

PAITA, UNA “PUERTA DE ENTRADA” DEL CONTRABANDO EN EL VIRREINATO PERUANO (1700-1750)

Julissa Gutiérrez Rivas
Universidad de Piura-Perú

EL PUERTO DE PAITA

El puerto de San Francisco de la Buenaventura de Paita, ubicado en la costa norte del virreinato peruano, perteneció hasta 1783,¹ al Corregimiento de Piura, el cual, además de Paita, comprendía los partidos de: Piura, Ayabaca, Frias, Huancabamba, Huarmaca, Olmos, Motupe, Salas, Sechura, Tumbes y Catacaos.

Considerado el segundo puerto después del Callao, su posición fue vital para las comunicaciones entre Europa y Lima, a través de la ruta de Panamá. Así, fue punto de parada obligatoria en el viaje que se realizaba del Callao a Panamá, tanto de las naves oficiales de la Armada del Mar del Sur como de las embarcaciones privadas, en las cuales iban los comerciantes de las diversas partes del virreinato hacia la feria de Portobelo.

Pero más importancia tuvo en el tornaviaje pues, a diferencia del viaje de Callao a Panamá que era rápido, el regreso era muy lento y complicado, esto debido a la Corriente Peruana o de Humboldt.² Este factor natural que ocasiona permanentes vientos del suroeste, dilataba el viaje marino haciéndolo muy difícil y costoso, lo que permitió que todas las naves de pasajeros y de mercancías provenientes de Acapulco, Panamá o Guayaquil con destino al Callao, desembarcaran en Paita desde donde luego, seguirían camino a Lima, la mayor parte, por vía terrestre. En efecto, el viaje de Paita a Lima por vía marítima duraba hasta 90 días, siendo demasiado fatigoso para los viajeros; por eso hubo quienes preferían avanzar por los arenales, puesto que, empleando esta ruta, demoraban entre 18 a 20 días. Además, a pesar de que la mayor parte del camino atravesaba el desierto de Sechura (al sur de Paita), en toda la ruta podían encontrarse valles, en los que había pueblos y lugares de hospedaje.

Ayudó mucho el desarrollo de la navegación su bahía, accidente geográfico de gran ventaja que gozaba de particulares cualidades para la entrada y salida de embarcaciones pese a su poco calado, tal como lo afirman Jorge Juan y Antonio de Ulloa: *“El puerto de Paíta viene a ser una rada abierta con buen fondeadero, y abrigada de los vientos Sures. Los navios quedan como un cuarto de legua apartados de la población, porque más adentro no tienen fondo suficiente, y la rada es de bastante capacidad”*.³

Gracias a los factores naturales ya mencionados, a los que añadimos los factores funcionales:⁴ es decir, la corrupción de los funcionarios, que el puerto de Paíta se convirtió en un lugar idóneo para el desarrollo del contrabando. Efectivamente, era tan generalizada la comercialización de géneros prohibidos que no se identificaban como trato ilícito y sujeto a sanciones; al contrario, este negocio se hacía como cosa establecida recibiendo las autoridades cómplices grandes beneficios por ello.⁵ En este artículo nos centraremos en este tipo de causas consignando y analizando la actuación de algunas autoridades, centrales y locales, que hicieron del comercio ilícito su modo de vivir.

EL CONTRABANDO EN PAITA

A inicios del siglo XVIII vemos que, con el ascenso de los Borbones a la corona española, se benefició a la corona francesa y, en general a los franceses en las colonias americanas. Por un lado, se autorizó a Francia la comercialización de esclavos en América por medio de los asientos; por otro, se dio la presencia de más funcionarios y comerciantes franceses dispuestos a subvertir el monopolio español,⁶ estos últimos, incluso, en contra de las ordenanzas que disponían licencias de autorización sólo para el equipamiento de dos navíos para el tráfico exclusivamente negrero pero no para el pase de navíos franceses al Mar del Sur. Sin embargo, en enero de 1701, la Corona mediante Real Cédula dada en Madrid, autorizó a los bajeles franceses penetrar en los puertos de Indias para que, *“por su dinero se les den los bastimentos necesarios y los materiales para carenar cuando sea menester y que se les resguarde, siendo necesario, de armada mayor y enemiga [...]”*.⁷

Como vemos, se les autorizó a fondear y proveerse en los puertos del Virreinato mas no se les permitió el comercio. En la práctica, una cosa trajo consigo a la otra y el comercio, aunque en forma ilícita, comenzó a darse. Según Vargas Ugarte, el primer navío francés que apareció en estas costas fue *L’Aurore*, a las órdenes de Mr. Miguel de la Rigaudiere quien ingresó con permiso del virrey Conde de la

Monclava y, aunque a primera vista no venía con intereses comerciales, de hecho comenzó a darse el cambio de productos. Este comercio perduró de forma considerable, hasta 1724 en que, definitivamente, se cierran los puertos del virreinato a los navíos franceses.⁸

La documentación existente nos demuestra que en el puerto de Paita, en 1705, era tan fuerte la presencia de este comercio ilícito que las autoridades limeñas - reales presidentes y oidores de la Real Audiencia - dispusieron que ninguna persona, sea cual fuere su condición, comercializara con los franceses, ya que ello significaba ir en contra de las Reales Cédulas, además ordenaban que no se les permita bajar a tierra, ni se les dé bastimentos y aguadas, aunque pretexten urgente necesidad.⁹ El corregidor Francisco Migueles, a quien más adelante a la llegada del Virrey Castellldosrius lo veremos implicado en estos menesteres, ordenó una serie de disposiciones que tenían por finalidad evitar este tipo de comercio, debido a los:

gravísimos perjuicios e inconvenientes que del tráfico y comercio de la nación francesa en estas Indias se sigue a los de Sevilla y Lima; a la causa pública y lo que es más a Su Majestad defraudándosele sus reales derechos y disminuyéndosele por ocasión de estas entradas prohibidas por sus reales leyes y cédulas de Indias y últimamente por bando de los señores presidentes y Oidores de la Real Audiencia de Lima a cuyo cargo es el gobierno superior de estos reinos por vacante del señor Virrey, el cual dicho bando se publicó en este dicho puerto a usanza de guerra.¹⁰

Estas prohibiciones iban cargadas de severos castigos y penas para quien osase violar las ordenanzas: los comerciantes y dueños de recuas que cargaran estas mercaderías, pagarían 4,000 pesos; los indios dueños de recuas recibirían 200 azotes, se les cortaría el cabello y serían condenados a 10 años de destierro a la isla del Callao, a donde serían destinados a sacar piedras.¹¹ El 22 del mismo mes, Antonio de Quiñones, teniente del puerto paitaño, con la intención de frenar e impedir la negociación y contrato de los franceses que se encontraban en la bahía ordenó la colocación de "*4 ó 6 hombres de guarda con sus armas y bocas de fuego para que impidan se transporten a los dichos bajeles mercaderías de las de Francia o de navío*", para ello nombró cabo a Francisco Rangel, mulato libre.¹²

Sin embargo, el comercio ilícito francés se enfatizó con la llegada al Perú del Virrey Manuel de Oms y Santa Pau, primer marqués de Castellldosrius,¹³ quien se convirtió en su principal aliado. A decir de Geoffrey Walker, desde que estaba en Cartagena, de donde vendría a ocupar su cargo, Castellldosrius ya había entregado a título

provisional el corregimiento de Ica, Pisco y Nazca en el sur del Perú a don Felipe de Betancourt, capitán de infantería de Panamá con quien entabló gran amistad durante su estancia en Cartagena. También concedió corregimientos o dignidades de gobernadores a hombres elegidos por él mismo, ya sea a modo de regalo o a cambio de una suma de dinero; de esta manera, el virrey tenía controlados los puntos estratégicos del virreinato. Estos hombres de confianza recibieron cargos en los corregimientos de Chancay, la Vacuña, Cajatambo, Nazca, Huanuco, Pisco y Paita. También se aseguró la buena voluntad de los oficiales de Arica, el Callao, Concepción, Guayaquil y Trujillo.¹⁴

En Paita, el más importante hombre de confianza del virrey, fue el corregidor Francisco Migueles¹⁵ quien, cuando ingresó al Perú el virrey por dicho puerto, en marzo de 1707, lo recibió con todos los honores hospedándolo en su casa. El corregidor al despedir al Virrey le entregó 6000 pesos, cantidad que, según Malamud, la obtuvo de un negocio registrado el 20 de enero reciente. Tal día, llegaron a Paita las fragatas *Brilhac* y *Confiance* “cargadas de géneros”, sus capitanes eran Julio Rostiegel y Joseph Gerard respectivamente. Estas embarcaciones descargaron telas valorizadas en más de un millón de pesos, procediendo a la ubicación de la mercadería en los principales almacenes públicos, “*donde se vendía con la misma libertad que en la feria de Portobelo permitiéndolo así el corregidor Francisco Migueles, paisano del virrey y su amigo.*”¹⁶

Paita en estos momentos se convertía en un lugar en donde convergían centenares de personas y comerciantes de todo el corregimiento, deseosas de comprar telas, ropa, cristalería, quincallería, joyería, porcelanas, encajes.¹⁷ Los navíos mencionados se mantuvieron en Paita hasta el 26 de enero en que, haciendo gala de su autoridad, Migueles dispuso que Manuel Jovin, presbítero de la Orden de San Juan subiese a las naos a pedir a sus capitanes y maestros que se retiren; sin embargo, parece ser que los franceses se mostraron renuentes por lo que Migueles ordenó que Bartolomé de Céspedes, Sargento Mayor de las Milicias de esa jurisdicción con la asistencia de Joseph de Villegas y Quevedo, capitán de la Compañía de Número de dicha ciudad, acompañen a Manuel Jovin nuevamente para pedir a los franceses que se retiren para que así “*se pueda mantener la paz y concordia que hay entre las dos coronas católicas y cristianísimas*”.¹⁸

Las mercaderías de estas embarcaciones francesas no sólo se desembarcaron de forma clandestina en el puerto paitaño sino que, además, una parte de ellas se condujo hacia los valles de Trujillo, en navíos provenientes de Panamá que se detuvieron en Paita, como es el caso de la fragata *Nuestra Señora de los Reyes y San Fernando* cuyo maestre era Juan Castelles.¹⁹

Se aseguraba que el Virrey tenía una participación del 25% de las utilidades ilegales en Paita, porcentaje similar a Guayaquil donde su enlace era don Antonio de Mari, el cual otorgaba grandes facilidades a las naves francesas para que desembarcaran su mercadería. Parece que de Mari no sólo actuaba en Guayaquil sino a lo largo de toda la costa, pues también aparece facilitando el comercio ilegal en Pisco.²⁰ Todo indica que el Virrey junto a otros cuatro socios: Ramón Tamariz, Bernabé Solís, Joseph de Roca y Felipe Betancour habían formado una sólida compañía para realizar contrabando en los puertos de Pisco, Huanchaco, Paita, entre otros.²¹

En esta época la institución que controlaba el puerto era la Caja Real, asentada a 7 leguas tierra adentro en Piura, cuyos representantes se trasladaban continuamente al puerto con la finalidad de controlar las mercancías así como cobrar el derecho de Almojarifazgo que debían pagar las embarcaciones que arribaban al puerto. Los Oficiales Reales se establecían en una casa formal hecha de cantería donde también estaba ubicada la defensa, muy escasa, del puerto que consistía en “*un fuertercillo muy pequeño, donde se montaban seis o siete cañones de corto calibre*”.²² Por ello, además fue necesario establecer aduanas en los pasos obligatorios de los mercaderes; para el caso de Piura eran Amotape y el Arenal, después de cruzar el Chira.²³

Sin embargo, sabemos ya que el contrabando no sólo fue producido por los franceses sino también, de forma independiente, por los funcionarios de la corona quienes a decir de Jorge Juan y Antonio de Ulloa,

conocen mejor lo que les hace más cuenta, y es por esto que cuando llegan á sus puertos algunos contrabandos, no sólo no ponen mala cara á los introductores, mas al contrario, los obsequian y congratulan para obligarlos á que vuelvan á sus puertos seguros de su amistad.²⁴

Uno de ellos fue Nicolás Gonzáles de Salazar, peninsular del puerto de Santa María, casado en doble oportunidad con dos mujeres pertenecientes a una misma familia piurana: la primera, Francisca Henríquez de Santoyo quien murió en marzo de 1740 sin dejarle hijos; inmediatamente, en 1741, Gonzáles de Salazar contrajo segundas nupcias con María Antonia Márquez Caballero,²⁵ sobrina segunda de su anterior esposa. Asentado en Paita, nuestro personaje no sólo desempeñó el cargo de Contador Oficial Real sino que también fue un próspero comerciante, traficando hacia el Callao, Guayaquil, Panamá e incluso a España, gran cantidad de productos como, entre otros, cascarilla, brea de Amotape, esclavos y, en menor proporción, productos de la tierra.

Esta conjugación funcionario-comerciante le permitió enriquecerse no sólo con el comercio ilícito provocado por él mismo sino también en complicidad con otros comerciantes. Así vemos un caso, consignado en 1718, en el que se apresó en la cárcel de Chiclayo a Cristóbal de Seña, vecino de dicha ciudad, por llevar 20 negros muleques sin despacho del Real Asiento ni partida de registro ni otro instrumento que califique “su buena entrada”, sin embargo, Seña, en su defensa, sostuvo que no trajo los esclavos de Panamá sino que Juan Rojas Valladares se los dio en Paita, sin documento alguno, para que los conduzca a los valles; y quien quedó encargado de enviar y disponer a los esclavos para el viaje fue el teniente del dicho puerto de Paita, Nicolás Gonzáles de Salazar.²⁶

Como en este caso, la participación de González de Salazar en el comercio ilícito le significó ser encarcelado en tres ocasiones. La primera vez se produjo por triple motivo: por el descamino de seis esclavos,²⁷ en aquella oportunidad de Salazar fue denunciado, el 30 de septiembre de 1724, por el Comisionado del Asiento de Negros de la Gran Bretaña en Paita, Alejandro Durán, quien el 07 de febrero del año anterior le había decomisado los negros por no tener la marca del asiento inglés; pero, Gonzáles de Salazar en actitud despótica, lo desautorizó aduciendo que en su calidad de Oficial era el único que podía apresar y devolver esclavos de ilícito comercio obligando, además, a Durán abandonar el puerto. El comisionado dejó en su lugar a Juan de Abadía con la expresa orden de hacer decomisos; sin embargo, al verse despojado de 20 esclavos, González de Salazar, nuevamente, respaldándose en su poder, lo amenazó y capturó. En esta misma ocasión fue acusado de no asentar en el Manual de Almojarifazgo dos barcos que llegaron al puerto de Paita y, por último, porque habiendo llegado al mismo puerto el navío Guadalupe con sesenta botijas de aguardiente sólo asentó y cobró los derechos de diez.²⁸

Gonzáles de Salazar fue apresado y remitido a Lima pero en esta ciudad se defendió sobre todo del primer delito diciendo que ni Alejandro Durán ni Juan de Abadía le habían presentado documento por medio del cual se les autorizaba a decomisar esclavos. Con respecto a la captura de Juan de Abadía sostuvo que no la había dispuesto él sino Pablo Jaime de los Ríos. Gracias a esto el contador fue liberado y regresado a Piura donde siguió desempeñando el cargo de Contador Oficial.²⁹

La segunda prisión que sufrió el Contador Oficial fue desde 1728 hasta 1731, desconocemos la causa pero lo que sí sabemos es que, como él mismo lo manifiesta, después de este encarcelamiento regresó bastante pobre, al disiparse su fortuna debido a los gastos del juicio. González de Salazar pone énfasis en la gran ayuda que le dio su esposa, en ese entonces, Francisca Henríquez de Santoyo.³⁰

El tercer y último encarcelamiento de Gonzáles de Salazar fue en marzo de 1744 junto al Corregidor Juan de Viñatea.³¹ En dicha ocasión, el apresamiento lo realizó Joseph Antonio de Villalta, Comisionado en Paita por el Virrey don Antonio José de Mendoza, Marqués de Villagarcía y por la Real Audiencia de Lima. Era muy sonada en Lima la facilidad con que por estas tierras se daba el contrabando que las autoridades centrales decidieron intervenir. Enfatiza tal decisión la comunicación hecha al Virrey de Villagarcía por su homólogo el Virrey de Santa Fe, Sebastián Eslava, poniéndolo en sobre aviso del tráfico ilícito que se venía dando entre Paita y Cartagena desde el ataque inglés a Portobelo (1739). El Virrey del Perú dispuso inmediatamente el viaje de Villalta dándole expresos poderes.³²

Al arribar al puerto, Villalta reunió múltiples evidencias de la participación de Gonzáles de Salazar en el contrabando, una de ellos fue la consignada en 1741.³³ Este año arribó a Paita la embarcación *Los Ángeles*, procedente de Panamá, la cual venía cargada de fardos de ilícito comercio, siendo una parte de ellos conducidos a Lima por vía marítima y, la otra, se guardó en varias casas del puerto, esperando la llegada de varias recuas de mulas para su posterior traslado a la capital. Los dueños de estos fardos entregaron al corregidor Juan de Viñatea y al Oficial Real, Nicolás Gonzáles de Salazar 8 pesos por cada uno para que no perjudiquen el negocio. A esta embarcación que llegó sin guías ni registros, se le dio fácilmente “guías contrahechas y despachos fingidos”, de modo que al entrar a Lima (parada final) y al registrarse en la aduana, aunque se presumiera que eran mercancías ilícitas, quedaban aseguradas por el cuidado con que todo había sido preparado.³⁴ Aquí se les cobraría los derechos reales por la entrada, bajo el supuesto de tenerlos por efectos comprados mucho tiempo antes en la feria de los galeones.

Esta embarcación llegó acompañada del navío llamado *La Rosalía*, proveniente de Nueva España, pero como su maestre se hallaba “*desavenido con los Oficiales Reales de Piura*”, prefirió desembarcar todo lo que traía de contrabando en el puerto de Manta, lo cual tenía como destino principal la ciudad de Quito. Luego encaminó hacia Paita llevando a bordo añil, brea y alquitrán; productos que, aunque eran permitidos, debieron ser decomisados por haber ido esta fragata a los puertos de Nueva España sin licencia ni registro, y haber vuelto sin él. Los Oficiales Reales de Piura, teniendo “*ocupada su atención en los grandes contrabandos, no hacían caso de estas bagatelas, y lo dejaron después continuar su viaje sin novedad*”.³⁵

Sin embargo, a pesar de las pruebas presentadas por Villalta contra estos funcionarios, a decir de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, los Jueces del Tribunal de Lima los dejaron libres dos años después, dado que “no se quiso justificar el contrabando”. Efectivamente, Gonzáles de Salazar volvió a Paita el 08 de febrero

de 1746 y, como él mismo lo manifiesta “*estuve en mi casa de vuelta de Lima restituido a mi empleo y honores a costa de muchos trabajos, pesares y gastos*”. Efectivamente, cuando regresó no sólo estaba gastado sino también endeudado por más de 30,000 pesos, situación que superó gracias “*al trabajo e inteligencia de ambos y mucho más que yo, al de mi querida esposa*”.³⁶ Así vivió hasta el 25 de septiembre de 1753, en que dejó de existir.

Como vemos, las autoridades centrales eran conecedoras de este tipo de fraude; por ello una de las estrategias que empleó para erradicarlo o acaso disminuirlo fue la publicación de una serie de ordenanzas mediante las cuales se daban a conocer los beneficios que se le daría a aquellos sujetos que denunciaran a los contrabandistas y a las autoridades corruptas. Estos beneficios no eran iguales para todos sino que dependían de la condición económica y social del denunciante.

En 1743 año en que seguía en Paita el Comisionado Joseph Antonio de Villalta, arribó al puerto el navío *Santo Cristo de Lesso* cuyo maestro era Joseph de la Cuadra, venía de Guayaquil hacia donde dos años antes (abril de 1741) había conducido 4,000 quintales de azogue, distribuidos en 2,667 cajones. Al momento de la revisión del navío, Villalta, conecedor del motivo del viaje de la Cuadra, lo interrogó preguntándole si traía la cantidad correspondiente al pago del azogue, elevado en 236,479 pesos; a lo que el maestre contestó que sólo traía 12,000 pesos por “haberle sido preciso valerse de la restante para carena del navío, pago de salarios y otras cosas”. Además afirmó traer consigo frutos de Guatemala, cajones de tabaco y de brea, botijas de alquitrán, palo de brasil, fierro, tinta, cajones y petacas de rosarios de la tierra, botijas de bálsamo y cajones de botica para los padres Betlemitas. Esta respuesta no satisfizo a de Villalta, quien sospechó que el navío procedente del Realejo y Sonsonate venía cargado con algunos efectos vedados por la facilidad con que se daba el comercio ilícito en aquel reino. Mandó a investigar la embarcación, comprobando que la noche del 15 de mayo, se había tratado de descargar del navío, dieciséis zurrone de ropa que en un inicio parecían de tinta. De inmediato, el comisionado obedeciendo lo estipulado por las Leyes de Indias, mandó publicar un bando prometiendo a:

los que denunciaren cargas de ropa ilícita que se conduzcan por tierra o que se trate de echar en ella del navío o de cualquier otro que arribe a este puerto, se le dará la tercera parte de los que se descaminare guardándose un inviolable secreto y si el denunciante fuere esclavo se le concederá la libertad, además se le entregará la dicha tercera parte del descamino y se le dará la seguridad del transporte a donde quisiera y si el amo de dicho esclavo no fuera delincuente se le pagará el precio de él

y se le obligará a que lo reciba para que siempre quede el esclavo libre. Y si los denunciantes fueran indios además de la tercera parte que se le dará en la forma arriba referida, quedarán libres de tales tributos, mitas y demás servicios personales.³⁷

Gracias al bando publicado hubo denuncias a través de las cuales se descubrió la preparación de 41 fardos dispuestos a ser extraídos del navío; se descubrió además que se había bajado 10 fardos a legua y media de distancia de la playa, así como 9 cajones de ropa que se habían escondido en la arena. Toda esta mercancía, finalmente, se aprehendió. Vemos pues, que si no hubiera sido por los denunciantes no se hubiera descubierto y mucho menos aprehendido en ambos sitios esta mercancía. Al ser sorprendidos el maestro y contra maestro de la nave, huyeron. Ahora, ¿quién sería el responsable de tremendo hecho? Las autoridades convocaron al dueño de la embarcación, don Baltasar de Ayesta, quien juró no tener nada que ver con el hecho y para liberarse de toda obligación civil de los 236,479 pesos, ofreció por vía de donativo 80,000 pesos, más 6,000 que había prestado para “la urgencia de la guerra”, así como 14,000 pesos de los mencionados fletes y otros 14,430 que por dos escrituras le debían don Manuel de Mollinedo y don Matías de Salcedo, acaudalados comerciantes limeños.

Con estas noticias, el comisionado Joseph Antonio de Villalta, habiendo ya sido evacuado de todas las comisiones en Piura, viajó a la ciudad de Lima donde pidió al Virrey que se le reintegre la sexta parte de los comisos del dicho navío (géneros de China, de Castilla y frutos de la tierra) así como se les pague a los delatores la cantidad ofrecida; para hacer dicho reclamo se refrenda en las Leyes de Indias que sostienen:

que los jueces de contrabando, extravíos y comisos [...] que por derecho, y comisión nuestra conocieren de la causa, sin embargo de gozar salario por sus plazas, y ocupación, tengan algún premio por las denunciaciones, comisos y descaminos de mercaderías, y otros géneros que hicieren, para que por este medio se alienten con diligente cuidado a hacerlas, en gran beneficio de nuestra hacienda real, concediendo generalmente, que a los dichos ministros y Oficiales se le dé la sexta parte de lo que importaren las denunciaciones, comisos y descaminos que legítimamente hubieran hecho e hicieren.³⁸

Sin embargo, los productos ya habían sido vendidos en pública subasta. El Virrey puso como obstáculo que el dinero producto de la venta había cubierto la deuda de azogue que se había llevado hasta Nueva España y que, de la sexta parte que le

correspondía al mencionado juez “debería rebajarse la cantidad que el Virrey libró al suplicante para su viaje”.³⁹ Con respecto a la tercera parte que correspondía a los denunciantes, expuso que estas denuncias habían sido innecesarias, dada la escasez de productos que venían a escotilla pero que, de igual modo se les podía dar la tercera parte correspondiente a los productos en que hubo denuncia, pero eso no era todo, sino que si esa tercera parte era exagerada el Virrey podía arbitrarla y moderarla valiéndose de lo que dice la mencionada ley VII, título XVII, libro VIII, la cual estipulaba:

Mandamos que se le aplique su tercia parte (a los denunciantes), siendo moderada la denunciación, sacando primero los derechos, y sexta parte de los jueces, y si fuera grande, se limite, conforme al arbitrio de los jueces, dándole siempre satisfacción; y si consistiere en dar noticia al denunciador de lo que supiere, sin gasto, ni más cuidado suyo que solo referirlo, y el premio de la denunciación fuere de mucha cantidad, también se modere, y reforme en esta consideración, tomando un arbitrio, y dándosele alguna parte en satisfacción, y lo restante se acreciente al cuerpo de hacienda.⁴⁰

Finalmente, la pérdida del real erario, en el caso que hemos analizado, fue bastante considerable: de los 236 000 pesos que debió traer consigo de la Cuadra, se recuperó,

Dinero entregado por Bartolomé de Ayesta:	126,430 pesos
Venta de productos decomisados:	52,934 pesos
Dinero traído por De la Cuadra:	12,000 pesos
Total:	198,364 pesos.

Debemos mencionar, por otro lado, que el contrabando no sólo se dio en grandes cantidades de mercancías y con la participación de importantes comerciantes y autoridades, sino que también participó la población indígena quienes, valiéndose de sus continuos viajes como marineros, ayudantes y grumetes en las distintas embarcaciones que salían y retornaban al puerto, traficaban, en cantidades menores, especies como el tabaco, traído de Guayaquil, dado que su peso y tamaño mínimos así como la facilidad de transporte hacía posible pasarlo desapercibido en sus alforjas y conducirlo mayormente a la sierra donde era vendido.⁴¹

En conclusión, así como Haitin afirma que en el período de 1800 a 1809, el promedio de comercio ilegal en el sur fue de nueve millones de pesos mientras que para la intendencia de Trujillo, fue de veinte millones;⁴² en Paita, en la primera mitad del siglo XVIII, a pesar de que no podemos determinar el promedio exacto de

mercaderías que ingresó por la vía ilícita, si nos atrevemos a afirmar, dadas las múltiples evidencias encontradas, que la incursión del contrabando no fue mínima, por el contrario, fue bastante significativa. □

Notas

- 1 *A partir de este año a raíz de la creación de las Intendencias. Paita pasó a constituir una doctrina dependiente del partido de Piura, el que a su vez dependía de la intendencia de Trujillo.*
- 2 *La llamada Corriente de Humboldt tiene un ancho de entre 100 a 150 millas. fluye de sur a norte desde el Antártico a lo largo de las costas de Chile y Perú hasta la punta de Pariñas, a una velocidad de 20 millas diarias. Cfr. Alejandro Garland, Perú in 1906, with a Brief Historical and Geographical Sketch. Lima, 1907, pág. 71. Citado por: William Lofstrom, Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano. 1832- 1865. Piura, Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura - Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2002, pág. 9.*
- 3 *Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Noticias secretas de América (siglo XVIII), tomo I. Madrid, editorial América, 1918, pág. 41.*
- 4 *Maria Encarnación Rodríguez, El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII. Madrid. 1960. Citada por Carlos Malamud, Cádiz y Saint Malo en El comercio colonial peruano. 1698-1725. Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986, pág. 35*
- 5 *Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Op. Cit. pág. 231.*
- 6 *Susy Sánchez, "Temidos o admirados" Negocios franceses en la ciudad de Lima a fines del siglo XVIII" En: Scarlett O'Phelan (edit) Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XIX. Lima, IFEA, PUCP, 2005, pág. 443*
- 7 *Rubén Vargas Ugarte, Historia General del Perú. Virreinato (siglo XVIII) 1700- 1790, Lima, editor Carlos Milla Batres, 1966, pág. 58*
- 8 *Vargas Ugarte transcribe los datos que Dahlgren proporciona en una de sus obras. De 1695 a 1726 el número de barcos franceses, salidos de puertos de la misma nacionalidad con rumbo a las colonias españolas fue de 168; de estos barcos, 26 fueron vendidos; 12 se perdieron, 13 fueron confiscados por las autoridades españolas y 117 volvieron al puerto de origen. Rubén. Op. Cit., pág. 59*
- 9 *ADP. Serie Corregimiento. Leg. 21, exp. 407, 1706.*
- 10 *Loc. Cit.*
- 11 *Loc. Cit.*
- 12 *Loc. Cit.*

- 13 *Sobre la implicancia del Virrey de Castellanos en el contrabando con franceses existen diversos trabajos, entre los que destacamos: Carlos Malamud. Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725). Madrid, Universidad Complutense de Madrid. 1981, Geoffrey Walker, Política española y comercio colonial. 1700-1789. Barcelona. Ariel. 1979; John. Fisher. Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia. Madrid, Mapfre, 2000; Sergio. Villalobos, “Contrabando francés en el Pacífico”. En: Revista de Historia de América. N° 51, 1961, pp. 49-80 y Rubén. Vargas Ugarte. Historia General del Perú. Virreinato (siglo XVIII) 1700- 1790, Lima, editor Carlos Milla Batres, 1966, Cap. III. Comercio francés en el Mar del Sur, pp. 73-94.14 Estrechamente vinculados con el marqués de Castellanos en el Perú estaban otros dos catalanes: don Antonio Mari Ginovés, amigo suyo, y el capitán de infantería don Ramón de Tamarit, sobrino del virrey. A Tamarit le asignó el mando de las tropas que formaban la guardia personal del virrey; Mari, en su calidad de confidente y compañero de Castellanos, se dice que era quien manejaba los asuntos del estado. Cfr: Geoffrey Walker. Política española y comercio colonial. 1700-1789. Barcelona, editorial Ariel, 1979, págs. 61-6315 Hombres de confianza del virrey Castellanos en el puerto de Paita también lo fueron los franceses Juan Enal, su cocinero y Esteban de Portaniel, piloto del navío Santiago, quienes lo secundaban en la actividad del contrabando. Hacia 1711 cuando ya el virrey no gobernaba, estos se encontraban residiendo en la zona. El Corregidor y Justicia Mayor de Trujillo, don Jerónimo Vosmediano, los mandó a apresar siendo tomado prisionero en Colán. Juan Enal. Esteban de Portaniel fue encontrado en Trujillo en casa del Capitán Esteban de Rucoba, sin embargo, por encontrarse en estado de grave enfermedad se le ordenó “guarde carcería en la casa del dicho Esteban de Rucoba”. ADLL. Serie Corregimiento. Causa criminal, leg 250, exp. 2708, 1711. Dadas las diferentes estrategias empleadas por los franceses para introducirse en el virreinato peruano y poder desarrollar el comercio ilícito dudamos que Juan Enal haya sido cocinero. Según el Consulado limeño, los extranjeros simulaban ser pasajeros, cargadores, factores, mayordomos, marineros, sirvientes, cocineros para poder operar con facilidad. Cfr: Susy; Sánchez. Op. Cit. pág. 445.*
- 16 Carlos Malamud, Op. Cit., pág. 146.
- 17 Reynaldo Moya. Breve historia de Piura, *Diario Correo, Piura, 1982-1989, pág. 481.*
- 18 ADP. Serie Corregimiento. Causa Civil. Leg. 43, exp. 886, año 1707.
- 19 Loc. Cit.
- 20 Reynaldo Moya, Op. Cit., pág. 481.
- 21 Rubén Vargas Ugarte, Op. Cit., pág. 86.
- 22 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Op. Cit., pág. 231.
- 23 Susana Aldana, Poderes de una región de frontera. Comercio y familia en el norte. Piura, 1700-1830. Lima, Panaca, 1999, pág. 146.
- 24 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Op. Cit. pág. 227.
- 25 María Antonia Márquez Caballero jugó un papel muy importante en la comercialización de esclavos: tal es así que la encontramos en dos oportunidades recibiendo poderes para poder comercializar esclavos: El primero le es otorgado por Jacobo Fontao, individuo del

comercio de España, residente en Panamá, Tierra Firme para que venda 360 cabezas de negros hozales de ambos sexos y diferentes tamaños. El segundo le fue dado por Luis Diez de Tejada, delegado por la Marquesa de Valdehoyos (a quien se le había concedido el Asiento de Negros Bozales de Portobelo) para que, en su ausencia, lo sustituya en Piura en lo concerniente al manejo de la contrata y venta de negros. Cfr: AGN. Escribano Joseph de Ayzcorbe, prot. 8, 28 de febrero de 1757 y AGN. Escribano, Joseph de Ayzcorbe, prot. 11, 03 de octubre de 1765.

- 26 ADP. Notario, Antonio Rodríguez de las Varillas, prot. 16, leg. 47, 27 de agosto de 1718.
- 27 *Los esclavos al ser "productos valiosos" fueron objeto de una intensa actividad mercantil y, por lo tanto, también de contrabando. Varias embarcaciones provenientes de Panamá desembarcaban en Paita de forma ilegal esta mercancía. Un caso lo vemos el 23 de enero de 1731: Luis Galindo Rosas, Corregidor y Justicia Mayor y Jacinto Joseph Diaz de Ruiz, al hacer la revisión de entrada de la fragata Nuestra Señora del Puerto Claro, alias la Galera, encontraron 174 negros en su interior. Su dueño, Manuel Gil de la Torre, sólo había registrado 124; aduciendo que veinte de los cincuenta extras se utilizaban para "la dotación y servicio de esta fragata" y que los treinta restantes "no se pusieron en partida de registro por haberse cerrado cuando se embarcaron" ADP. Serie Corregimiento, leg. 26, exp. 521, 1731.*
- 28 AGN. Tesorería. Común General de Hacienda Real. C-42. 1724.
- 29 AGN. Tesorería. Común General de Hacienda Real. C-42. 1724.
- 30 ADP. Serie Corregimiento, Causas Civiles, leg. 33, exp. 687, 1761.
- 31 *Juan de Viñatea y Torres, natural de las Islas Canarias, consiguió el Corregimiento de Piura y puerto de Paita, en Sevilla, el 21 de marzo de 1732 por un tiempo de 5 años: pero como vemos, éste se prolonga varios años más. Cfr: AGI, Contratación, 5482a, N.1, R.2/11-05-1735/ Licencia de pasajeros a Juan de Viñatea y Torres.*
- 32 *Julio Estrada Ycaza, El puerto de Guayaquil, Crónica Portuaria. T. II, Guayaquil, 1973, pág. 49.*
- 33 *Ese mismo año, el 24 de noviembre a las 2 de la mañana, cuando todos los vecinos de Paita dormían, llegó a la bahía el Vicealmirante Jorge Anson, corsario inglés, en su navío el Centurión, y en una balsa se dirigió junto a 20 de sus hombres hacia la playa. El Contador de Piura, don Nicolás González de Salazar que se hallaba de turno, "con más desahogo que los demás y menos confusión de ánimo", tomó inmediatamente el pequeño fuerte de la población y, ayudado por un negro esclavo suyo, disparó hacia donde estaban los enemigos. Ello sorprendió a los ingleses quienes se asustaron por unos instantes pero al notar que los disparos habían cesado siguieron hacia la playa descendiendo e ingresando a las casas apropiándose de todo cuanto en ellas encontraban: harinas, frutos, aguardientes, oro y plata. Aquí de Salazar, no logró salvar las mercancías y metálico que tenía en su casa, pues, como lo manifiesta en su testamento, "perdí cuanto había adquirido en 25 años en que se incluyó la casa que me quemó con todo lo que en ella había después de haber embarcado la florida de cuya ocasión me hallo debiendo algunas cantidades de pesos que he ido pagando". Anson se maravilló al comprobar que, a pesar de la miseria aparente de sus casas, las riquezas que habían en ese pequeño puerto eran grandes. Lo que más llamó su atención fue la presencia de una balsa que conducía más de 70.000 pesos en oro. Parece ser, que al dueño de este tesoro le urgía llegar al puerto a tiempo para poder*

PAITA, UNA “PUERTA DE ENTRADA” DEL CONTRABANDO ...

incorporarse con los demás comerciantes que se hallaban esperando la salida de dos barcos, para luego ir unos a Panamá y otros a la costa de Nueva España. Anson no se apropió de todo debido a la lentitud con que desembarcó, lo que dio tiempo y oportunidad a los vecinos de Paita y a los comerciantes que allí se hallaban para esconder gran cantidad del dinero, sacándolo del pueblo y enterrándolo en la arena. Cfr: Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Op. Cit. págs. 232-233; Antonio de Ulloa, Viaje a la América Meridional, Tomo B, Madrid, Historia 16, 1990, págs. 232-233 y ADP. Serie Corregimiento, Causas Civiles, leg. 33, exp. 687, 1761.

34 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Op. Cit., pág. 233.

35 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Op. Cit. págs. 231-232.

36 *Ahora hace referencia a María Antonia Márquez Caballero. Como vemos, parece ser que González de Salazar tuvo mucha suerte con sus esposas pues las dos lo ayudaron a superar, en diferentes momentos, las crisis, sobre todo, económicas, provocadas por sus encarcelamientos. ADP. Serie Corregimiento, Causas Civiles, leg. 33, exp. 687, 1761*

37 AGI. Lima, 1746/ 1755. *Comiso de azogues en el navio Nuestra Señora de la Merced.*

38 Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la majestad católica del rey don Carlos II, Nuestro Señor. *Libro VIII. Título XVII, Ley XI.*

39 AGI. Lima, 1476/ 1755. *Comiso de azogues en el navio Nuestra Señora de la Merced.*

40 Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la majestad católica del rey don Carlos II, Nuestro Señor. *Libro VIII. Título XVII, Ley VII.*

41 *Así tenemos el caso ocurrido el amanecer del 14 de enero de 1799: el guarda de comando, Francisco de Porras, registró a varias personas que hacían el camino de Paita y, después de haber registrado a varios indios e indias lo hicieron a José Pascual de Landa, natural y vecino de dicho puerto encontrándosele una talega en un lado de la alforja, con 30 atados de cigarros puros de 40 cada uno, los que le decomisaron poniendo al mencionado indio en la Real Cárcel de esta ciudad. Estos mazos tenían procedencia guayaquileña. ADP. Serie Intendencia, leg. 70, exp. 1460, 1799.*

42 Susana Aldana. Poderes de una región de frontera, Comercio y familia en el norte (Piura, 1700- 1830). Lima, editorial Panaca, 1999, pág. 96.

Bibliografía

ALDANA, Susana.

1999

Poderes de una región de frontera. Comercio y familia en el norte. Piura, 1700-1830. Lima, Panaca.

CLAYTON, Lawrence.

1978

Los astilleros de Guayaquil Colonial. Guayaquil, Archivo Histórico de Guayas.

- ESTRADA, Julio.
1973 *Historia de Guayaquil, Crónica Portuaria*, T. II, Guayaquil.
- FISHER, John.
2000 *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid, Mapfre.
- GLAVE, Luis Miguel.
1993 "La puerta del Perú: Paita y el extremo norte costero, 1600-1615".
En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, 22-2. Lima.
- JUAN, Jorge y Antonio de Ulloa.
1918 *Noticias secretas de América (Siglo XVIII)*, tomo I. Madrid, Editorial América.
- LOFSTROM, William.
2002 *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano. 1832- 1865*. Piura. Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura–Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- MALAMUD, Carlos.
1986 *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698- 1725)*.
Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz–Gráficas del Exportador.
1981 *Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698- 1725)*. Madrid, Editorial de la Universidad Complutense de Madrid.
- MOYA, Reynaldo.
s/f. *Breve Historia de Piura. Virreinato, libro III*. s/e.
- SÁNCHEZ, Susy.
2005 "Temidos o admirados" Negocios franceses en la ciudad de Lima a fines del siglo XVIII". En: Scarlett O'Phelan (edit) *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico. siglos XVI-XIX*. Lima, IFEA, PUCP.
- ULLOA, Antonio de.
1990 *Viaje a la América Meridional*. Tomo B, Madrid, Historia 16.
- VILLALOBOS, Sergio.
1961 "Contrabando francés en el Pacífico". En: *Revista de Historia de América*, N° 51, pp. 49-80

PAITA, UNA “PUERTA DE ENTRADA” DEL CONTRABANDO ...

WALKER, Geoffrey.

1979

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

Recopilación de Leyes de Indias, mandadas imprimir y publicar por la majestad católica del rey don Carlos II. Nuestro Señor, Libro VIII.

DOCUMENTOS

AGI (Archivo General de Indias)

Lima, 1476. Comiso de azogues en el navío Nuestra Señora de la Merced, 1755

AGN (Archivo General de la Nación)

Tesorería:

Común General de Hacienda Real. C-42, 1724

Protocolos Notariales:

Joseph de Ayzorbe, prot. 8, 28 de febrero de 1757

Joseph de Ayzcorbe, prot. 11, 03 de octubre de 1765

ADLL (Archivo Departamental de La Libertad)

Serie Corregimiento. Causa Criminal. Leg 250, exp. 2708, 1711

ADP (Archivo Departamental de Piura)

Corregimiento:

Leg. 21, exp. 407, 1706

Leg. 43, exp. 886, 1706

Leg. 26, exp. 521, 1731

Leg. 33, exp. 687, 1761

Notarial:

Antonio Rodríguez de las Varillas, prot. 16, leg. 47, 1718

Intendencia:

Leg. 70, exp. 1460, 1799