, en sus últimos decenios determinada por la Fisiocracia, según lo hemos planteado anteriormente. Pero esas libertades paulatinas, que buscaron disminuir la corriente contrabandista, provocaron un florecimiento de esa actividad. Si *el siglo XVII* es de absolutismo en España, *el XVIII* es de despotismo; en *el primero* domina la casa de Austria, en *el segundo* la de los Borbones.

“... el absolutismo fue en tierras de España, más la culminación de un proceso histórico que un sistema político; el despotismo fue, por el contrario, un sistema político importado que se manifestó como hecho histórico de escasa autenticidad (8).

b) Directrices de la Política de los Borbones.

Hemos esbozado muy rápidamente las directrices generales de la política española a partir de la llegada de los Borbones. Aclaremos.

Con la muerte de Carlos II el Hechizado, el “idiota sin voluntad ni para el bien ni para el mal” (9).

el primero de noviembre de 1700, se cierra el dominio de los Austrias y se suscita la Guerra de Sucesión española (1701–1713), entre las potencias europeas que deseaban apoderarse del trono español. Internamente —y por la misma causa— en España se produce un cisma formándose dos grupos antagonicos

“... uno buscaba conservar las estructuras que unían la metrópoli y las colonias en una red de atraso; el otro creía en fortalecerlas y en beneficiar más a España con la explotación de las posesiones americanas” (10).

Esta Guerra de Sucesión termina con el triunfo de Francia sobre España y Felipe V —pariente cercano de Luis XVI— llega al trono español a través de la Paz de Utrecht, que es

“... el conjunto de Tratados firmados en Utrecht, Rastadt, Badem y Hamberes en los años 1713 a 1715 y que pusieron término a la Guerra de Sucesión de la Corona Española. Fueron de gran importancia las consecuencias políticas de este tratado, pues Francia entregó a Inglaterra, Acadia Terranova y otros territorios en la Bahía de Hudson, etc., y España, por su parte, cedió a Inglaterra, Gibraltar y Menorca y perdió además los territorios del Norte de Europa, los Países Bajos, Nápoles, Cerdeña, etc. En el aspecto económico fueron muy significativos los resultados de dicha paz, pues se reconocía que sería lícito y libre a los súbditos del rey de la Gran Bretaña comerciar con España y sus dominios” (11).

Como es fácil deducir, España sufrió un duro golpe especialmente en el campo económico con el triunfo de los Borbones;

las concesiones hechas a los ingleses provocaron, eso sí, una cierta ganancia —aunque fuese momentánea— para los colonos de Ultramar, que sintieron un ligero impulso en su producción doméstica, en la agricultura y en la industria, a fin de competir en los mercados coloniales.

Desde el punto de vista administrativo, con la influencia de los Borbones se llevó a cabo una serie de medidas tendientes a mejorar y simplificar el control estatal en las colonias a las que se llamó *Provincias Ultramarinas* en vez de Reinos Indianos. Para llevar a cabo esa gestión se modifica sustancialmente el Consejo de Indias y a fines del siglo XVIII la Casa de Contratación es abolida. En las colonias se implanta el sistema de Intendencias que intensifica la centralización del poder y permite un mejor control de la Real Hacienda. Para tratar de remediar la generalizada práctica del comercio ilegal y, como resultado de las nuevas corrientes económicas, se determina una política gradual de libre comercio entre las Provincias de Ultramar y la Metrópoli. Las reformas más sustanciosas en este campo las dio Carlos III, quien se propuso

“incrementar la producción y el consumo, intensificar las relaciones marítimas, centralizar las rentas, repartir proporcionalmente los impuestos y proteger la industria nacional junto con la implantación de una reforma política—administrativa” (12).

En esta época borbónica de la España del siglo XVIII se realizan progresos en las obras públicas, se urbanizan las ciudades, construcción de caminos y se realizan importantes avances en el campo de la cultura.

A fin de agilizar el comercio entre España y sus colonias durante la época que nos ocupa, se utilizó el sistema de navíos sueltos para el movimiento comercial, en sustitución del incómodo sistema de convoyes que tan irregularmente surtía a las colonias de los artículos europeos. Ya en tiempos de Carlos III se hacía uso de compañías mercantiles que gozaban de ciertos privilegios para negociar en determinadas regiones de Indias.

En 1765 se libera en parte el comercio entre España y el Caribe levantando la escala obligatoria en Cádiz. En 1776 se da libertad de comercio entre Nueva España, Nueva Granada, Guatemala y Perú. Dos años más tarde se promulga el Reglamento de Aranceles Reales para el comercio entre Indias y la Madre Patria y en él se establecen trece puertos libres en España y veinticuatro en América. En 1789 México y Venezuela también gozan del levantamiento del monopolio comercial. En 1797, debido a la guerra con Inglaterra, se permite el comercio directo con naves provenientes de países neutrales y, aunque en 1799 se revocó este permiso, en 1805 se renovó. En suma, a partir de Carlos III —el monarca más visionario del siglo XVIII— cualquier español podía comerciar directamente con cualquier parte del Nuevo Mundo.

Enfrentamiento con Inglaterra.

Ya hemos visto que la Paz de Utrecht (1713) no sólo llevó a España la influencia francesa sino que concedió beneficios extraordinarios a los ingleses, que se plasmaron rápidamente en un considerable aumento del contrabando amparado por las libertades comerciales otorgadas. Esta situación —vale decir el incremento del comercio ilícito— renovó lógicamente el añejo enfrentamiento anglo español y las guerras y los períodos de paz fueron tan continuos y de tan desastrosas consecuencias para ambos, que las colonias tuvieron que acomodar su funcionamiento a la intermitencia de estas manifestaciones: en tiempos de guerra abasteciéndose mediante el contrabando, y en tiempos de paz, haciendo uso de las dos formas comerciales, legal e ilegal.

En 1739 se rompen las hostilidades como reacción al contrabando. En 1740 Inglaterra se apodera de la Costa de los Mosquitos lo que aumenta la tensión entre ambas partes. Viene un período sumamente difícil de guerras y tratados de paz hasta 1763 en que se firma el Tratado de París que permanece vigente durante 15 años; en 1783 y 1786 vienen nuevos tratados de paz, el último favorable a España porque logra excluir a Inglaterra de la Costa de Mosquitos.

“El derecho legal de España sobre sus posesiones del Reino de Guatemala quedó reconocido por el intruso extranjero y el status internacional, violado por el pirata y el contrabandista que auspiciaba el Gabinete de Londres... Pero si el aspecto legal internacional quedaba asegurado para siempre, el hecho práctico de la penetración por el contrabando y el estímulo de zambos y mosquitos para que irrespetaran la soberanía de España, no cesó, no obstante los esfuerzos de la Corte de Madrid, que si bien fueron fuertes al iniciarse, se tornaron débiles por falta de constancia en la continuidad para asegurar el prestigio y el derecho efectivo de la Península sobre la totalidad de sus dominios en Indias” (13).

c) La Geopolítica del Caribe y la penetración Británica.

“De la misma manera como los acontecimientos humanos se hallan ligados a un ámbito geográfico determinado, los factores naturales, culturales y políticos tratados por la Geografía se hallan a su vez ligados al tiempo. Nace así la estrecha relación entre la Historia y la Geografía” (14).

Las islas del Caribe y la costa Atlántica de Centro América y América del Sur hasta Venezuela —aproximadamente—constituyen el

marco geográfico donde se centraliza de preferencia nuestro estudio. Región tropical de belleza singular y de especial distribución geográfica, porque la tierra firme y las islas enmarcan al Mar Caribe a semejanza del Mare Nostrum de los romanos. Los habitantes naturales de esta región pertenecían a los grupos culturales taínos, siboneyes, caribes y amazónicos. Eran cazadores, pescadores, recolectores y entre ellos había cultivadores. Algunos practicaban la antropofagia. Unos pocos tenían un nivel cultural superior por la fabricación de cerámica y la organización de aldeas.

Desde el primer viaje de Colón, España dejó para sí el Caribe, hasta el siglo XVI cuando otros europeos tomaron conciencia de su valor estratégico y de la necesidad de asegurar algunos asentamientos conducentes a facilitar su infiltración en el Nuevo Mundo. La Española sirvió como punto de dispersión conquistadora para los Españoles y de aquí partieron las expediciones más importantes hacia todos los límites del Mar Caribe, desde la Península de Yucatán, hasta la desembocadura del río Orinoco. En realidad la conquista de las tierras aledañas a este

“Mar Mediterráneo americano” (15).

no ofreció grandes dificultades porque los grupos indígenas eran relativamente pequeños y no estaban bien organizados; además su desarrollo tecnológico no les permitía contar con recursos suficientes para enfrentarse a los españoles. Desde luego no debe olvidarse de algunos casos aislados que sí opusieron resistencia a los conquistadores. En general la geografía y las enfermedades tropicales fueron cruel azote de los conquistadores.

Toda la problemática que afrontó España en los siglos XVII y XVIII (guerras hegemónicas, Mercantilismo, monopolio comercial, difíciles problemas internos, Guerra de Sucesión, ambición de otras potencias por romper las estructuras vigentes, etc.) tuvo irremisiblemente su proyección en las colonias de Ultramar y es precisamente el Caribe, una de las regiones más apetecidas por los enemigos de la Corona Española para sacar provecho de la decadencia de la Península.

Esta área caribeña se desenvuelve al margen de la política llevada a cabo por la Capitanía General de Guatemala. Las dificultades geográficas y climáticas, la casi total ausencia de vías de comunicación y las pocas plazas en manos de españoles justifican esa situación marginal. Las autoridades del Reino de Guatemala poca cosa podían hacer para controlar la Costa de los Mosquitos, por ejemplo, si no contaban ni con los hombres ni con las armas necesarias para su defensa y a vista y paciencia de los españoles otros europeos se adueñaban de sus posesiones.

En realidad nos interesa en forma especial destacar la intervención de Inglaterra en el Caribe, desde los puntos de vista geográfico, político

y militar, porque consideramos que fueron los británicos los ejecutores más conspicuos del contrabando en esta región.

Sin embargo, a modo de recordatorio, deseamos mencionar que franceses y holandeses tenían importantes emplazamientos en las islas antillas, desde donde ejercían el comercio ilícito en el resto de las colonias.

“... el dominio de las pequeñas islas del Caribe resultó ser elemento estratégico de primer orden para las naciones confabuladas contra España. Estas islas sirvieron de escabel al régimen de las incursiones contra el continente y de madrigueras para interceptar el tráfico interoceánico de las flotas y armadas que comunicaban a la metrópoli con sus posesiones...” (16).

Ejemplos claros están en Tortuga, Guadalupe, Martinica y el Este de la Española en manos de Francia desde el siglo XVI; y Curazao, en poder de Holanda.

En cuanto a Inglaterra, el siglo XVII parece ser el de su asentamiento definitivo en la región que nos ocupa, a pesar de que Sir Francis Drake, Hawkins y otros piratas en el siglo anterior ejercieron aquí mismo sus correrías. El siglo XVIII fue de afianzamiento de las colonias inglesas, en algunos casos, o el de retroceso, como en el caso de la Mosquitia.

En 1598 la Laguna de las Perlas y Bluefields (en la costa de Nicaragua) fueron tomadas por Inglaterra. En 1629 a Providencia y San Andrés las descubrió el capitán inglés Sussex Cammock por orden del Gobernador de Bermuda y aunque San Andrés fue abandonada posteriormente, Providencia se convirtió en un importante centro comercial y de expansión política, por cuanto de aquí partieron luego expediciones tendientes a ocupar otras islas del Caribe (17). En 1655 Guillermo Cromwell envió una flota comandada por Sir William Penn y el General Venables con el objeto de obtener algunas posesiones en el Caribe. Después de un intento inútil en Cuba se apoderaron de Jamaica, que luego convirtieron en centro de operaciones de corso y comerciales, especialmente de esclavos, en la región. Una vez establecidos en la isla su interés inmediato constituyó la conquista de Centro América, en virtud de establecer un paso al Océano Pacífico y de encontrar mercados favorables a su comercio ilegal. Así entablan relaciones amistosas con los nativos de la Costa de los Mosquitos convirtiéndolos en sus aliados y en cuya compañía se dedican al robo y la rapiña, además del contrabando. En 1679, después de una de las tantas guerras, Inglaterra logra que España reconozca su derecho a las colonias americanas, pero

“en 1737 se le antojó al gobierno inglés considerar el Tratado de 1679, en que España concedió que mantuviese en su poder los hogares de América ocupados hasta esa fecha por los colonos ingleses, como un simple reconocimiento de sus derechos soberanos adquiridos en dichos lugares y sin la obligación de conformarse con los límites establecidos. En consecuencia los cortadores de madera en el reino de Guatemala, continuaron ensanchando sus posesiones cada día más, confiados en el reconocimiento y protección del gobierno inglés. España, mientras tanto, veía esos avances sin preocuparse, creyéndose asegurada con el mencionado Tratado” (18).

Para ejercer un verdadero control los ingleses levantan fortalezas en Roatán, Río Negro y las islas de la Bahía.

En 1786 Inglaterra es obligada por España a dejar sus posesiones en el Reino de Guatemala, menos Belice que había ocupado desde 1633. Ya en 1815 su horizonte geográfico se ha ampliado hasta la Guayana y para entonces todas sus colonias del Caribe eran bastante prósperas y por lo general estaban dedicadas a la explotación de la caña de azúcar.

d) La Mosquitia, territorio marginado del Reino de Guatemala.

Esta región, que comprendía del río San Juan hasta Cabo Gracias a Dios, con una extensión aproximada de

“setenta leguas, por tres de ancho abarcando las costas de Nicaragua y parte de Honduras” (19).

fue el habitat natural de una serie de pueblos caribes, mosquitos y zambos y había sido donada, en el siglo XVI, al Licenciado don Diego García de Palacio por el Rey de España (20).

Los zambos mosquitos, producto de la mezcla de negros africanos y mosquitos, a partir del naufragio de un navío portugués cargado de esclavos en 1641,

“no tenían cría de animales domésticos y se alimentaban de maíz, plátanos y yucas... eran recelosos y por lo tanto vigilantes y cuando tenían sospechas dormían en la playa, cerca de sus embarcaciones... cuidaban mucho de que los prisioneros que tenían, convertidos siempre en esclavos, no se dieran cuenta de los modos de vida...” (21).

“Las palabras “Zambo” y “Mosquito” no son, estricta-

mente hablando, sinónimos, aunque son usadas frecuentemente con el mismo significado. Los Zambos, con su rey en el Cabo, eran la tribu dominante en toda la costa; su rey fue invariablemente zambo o un mulato, al menos durante el siglo XVIII. El ejercía indiscutido control sobre la costa de Honduras, donde la sangre africana predominaba entre sus miembros, los zambos. En la Costa Mosquitia sin embargo, donde el gobernador vivía en Tuapí, y quien era como todo parece indicar, un indio mosquito, la influencia africana era menor y la sangre indígena predominaba. Esta diferencia es importante por dos razones: permite apreciar por qué se podría hablar de Mosquitos, no de Zambos, que provinieron de Bluefields atacaron Costa Rica y Nicaragua, y por qué se podría hablar de Zambos, no de Mosquitos, atacando arriba de Black River a lo largo de la costa de Honduras. Esto también permite apreciar las posibilidades del tardío esfuerzo de España por debilitar o agrietar la alianza anglo-indiana... Los zambos atacaron las fronteras españolas desde dos puntos: el Cabo y Río Negro... Los zambos salieron victoriosos casi invariablemente debido a que los pueblos fronterizos tenían pocas armas... Desde sus bases de Lago Tuapí, Lago Perla y Bluefields, los indios mosquitos atacaron al este y al sur..." (22).

En esta costa hubo algunos asentamientos británicos que se relacionaron con los nativos para la explotación de la región o para establecer tratos comerciales. Desde 1633, cuando ocuparon Belice, hasta 1783 y 1786 fechas en que se firmaron los tratados que exigían el desalojo inglés de la Costa de los Mosquitos, ese pueblo mantuvo el control de la zona no sólo desde el punto de vista interno sino también de la política económica expansiva a través del contrabando en el Caribe y de la política ofensiva tendiente a incursionar en los lugares circunvecinos. El más importante de los asentamientos fue Río Negro, por sus nexos comerciales posteriores con Jamaica. Realmente España no dio importancia a las relaciones de los ingleses de Jamaica con los zambos mosquitos y cuando quiso reaccionar ya fue demasiado tarde, se había convertido la nación zamba

“en un enemigo más pegado, como el cáncer a las costillas, del Reino de Guatemala” (23).

A lo largo de la Costa de Mosquitos, algunos de los asentamientos o rancherías de los zambos mosquitos son: Aguatalara, Tunda, Gualpasigsa, Guagua, Suinta, Saniagua, Cavalara, Aguitara, Norrosvila, Taulavera, Dacora, Suculinia, Olguita, Casca, Aguardacora, Ginasdacora,

Guance, Sance, Cutuca, Culuquinguanquil, Tavancañas, Cruta, Caurguera, Catastiu. Todas se encontraban entre la Provincia de Honduras y Costa Rica (24). Fray Benito Garret y Arloví, Obispo de Nicaragua, a principios del siglo XVIII se interesó muchísimo por el sometimiento de los zambos y mosquitos y fue el organizador de varias expediciones en este sentido, pero a pesar de sus esfuerzos, y debido a la prohibición de las autoridades para que él tomara parte directa en las mismas, nada se logró. Y el inicial abandono fue convirtiéndose poco a poco en olvido y las autoridades del Reino de Guatemala terminaron por autorizar una política de amistad basada en halagos y promesas que realmente constituía un tributo vejatorio para los colonos. En 1726 Felipe V nombró a José Patiño como Ministro de Indias. Aún antes de su nombramiento Patiño ya se había interesado por la defensa de la Costa de los Mosquitos. Como parte de su plan de acción, en 1727 se fundó el fuerte de San Felipe de Bacalar. Don Pedro Rivera y Villalón, Capitán General de Guatemala de la primera mitad del siglo XVIII, también se interesó muchísimo por recuperar la Mosquitia para España y recomendó el sistema de fortificaciones de algunos lugares claves, incluyendo Matina, para lograr algún éxito. Pero como ya se dijo, España no concedió demasiada importancia a la alianza Anglo-Mosquitia. Esta situación se mantuvo hasta 1786 en que Inglaterra perdió todos sus derechos sobre esta costa.

En virtud de las declaraciones de algunos cautivos que se habían convertido en magníficos observadores, se pudo saber que el contacto con los ingleses era aproximadamente una vez al año; que protegían a los prófugos de la justicia sin importar su nacionalidad; que a cambio de armas, pólvora, aguardiente y embarcaciones daban a los ingleses alimentos, carey, palos de tinta y también indios, negros y blancos que hubieren robado en las poblaciones españolas del Reino.

La alianza de zambos mosquitos e ingleses se consolidó cuando en 1687 el jefe zambo llamado Oldman visitó Jamaica para formalizar la colocación de la Mosquitia bajo la soberanía y protección de la Corona Británica. A partir de este momento cuando un rey zambo moría, era el Gobernador de Jamaica quien escogía el sucesor de entre una lista de candidatos que le presentaban; tal fue el sometimiento de este pueblo. Los ingleses acostumbraban festejar a sus aliados con fastuosas fiestas donde se les hacía sentir personajes de gran importancia y en no pocas oportunidades era motivo de diversión el ridículo que los gobernantes zambos hacían en las fiestas de Jamaica. Desde entonces zambos e ingleses se dedicaron al saqueo, incendio, rapiña y despojo de la región del Caribe, especialmente en *Honduras*, en donde penetraban por el Puerto de Trujillo; en *Nicaragua*, por el San Juan y en Costa Rica por la indefensa costa del Atlántico, a partir de 1693. Las plantaciones de cacao de Matina, Barbilla y Suerre, en el caso de Costa Rica, fueron el mayor atractivo para las incursiones de esos aliados, pero ese no fue el único estímulo para sus temidas visitas, pues

“En setiembre (de 1722) reunidos en Casa del Gobernador (de la Haya)... (los vecinos) comprobaron que entre 1710 y 1722 fueron más de dos mil indios los apresados (por los zambos) y vendidos la mayoría en Jamaica, a cambio de fusiles, municiones, acero y toscos vestuarios” (25).

La arrogancia de los zambos mosquitos llegó a tal extremo que en 1736 propusieron a las autoridades de la Capitanía General de Guatemala un tratado de amistad y comercio y el reconocimiento, por parte de España, de su soberanía. La redacción y el idioma utilizado en el documento —el inglés— no dejaban lugar a dudas sobre el origen y la dirección de tal propuesta (26). Por último, deseamos añadir que en algunas oportunidades las mismas autoridades del Reino de Guatemala participaron de negociaciones ilegales con los habitantes de la Mosquitia, tal y como lo expone Salvatierra:

“Nada menos, un Oidor, el Decano de la Audicencia, Don Tomás de Arana, en 1739 tenía inteligencia de contrabando con los mosquitos, y para continuarlo en más alta escala consiguió que fuera nombrado Gobernador de Honduras su hijo Tomás Hermenegildo de Arana, quien lo hacía por medio de un criado suyo” (27).

CAPITULO II

MATINA Y EL COMERCIO DEL CACAO

a) Desarrollo de la actividad cacaotera.

Es a mediados del siglo XVII que en Costa Rica se inicia el cultivo del cacao en forma comercial, aprovechando las plantaciones de los naturales. Pero es en el siglo XVIII donde realmente cobra importancia, no sólo por su producción, sino también porque al convertirse en moneda estimuló su cultivo y permitió ampliar el comercio internacional. Este cultivo se convirtió en las esperanzas de mejoramiento social y económico para los colonos; sin embargo, pronto su entusiasmo decayó al sufrir las visitas consuetudinarias de piratas y zambos y por otras razones más que luego apuntamos. Según Carlos Alberto Rosés, la época cacaotera se extiende de 1660 a 1780 ó 90 (28).

Como es de todos conocido fue la región Atlántica de nuestra provincia la escogida para el cultivo, desde luego en atención a sus condiciones climáticas esenciales para el cacao. Esas mismas condiciones

obligaron a los colonos a recurrir a los esclavos negros, o en algunos casos, a los indígenas, para atender las haciendas. Los caminos a esta costa eran en verdad deficientes. El de Matina a Cartago, que había sido abierto en 1576 por Anguciana de Gamboa, fue reparado por el Gobernador Gregorio de Sandoval en 1636, quien hizo construir algunos ranchos a lo largo de él e instaló una aduana en Matina para sustituir al puerto de Suerre, que unos años atrás se había abandonado en vista del cambio de curso sufrido por el río que luego se llamó Reventazón.

En 1727 el Gobernador Francisco de Valderrama ordenó realizar reparaciones en ese camino y diez años después el Gobernador Carrandi y Menán emitió órdenes en el mismo sentido; de esta vez la sección escogida fue entre Turrialba y Guayabo. En 1774 le correspondió al Gobernador Fernández de Bobadilla ocuparse de lo mismo.

En 1708 el Gobernador de la Granda y Balbín prohibió que los indios, mulatos, zambos y esclavos libres fuesen llevados como trabajadores a las haciendas de Matina, pero como los productores se rebelaron contra la medida, lesiva a sus intereses, fue necesario revocarla (29).

Por lo general el dueño de la plantación vivía en Cartago

“y sólo en tiempo de las cosechas, que son por San Juan y Navidad suelen bajar algunos de los años a recogerlas...” (30).

dice el Ingeniero don Luis Diez Navarro en su informe a la Audiencia en agosto de 1744.

Matina, Barbilla y Reventazón fueron los valles escogidos para la explotación del cacao y, entre los tres, Matina ocupó un lugar preferencial debido a que los puertos de Suerre y Matina permitían la salida del producto, además de que –según don Diego de la Haya Fernández– el cacao aquí cultivado podía mantenerse durante años debido a su excelente calidad. El valle de Matina, comprendido entre el de la Estrella al Sur y el Pacuare al Norte, fue, repetimos, la región más importante para la producción cacaotera.

En virtud de la mala situación económica porque atravesaba la provincia y la falta de medio circulante, en 1709 los colonos de Cartago pidieron al gobernador don Lorenzo Antonio de la Granda y Balbín autorizar el uso del cacao como moneda. La solicitud fue resuelta favorablemente y respaldada por la audiencia (31) y llegó a tener el cacao tal importancia en este doble papel, que en 1717 el Teniente de Gobernador de Cartago, don José de Mier Cevallos, emitió un bando obligando a todos los vecinos de la localidad a usar el cacao para todo tipo de negociación (32). En 1777

“se establece la diferencia entre la plata y el cacao en relación a dos por uno, en tal forma que dos pesos de cacao equivalían a uno de plata, valor de la moneda establecida ya mucho antes por la costumbre” (33).

Veinte años más tarde Don Tomás de Acosta hizo obligatoria la producción cacaotera en las plantaciones del valle de Matina, a fin de intensificar el cultivo que por entonces había decaído bastante.

En razón de la situación geográfica y de las características propias del sistema que se implantó, las áreas ocupadas para los cultivos coloniales se pueden clasificar en plantaciones y haciendas (34). El sistema propio de la plantación, que por cierto fue el utilizado por los cosecheros de cacao en Matina, tiene las siguientes características: áreas con baja densidad de población, con poca productividad aborigen, carentes de riquezas minerales por lo que al europeo le interesaban por su potencial agrícola con miras a la exportación, mano de obra esclava africana, en su mayor parte debido a las condiciones de clima y a la carencia de indígenas que trabajaran bajo el sistema de encomiendas. Este sistema de plantación se venía utilizando en el Nuevo Mundo desde el siglo XVI y en vista de que se le relaciona históricamente con países y cultivos específicos, en el caso de Costa Rica la producción de cacao en la región Atlántica durante la época en estudio, está íntimamente relacionada o condicionada por esta institución. Vale la pena destacar que, debido al uso de este sistema de plantación,

“el negro y sus formas de vida fueron factores importantes en este tipo de relación” (35).

amo—esclavo.

La producción del cacao en el siglo XVIII está condensada en el cuadro No. 1. Lamentablemente la información de que disponemos no es completa, pero aún así proporciona una perspectiva bastante representativa de esa actividad. Entre fines del siglo XVII y fines del XVIII se nota un interesante aumento, tanto en el número de haciendas productivas como de árboles en producción, no así a principios del XIX que la productividad potencial disminuye considerablemente. Recuérdese que es por estos años que el tabaco viene a convertirse en una verdadera esperanza para los agricultores y que muchos cosecheros del cacao abandonan sus haciendas para dedicarse a este nuevo producto. Desde luego que este aumento a que nos hemos referido en el párrafo anterior no es ni mucho menos todo lo constante que se quisiera, pero hay múltiples razones para explicarle y que luego apuntamos.

Nótese la disminución entre 1678 y 1682 en lo que a árboles en producción se refiere. Para 1719 el aumento es totalmente insignificante pues en veinte años aproximadamente lo que hay es una ampliación de 500 árboles productivos, posiblemente debido a que ya por entonces los zambos comenzaban a causar estragos en nuestra costa del Atlántico. Alrededor de 15 años más tarde casi se duplica la producción y ya en los últimos 25 años del siglo casi se triplica, para disminuir significativamente 20 años después. Pero la realidad es que en poco más de un siglo lo que se logra es doblar el número de árboles en producción. Parece ser la década de 1740–50 la más ventajosa por el número de plantaciones activas, pues ya en 1775 se nota un descenso significativo en el número de esas plantaciones.

CUADRO No. 1

PRODUCCION CACAOTERA EN COSTA RICA Desde fines del siglo XVII, hasta principios del siglo XIX

	Año	Plantaciones activas	Plant. rosas (no productivas)	Arboles en producción	Arboles no prod.
(4)	1678	—	—	128.980	—
(4)	1682	55	—	78.500	—
(4)	1719	—	—	80.000	—
(2)	1737	89	—	137.848	99.290
(3)	1741	83	61	—	—
(1)	1744	86	más de 100	—	—
(4)	1751	142	—	—	—
(4)	1775	136	—	179.400	—
(4)	1778	—	—	189.905(5)	178.349
(6)	1787	—	—	353.254	—
(4)	1805	—	—	111.336	—

Fuentes:

- 1 Informe del Ing. Luis Díez Navarro. León Fernández. 1889, Pág. 372.
- 2 Informe del Gobernador de C.R. Don Francisco Carrandi y Menán. L. Fernández, 1889. Pág. 353.
- 3 Informe del Gob. Don Juan Gemmir y Lleonart, León Fernández, 1889, Pág. 365.
- 4 Ureña Morales. 1947. Pág. 131.
- 5 Estrada Molina, Ligia. 1965. Pág. 52.
- 6 Facio Brenes, Rodrigo. 1970. Pág. 28.

Muchas y muy variadas son las causas de la decadencia del cultivo del cacao. Las constantes depredaciones de zambos mosquitos e ingleses no sólo atemorizaron a los dueños de las plantaciones sino que les causaron constantes pérdidas, por cuanto tanto el cacao como los esclavos eran presa codiciada por los invasores. Esta fue quizá la causa más determinante de la decadencia del cultivo del cacao. Para tratar de buscar soluciones adecuadas a estos problemas los vecinos de Cartago se reunían en Juntas de Guerra con el Gobernador, pero lo cierto es que se carecía de los elementos indispensables y de las armas necesarias para combatirlos y se acabó por rendirles tributo como si fueran sus amos. Resulta fácil entender que zambos mosquitos e ingleses incursionaran con desesperante frecuencia, porque nuestra costa atlántica estaba prácticamente indefensa y las plantaciones los atraían constantemente. Esta condición de costa abierta y vulnerable favoreció estas incursiones, a la vez que favoreció el desarrollo del comercio ilegal.

La escasez de esclavos era considerable, el elevado costo de adquisición y los robos que anteriormente hemos citado por parte de piratas y zambos, provocaron una fuerte corriente contrabandista para adquirirlos; pero no siempre se contaba con la cantidad necesaria para atender las fincas donde por lo general había uno o dos. Era necesario recurrir a los indígenas que con frecuencia eran atacados por las enfermedades tropicales que resistían mucho mejor los esclavos negros quienes también podían realizar con mejores resultados los trabajos más pesados.

La falta de caminos y la deficiencia de las veredas existentes para el transporte del cacao y otros productos, también fue un problema de peso para los cultivadores. Los peligros eran constantes, lo que sumado a los elevados fletes hacía de la actividad un verdadero desafío.

“Un zurrón de cacao costaba 6 pesos 2 reales y se exportaba a Nicaragua costaba 5 pesos el trayecto, más 12 pesos 4 reales mensuales y comida que debía pagarse a los peones, fuera de las penalidades del camino, como las pérdidas de mulas” (36).

Si Nicaragua fue nuestro mejor mercado colonial para este producto, las haciendas que surgieron en Rivas provocaron un duro golpe a los cacaoteros de Cartago. La situación económica era desigual porque Rivas no era asaltada por los zambos mosquitos como sucedía en Costa Rica. A fines del siglo XVIII el Gobernador Vásquez y Téllez, en un enfoque general de la economía de la Provincia, indica que

“si se propone el fomento de cacaotales, se encuentran muchos obstáculos; uno de ellos es lo débil que está el mercado de este producto fuera de Costa Rica” (37).

Por otro lado, la pobreza de la provincia tenía como correlato un reducido consumo interno. Para tratar de estimular la producción algunos vecinos de Cartago se interesaron en buscar otros mercados externos lo que a la larga consiguieron ya casi finalizando el siglo XVIII.

Las condiciones del clima también fueron factor de importancia para la decadencia del cultivo. Fuertes temporales, el desbordamiento de los ríos y los huracanes causaban pérdidas de consideración. Estas mismas condiciones fueron la causa de que los dueños de las plantaciones las tuvieran en cierto modo abandonadas, a excepción de la época de la recolección de la cosecha.

“Cuando la Dirección General de Tabacos de Guatemala quiso establecer una tercena en Matina, don Tomás de Acosta dio la siguiente opinión que se le pidió: “que no sólo los que no conocen Matina y los que la frecuentan pueden pensar en el establecimiento de la citada tercena, pero si supieran que Matina no es población sino un plantel de cacaotales esparcidos y a larga distancia uno de otro con más que dos o tres hombres para su cultivo, las cuales no subsisten allí sino la temporada precisa de la cosecha y luego sólo queda uno o dos hombres en cada hacienda (que son pocas las que hoy existen) para el cuidado de ellas... es gente insolvente que no hay día ni tribunal en que no sean demandados. Si supieran que allí no corre otra moneda que el cacao. Si conocieran que Matina siempre ha estado expuesta a las incursiones de los indios moscos y zambos y en tiempo de guerra con cualquier nación europea lo está siempre en las invasiones de los corsarios” (38).

Por todas las razones que hemos expuesto, el monopolio del tabaco representó para los colonos un nuevo horizonte y muchos de ellos abandonaron sus plantaciones de cacao para dedicarse al nuevo cultivo. Pero bien poco duró este monopolio y la producción cacaotera no resurgió por el desinterés que su producción había dejado en los cosechadores.

b) **Problemas que generó el cacao.**

Hemos mencionado que para explotar el cacao en la región atlántica fue preciso hacer uso de la esclavitud negra, además algunos indios que por lo general se traían de la región de Talamanca.

Los esclavos negros se obtenían corrientemente por dos medios bien diferenciados: el comercio legal y el contrabando. A raíz de las continuas guerras entre España y las otras potencias europeas, estas últimas lograron concesiones especiales mediante el sistema de “asien-

tos” para el comercio negrero. Primero Francia y luego Inglaterra fueron las favorecidas en el siglo XVIII y, amparadas a esta prerrogativa, aumentaron considerablemente el contratando, desde luego también de esclavos. Pero ésta no fue la única fuente ilegal para la obtención de negros. Embarcaciones de diversas nacionalidades (francesa, inglesa, zamba, holandesa, etc.) llegaban a nuestras costas con toda tranquilidad para dejar esclavos, o bien éstos eran traídos en forma ilegal —y generalmente por Matina como luego demostraremos— de Cartagena y Portobelo.

Realmente la poca o ninguna vigilancia de nuestras autoridades, hacían del Atlántico una costa “abierta” a todos los asiduos visitantes. Con frecuencia los mismos vigías eran no sólo eficientes colaboradores de los extranjeros, sino también partícipes de los negocios que allí se realizaban. Y no sólo los vigías ahí destacados participaban, las mismas autoridades capitalinas obtenían buenas ganancias por prohibir o realizar los contrabandos que tenían como trasfondo el cacao.

Un problema digno de especial atención es el que hemos venido mencionando de las constantes invasiones de zambos mosquitos y piratas en esta costa atlántica. Tales visitas, dos al año, causaban el terror de los vecinos de la Provincia. Los robos de cacao, herramientas y esclavos hacía de la producción cacaotera una verdadera calamidad y los pobres indios eran diezmados en forma alarmante porque también eran robados y vendidos fuera de la Provincia, como ya lo hemos explicado. En muchas oportunidades los zambos mosquitos ofrecieron la paz a cambio de ciertas prerrogativas y libertades, como en 1721 en que la

“Junta de Guerra confirió a Aníbal, Jefe de los Mosquitos, una patente de Capitán de Mar y Guerra y Gobernador y Guarda Costa del Valle de Matina y de las demás costas a barlovento y sotavento del dicho valle” (39)

a cambio de la amistad y el sometimiento a España. Para sellar el pacto el Gobernador don Diego de la Haya Fernández le entregó un bastón con pomo de plata a nombre del Rey. En 1769 nuevamente se firma la paz, de esta vez con Yasparal, Yaní y Berza, con la aprobación de la audiencia de Guatemala (40). En 1778 hay nuevos tratados de paz, ahora con el jefe mosquito, Almirante Alpárez Talandelze (41). En 1792 y 98 se repite la historia. Además de estos tratados, anualmente se les entregaba un tributo consistente en una casaca de paño azul con galones, un par de calzones del mismo paño con botones amarillos, un chupín de paño encarnado, un par de medias, tres bastones con puños de plata, un cuchillo con puño de contera y botón de lo mismo, un tercio de tabaco, dos de dulce, uno de jabón y una bota con 25 botellas de aguardiente (42). Lo irónico de la situación es que mientras tanto se resolvían las proposiciones de paz, los invasores penetraban a nuestro territorio a capturar indios para venderlos en Jamaica.

Para contrarrestar esas depredaciones y la corriente contrabandista, muchos de nuestros gobernadores pidieron, y hasta suplicaron más de una vez, se instalara en esa costa medios de defensa y vigilancia adecuados, especialmente a raíz de la invasión de Mansfield y Morgan en 1666. Los inventarios de armamentos y municiones que con frecuencia se realizaron, arrojaban datos completamente desalentadores, relacionados con las existencias de esos implementos en la provincia.

Por fin en 1677, durante la administración de don Juan Francisco Sáenz, se consigue autorización para levantar en los puertos de Matina y Suerre unas torres con ese fin. Pero, un año después, el permiso es revocado en razón de que la Audiencia de Guatemala consideró inconveniente esa construcción. En 1739 una Real Cédula autoriza construir dos fuertes en la boca del río Matina y dos años después se ordenó al Ingeniero Militar don Luis Díez Navarro hacerse cargo de esa construcción, quien por razones especiales no pudo realizar su cometido. Se le encargó entonces la labor a don José Castrán, pero desgraciadamente poco después de emprender el viaje a Matina enfermó, y murió a su regreso a Cartago. Bajo la dirección de don José de Sierra se construyó el Fuerte de San Fernando de Matina, que quedó listo en abril de 1742.

“Quedó situado el Castillo a un octavo de legua de la Boca del Río Matina sobre su margen derecha o meridional, confinante con el río por el Norte, por el Este con un caño ancho y profundo del mismo paralelo a la playa que llegaba cerca de Moín y por el Sur y Oeste con las ciénegas, malezas y espesuras de la localidad, tenidas equivocadamente por inaccesibles. La figura del Fuerte era la de un hornabeque con cuatro baluartes, llamados Santiago y San Felipe los que daban frente al río y San Antonio y Santa Bárbara los laterales del este y oeste. La construcción era de estacas labradas 225 y redondas 531: total 758. Por dentro reforzaban la fábrica 301 troncos de árbol de 24 y 27 pulgadas de diámetro, de 2 pies de entierro y tres al descubierto, los cuales formaban un parapeto delante de los baluartes, y para defensa de estos contra las avenidas del río, formaban rodapié 193 estacas pequeñas. No había una sola teja de barro en todo el Fuerte: el techo de los edificios era de paja; tampoco había un ladrillo: las paredes eran de palos y de cañas. El costo alcanzó a 39.000 pesos. El río penetraba libremente al interior del recinto en sus grandes avenidas; y entonces para pasar de un edificio a otro se requería de auxilio de botes” (43).

La construcción resultó ser tan precaria que en no pocas

oportunidades las fuerzas de la naturaleza —temblores, lluvias y vientos intensos— causaron verdaderos estragos en los edificios, además de las penurias y dificultades que pasaban los pobres vigías y el resto del personal para su sostenimiento, muchas veces sin agua potable y sin luz.

A fin de financiar el fuerte que les garantizaría la tranquilidad, los vecinos de Cartago pagaban, desde hacía dos años, un peso por cada zurrón de cacao exportado por Matina y dos pesos por el paso de cada mula a Tierra Firme: Lamentablemente la mayor parte de este movimiento comercial lo realizaba el clero, que, como no pagaba impuestos por el privilegio de la exención, la recolecta final era bien módica.

“El 2 de febrero de 1744 llegó a Cartago el Teniente Coronel Don Luis Díez Navarro, ingeniero ordinario de los ejércitos y visitador General de los presidios y plazas del Reino de Guatemala, quien venía comisionado por la Audiencia para visitar el Fuerte de San Fernando de Matina, hacer el pago de la guarnición y revisar las cuentas de gastos de su construcción. En el mes de mayo visitó el fuerte. En su informe dice que era de figura de un hornabeque sencillo, mal construido, de estacas de madera la mayor parte redondas y ya podridas; las defensas eran irregulares y tenía dos baluartes; su artillería consistía en 4 cañones de bronce y dos de hierro. Aunque la guarnición del fuerte debía ser de 100 hombres, sólo halló el visitador 34 de plaza sentada y 21 con título de vigilantes, los cuales se remudaban cada seis meses. Estaba situado el fuerte en lugar pantanoso y enfermizo y era incapaz de proteger el valle de Matina por quedar otras muchas entradas abiertas” (44).

En abril y mayo de 1747 el enemigo invadió y saqueó el Valle de Matina sin que en el Fuerte se enteraran y para colmo envió comunicación al Gobernador Gemmir y Leonart de que en breve regresarían a destruir la fortaleza. De inmediato empezaron los preparativos. Don Pedro Pérez Z. relata la toma del fuerte de San Fernando en forma tan detallada y pintoresca, que nos decidimos a intercalarla a continuación:

“Una de las capitales prevenciones del Gobernador era la referente al atalayamiento de la costa en Suerre y Moín y corrida diaria de la playa en ambas direcciones. Rodríguez (el Comandante del Castillo) prometió cumplir fielmente con lo ordenado por el superior y estableció de firme la vigía de Suerre, así como la corrida diaria hasta aquel

punto. En cuanto a la vigía de Moín toleró que el Cabo encargado de ella, desde el primer día, abandonara el puesto con los soldados de su mando, so pretexto de que el agua potable se hallaba a distancia; y el de haber avistado dos piraguas de zambos mosquitos, una saliendo del Portete y otra procedente de opuestas direcciones mar afuera. La diaria corrida de ese lado quedó pronto convertida en una corrida cada cuatro días... Esto pasaba corriendo el plazo de tres o cuatro lunas puesto por los invasores... para la destrucción del Fuerte... Nada presagiaba en la serena y hermosa mañana del 13 de agosto de 1747 la catástrofe que dentro de pocas horas debía cumplirse allí. Después de prestar la usual atención a la rutina del servicio, en su habitación, con el pensamiento quizá en las gracias y virtudes de su pretendida... Tan ciega era la confianza de los defensores del Castillo acerca de la ausencia de todo peligro, que la puerta única del mismo se hallaba abierta de par en par, y sus moradores circulaban, dentro y fuera del recinto, en pequeños menesteres... Centinelas sólo funcionaban dos, cuando cinco eran los que constantemente debieran permanecer de punto día y noche sin un instante de reposo. Estaban en su puesto la del Baluarte de San Felipe y la del Principal. Faltaban las centinelas de los Baluartes laterales y la del Baluarte de Santiago. Las dos centinelas en función tenían un radio visual limitado al río, y camino real para Matina. La de Santiago, omitida, dominaba el río, hasta su boca y el caño que conducía a Moín. Las otras dos tienen por campo de observación la espesura y ciénega del lado de Moín, donde precisamente se ocultaba el enemigo, atisbando un instante de descuido... Hallábase fuera de la estacada el artillero Palma... cuando... al salir casualmente de la cocina exterior, vio que surgía el enemigo de un teosintal del lado de Moín a corta distancia de la puerta del Fuerte, y aceleradamente se dirigía a ella. El artillero tuvo tiempo de dar la voz de alarma a sus descuidados camaradas con estas palabras: A las armas! a las armas! que viene el enemigo. En cuatro saltos llegó a la puerta, la cerró y unos segundos después estaba en ella el enemigo, que no logró forzarla... Aunque la sorpresa fue terrífica, cada uno de los moradores del Castillo trató de cumplir con su deber. El comandante tomó un arma apuntó y no levantó fuego... por lo húmedo de la pólvora. No aparece en el sumario que hiciera otra cosa antes de ordenar la absoluta e incondicional rendición... Eran muchos los soldados que se ocupaban en la cocina interior en la preparación de sus alimentos; y de ellos pocos

podieron pasar a empuñar las armas, porque el enemigo, cuando se convenció de que no le era fácil derribar la puerta del Castillo, rodeó la estacada forzándola en varios puntos, y por entre estaca y estaca, hacía blanco en todo soldado que de la cocina salía, de los cuales mató e hirió a muchos más. Por fin logró el enemigo forzar la estacada del lado de Santa Bárbara y cerca de la puerta; penetró al recinto; abrió la puerta y dominó por entero la fortaleza, antes de que los defensores de ésta consiguieran organizarse para la resistencia... El invasor tomó tranquilamente posesión del Fuerte..." (45).

Al frente del grupo invasor estuvo el Capitán Tomas Owen. Aprovechó este grupo precisamente la ciénaga vecina al fuerte. La lucha duró poco tiempo aunque los testigos presenciales no lograron ponerse de acuerdo y oscila entre 15 minutos, según el Artillero Pedro Ramírez, y dos horas según el Teniente Diego Guerrero. El Comandante Rodríguez aseguraba que fue de una y media horas. En el momento de la toma del Castillo la defensa de esa importante plaza estaba en manos de únicamente 20 hombres, el resto de la tropa se encontraba ausente.

"Del fuerte sólo quedó el recuerdo y un montón de cenizas y escombros: la destrucción fue total, como se había anunciado tres o cuatro lunas antes... El Comandante (Rodríguez) fue reducido a prisión... sus excusas son artificiosas y algo apartadas de la verdad. Pero no hubo ni remoto pensamiento de traición..." (46).

Después de este fuerte no se hizo más intentos en el mismo sentido, y los piratas y los zambos mosquitos siguieron robando las plantaciones de cacao, llevándose los negros, los indios y las herramientas, y desde luego, negociando clandestinamente con nuestros colonos.

c) **El Comercio exterior del cacao.**

En el siglo XVIII, cuando ya la explotación del cacao en Costa Rica había alcanzado un volumen considerable, Nicaragua, Portobelo y Cartagena eran nuestros principales mercados.

El mal estado de los caminos usados para transportar el cacao de Matina a Cartago y de aquí a Nicaragua, los riesgos de la exportación por la presencia de piratas y zambos en las costas, y la carencia de naves bien acondicionadas, fueron factores que elevaron considerablemente los fletes. Esta situación, unida al costo de la producción y a las cargas fiscales, dio como resultado un precio final tan elevado que lejos de estimular a los cosecheros, los desanimaba.

“Los tratos y comercios de esta provincia son muy cortos y de poca sustancia para sus vecinos; la razón es porque el zurrón de cacao, que vale en toda ella 25 pesos, para sacarlos del valle de Matina a la ciudad de Cartago tiene de costo 6 pesos, y para dársele alguna salida es necesario traficarlo a la provincia de Nicaragua, y para esto se paga un peso de derechos y otros cinco de conducirlo, con que, en lugar de tener algún adelantamiento, se atrasan perdiendo más de la mitad de su valor” (47).

Cuando Nicaragua empezó a producir cacao en Rivas, se derrumbó la esperanza de los colonos de Costa Rica, no sólo por la pérdida del mercado sino también por la competencia que se establecía. En 1709, al autorizarse el uso del cacao como moneda, los cosecheros sintieron un nuevo estímulo. En 1711 y por razones obvias, los hacendados solicitaron permiso para exportar cacao a Nueva España por el puerto de Caldera

“Habiendo llegado esta provincia a los últimos términos de su desdicha, como V.S. moralmente sabrá, se nos previene dos únicos remedios: el primero, irnos a buscar parte más cómoda para seguir orden de naturaleza; y el segundo recurrir al patrocinio de V.S. para que sea muy servido librar su despacho, concediendo que el Gobernador de esta provincia pueda dar licencia para que por el puerto de la Caldera de esta jurisdicción se transporte el cacao, que es el género de esta provincia, para cualquiera de los de Nueva España, por ser género de un mismo reino y mediante ello solicitaremos barco para conducirlo, por si de esta suerte hallamos alivio o remedio a tanta necesidad, de que depende también la utilidad de Su Majestad” (48).

No hay duda de que el comercio ilícito sirvió en gran parte para mantener el cultivo del cacao. Piratas y zambos aceptaban este producto a cambio de las mercaderías que necesitaban los colonos, a pesar de que buena parte de las cosechas la perdían los productores en manos de esos foragidos que asaltaban sus fincas y robaban el producto. A fin de estimular el comercio legal a través del cacao, en mayo 1787 una Real Cédula autoriza al Gobernador de Costa Rica, don Fernando Díez Catalán, para que realice comercio entre Matina y Cartagena con

“frutos de esos reinos (concediéndoles gracia) del pago arancelario con el fin de estimular ese movimiento” (49).

Al año siguiente se renueva el permiso pero sujeto al pago de aranceles (50). En 1791 se solicita y concede una prórroga por 3 años para realizar el movimiento comercial, libre de derechos (51). Por Real orden del 25 de julio de 1795 Su Majestad libra de derechos de entrada y salida los efectos entre Costa Rica y Cartagena de Indias (52), y en 1811.

“Por decreto No. 108 expedido en Cádiz el 10. de diciembre por Las Cortes Generales y Extraordinarias, se habilitó el Puerto de Matina, al Norte de Costa Rica, y se concedió a los habitantes la gracia por diez años de exención de derechos de los frutos y producciones... que se exportaban por el mismo puerto” (53).

En resumen, Nicaragua, Cartagena y Portobelo, a través del comercio legal e ilegal, y Jamaica y Curazao, a través del ilícito, eran solamente intermediarios entre las colonias de Ultramar y sus Metrópolis europeas, donde estaba el destino final del cacao americano.

CAPITULO III

EL CONTRABANDO EN COSTA RICA

a) Desarrollo del contrabando en el Siglo XVIII.

Una serie de factores recurrentes en Matina hicieron de esta plaza el centro comercial ínterpole más importante de la Costa Rica del siglo XVIII. Estos factores que ya hemos mencionado anteriormente, pueden resumirse de la siguiente manera:

- a. Costas abiertas y sin vigilancia hacia el Mar Caribe donde estaban los principales emplazamientos de los países anti-españolistas.
- b. Economía cacaotera del Valle de Matina.
- c. Por ser ese el puerto más importante de la provincia para el comercio exterior durante la colonia, tanto en importaciones como exportaciones.
- d. Falta de buenas vías de comunicación hacia el interior donde estaba la capital.

A partir del momento en que zambos mosquitos e ingleses formalizaron su alianza político-económica a fines del siglo XVII, podemos decir que la acción de comercio ilegal de nuestra costa Atlántica empezó a tomar forma definida y sustancial. Así parecen

atestiguarlo los documentos analizados que sobre este particular hay en Archivos Nacionales. Realmente el siglo XVII carece de verdadera importancia en relación a este movimiento en Costa Rica, a pesar —desde luego— de que sí hubo introducciones ilegales por ambas costas, la mayoría producto de la piratería que por entonces estaba bien desarrollada en el Nuevo Mundo.

Pero el siglo XVIII sí es clave en ese sentido y se pueden establecer —al menos se puede hacer el intento— etapas de desarrollo e influencias del contrabando.

Deseamos aclarar que Caldera, en la costa Pacífica, también participó del comercio legal, pero el volumen, cantidad y diversidad de las mercancías, incluyendo las cabezas de esclavos, no tiene parangón con el realizado por Matina.

Los asentamientos caribeños de holandeses, ingleses y franceses, en su orden, fueron los puntos de partida de esta corriente contrabandista. Curazao, Jamaica y algunas de las Pequeñas Antillas como Martinica y Guadalupe, respectivamente, fueron esos importantes focos y en pleno siglo XVIII los habitantes de las Trece Colonias también realizaron acciones comerciales clandestinas con los archipiélagos y las zonas costeras del Mar Caribe. De entre todos, Jamaica fue para los colonos de Costa Rica el principal mercado exterior para el abastecimiento de mercancías ilegales, muchas de ellas indispensables en el desenvolvimiento de la vida socio económica de esta pequeña provincia. También en algunas oportunidades los colonos vendieron a los jamaquinos productos como

“alrededor de 1760 (cuando) se estuvo haciendo en forma de contrabando, exportaciones de concha de carey, palo de tinta y zarzaparrilla a Jamaica, que nunca alcanzaron volumen ni regularidad” (54).

Las guerras concomitantes y alternas de España y las otras potencias europeas dieron la pauta para el aumento o el retroceso del contrabando, no sólo porque la Madre Patria no podía abastecer las colonias en tiempos de guerra, sino también porque la ofensiva europea recrudecía en esos momentos llenando así una inminente necesidad de los colonos americanos. Además, en muchas oportunidades las condiciones provenientes de la firma de un tratado de paz daba al país vencedor concesiones especiales que a la larga fomentaban el contrabando.

Primera Etapa.

Según los documentos analizados, los primeros treinta años del siglo XVIII parecen haber sido los más determinates en el comercio legal de nuestra provincia. En estos años la influencia de los franceses

en el poderío español resultó definitiva por cuanto fue precisamente la casa borbónica la que heredó el trono español. Lógicamente se dieron ciertas facilidades a los franceses, tendientes a la intensificación del tráfico comercial con las colonias ibéricas de Ultramar; en la misma forma los ingleses obtuvieron ventajas por la Paz de Utrecht que rápidamente aprovecharon para aumentar el contrabando. Esta situación se reflejó en Costa Rica ya que estos primeros años son los más voluminosos en introducciones ilegales, tanto de esclavos negros como de otros géneros, que en su mayor parte provienen de Jamaica y del trato con zambos mosquitos, cuando visitaban nuestra costas dos veces al año, para realizar las “ferias” con la participación de los vecinos. Estas Ferias de Matina, por la importancia en el aprovisionamiento colonial, llegaron a constituirse en una verdadera institución, aunque fuese al margen de la ley. Los cuadros Nos. 6 y 7 (en los anexos) son ilustrativos de la importancia de este movimiento, no sólo por el volumen de los comisos en esta etapa, sino también por la participación de los funcionarios, pues muchos de ellos ocuparon altos cargos en la política local. Entre ellos están el Gobernador Francisco Bruno Serrano de Reyna (1695–1704) que fue enjuiciado y condenado por practicar y permitir el comercio intérope en pesquisa realizada por el Juez Comisario de la audiencia de Guatemala, Lic. Francisco de Carmona, que, irónicamente, también participó del mismo delito que estaba enjuiciado. Don Lorenzo Antonio de la Granda y Balbín también cometió cohecho a raíz del decomiso de 1710, aprovechándose de la autorización que la Audiencia le dio de tomar 21 cabezas de esclavos a fin de que las vendiera y con el producto cancelara los salarios atrasados que se le adeudaban al propio Gobernador. Del mismo delito, pero en forma independiente, participó el Sargento Mayor don Juan Francisco de Ibarra, cuando indicó al Gobernador de la Granda —que lo había encargado para hacer el traslado de los esclavos de Matina a Cartago— haberse ahogado 9 de ellos, cuando en realidad los había escondido para sacarles provecho. El Gobernador José Antonio Lacayo de Briones fue acusado de negociar fraudulentamente con los extranjeros, pero la Audiencia resolvió declararlo libre de toda culpa y fue restituido en su buen nombre y fama, pero no en su cargo de Gobernador (55). Durante el gobierno de Lacayo de Briones fueron muchos los implicados por contrabando, entre ellos los Capitanes Luis Gutiérrez, Felipe Meza, José Bonilla y Dionisio Pacheco; Alférez José Quirós; Sargento Mayor Pedro José Sáenz; señores Antonio de la Riva Agüero, José Gamboa, Antonio Salmón Pacheco, Marcos Daniel, Francisco Martínez, José Felipe Bermúdez, José de Chavarría, Gregorio Azofeifa; Maestre de Campo don Francisco de Ibarra; Sargento Miguel de Iruba y Sargento Mayor don Pedro José Sáenz de Quintanilla (56). Nótese que de esos 17 complicados en asuntos de contrabando, 9 eran militares y 8 civiles. Estos últimos, es de suponer, ocupaban cargos políticos o estaban

relacionados con algunos de esos funcionarios. Durante la gobernación de don Diego de la Haya Fernández también muchos funcionarios resultaron comprometidos, tanto seculares como clericales. Según los decomisos realizados en esta época dos frailes participaron activamente, Fray Francisco de San José (57) y Fray Agustín Valerino (58).

Como la actividad clandestina alcanzó carecteres alarmantes, fue necesario tomar medidas restrictivas sumamente enojosas y que en realidad no sirvieron de freno a los infractores. Así en 1704 el Gobernador Herrera Campusano prohibió viajar a Matina sin un permiso o licencia especial emitido por una autoridad competente (59). El Gobernador Lacayo de Briones ordenó el cambio periódico de los vigías del Valle. Don Diego de la Haya Fernández emitió una serie de prohibiciones relativas al establecimiento y permanencia de forasteros en Matina (60). Un tiempo después el mismo gobernador impuso la obligación de llevar a revisión de su oficina todas las recuas que salieran de Matina con destino a Cartago, especialmente por la cantidad de hierro y acero clandestino que se estaban introduciendo (61).

Segunda Etapa.

Viene luego una etapa donde parece que disminuye la actividad en estudio, lo que podría explicarse de distintas formas: a) porque el Fuerte de San Fernando de Matina, a pesar de lo precario de su construcción, logró en alguna forma su efecto económico al disminuir el volumen del contrabando por la costa del Mar Caribe. b) De no aceptarse este supuesto, podría decirse que la participación de las autoridades fue más directa; o que en alguna forma los infractores lograron evadir la ley más efectivamente; o que por razones muy diversas, los documentos no están a disposición de los investigadores.

A pesar de lo anterior, contamos con alguna documentación, que aunque no especifica detalladamente la actividad que ahora nos ocupa, deja al menos la idea de la preocupación de las autoridades por desterrarla, o al menos limitarla al máximo. Así, en 1749 el Gobernador de Costa Rica, Ingeniero don Luis Díez Navarro, dice:

“Por la presente ordeno y mando que ninguna persona de ningún estado, calidad o condición, pase al valle de Matina sin mi licencia (pues de lo contrario se harán acreedores) los españoles ...2 meses de cárcel y 50 pesos cacao de multa; los pardos y mestizos 4 meses de cárcel y demás penas a mi arbitrio y que ninguna recua salga de noche de esta ciudad y las que salieren de día vengan directamente a mi presencia al registro de ella bajo de la misma pena los mandadores que las condujeren y perdimento de la recua y lo mismo se ejecute con el que viniere de Matina sin licencia del

Teniente General de aquel valle, sea con recua, o escotero y en otra licencia exprese las cargas que trae y hombres que salen con ellas así como... tiempo que ha ejecutado y que ninguno alegue ignorancia cuando se publique por bando...” (62).

Cinco años antes el Gobernador Guemmir y Leonart había insistido en lo mismo (63). Anteriormente hemos indicado que a pesar de la existencia del fuerte de San Fernando de Matina, en ese valle y lugares cercanos se seguían realizando incursiones foráneas, tanto para realizar el contrabando como para cometer atropellos contra los vecinos. En agosto de 1750, cuando ya el fuerte había dejado de existir, llegaron a Matina piratas de Curazao y Jamaica con abundantes mercaderías. Para llevar a cabo el negocio “compraron” en 900 pesos la colaboración del Teniente del Valle don Antonio Galiano. Allí permanecieron 8 días negociando todas sus pertenencias, al cabo de los cuales fueron sorprendidos por los vecinos de Cartago y el Teniente Galiano que había fingido cooperar para darles confianza; los atacaron, mataron y apresaron algunos, se apropiaron después de la mercadería y el cacao y los presos fueron remitidos a Cartago (64). La actitud del señor Galiano ha sido muy discutida y por ella se le envía a Nicaragua a seguir proceso (65). Don León Fernández dice al respecto que

“Este acto sólo puede ser calificado de infame traición” (66).

En enero de 1760 se apresan 4 piraguas a zambos mosquitos e ingleses que iban con destino a León. No se detalla la mercadería ni el avalúo por lo que se ignora el monto y volumen (67).

Tercera Etapa

Los últimos veinticinco años parecen ser también de importancia en esa actividad clandestina, coincidiendo de esta vez con las paulatinas libertades que los monarcas españoles dieron a sus súbditos americanos con el propósito, precisamente, de evitar el contrabando. Tampoco en esta oportunidad contamos con suficiente documentación. El cuadro No. 7 de los anexos nos da unos pocos ejemplos (68), uno de ellos de cierta consideración. Nuevamente notamos aquí la preocupación de las autoridades por controlar los contrabandos. Don Manuel de Jesús Jiménez en la obra “Noticias de Antaño”, pág. 325, dice refiriéndose al Gobernador don Juan Fernández de Bobadilla (1771–1778):

“En vano les ordenó y los hijos de Cartago que dejasen de hacer el contrabando. Ellos ante todo, debían obedecer a la ley natural que les decía: vivid, y era punto menos que imposible vivir sin infringir las torpes ordenanzas que regían en el comercio. Debían venir sus ropas de Castilla y Veracruz, seguir por la vía de Guatemala a Nicaragua y valían por lo tanto un Potosí. Los fletes consumían la utilidad del tabaco y del cacao que remitían a Nicaragua, y los otros productos naturales ni eran exportables ni tenían valor aquí: cincuenta pesos costaban unas enaguas de breña y tan sólo un peso la fanega de frijoles (69).

En mayo de 1788 la Audiencia de Guatemala se pronunció con respecto a una solicitud formulada por un inglés, para realizar comercio con Costa Rica. Dice:...

“el comercio que trata de hacer este inglés es absolutamente reprobado y prohibido pues aunque se pueda considerar ya vasallo español, ni el río Mohín es puerto habilitado para este comercio, no los géneros, que sin duda serán ingleses, pueden ser libremente introducidos en el Reyno, sin expresa transgresión de las reglas, dadas por este punto general para el tráfico de América... La multitud de prolijas medidas que ha tomado nuestra corte para que los ingleses evacúen los puertos que ocupaban en las costas del norte, han tenido por principal objeto el impedir el comercio que esta nación solía hacer de contrabando en perjuicio del español, y si después de tantos afanes venimos a autorizar el mismo comercio (significaría) que aquellas medidas lejos de desterrar, radicaban más y más el mal...” (70).

Indiscutiblemente estas observaciones son testimonio de que las libertades otorgadas a las colonias por la Corona de España para el tráfico comercial no admitían, por el momento, la introducción de géneros foráneos.

En resumen, *la primera etapa* es la definitiva para el movimiento comercial clandestino colonial; *la segunda* no tiene respaldo documental, a excepción de unos pocos, pero insignificantes ejemplos; y *la tercera*, aunque la documentación disponible también es muy poca, indica una renovación de la actividad.

b) **El comercio de esclavos.**

De acuerdo con la política colonial española —basada en el monopolio comercial y en el sistema tributario— y la posición

geográfica y económica que tenía nuestra humilde provincia en la Capitanía General de Guatemala, fácilmente se pueden deducir los problemas, ahora comprobados, que agobian a los colonos de la época en estudio. El abandono por parte de las autoridades del Reino, debido a la distancia y a la falta de vías y medios de comunicación; las continuas depredaciones de ingleses y zambos mosquitos; el uso del cacao como moneda por la falta de medio circulante; la falta de incentivos en la producción y la pobreza, fueron suficientes elementos para que el comercio ilegal floreciera.

El hecho de ser una zona de escasa población nativa fue factor que dificultó el desarrollo para el colono, pues era una época en la que el sistema de encomiendas sufría grandes cambios y tendía más bien a pasar a manos del Rey. La casi absoluta carencia de riquezas del subsuelo hizo de la explotación agrícola la única fuente de riqueza potencial, en que los colonos podían poner sus esperanzas. De modo que por ser el cacao el producto que más prometía desde el siglo anterior, hacia su producción se dirigieron los esfuerzos económicos y humanos de los habitantes de Cartago.

Como lo hemos analizado, el Valle de Matina demostró a los cosecheros ser el lugar de mejor rendimiento en la producción; pero, por razones de clima y de carencia de mano de obra indígena, fue preciso recurrir al trabajo de esclavos en esas plantaciones. Desde luego que éste no fue el único uso del esclavo negro: una buena cantidad de ellos se ocupaba de labores eminentemente domésticas y de otras actividades, en las poblaciones del interior de la provincia. El obtener esclavos, mediante los mecanismos legalmente establecidos, era muy difícil. Esto constituyó el móvil determinante para la proliferación de una importante corriente contrabandista, en ese siglo. Por otro lado, los ingleses de Jamaica estaban muy interesados en fomentar sus actividades del tráfico de esclavos en el Caribe, y aprovecharon sabiamente la condición marginada que nos caracterizó en el siglo XVIII para establecer un pequeño mercado de carácter clandestino —preferentemente— y de poca monta, desde luego, en relación con otras regiones del continente.

Como puede apreciarse, entre 1711 y 1720 las denuncias fueron abundantes; fundamentadas en su mayor parte, en las introducciones ilegales de la década anterior, lo que equivale a decir que, en cuanto al comercio intérope de esclavos negros, los primeros diez años del siglo fueron los decisivos. La disminución posterior es explicable, porque los hijos de esclavos heredaban esa condición. Desde luego, si la madre había sido introducida en forma ilegal, sus hijos heredaban esta condición de ilegalidad, y en muchos casos los procesos llevados a cabo, por razón de una denuncia, se referían específicamente a la prole de una esclava, porque ésta ya había fallecido. Por otra parte, es posible que el empeño puesto por las autoridades para esclarecer estos negocios,

haya disminuido conforme pasaron los años y que la denuncias formuladas no siguieran el cause normal.

Durante la gobernación de don Diego de la Haya Fernández se hizo la mayor cantidad de decomisos de esclavos negros, por eso en 1719 dice:

“El dominio Regio de Su Majestad, Dios le guarde, tiene adquirido a los introducidos en ilícito comercio no se le puede usurpar ni la posesión de veinte años de servidumbre del vasallo en buena o en mala fe, ni menos las escrituras que no hacen ninguna, respecto a que en ellas no está calificada la identidad y origen de los esclavos poseídos en injusto título, la razón es que Pedro en los términos y costas de esta Provincia, o en otra, compre un negro a los tratantes, lo traiga a esta ciudad y lo venda a Juan por escritura pública; qué despacho o instrumento legal presentó ante el Juez o escribano o le dio a la parte que compruebe posesión y origen de dónde lo hubo?” (71).

El decomiso de uno o varios esclavos negros sufría todo un complejo proceso que, por lo general, se cumplía en todas sus partes, según la característica de cada caso:

- a. Presentación del esclavo, declaración y avalúo.
- b. Investigación exhaustiva (hasta donde lo permitiesen las circunstancias) sobre la forma cómo se realizó el ingreso a la provincia.
- c. Sentencia, si era del caso.
- d. Remate, mediante el paso previo de su publicación por pregón.
- e. Adjudicación a un nuevo y legal propietario.

Para el pregón se contrataban los servicios de un indio o mestizo, quien —por nueve veces— gritaba por las calles de Cartago las condiciones en que se pensaba rematar el esclavo, y al momento del remate decía:

“A la una, a las dos, a la tercera, que es buena, y verdadera que buena, que buena prole haga” (72).

La responsabilidad siempre caía sobre el introductor, sus familiares o albaceas y las costas las pagaban ellos. En algunos casos determinados, por la índole del comiso, las costas se sacaban del valor del esclavo. Estas eran procesales y personales y comprendían:

2,5%	Almojarifazgo.
2%	Armada de Barlovento.
2%	Castillo del San Juan.

Comisiones al Gobernador, Jueces y denunciantes.
Compra de especies fiscales para el proceso.
Otros, que podían comprender los gastos de traslado y manutención del o los esclavos.

Castas y asientos.

En Costa Rica las castas dominantes en el siglo XVIII fueron la conga y mina; sin embargo,

“en el siglo XVII predominaban... los grupos congos y angolas,” (73)

ambos del grupo Bantú, aunque dominando el congo en proporción de dos por uno.

“Para el siglo XVIII se fortalece la inmigración de casta mina” (74).

La mayor parte de ellos procedían de la zona tropical africana.

Como es bien sabido, desde el siglo XVI hay esclavos negros en las colonias americanas y la distribución fue, al principio, únicamente por parte de la Corona, pero posteriormente se otorgó el privilegio a compañías particulares alemanas, italianas, portuguesas y en el siglo XVIII francesas e inglesas. La delegación del monopolio se hacía por medio de asientos o contratos. En 1701 la Compañía Francesa de Guinea obtuvo el beneficio por un término de diez años (75); don Francisco de Palloque, era el podatario para el Caribe y residía en Panamá. A partir del Tratado de Utrech, Inglaterra hereda la concesión por treinta años, hasta 1739, año en que entra en guerra con España y los

británicos pierden la concesión. Sin embargo, en 1748 se les renueva el permiso que dos años después se deja definitivamente sin efecto. Este período esclavista inglés tuvo grandes repercusiones en la Costa Rica de aquella época, no sólo por la trata de negros —desde mucho antes de constituirse en concesionarios de la Corona Española, ejercían el contrabando con nuestros colonos, según las referencias documentales— sino también por las diversas mercaderías que, antes y después de concedido el asiento, se introdujeron por Matina provenientes de Jamaica.

Las compañías concesionarias aprovecharon las facilidades que les brindaba la Corona Española en el aprovisionamiento del ébano humano en las colonias ultramarinas, para intensificar y extender el comercio ilegal. Este llegó a adquirir proporciones tan alarmantes que en 1789 se concedió:

“... libertad para el comercio de negros a españoles y extranjeros con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Caracas... (pero) con expresa prohibición de que los buques que salgan de dichas colonias para hacer este comercio retornen otro ningún efecto comerciable” (76).

Poco tiempo después esta gracia se extendió a otras regiones del continente.

“Al mismo tiempo se fueron simplificando los trámites y formalidades que debía llenar la navegación e internación de la mercadería negra, sehicieron nuevas concesiones para estimular el tráfico y en 1794 se dictó una curiosa real cédula que permitió a los súbditos que iban a comprar esclavos a colonias extranjeras, que, en caso de no encontrar negros, pudiesen adquirir herramientas y útiles agrícolas que estarían libres de derecho de internación” (77).

Marcas

Un aparte especial nos merece la “marca” de los esclavos. Entre los documentos estudiados encontramos las siguientes: (78)

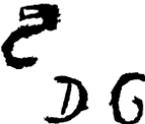
SC

No corresponde a ningún asiento conocido por nosotros. (a)

RC

Pertencen las dos al Asiento de Portugal. (b)

DC

	No corresponde a ninguno de los asientos conocidos.	(c)
	Pertenece al Asiento de Holanda.	(d)
	No cae en ninguno de los asientos conocidos.	(e)
	Asiento no conocido.	(f)
	Asiento no conocido.	(g)
	De los negros de Guinea.	(h)
	Asiento no conocido.	(i)
	Asiento no conocido.	(j)
	Asiento no conocido.	(k)
	Real Coronilla.	(l)

La práctica de marcar los esclavos legales cesó en 1784 por orden real.

c) El comercio con otras mercancías.

En el aparte anterior hicimos un bosquejo rápido sobre las condiciones imperantes en la Costa Rica del siglo XVIII. Deseamos agregar que el abastecimiento de mercaderías, a través de los medios legales, constituía realmente un freno para el desenvolvimiento de las colonias, y Costa Rica no era, ni mucho menos, una excepción. En general el sistema de convoyes primero, y más tarde el de navíos sueltos, no lograron llenar las necesidades mínimas de las colonias. Las continuas guerras de España con las otras potencias del continente repercutían directamente en Ultramar y muchas veces fue necesario tomar medidas de emergencia para que el suministro de artículos indispensables fuera satisfecho por países neutrales. Así, en algunas oportunidades y durante años enteros no se recibió la visita oficial de las embarcaciones autorizadas en las terminales americanas.

En el caso de Costa Rica las mercancías legales las recibíamos, generalmente, a través de Guatemala, que enviaba los cargamentos a León y de ahí a nuestra provincia, a la cual llegaba lo más caro y lo más feo. Por razones obvias, es fácil comprender que los colonos preferían esperar las naves foráneas que ofrecían más ventajas. En esta forma el comercio con los visitantes extranjeros se convirtió en una *necesidad* para ellos, porque obtenían mejores precios y mayor variedad en los artículos. Entre éstos: telas, zapatos, medias, sombreros: fierro, acero, plomo, pólvora; hachas, cuchillos, menaje de casa en general y adornos. En cuanto a alimentos, vinos y otros comestibles, no aparecen registrados; pero no creemos que no fuesen objeto de este tipo de comercio, todo lo contrario. Las telas se compraban en cantidad respetable y muchas veces resultaban en muy malas condiciones por cuanto los fardos pasaban escondidos en el valle por varios días y las inclemencias del clima dejaban su sello en ellas, pero aún así encontraban comprador. Coletta, olandilla, ruar o ruan, angaripola, bretaña y otras eran las preferidas o las más corrientes, según indican los decomisos.

Entre todos los objetos citados, el fierro, el plomo, el acero y las telas ocupaban un lugar preferencial, además de los artículos domésticos, en los que había gran variedad. Desde luego, también en estos suministros los ingleses jugaron un importante papel, de ellos deriva el mayor volumen del contrabando, antes y después de habersele otorgado a Inglaterra el Asiento para la trata de negros.

Resulta perfectamente comprensible que muchos colonos participaran en este comercio y que muchos funcionarios públicos —civiles y militares— se viesan tentados a efectuarlo. Entre las múltiples razones, destacaremos dos: a) facilidad que les brindaba su posición política, b), disponibilidad de cacao o dinero, a la par de los cosecheros —si no lo eran ellos mismos— para realizar las transacciones comerciales al margen de la ley.

En el cuadro No. 3 se muestra, en forma evidente, que los primeros treinta años fueron los más fructíferos para el contrabando y en ellos el movimiento fue bastante parejo; en el resto del siglo se manifiesta en una forma irregular y poco significativa.

En páginas anteriores tratamos de demostrar que la participación de las autoridades condujo a la merma en los registros de las introducciones. En el caso de las mercaderías, véase el cuadro 3, puede apreciarse que la mayoría de los decomisos se realizó en el momento de la introducción. Los cuadros 4 y 5 nos muestran que, en relación a los esclavos, el contrabando de géneros diversos fue más constante a lo largo del siglo.

La pobreza de la provincia se manifiesta claramente, porque para algunos remates no se pudo conseguir participantes, a pesar de las facilidades que se ofrecían, o como cuando se remataron, entre los vecinos de Cartago, ropas usadas —viejas y remendadas— decomisadas a un español (79).

A semejanza de los esclavos, las mercaderías decomisadas sufrían todo un procedimiento legal:

- a. Decomiso.
- b. Avalúo e investigación de introductores y otros complicados en el asunto.
- c. Remate, previo paso de publicación —mediante el pregón—.
- d. Adjudicación legal.

Las mercaderías decomisadas eran objeto de los gravámenes de ley, que eran:

- Almojarifazgo, que variaba en porcentaje.
- Armada de Barlovento.
- Castillo del Río San Juan.
- Avería.
- Anclaje de la balandra o entrada al río.

Porcentaje para jueces y otros funcionarios:

- Gastos de traslado.
- Costas.
- Otros.

Todos estos detalles analizados nos llevan al convencimiento de que el comercio intérlope, llevado a cabo por los colonos de nuestra provincia en esa época, no obedeció a un deseo de contar con artículos suntuarios o exóticos. Antes bien, nos inclinamos a creer que fue la respuesta a una *sentida necesidad*.

d) La actitud de colono ante el contrabando.

Poco hay que agregar sobre el asunto que hemos venido esbozando a través del presente trabajo. Que el colono comerció a espaldas de la ley, no cabe duda. Los documentos evidencian la cuantía y la variedad. Cuantitativa y cualitativamente la defraudación fue suficiente para contribuir, aunque en pequeña parte, a engrosar el problema fiscal de la Madre Patria y, a la larga, a su caída como potencia.

El contexto histórico de nuestra provincia en el siglo XVIII enmarca esta situación delictiva, suficientemente demostrada. Las condiciones sociales, económicas y políticas concurrentes en esas épocas coadyuvaron a que el contrabando fuese una práctica casi normal y muy generalizada en Costa Rica, en la misma forma que se llevó a cabo en toda la América Hispana. Basta leer el informe que el Ing. Luis Díez Navarro remitió a la Audiencia en 1744 (79A) para comprender la frescura absoluta de los colonos para negociar con extranjeros. Veamos:

“En la boca de dha Barra (se refiere a Matina) se hacia el comercio ilícito, de tal suerte que los Judíos Xamaicanos formaban tiendas de campaña en tierra, y en ellas ponían sus xéneros, y todos los Vecinos de Cartago Baxauan á celebrar feria, como si fuera un Puerto con los requisitos y Licencias necesarias: Esto se hacia dos veces al año, que era a tiempo de las dos cosechas de Cacao, el que conducían a la plaia para la compra de las ropas, las que yatroducian a la Ciudad”.

Es imposible imaginar que la participación en esas ferias de Matina no tuviera un respaldo casi general de las autoridades de la provincia. Levantar tiendas de campaña en las playas sólo tenían sentido si la actividad se prolongaba durante unos días, y no se justifica que en ese tiempo no fueran detectados por los vigías del valle. La complacencia y participación de los vecinos era definitiva. En algunas oportunidades, el apoyo al comercio ilícito fue tan escandaloso que llegó a oídos de la Audiencia de Guatemala, quien se apresuró a enviar un comisionada especial para que, una vez realizada la investigación, rindiera un informe para proceder a sentar responsabilidades. Pero, aún en estas ocasiones, hasta el mismo juez se dejó llevar por la tentación y de común acuerdo con el acusado aprovechó la situación en su propio beneficio. Este es precisamente el caso del Juez Pesquisidor don Francisco de Carmona (80).

Por otro lado, en un cuadro tan patético como el que ofrecía la Costa Rica del siglo XVIII, que carecía hasta de lo más elemental, el

contrabando tiene que haber significado algo más que una simple práctica ilegal o un medio de lograr algunos beneficios. En realidad, visto desde este ángulo, el comercio ilícito fue un medio de subsistencia y un conducto para obtener artículos variados mediante una inversión menor.

Vale la pena recordar que los contrabandistas buscaron todos los medios posibles para eliminar las barreras que pudiesen perturbar sus actividades. Producto de esta mentalidad fue la acusación de que fue objeto el Gobernador don José A. Lacayo de Briones, a quien se acusó de practicar lo que con toda sinceridad combatía: el contrabando. Sus enemigos lograron que la Audiencia lo retirara del cargo de Gobernador, y aunque tiempo después se demostró su inocencia, no se le restituyó en su puesto, y el contrabando continuó ejerciéndose a manos llenas. Recuérdese también la discutida participación de don Antonio Galiano, Teniente del Valle de Matina, cuando en 1759 apresó unas balandras procedentes de Curazao y Jamaica. En esa ocasión aceptó el soborno que se le ofreció por novecientos pesos para permitir el desembarco de mercaderías a la playa.

“Hecho que fue este arreglo, los mercaderes desembarcaron sus mercaderías y estuvieron negociándolas durante ocho días. Al cabo de este tiempo, en la madrugada del día 30, estando dormidos los mercaderes, fueron sorprendidos por el Teniente y vecinos del valle, que armados los atacaron, mataron a cerca de 60 de ellos, apresaron a otros y se apoderaron de las mercaderías. Este acto sólo puede ser calificado de infame traición” (81).

Queda claro que don Antonio, al amparo de su condición de funcionario público, aceptó el doble juego, que estamos de acuerdo en que fue una actuación indigna y ruin.

Claro está que el comercio ilegal no fue una exclusividad de esa Costa Rica del siglo XVIII. Puede afirmarse que la práctica del comercio clandestino estaba muy generalizada en las colonias españolas de Ultramar; realmente era parte del sistema de vida de la época y en la actividad participaba todo tipo de funcionarios, aún los mismos virreyes. En

“...Guayaquil... donde interesados en ello el Corregidor y oficiales reales disimulan su entrada... se ponen guardas a bordo (de las embarcaciones), y pasan a registrarla los mismos jueces, con cuya diligencia se falsifican jurídicamente las sospechas que puede haber dado la embarcación, y habiendo hecho una gran papelada de mucha apariencia y poca sustancia, queda asegurado el dueño de la embarcación y resguardados los jueces. A este modo de consentir y aun

patrocinar los contrabandos llaman generalmente en aquellos países comer y dejar comer, y los jueces que lo consienten por el soborno que reciben son llamados hombres de buena índole, que no hacen mal a nadie...” (82).

Este episodio de Guayaquil es representativo del sentir y del actuar colonial y se puede colegir que situaciones muy similares se daban en todas las latitudes de la América Española. En realidad, la ley general del contrabando llegó a ser más fuerte que la misma ley legal.

Opina Ulloa, y nos parece que muy acertadamente,

“Es cosa natural que el contrabandista de géneros procure ocultar su delito, ni parece regular que el que participa o esté comprendido en él divulgue ni haga público su crimen, ni que los unos ni los otros hagan alarde de descubrir la industria de que se valen para conseguir su fin, mientras están en el mismo paraje donde les amenaza el castigo; pero luego que se hallan fuera de él, y en sitio donde no tengan qué temer, se hace público el hecho y se refiere como cosa pasada...” (83).

Qué más podría esperarse de los habitantes de las colonias ultramarinas, si con ligeras variaciones la situación de todas ellas era similar a la de Costa Rica y si la misma Metrópoli había propiciado tal conducta?

CAPITULO IV

SIGNIFICADO DEL COMERCIO ILICITO

a. **Justificativo del contrabando.**

Sobre la base del análisis general que hemos realizado, con respecto a las relaciones económico-políticas de España con sus colonias americanas y del papel del contrabando en esas colonias, resulta evidente que esa forma comercial gozó de gran popularidad y aceptación en todo el ámbito colonial.

Son muchas las razones que, a manera de síntesis, podemos arguir para justificar el comercio ilícito a lo largo del ambiente colonial

americano. La política mercantilista, tanto en su manifestación monopolista como en su aspecto de política tributaria, fue, quizá, el punto de partida para el desarrollo de la práctica ilegal en el comercio. España era incapaz de satisfacer las necesidades coloniales y cuando sus convoyes llegaban a puertos americanos, las mercaderías transportadas resultaban insuficientes y onerosas para los colonos.

Por otro lado, desde el siglo XVI España se vio envuelta en continuas guerras con las otras potencias europeas, precisamente, y por lo general, para defender sus posesiones en América. Pero el resultado fue la concesión de privilegios comerciales a esas potencias, la intensificación en volumen y área de acción del contrabando y el asentamiento de extranjeros en las mal defendidas posesiones de Ultramar. Las relaciones comerciales ilícitas de los colonos con las naves foráneas llegó a tener tal relevancia, que se puede asegurar que el desenvolvimiento de las colonias hispanoamericanas del siglo XVIII dependió, en buena parte, de esa práctica, definitivamente generalizada en todas las escalas de la jerarquía social y política de la época, no importando el peldaño que se ocupara. Sobre este asunto De Ulloa se lamenta de la siguiente manera:

“Lo que se hace más sensible en este particular es que ni el honor, ni la conciencia, ni el temor, ni el reconocimiento de verse mantenidos por el Soberano con salarios muy crecidos, sirven de estímulo en aquellos países para celar lo que es de la obligación de cada uno, y así está manteniendo el Rey muy liberalmente a sus mayores enemigos, que no cesan de usurparle sus derechos y menoscabar su Real Hacienda” (84).

Las ganancias de los contrabandistas debieron haber sido muy jugosas, porque precisamente esa forma de comercio estuvo sustentada en un sistema de gratificaciones; además, el necesario riesgo que corría el practicante del contrabando de perder la mercadería en manos de algún funcionario leal al Monarca debió haber valido la pena correrlo, por los beneficios que de esas negociaciones obtenían. Como ejemplos tenemos que,

“El año de 1738 llegaron a Cartagena los registros que fueron convoyados por el Teniente General D. Blas de Lezo, y con ellos se ha experimentado cuan poco fruto se ha sacado de aquella providencia. Los comerciantes bajan a aquella ciudad con una crecida suma de caudales, emplean sólo la mitad, o menos, según les parece y con lo restante van a la costa o concluyen el resto de su empleo en géneros de contrabando; luego pasan a su destino a la sombra de

una guía y la confianza de que lo disimulen los jueces por donde transitan, y así introducen dos o tres tantos más de lo que emplearon lícitamente” (85).

“El contrabando había llegado a tal extremo... que de 500.000 pesos a que montaban las ventas de cacao venezolano en México, 450.000 pasaban a las colonias extranjeras, según estimación que hizo Abalos en el tiempo en que fue contador, de acuerdo con los registros y cuentas de la Tesorería desde 1766 hasta 1775, o sea que de 10 partes, 9 pasaban al comercio extranjero y sólo una al español” (86).

“... Ballesteros nos da este alarmante dato sobre las cifras que alcanzó el contrabando en 1790: “... de los 800 millones de reales del comercio americano, España solamente surtía 70 millones de reales; los demás procedían del contrabando” (87).

En el caso específico de Costa Rica, última provincia de la Capitanía General de Guatemala --no sólo por su situación geográfica sino también por su condición económica y marginada en el Reino-- el volumen y calidad del contrabando fue de bastante consideración, en referencia al marco histórico del momento. Hemos mencionado antes que nuestra costa Atlántica es abierta y por aquellos años carecía casi totalmente de vigilancia; recuérdese que el Fuerte de San Fernando de Matina estuvo muy pocos años en servicio y que su área de acción era muy limitada, esto unido al poco celo y mucha confianza de los vigilantes, le restó capacidad para realizar su cometido. Por otro lado; esa era la región donde estaba centralizada la actividad cacaotera del siglo XVIII de modo que realmente el valle llenaba las exigencias para que se desarrollara en su seno una importante actividad contrabandista, por medio de la cual los vecinos de la región y de Cartago adquirían las mercaderías y los esclavos en mejores condiciones que a través del comercio legal.

Además, la comunicación hacia el interior de la provincia era muy deficiente por lo que la acción de las autoridades locales era lenta y, por lo general, extemporánea e ineficaz. Todas esas condiciones sumadas a la necesidad de contar con artículos hasta de primera necesidad y mano de obra barata y de buena calidad, abrieron las puertas al contrabando. Desde luego, esta actividad comercial, comparada con la de las otras colonias, resultaba definitivamente insignificante, pero no se puede ignorar que ese movimiento tiene que ir forzosamente en perfecta concordancia con las posibilidades que por entonces tenían los colonos de Costa Rica, y para todos es conocido que la pobreza y la falta de

incentivos económicos fueron la tónica del siglo XVIII. Con propiedad podemos afirmar que el contrabando de mercaderías y esclavos fue una actividad fortificadora del desenvolvimiento económico de la época.

b) Intentos hechos para frenar el contrabando.

Casi desde el mismo momento del Descubrimiento, la Corona Española se ocupó de tomar medidas restrictivas en cuanto al comercio ilegal se refiere. La piratería y el corso de los siglos XVI y XVII fue sustituida en el XVIII por asentamientos definidos de las potencias antiespañolistas, que se convirtieron en verdaderos emporios comerciales, desde donde se ejercía un jugoso comercio abierto con las colonias iberoamericanas.

Cuatro fueron los puntos de partida de esta actividad delictiva: el Caribe, Buenos Aires, Perú y Veracruz. En la Mar del Sur, Panamá fue centro comercial, legal e ilegal. Desde este último punto de vista, puede afirmarse que de ese puerto irradiaba el contrabando a través del Istmo y a Guayaquil. Vale la pena mencionar que, a través de esta actividad comercial al margen de la ley, y por razones obvias, se logró un verdadero estímulo en cuanto a la exploración se refiere, especialmente de aquellas regiones más montañosas. Desde luego que para Costa Rica es de especial importancia el Caribe, porque fue de Jamaica de donde provino el grueso del contrabando, aunque también de Tierra Firme, Cartagena y Curazao.

Si en el siglo XVII los holandeses fueron los contrabandistas más conspicuos en las Indias, especialmente a partir de la segunda mitad de la centuria, en el siglo XVIII rivalizaron con los ingleses que ocuparon un lugar importante y definido después del Tratado de Utrech. Dice De Madariaga que

“Ingleses, holandeses y franceses llegaron... a hacer del contrabando un arte casi perfecto en colaboración con los mercaderes españoles de las Indias, así como de las autoridades” (88).

En general, eran muchas las formas de llevar a cabo el comercio ilícito, desde el pretexto por la simple avería de la nave, hasta una complicada organización basada en la cooperación de las autoridades mediante el sistema de gratificaciones. Según Depons (89) había tres métodos para introducir contrabando:

“a) entrar en el puerto con su barco y arreglarse con los guardias para descender a tierra durante la noche lo de más valor y menor volumen del cargamento; b) obtener de los empleados de la aduana que disminuyan la medida, el peso

o la valuación de las mercaderías declaradas o por declarar; c) desembarcar en un puerto de la costa bastante alejado de los puertos frecuentados y llevar las mercancías por tierra al lugar de su destino”.

Aquí en Costa Rica se practicaron los dos primeros, de preferencia, y uno más que fue llegar a puerto durante el día, desembarcar a vista y paciencia de colonos y autoridades y comerciar con ellos en el mismo puerto con el beneplácito de todos.

El sistema de asientos —que antes hemos analizado— fue uno de esos intentos, sólo que, tanto Francia como Inglaterra, ya en el siglo XVIII, aprovecharon muy bien los privilegios otorgados para extender el contrabando al amparo de la ley. Algunos monarcas de este siglo trataron de ponerle coto al comercio ilegal, a través de medidas restrictivas, pero favorecedoras, tanto a las colonias como a la Metrópoli. Por ejemplo, Felipe V determina la creación del Virreinato de Nueva Granada en 1727 como reacción al contrabando británico. Este mismo monarca reorganizó el sistema de flotas y galeones en 1720, aunque años más tarde se optó por usar navíos sueltos a fin de permitir más agilidad y rapidez en el comercio. En 1759 llega Carlos III al trono español, el monarca ibérico más visionario del siglo XVIII en el campo de la economía. En su época se utilizaban compañías mercantiles que tenían ciertos privilegios para negociar con determinadas regiones de Indias. Las Sociedades Económicas de Amigos del país, propias de la segunda mitad de este siglo, impulsaron la agricultura, el comercio y la libre navegación. Poco a poco se logra una relativa libertad de comercio, primero a nivel intercolonial y después con otras naciones. Se abren nuevos puertos de importación y exportación, se levanta el monopolio marítimo de Sevilla, porque era el único medio de reducir los precios y de competir con las naciones que ejercían el contrabando en América. En 1765 se libera, en parte, el comercio de España con el Caribe, permitiendo el contacto directo entre ambos, mediante buques—correo mensuales, sin tener que hacer la consabida escala obligatoria en Cádiz, pero siempre en el entendido de que este comercio era con productos coloniales y españoles. Esta medida permitió un aumento en el valor y el volumen de este intercambio comercial y las colonias alcanzaron un mejor nivel de vida. En 1774

“Don Martín de Mayorga, Presidente de la Audiencia de Guatemala, manda publicar la Real Cédula fecha en el Pardo sobre la libertad de comercio entre los reinos de Nueva España, Nueva Granada, Guatemala y Perú, con las restricciones de que no puedan extraerse ni embarcar los géneros de Castilla ni las ropas de la China que trae un galeón de Filipinas al Puerto de Acapulco” (90).

En 1778 se promulgó el Reglamento de Aranceles Reales para el libre comercio entre las Indias y la Madre Patria. Se establecieron trece puertos libres en España y veinticuatro en América, para estas relaciones. En 1789 México y Venezuela, que aún permanecían bajo el control monárquico, alcanzan también el rompimiento del monopolio. En 1790 la Casa de Contratación es abolida. En 1797, debido a la Guerra con Inglaterra, se permitió el comercio directo con las naves provenientes de países neutrales y, aunque en 1799 se revocó este permiso, en 1805 se renovó. En 1801 se permite la total libertad comercial en la Mar del Sur con cualquier tipo de mercadería, aboliendo al mismo tiempo derechos como la alcabala y la avería.

Los pensadores españoles del siglo XVIII hicieron sentir su voz pidiendo cambios en la estructura política y económica para salvar al Imperio. Jerónimo Ustáriz, Bernardo de Ulloa, Bernardo Ward, Campomanes y Jovellanos son algunos ejemplos. Todos abogaron por libertad económica e impulso a la agricultura y a la industria y una disminución de las pesadas cargas arancelarias.

A pesar de todos estos esfuerzos no se logró erradicar definitivamente el contrabando, aunque debe reconocerse que a fines del siglo en estudio y principios del XIX se detectó un considerable aumento en las exportaciones de España a las Indias. Desde luego, todas estas medidas que hemos mencionado no fueron producto de una política estatal tendiente a favorecer el desarrollo de las colonias, sino más bien obedecían a una necesidad de combatir el contrabando. Es decir, era una forma de responder a las continuas provocaciones de las potencias europeas antiespañolistas, que trataron por todos los medios de aprovecharse de la sofocada situación en que la Metrópoli mantenía a sus subordinados de América.

Internamente algunos de nuestros gobernadores y otras autoridades realizaron intentos para tratar de frenar la corriente contrabandista. Antes se hizo mención del afán con que se buscó la forma de fortificar aquellos puntos de la provincia que parecían más frágiles, y cuando al fin se logró la construcción de una fortaleza en el Atlántico, no ofreció realmente las seguridades esperadas y muy pocos años después fue destruida prácticamente sin oposición de sus ocupantes. Por otro lado, en diversas oportunidades se tomaron medidas tendientes a regular el movimiento de y hacia el valle de Matina, con el propósito de ejercer el debido control de las recaas que llegaran o salieran de la capital, así como de sus visitantes; algunos gobernadores determinaron el cambio periódico de los vigías del valle para evitar que estos funcionarios establecieran relaciones de amistad con los contrabandistas. En todas las oportunidades se hicieron indicaciones de las severas medidas que se aplicarían a los infractores y cuando se detectaron introducciones ilegales, el decomiso fue inmediato y por lo general se encarceló a los responsables. Además, los funcionarios que participaron en este tipo de

acciones fueron remitidos a la Audiencia para que se les aplicara las penas del caso. Otro intento que se hizo para frenar el contrabando, y permitir el debido suministro de mercancías a la provincia, fue la autorización para comerciar directamente con Cartagena, ya a fines del siglo XVIII, a la par de la suspensión del pago de la alcabala. Pero la realidad del caso es que el contrabando siguió existiendo. A pesar del poco volumen de las negociaciones —en comparación con otros mercados coloniales del continente— los beneficios debieron haber constituido un incitante estímulo para los traficantes.

c. El valor del contrabando en la vida colonial.

En virtud de la exposición y análisis de la documentación por nosotros estudiada y las condiciones socio económicas prevalencientes en la Costa Rica del siglo XVIII, consideramos que el contrabando de mercaderías y esclavos con comerciantes provenientes de potencias rivales a España y de la misma Metrópoli, ocupó un lugar preponderante en el desenvolvimiento integral de la provincia. La cuantía y variedad de las introducciones, en cuanto a géneros se refiere, demuestra que había verdadera necesidad de adquirir esos artículos, ya fuese porque España no los suplía a tiempo o porque sus precios no estaban al alcance de los colonos en vista de su extrema pobreza. El hecho de que mercaderías en estado lastimero y a veces viejas y remendadas encontraran comprador, debe servirnos de medida para reflexionar sobre esta situación. Se observa con cuidado las listas de estos géneros se saca como conclusión que en la mayoría de las oportunidades son objetos de primera necesidad, tales como ropas, telas, vajilla, materiales de trabajo, etc. y que los objetos suntuarios realmente son muy pocos. Pero a pesar de eso, creemos que, para frecuentar la poca vida social que pareciera se daba por entonces, era necesario disponer de alguna indumentaria que difícilmente estaba al alcance de todos los colonos del siglo XVIII a no ser que traficaran con los contrabandistas. Por otro lado el contrabando se convirtió en el enlace directo entre los pobres colonos y el resto del mundo, debido a que su estrecha situación económica les impedía visitar otras regiones autorizadas o no para el comercio.

Hemos mencionado anteriormente que los colonos de Costa Rica tenían como única fuente de riqueza la agricultura y que el cacao era por esas fechas el producto que ofrecía las esperanzas de una mejora en las condiciones económicas y sociales de los productores, de modo que la economía rural era raquítica; pero a su alrededor se gestaba todo el desenvolvimiento de la provincia.

En esta actividad delictiva es de suponer que participaba todo el que tenía oportunidad para ello, aunque lógicamente la posición económica, social y política de cada cual determinaba la intensidad de

la participación. Así, entre más solvencia existiera, supuestamente, más importante era su participación en cuanto a la cuantía y a la calidad de los artículos. Posiblemente eran éstos los contrabandistas de esclavos, y las mercancías de menos valor era aprovechadas por las gentes de menos recursos. En esta forma no podemos hablar de una clase contrabandista, porque creemos que esta práctica llegó a todos los niveles de la sociedad de la época.

En cuanto a los esclavos, hemos expuesto anteriormente que por lo general las plantaciones tenían muy pocos y que otros servían en las ciudades del interior. Pues bien, si de acuerdo con el cuadro No. 1 el número de haciendas era menos de las ciento cincuenta a mediados del siglo y, según los expedientes que tuvimos oportunidad de estudiar, las introducciones alcanzaron a más de ciento cincuenta esclavos, sin contar las crías, y si recordamos que los hijos de esclavos eran también esclavos, debemos colegir que una buena cantidad de ellos provenía precisamente del comercio ilícito, por las facilidades económicas que de esta práctica obtenían. Además, no solamente fueron procesados los dueños de esclavos que tenían sus haciendas en Matina, sino que muchos de ellos estaban en las casas de los colonos de Cartago y otras ciudades. Por lo tanto, el contrabando de esclavos también jugó un importante papel en la economía colonial.

Cierto que, de acuerdo con la periodización que establecimos, los primeros treinta años de la centuria son los más importantes; pero no menos cierto es también que dada la condición de la actividad —totalmente delictiva— muchos pudieron haber sido los casos que no quedaron registrados, precisamente por la complicidad de los funcionarios públicos o eclesiásticos, o de ambos.

Para concluir, deseamos enfatizar en que —según el marco histórico de la Costa Rica del siglo XVIII y dadas las condiciones socio-económicas imperantes por entonces— el contrabando, fuese cual fuese su origen y tipo de mercancías, y sin entrar a valorar la condición moral o legal de la actividad, contribuyó al desenvolvimiento integral de la provincia.

BIBLIOGRAFIA

- Alfaro, A. *Arqueología Criminal Americana*. Biblioteca de Autores Costarricenses, Tomo 3. Editorial Costa Rica, 1961. 226 p.
- Amador Zúñiga, V.E. *Comercio de Costa Rica con Cartagena, Portobelo y Panamá durante la Colonia*. (copia mimeografiada). Trabajo de investigación presentado en la Universidad Nacional, Heredia, C.R. 1974. 220 p.
- Arciniegas, German. *Bibliografía del Caribe*. 2a. Edición. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 1947. 543 p.
- Bazart, Jan y otros. *La Historia Económica en América Latina*. T. II. Desarrollo, Perspectivas y Bibliografía. XXXIX Congreso Internacional de Americanistas. México, 1972.
- Bitar Letaift, M. *Economistas españoles del siglo XVIII. Sus ideas sobre la libertad de comercio con Indias*. Ediciones Cultural Hispánica. Madrid, 1968. 257 p.
- Bonet de Sotillo, D. *El tráfico ilegal en las colonias españolas*. Instituto de Estudios Hispanoamericanos de las Facultades de Humanidades y Educación. Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1955. 28 p.
- Bonilla, C. *Piraterías en Honduras*. San Pedro Sula, Honduras, 1955. 478 p.
- Bonilla, H. y otros. *Historia Económica en América Latina*. Tomo I. Situación y Métodos. XXXIX Congreso Internacional de Americanistas. México, 1972.
- Bosch, J. *Apuntes para una interpretación de la Historia Costarricense*. Copia poligráfica. Instituto Interamericano de Educación Político. 1962. 36 p.
- Camacho E., R. *Historia de Costa Rica*. Fotocopias de mapas. (n. fha.).
- Cavallini, L. "Los nombres "Costa Rica" y "Nuevo Cartago"; las primeras demarcaciones limítrofes de nuestra nación y la cartografía coetánea. Tesis U.C.R., (n.f.) 99 p.

- Córdoba-Bello, E. *Compañías Holandesas de Navegación. Agentes de la colonización Neerlandesa*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1964. Pág. 53-64.
- Coto Conde, J.L. *Eran otros tiempos*. Imprenta Nacional. San José Costa Rica, 1958. 166 p.
- Chacón de Umaña, L.A. *Don Diego de la Haya Fernández: Su Época y su Gobierno*. Tesis, Universidad de Costa Rica. San José, 1967. 276 p.
- Deyon, Pierre. *Los Orígenes de la Europa Moderna: El Mercantilismo*. Nueva Colección Ibérica. Madrid, 1970. 170 p.
- Díez Navarro, L. *Informe sobre la Provincia de Costa Rica*. Presentado al Capitán General de Guatemala don Tomás de Rivera y Santa Cruz. Publicado en la Revista de Archivos Nacionales. Año III. 1939. Pág. 579-600.
- Lord Elton. *El Imperio Británico*. Traducción de E.P. de las Heras. Luis de Caralt, Barcelona, 1948. 660 p.
- Escalante, A. *El Negro en Colombia*. Monografías Sociológicas No. 18. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1964. 196 p.
- Estrada Molina, L. *La Costa Rica de don Tomás de Acosta*. Editorial Costa Rica. San José, 1965. 277 p.
- Facio Brenes, R. *Obras de Rodrigo Facio*. Tomo I. *Estudio sobre Economía Costarricense*. Editorial Costa Rica. San José, 1972. p. 17 a 25.
- Fagg, J.E. *Historia General de Latinoamérica*. Taurus Ediciones. España, 1970. 1112 p.
- Fallas Barrantes, M.A. *Una Institución Colonial: La Factoría de Tabacos de Costa Rica*. Editorial Costa Rica, San José, 1972.
- Fernández Guardia, R. *Crónicas Coloniales de Costa Rica*. Editorial Costa Rica. San José, 1967. 221 p.
- Fernández, L. *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica*. Tomos I al X. Imprenta Nacional, San José, 1881-1907.
- *Historia de Costa Rica durante la dominación española*.

- 1502-1821. Tipografía de Manuel Ginés Hernández. Madrid, 1889. 640 p.
- Floyd, Troyd S. *The Anglo Spanish Struggle for Mosquitia*. The University of México, Press. 1967. 233 p.
- Fonseca Saborío, J.M. *El Gobernador en la época colonial*. Tesis de Grado Universidad de Costa Rica, San José, 1968. 136 p.
- Furtado, C. *Economía Latinoamericana. Una síntesis desde la conquista Ibérica hasta la Revolución Cubana*. 2a. Edic. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, 1970. 311 p.
- Gamboa G., Francisco. *Costa Rica, Ensayo Histórico*. Ediciones Revolución. Serie Ensayo. San José, Costa Rica. 1971. 193 p.
- Gámez, J.D. *Historia de la Costa de los Mosquitos. Hasta 1894*. Managua, D. N. Nicaragua, C.A. 1939. 346 p.
- Gonnard, R. *Historia de las Doctrinas Económicas*. 4a. Edic. Ediciones Aguilar, S.A. Madrid, 1952. 664 p.
- Halperin Donghi, T. *Historia Contemporánea de América Latina*. 3era. Edición. Editorial Alianza, Madrid 1972. 548 p.
- Haring, C.H. *El Comercio entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. FCE, México, 1939. 371 p.
- El Imperio Hispánico en América*. 2a. Edición. Biblioteca Dimensión Americana. Buenos Aires, 1972. 379 p.
- Hernández, Sánchez-Barba, M. *Historia Universal de América*. Tomo I. Ediciones Guadarrama. Madrid, 1962. 593 p.
- Konetzke, R. *América Latina*. V. II. La Epoca Colonial. Historia Universal S. XXI, México, 1971. 400 p.
- Larraz, J. *La Epoca del Mercantilismo en Castilla (1500-1700)*. Ediciones Aguilar; S. A. Madrid, 3era Edic. 152 p.
- Lines, J.A. *Integración de la Provincia de Costa Rica bajo el reinado de don Carlos V*. Separata de la publicación No. 2 del Instituto de Cultura Hispánica. San José, 1959. 59 p.
- López Gutiérrez, S. *La Gobernación de don José Lacayo de Briones*.

- Tesis de Grado. Universidad de Costa Rica. San José, 1964. 303 p.
- Madariaga, Salvador de "*Cuadro Histórico de las Indias*". Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 1945. 1043 p.
- Meléndez Chaverri, C. *Costa Rica. Evolución Histórica de sus problemas más destacados. A dónde vamos?* Museo Nacional. San José, 1953. 85 p.
- y Ducan, Q. *El Negro en Costa Rica*. Editorial Costa Rica. San José, 1972. 281 p.
- Monge Alfaro, C. *Historia de Costa Rica*. 13a. Edición. Librería Trejos, San José C.R. 1974. 296 p.
- Montero Barrantes, F. *Elementos de Historia de Costa Rica*. Tomo I. 2a. Edic. Imprenta Nacional. San José, 1922. 319 p.
- Morales Padrón, F. *Historia de Hispanoamérica*. Editorial Católica Española, S.A. Sevilla, 1972. 487 p.
- Ots Capdequí, J.M. *Instituciones económicas hispanoamericanas del período colonial*. Historia del Derecho Español. Tipografía de Archivos. Madrid, 1959. 548 p.
- *El Siglo XVIII español en América*. (El Gobierno político del Nuevo Reino de Granada, Aporte Documental). Jornada 30. El Colegio de México, Centro de Estudios Sociales, México, 1945. 102 p.
- *España en América. El régimen de tierras en la época colonial*. Fondo de cultura económica. México, 1959. 145 p.
- Peralta, M. Ma. de *Costa Rica y Colombia*. De 1573 a 1881. Su jurisdicción y sus límites territoriales. Madrid, 1886. 392 p.
- *Costa Rica y la Costa de Mosquitos. Documentos para la Historia de la jurisdicción territorial de Costa Rica y Colombia*. París, 1898. 566 p.
- Pérez Zeledón, P. *El Fuerte de San Fernando de Matina*. En: Gregorio José Ramírez y otros Ensayos. Editorial Costa Rica, 1971. Pág. 95–120.

- Ramos, L. y otros. *Los viajes de Cockburn y Lievre por Costa Rica*. Biblioteca de autores costarricenses. Tomo 9. Editorial Costa Rica. San José, 1962. 134 p.
- Rosés Alvarado, C.A. *El cacao en la Economía Colonial de Costa Rica*. Tesis de Grado. Universidad de Costa Rica. San José, 1975. 101 p.
- Saborío de Drozd, Luisa *Grandes invasiones de piratas en Costa Rica*. Tesis de Grado. Universidad de Costa Rica. San José, 1946. 140 p.
- Salvatierra, S. *Contribución a la Historia de Centro América*. Tomo I. Tipografía Progreso. Managua, Nicaragua, 1939. 568 p.
- Sigüenza y Góngora, Carlos de *Obras Históricas*. 2a. Edic. Editorial Porrúa, S.A. México, 1960. 361 p.
- Soley Güel, T. *Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica*. Tomo I. Editorial Universitaria. Sección Ciencias Sociales y Jurídicas No. 1. San José, 1974.
- Stein, S. J. y B. *Herencia Colonial de América Latina*. Editorial Siglo XXI. México, 1972. 204 p.
- Tickner, F. W. *Historia Social e Industrial de Inglaterra*. Traducción española de Leopoldo Panero. Ediciones Pegaso. Madrid, 1945. 736 p.
- Unión Panamericana. *Sistema de Plantaciones en el Nuevo Mundo*. Estudio y resúmenes de discusiones celebradas en el Seminario de San Juan, Puerto Rico. Washington, D.C. 1960. 236 p.
- Ureña Morales, G. *Factores determinantes de la vida colonial costarricense*. Tesis de Grado. Universidad de Costa Rica. San José, 1947. 181 p.
- Vicens Vives, J. *Historia Social y Económica de España y América*. Tomo III. *Imperio, Aristocracia y Absolutismo*. Editorial Teide. España, 1957. 599 p.
- Villalobos, S. *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile*. 1700-1811. Eudeba. Editorial Universitaria de Buenos Aires. 2a. Edic. Argentina, 1971. 149 p.
- Lindo Bennett, E. *La actividad cacaotera en Costa Rica*. Tesis de Grado. Universidad de Costa Rica. San José, 1970.

Obregón Loría, R. *De Nuestra Historia Patria*. Vol. 1. *Las autoridades coloniales superiores de Costa Rica*. Universidad de C.R. 1966.

Ulloa, Juan de. *Noticias Secretas de América*. Ediciones Mar Océano. Argentina, 1953.

NOTAS

(1) Déyon, Pierre. *Los orígenes de la Europa Moderna: el Mercantilismo*. 1970. Pág. 121.

(2) Idem. p. 60.

(3) Según ideas fundamentales de Bitar Letayf, M. *Economistas Españoles del Siglo XVIII*. 1968. Pág. 56.

(4) Larraz, J. *La época del Mercantilismo en Castilla*, 1963. Pág. 22.

(5) Larraz, J. Ob. cit. 1963. Pág. 62-63.

(6) Deyon, P. Ob. cit. 1970. Pág. 32.

(7) Larraz, J. Ob. cit. 1970. Pág. 142.

(8) Ots. capdequí, J. M. *Instituciones*, 1959. Pág. 435.

(9) Gámez, J. D. *Historia de la Costa de Mosquitos, 1939*. Pág. 68.

(10) Stein, S. y B. *Herencia colonial*. 1972. Pág. 204.

(11) Bitar Letayf, M. Ob. cit. 1968. Pág. 40-41. Cita de Ramón Trías Fargas: Algunos documentos inéditos relativos al régimen económico de las Indias a fines de la Colonia Madrid, 1963. Pág. 325.

(12) Morales Padrón. *Historia de Hispanoamérica*. 1972. Pág. 98.

(13) Salvatierra, S. *Contribución a la Historia de Centro América*. 1939. Pág. 427.

(14) Meléndez Ch. C. *Rasgos Fundamentales de la Geopolítica Centroamericana en la Independencia*. Rev. de la Universidad de Costa Rica. No. 378. 1971. Pág. 7.

- (15) Gottmann, J. *América*. 1969. Pág. 241.
- (16) Bonet de Sotillo, D. *El Tráfico en las colonias españolas*. 1955. Págs. 18-19.
- (17) Floyd, T. *The Anglo-Spanish for Mosquitia*. 1967. Pág. 17.
- (18) Gámez, J. D. Ob. cit. 1939. Pág. 90.
- (19) Salvatierra, S. ob. cit. 1939. Pág. 423.
- (20) Bonilla, C. *Piraterías en Honduras*. 1955. Pág. 301.
- (21) Salvatierra, S. ob. cit. 1939. Pág. 418.
- (22) Floyd, T. Ob. cit. 1967. Págs. 63-64.
- (23) Salvatierra, S. Ob. Cit. 1939. Pág. 408.
- (24) En "Noticias sobre los mosquitos y medios de exterminarlos" por el Cap. General de Guatemala don Pedro de Rivera - 25 noviembre 1742. Publicado en "*Costa Rica y la Costa de Mosquitos*", Ml. Ma. de Peralta, 1898. Pág. 120.
- (25) Chacón de Umaña, L. A. "*Diego de la Haya Fernández: Su época y su Gobierno*", 1963. Pág. 89.
- (26) Salvatierra, S. Ob. Cit. 1939. Págs. 424-425.
- (27) Idem Pág. 438.
- (28) Rosés, C. A. *El cacao en la economía colonial de Costa Rica*. 1975. p. 16 a 31.
- (29) A. N. S. H. Cart. Col. 166.
- (30) Fernández, León. *Historia de Costa Rica durante la dominación Española*, 1502-1821. 1889. Pág. 371.
- (31) A. N. S. H. Guat. Col. 142.
- (32) A. N. S. H. Cart. Col. 225.
- (33) Meléndez Chaverri, *Costa Rica. Evolución Histórica de sus problemas más destacados*, 1953. Pág. 27.
- (34) Unión Panamericana. *Sistema de Plantaciones en el Nuevo Mundo*, 1960. Pág. 5.
- (35) Unión Panamericana, Ob. Cit. 1960. Pág. 77.
- (36) Estrada Molina, L. *La Costa Rica de don Tomás de Acosta*. 1965. Pág. 52.

- (37) Facio Brenes, R. *Obras de don Rodrigo Facio, Estudio sobre Economía Costarricense*. 1972. Pág. 29.
- (38) Estrada Molina, L. Ob. Cit. 1965. Pág. 53.
- (39) Fernández León. Ob. Cit. 1889. Pág. 319.
- (40) Gámez, J. D. Ob. Cit. 1939. Pág. 106.
- (41) Idem Pág. 116.
- (42) Idem. Pág. 169.
- (43) Pérez Zeledón, P. "*Gregorio José Ramírez y otros ensayos: El Fuerte de San Fernando de Matina*" 1971. Pág. 96.
- (44) Fernández, L. Ob. Cit. 1889. Págs. 366-67.
- (45) Pérez Z., Ob. Cit. 1971. Pág. 104.
- (46) Idem Págs. 110-114.
- (47) Fernández León, 1889. Pág. 316.
- (48) A. N. S. H. Cart. Col. 1018, Fol. 273.
- (49) A. N. S. H. Complement, 4198 y Cart. Col. 840.
- (50) A. N. S. H. Cart. Col. 846.
- (51) A. N. S. H. Complement. 5238.
- (52) A. N. S. H. Complement. 3530, f. 27.
- (53) Montero Barrantes, F. *Elementos de Historia de Costa Rica* 1922. Pág. 94.
- (54) Facio Brenes, R. Ob. Cit. 1972. Pág. 29.
- (55) A. N. S. H. Cart. Col. 1080, f. 25.
- (56) Chacón de Umaña, L. A. Ob. cit. 1963. Pág. 74.
- (57) A. N. S. H. Cart. Col. 113.
- (58) A. N. S. H. Cart. Col. 254 y 244.
- (59) A. N. S. H. Cart. Col. 127.
- (60) A. N. S. H. Cart. Col. 269.
- (61) A. N. S. H. Cart. Col. 285.
- (62) A. N. S. H. Cart. Col. 493.
- (63) A. N. S. H. Cart. Col. 445.

- (64) A. N. S. H. Cart. Col. 548.
- (65) A. N. S. H. Compl. 0276.
- (66) Fernández, León. Ob. Cit. 1889. Pág. 390.
- (67) A. N. S. H. Cart. Col. 1079, f. 235.
- (68) A. N. S. H. Complement. 3561 y Guat. 568.
- (69) Ureña Morales, Ob. Cit. 1947. Pág. 100.
- (70) A. N. S. H. Guat. Col. 570.
- (71) A. N. S. H. Cart. Col. 232, f. 46-47.
- (72) A. N. S. H. Cart. Col. 321.
- (73) Meléndez y Duncan. *El Negro en Costa Rica*. 1972. Págs. 18-21.
- (74) Idem.
- (75) A. N. S. H. Cart. Col. 1080, f. 60.
- (76) A. N. S. H. Cart. Col. 1086, f. 28.
- (77) Villalobos, S. *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile*. 1971. Pág. 66.
- (78) a. A. N. S. H. Cart. Col. 260.
 b. A. N. S. H. Cart. Col. 262 y 240. Guat. Col. 188.
 c. A. N. S. H. Guat. Col. 188.
 d. A. N. S. H. Cart. Col. 232.
 e. A. N. S. H. Cart. Col. 232.
 f. A. N. S. H. Cart. Col. 264.
 g. A. N. S. H. Cart. Col. 267.
 h. A. N. S. H. Cart. Col. 235.
 i. A. N. S. H. Cart. Col. 251.
 j. A. N. S. H. Cart. Col. 265 (Caldera)
 k. A. N. S. H. Cart. Col. 263 (Caldera)
 l. Doc. correspondiente al año de 1760, en el Depto. de Magdalena, Colombia. En *Negro en Colombia*" A. Escalante. Pág. 70.
- (79) A. N. S. H. Cart. Col. 349.
- (79A) Revista Archivos Nacionales. Año III. 1939. Pág. 583.
- (80) A. N. S. H. Cart. 259.
- (81) Fernández, León. Ob. Cit. 1889. Pág. 390.
- (82) Ulloa, J. *Noticias Secretas de América*. 1953. Pág. 162.
- (83) Idem. Pág. 160.

- (84) Idem. Pág. 172.
- (85) Idem Pág. 159.
- (86) Córdova-Bello, E. *Compañía Holandesas de Navegación*.
1964. Pág. 61. Cita de Eduardo Arcilla Farías.
- (87) Idem. Pág. 57.
- (88) De Madariaga, S. "Cuadro Histórico de las Indias" 1945.
Pág. 186.
- (89) Córdova-Bello, E. Ob. Cit. 1964. Pág. 61.
- (90) A. N. S. H. Complement. Col. 350.