

no se nos ha revelado todavía con claridad". (Alfredo Castillero Calvo, "La vida política en la sociedad panameña colonial. La lucha por el poder"; en revista Lotería N° 356-357; noviembre-diciembre, 1985; pp. 127, 129-130, 126-127).

El colapso de la economía mercantil en el campo, provocado por el hundimiento, a partir de 1650, de los astilleros y aserraderos de Remedios, último polo de desarrollo en el interior durante el período colonial, se produce, conjuntamente, con el desmoronamiento del sistema de ferias y flotas en la zona de tránsito. Hasta 1650, como hemos visto, el promedio de ferias celebradas, de acuerdo a Alfredo Castillero, fue de una cada 1.28 años; entre 1651 y 1663 de una cada 1.7 años y; a partir de 1664 de una 4.6 años, lo que indica el progresivo deterioro del sistema desde mediados del siglo XVII. Son estas circunstancias las que conducen, en 1664, a establecer el Situado para sostener el ya tambaleante sistema de ferias y galeones y a la frágil hacienda panameña que deja de ser autó suficiente para empezar a ser subsidiada. En lo sucesivo, hasta 1810, la economía transitista dependerá de aquel subsidio enviado desde Lima y Bogotá con relativa regularidad. En la medida que avanzan los años y las ferias se hicieron cada vez más espaciadas, la crisis del sistema se fue profundizando. De 1637 a 1731, es decir, en un período de 94 años (más de la mitad de los 187 años que duraron las ferias) sólo se celebraron 6 ferias, o sea una cada 15.7 años, pero hubo periodos que se extendieron a 9 y 11 años... Si descontamos la feria de 1708, que no fue propiamente una flota, el lapso llegó al record de 14 años.

Aunque el Tratado de Ryswick de 1697 puso fin a las depredaciones bucaneras de franceses e ingleses en las posesiones españoles de Ultramar, no suprimió la enconada rivalidad político-económica entre los Estados Europeos por la adquisición de materias primas y el abastecimiento de productos manufacturados a los mercados hispanoamericanos. Con el fallecimiento de Carlos II, el último de los Austrias, España y Francia, a la sazón vinculadas estrechamente, instalaron en el trono español a Felipe V, de

la casa de los Borbones, lo que dio origen a la Guerra de Sucesión (1701-1713) en la que Gran Bretaña, su principal adversario, convirtió a la América en escenario de sus represalias. En 1702, buques ingleses cañonearon Portobelo y seis años más tarde intentaron apoderarse de Cartagena y saquearon barcos españoles en Chagres. Una de las consecuencias de esta Guerra con respecto a Hispanoamérica fue la virtual paralización del tráfico comercial de España con sus colonias de ultramar. Las naves procedentes de la Península se hicieron escasas y el régimen de flotas y ferias entró en una profunda crisis. Durante los años de la Guerra, el contrabando en Portobelo fue tan intenso como el que se realizaba en la Nueva Granada. Cada año, según las propias fuentes inglesas, los barcos británicos extraían de las costas de Portobelo y Cartagena alrededor de 6 millones de piastras en metales preciosos y otros productos. En 1706, un holandés de Curazao indicó que atracaron en Bastimentos más de 60 naves de su país, cuyo negocio importó unos 40.000 escudos en especies. Cuando se llevaba a cabo la feria de 1708, la única celebrada durante los años de la guerra, había unas 20 balandras inglesas en los alrededores de dicho puerto escoltadas por un buque de guerra de 60 cañones. Este comercio ilícito en la Nueva Granada y el Istmo se efectuaba, la mayoría de las veces, con el consentimiento y la participación directa de las autoridades encargadas de impedirlo. Así, una real cédula de junio de 1702, se refería a la denuncia hecha por Cristóbal Esguerra de Rosas, Gobernador de Cartagena de Indias, acerca del escandaloso contrabando de ropas y otros géneros que se llevaba a cabo en Portobelo, Santa Marta y Río Hacha con la tolerancia de los respectivos Gobernadores, oficiales reales y otros funcionarios. A la vista de estos testimonios es explicable el fracaso de las ferias de 1722, 1724, 1730 y 1736, sobre todo con las concesiones otorgadas por la corona española a la **South Sea Company** con la firma de

Ambas permisiones sirvieron de encubrimiento a un activo contrabando de negros y mercaderías, así como para la extracción de metales preciosos, cacao, tabaco, cueros, azúcar, cascarilla y otros productos de las Indias. Junto con los ingleses también participaban los holandeses. En efecto, estos pagaban porcentajes a los británicos para poder traficar bajo el amparo de sus buques de guerra. Es evidente, pues, que la confabulación de ingleses, holandeses y judíos fue en detrimento de las ferias de Portobelo. En la feria de 1722, los ingleses dieron en soborno al Gobernador de Portobelo 6.000 pesos, otros 1500 al fiscal, 1.000 pesos a cada uno de los oficiales reales y 2.400 pesos al Comandante de los Galeones, Baltasar de Guevara. Este último recibió, además, en Cartagena un anillo de diamantes, relojes de oro, espejos y otras dádivas de parte de los factores de la **South Sea Company**. El propio confidente y ex-factor de esta compañía, John Burnett adujo que cuando se llevaba a cabo la feria, había en Bastimentos más de nueve navíos holandeses y que los comerciantes peruanos o "peruleros" sólo registraron la mitad de la plata con los galeones y la otra mitad con los holandeses. Lo que demuestra que en Bastimentos por lo menos el 50% de la plata procedente del Perú iba a manos de los neerlandeses, cuyas pingues ganancias tenían muy poco que envidiar a las obtenidas por el Real Jorge, navío de permiso inglés, que en aquella feria vendió en Portobelo más de 1.000 toneladas de mercaderías ofreciéndolas en un 30% menos que las expedidas por los galeonistas. Ante el estrepitoso fracaso de las ferias de Portobelo y Cartagena, celebradas en 1722, y las continuas denuncias sobre el activo contrabando que se llevaba a cabo en ambos puertos y sus áreas vecinas, quedó en evidencia que el Virreinato de Santa Fe, a seis años de su creación, sólo constituía una pesada carga para el erario real. Así, por Real Cédula de 5 de noviembre de 1723 se dispuso la extinción de esta entidad gubernativa y el retorno al antiguo sistema de Gobernación y Capitanía General. En 1725, zarparon de Cádiz los navíos el Incendio y la Potencia, bajo el mando de Miguel de Sada y Antillón, conde de Clavijo, con amplias atribuciones para proceder contra los traficantes extranjeros y sus cómplices españoles y americanos. Ciertamente el conde de Clavijo llevó a cabo una buena labor en Cartagena y otros puntos de las costas neogranadinas, al extremo que logró dismantelar una red de contrabandistas integrada por holandeses y vecinos

del arrabal de Getsemaní, pero nada pudo hacer para evitar el descalabro de la feria que se celebró en Portobelo en junio de 1726.

Lo mismo ocurrió con la feria que se realizó en Portobelo a principios de 1731, que a pesar de la eficaz labor de los guardacostas, constituyó otro fracaso para el comercio español. Aunque esta vez los contrabandistas ingleses y holandeses no pudieron traficar libremente en Garrote, Puerto Leones y Bastimentos bajo el amparo de buques de guerra, el **prince William**, navío de permiso de la South Sea Company, obtuvo fabulosas ganancias con los comerciantes peruanos.

Es evidente, por tanto, el rol catalizador del contrabando en el hundimiento del sistema de flotas y ferias a principios del siglo XVIII, particularmente después de la legalización de la ingerencia inglesa en el comercio de Indias. Al quedarse a la zaga del crecimiento industrial europeo, España no pudo competir con las naciones rivales en la atención de las cada vez más apremiantes necesidades de sus colonias. Su anacrónico sistema arancelario recargaba en demasía los precios de los géneros adquiridos en otros países y ofrecidos a comerciantes americanos, mientras que los ingleses y holandeses les suministraban en los puertos abundantes mercancías de igual o superior calidad a precios mucho más reducidos. La situación degeneró en una serie de decomisos, ajustes y represalias, por ambos gobiernos, que derivaron en reclamaciones diplomáticas. El monopolio comercial que España se empeñaba en mantener con sus colonias resultaba insoportable a los intereses de Gran Bretaña y Holanda. Finalmente **las contradicciones se agudizaron a tal extremo** que en octubre de 1739, ante la presión de la opinión pública exaltada y el clamor de los comerciantes afectados, Londres declara la Guerra Anglo-hispana conocida como la "oreja de Jenkis" y dos meses después, en acción combinada, el Almirante Edward Vernon ataca y saquea Portobelo, a la vez que George Anson asola las costas de Chile y el Perú. **La expresión istmeña de este antagonismo se revela claramente en la lucha y posterior enfrentamiento entre las autoridades españolas decididas a eliminar el comercio ilícito en el Istmo, y la red de contrabandistas, dirigida por la burguesía comercial, que bajo los rubros de Real Compañía de la jurisdicción de Natá, Apostolado de**

Penonomé o Sacra Familia, operó en el Istmo, sin oposición oficial, por más de tres décadas, con el patrocinio de ingleses y holandeses. Esta contradicción que Argelia Tello indentifica acertadamente bajo el título de su ensayo “Contrabando vs Audiencia (una encrucijada panameña del siglo XVIII) “, constituye el motor principal del movimiento histórico en la primera mitad del siglo XVIII.

A partir de 1716, el comercio ilegal se realizó tanto en la zona de tránsito como en la región centro-occidental de Coclé, con la confabulación y venalidad de los comerciantes y autoridades locales. Un rico comerciante de Panamá, Gregorio Crespo, burlando a las autoridades de las Aduanas de Portobelo y la villa de Cruces, inició el uso del río Coclé del Norte desembarcando la mercancía de una balandra holandesa e internándose hacia el Pacífico con rumbo al Perú. Este tráfico aumentó en el transcurso de los años y en enero de 1738, en Coclé, en el sitio de los Arbolillos, fueron sorprendidos cuatro balandras holandesas y se suscitó un violento combate que duró alrededor de cinco horas, y del cual resultaron 7 muertos y 26 heridos por parte de los españoles, y 21 muertos y 40 heridos por parte de los contrabandistas. Pocos años después, el Presidente de la Real Audiencia, Juan Feijó Centella, comisionó al licenciado Lorenzo Fernández Batista para que realizara una pesquisa en Penonomé de la que resultaron 120 vecinos implicados en el trato ilícito. Pero el proceso judicial se interrumpió a la muerte de Feijó, debido a que su sucesor, Juan Pérez García, absolvió de toda culpa a los traficantes. Cuando en julio de 1743 Dionisio de Alsedo y Herrera asumió el cargo de Capitán General, Gobernador y Presidente de la Real Audiencia de Tierra firme con instrucciones precisas de exterminar el contrabando, una flota de Jamaica entraba todos los años por el río Coclé y lugares de la jurisdicción de Natá para salir al Mar del Sur en dirección al Perú y a la Nueva España por los puertos de la otra costa. Su número era de 234 hombres principales, que con los sirvientes y esclavos pasaban de 500. Tenían su cuartel general en Natá con orden y distribución de guardias, rondas y centinelas, riguroso servicio de guarnición, piezas de artillería, gran cantidad de armas y municiones, además de depósitos para las mercaderías, más de cien canoas y una fragata pequeña, “la Yeguada del Mar del Sur”, que les servía para transportar los géneros a Guayaquil y otros puertos del

Virreinato del Perú, Centroamérica y México. Esta organización de tráfico ilegal ejercía un dominio absoluto sobre las autoridades españolas en Natá y en la misma participaban los sacerdotes Francisco de Paula Higueros de Penonomé y Luis Lezcano de Capiro. Asimismo, mantenían estrechos contactos con los altos funcionarios del gobierno en la ciudad de Panamá, especialmente con los Oidores de la Real Audiencia. Así las cosas no es extraño que fracasaran las tentativas iniciales de Alsedo y Herrera para ponerle fin a la situación en Coclé. En septiembre de 1743, Alsedo y Herrera comisionó al corsario Pedro Más para que, junto con Benito Mariño y Bartolomé Amandarro, se dirigiera a Penonomé con la expresa orden de incautar un cargamento de mercaderías desembarcado por un bergantín inglés y dos balandras holandesas, así como apresar a todos los involucrados en dicho tráfico. No obstante, cuando Más pasó a Natá y aprehendió algunas mercaderías, fue hecho prisionero por los Alcaldes Ordinarios, el Regidor y el Escribano del lugar, quienes posteriormente lo desterraron de la ciudad y del Reino de Tierra Firme. Informado de esto, Alsedo y Herrera designó a Tomás Joseph de Urriola para que pusiera en libertad a Más y apresara a las autoridades que se habían extralimitado en sus funciones, como en efecto hizo. Sin embargo, los implicados fueron nuevamente absueltos por el Oidor Fiscal Juan Pérez García. A finales de 1747, Alsedo y Herrera decidió terminar con los contrabandistas de Natá, sobre todo cuando una flota procedente de Jamaica a cargo de Samuel Graws recaló en el río Coclé del Norte y no sólo se dedicó al tráfico ilícito sino que en asociación con los vecinos del lugar levantó un fuerte y se constituyó en una amenaza para el dominio español en la región. Por instrucciones de Alsedo y Herrera, el Capitán José de Velezmore, en dos embarcaciones tripuladas por 50 hombres, zarpó de Portobelo y logró sorprender a los contrabandistas quemándoles el fuerte.

En represalia Graws capturó la fragata de Velezmore surta en la bahía de Portobelo y le prendió fuego, ensoberbeciendo a los levantados. Alsedo intentó entonces reanudar su campaña por el sector pacífico para apresar al famoso contrabandista Juan José López, alias "Perita". Con este propósito salió del puerto de Perico el Teniente de Granaderos, Alonso de Murgas, al mando de 25 hombres, pero sufrió emboscada en la que perecieron todos los soldados españoles, incluyendo al propio Murgas y 40 indios flecheros. Para

controlar y dominar la situación, Alsedo y Herrera tuvo que hacer un amplio despliegue de fuerzas. Reunió un fuerte contingente con las guarniciones de Panamá, Portobelo y el Chagres a la que sumó 100 corsarios de Cartagena bajo las órdenes de Pedro Más y las compañías de Monteros de los pueblos de Antón, Chame, La Chorrera, San Francisco de Cruces y Boquerón. Asimismo, desde la Villa de Los Santos un centenar de jinetes comandados por José Mancebo recibió instrucciones de impedir que los tratantes se escaparan por los llanos que conducían a Veraguas. Para evitar cualquier ayuda que los ingleses pudieran brindarles, situó a Velezmoro con 180 hombres en la desembocadura del río Coclé del Norte, mientras que otros 30 soldados a cargo de Benito Mariño, tenían la expresa orden de cortarles la salida a los traficantes por el Pacífico. De esta manera, a mediados de noviembre de 1747, se tendió un cerco a los natariegos y se solicitó la cooperación de todos los que pudiesen aprehenderlos vivos o muertos, con amenazas de ahorcar a los que le diesen acogida, auxilio o socorro de caballerías, víveres, paso para los ríos, y ofreciendo a quienes colaborasen dinero, alhajas y otros bienes que les encontrasen, así como la libertad para aquellos esclavos que entregasen a sus amos.

A pesar de que los contrabandistas fueron alertados, casi todos fueron capturados y ejecutados, excepto ocho que pasaron a Jamaica a bordo de una balandra holandesa. A los cómplices se les desterró a Valdivia, a la isla de San Lorenzo en el Perú, a Cartagena de Indias y Chagres.

Los esclavos y géneros confiscados en Natá se vendieron en subasta pública por la suma de 88.034 pesos. Durante la administración de Alsedo y Herrera se recaudaron 324.754 pesos en géneros incautados, mas otros 122.642 que ingresaron a las Cajas Reales como producto de los indultos que concedió por los negros de "mala entrada". Sin embargo, la enérgica actuación de Alsedo y Herrera le acarreó numerosos enemigos, particularmente entre los notables de la ciudad capital como el Oidor Fiscal de la Real Audiencia Juan Pérez García, y un largo pleito sobre la conducta del Gobernador. A raíz de este largo proceso, que culmina a mediados de 1762, Dionisio de Alsedo y Herrera fue encontrado culpable de dos cargos y separado de su puesto. Asimismo, por Real Cédula de 20 de junio de 1751, se ordenó la supresión de la Real Audiencia de Panamá.

Fue así como llegó a resolverse el **antagonismo principal de la primera mitad del siglo XVIII**.

Es evidente el rol catalizador del contrabando en la suspensión de las Ferias en 1739, año de iniciación de la guerra conocida como la "oreja Jenkins", y en el abandono del sistema de flotas en 1748. Sin embargo, sería un error, en nuestra opinión, afirmar como sostiene Celestino Araúz y Patricia que el "contrabando (es la) causa del colapso de las ferias de Cartagena de Indias y Portobelo". En realidad, la época de la gran prosperidad de la producción aurífera y argentífera de la América hispana finaliza, aproximadamente, en la mitad del siglo XVII. México aún conocerá una fase brillante en el último siglo de la era colonial, como exportadora de plata; más, para el Alto Perú la gran época había concluido. La decadencia de la producción minera significó la atrofia del sistema económico que surgió en la vasta región. Por tanto llega a su fin el papel transitista del Istmo y la ruta del Cabo de Hornos con destino a Buenos Aires y Lima pasa a ocupar el primer plano en las transacciones comerciales del Imperio español con sus colonias de ultramar. Se inicia entonces un traumatizante período de languidez económica que habría de persistir, con una breve interrupción en el primer decenio del siglo XIX, hasta la primera mitad del decimonono.

Se explican, de este modo, las monografías seleccionadas que no obstante sus limitaciones e insuficiencias, nos permiten poner de manifiesto las líneas de fuerza que impulsan el movimiento histórico del período.

NEGROS REVELDES Y CIMARRONES*

Por: María del Carmen Mena García

El "marronage" o cimarronaje existió en la mayoría de las colonias del Nuevo Mundo. Los esclavos azuzados por el hambre, los malos tratos y el desprecio de sus amos desertaban al amparo de una vegetación intrincada y una orografía abrupta y en la periferia de los núcleos urbanos constituían poblados libres y marginados de la sociedad dominante en donde, por lo general, desarrollaban una vida primitiva a la búsqueda de sus raíces africanas y de sus costumbres tribales.

Los asentamientos negros constituyeron un peligro permanente en muchas ciudades indianas, pues sus actividades no quedaban limitadas a llevar una vida más o menos primitiva en los refugios periféricos, sino que frecuentemente se agrupaban en bandas armadas, que mantenían en jaque a la población española. Además de raptar a indios y esclavos para unirlos a su suerte, ejercían una atracción casi irresistible sobre los negros que aún se encontraban sometidos a la esclavitud, para los que constituían un ejemplo a imitar. El propietario perdía una inversión considerable cuando un esclavo lograba escapar de su servicio, pero cuando tales actos individuales se convirtieron en rebeldía organizada, las autoridades coloniales tuvieron que hacer frente a cuantiosos gastos militares, así como a pérdidas materiales y de vidas humanas, lo que provocó un fuerte desequilibrio en la marcha normal de las actividades socioeconómicas de la provincia.

Uno de los lugares de la América hispana donde el cimarronaje adquiere mayor virulencia es, sin duda, la región del istmo panameño, sobre todo durante el siglo XVI, ya que en siglos posteriores, aunque este fenómeno persiste, no constituye una grave amenaza, ni tiene la magnitud que anteriormente alcanzara.

El período más turbulento de las revueltas de los negros panameños acontece sobre todo en los años comprendidos entre 1549 y 1582. A partir de esta fecha, que marca el sometimiento de los negros del Bayano, tras la rendición de Antón Mandinga, el cimarronaje pierde la agresividad que

* Tomado de: María del Carmen Mena García, Op. Cit.

antaño tuviera, dando un cierto respiro a la agitada existencia de los vecinos panameños.

1.-ORIGEN DEL CIMARRONAJE: PRIMEROS ACTOS DE REBELDÍA

Uno de los lugares en donde la presencia del esclavo africano muestra ya una superioridad numérica sobre la población española es Acla, situada en la costa atlántica, en donde la explotación de las minas auríferas hace necesaria una abundante mano de obra negra que no tardará en rebelarse. En efecto, en 1530 se produce el primer alzamiento importante en la ciudad de Acla, cuando las cuadrillas de negros que trabajaban en las minas se confabularon para asesinar a sus amos, emprendiendo posteriormente la huida y refugiándose al amparo de las ruinas en la desierta ciudad de Santa María del Darién, que constituyó probablemente el primer palenque cimarrón de Castilla del Oro. ⁽⁶⁹⁾

Mientras tanto, los negros que residían en las dos ciudades terminales mostraban señales inequívocas de descontento. Un año más tarde del alzamiento de Acla, la Corona comisiona al gobernador y oficiales reales de Castilla del Oro para que en unión de los religiosos que hubiere en la provincia promulguen unas ordenanzas "para la seguridad y pacificación de los dichos negros". ⁽⁷⁰⁾

En 1534, los negros constituyen ya una seria amenaza para los pasajeros que cruzan el camino que enlaza ambas costas, habiendo robado en dos ocasiones la venta de Capira; su osadía llegaba a tal extremo que, amparados en la oscuridad de la noche, y en el sueño de los vecinos, escalaban las casas de la ciudad asaltando a los indefensos inquilinos.

El cabildo de Nombre de Dios adopta en este año las primeras medidas de urgencia destinadas a prevenir la amenaza de los revoltosos al igual que

⁽⁶⁹⁾ GUILLOT, *opus cit.*, p. 137. Juicio de residencia del licenciado Antonio de la Gama, 1531, A.G.I., Justicia, 363, pieza 1.

⁽⁷⁰⁾ Real Cédula al gobernador y oficiales reales de Tierra Firme. Ocaña, 4 de abril de 1531. A.G.I., Panamá, 234, lib. II, fol. 128v.

tres años antes lo hiciera el cabildo de Panamá, a instancias del gobernador, licenciado de la Gama ("Buenas ordenanzas para excusar el levantamiento que se podía temer de los esclavos negros").⁽⁷¹⁾

El proceso hecho contra "los negros que se levantaron en la ciudad de Panamá", en 1535, nos muestra con toda clase de detalles el significado e implicaciones de este tipo de movimiento.⁽⁷²⁾

En total, poco más de una docena de negros, esclavos de vecinos y estantes panameños (incluso los esclavos del propio gobernador Francisco de Barrionuevo, el licenciado Espinosa y el teniente Pascual de Andagoya) acordaron de juntarse y, tras elegir por su caudillo a un esclavo de Juan Rodríguez, de nombre Damián, bajo la influencia de los cimarrones que se habían levantado en Acla, quisieron prender fuego a las estancias de varios vecinos, para luego hacer lo mismo con la ciudad, aprovechando que la gente dormía. La delación de un criado, esclavo de Francisco Muñoz Vivanco, puso en alerta a la justicia, la cual, tras realizar las oportunas diligencias apresó a algunos de los implicados en el motín, a los cuales se abrió proceso.

La actitud de los dueños de los negros rebeldes no fue desde luego la de exigir justicia y rigor para sus esclavos, antes por el contrario, la mayor parte de ellos presentaron los correspondientes pliegos de descargo, alabando los méritos de sus negros, en un desesperado afán de recuperar sus inversiones; por ejemplo, el escrito presentado por Diego de Ortega intenta demostrar que su negro es "el más abonado, e de mejor condición, e más seguro, e más asentado en toda la tierra, y el que menos conversación tiene con otros negros", añadiendo que estaba a su servicio desde hacía cuatro años, y durante este tiempo no había tenido necesidad de castigarlo nunca.

Realmente, de poco sirvieron estas justificaciones, ya que el gobernador se mostró implacable en las sentencias, las cuales fueron promulgadas con todo rigor y ejemplaridad, incluyéndose desde el destierro perpetuo de las Indias hasta la pena de muerte.

⁽⁷¹⁾ Información sobre la administración de la sisa del pan y del vino en la ciudad del Nombre de Dios con motivo de la pacificación de los esclavos y la construcción de caminos. Nombre de Dios, 6 de diciembre de 1536. A.G.I., Justicia, 365, fols. 2044v-2068. GUILLOT, *opus cit.*, p. 137.

⁽⁷²⁾ A.G.I., Justicia, 364.

2.-MEDIDAS DE PRECAUCIÓN Y CASTIGO

La huida de un esclavo se castiga con la pena de muerte siempre que el tiempo transcurrido desde su marcha superase ciertos límites. El 31 de octubre de 1531, el licenciado de la Gama aplica este castigo en Panamá a un esclavo del factor Miguel Juan Rivas; el procedimiento era el acostumbrado: se ordena que el negro sea sacado de la cárcel en un asno, con una soga a la garganta y las manos atadas, y de este modo sea traído por las calles acostumbradas por donde se pregone públicamente el delito cometido, "llevado a la horca que está hecha camino del río, en un cerro, y allí sea ahorcado hasta que naturalmente muera". ⁽⁷⁶⁾

A veces, la sentencia, aunque no está desprovista de crueldad, no llega a arrebatar la vida del esclavo. Así, entre los diversos castigos aplicados a los negros que se alzaron en Panamá en 1536, a unos se les condena a muerte, pero a otros se les destierra de las Indias, después de ser azotados públicamente por las calles, y conducidos a la plaza mayor en donde se les corte el pie derecho. ⁽⁷⁷⁾

El castigo de castración se aplicó en Tierra Firme hasta 1540, fecha en que la Corona prohíbe terminantemente "tan severa pena". ⁽⁷⁸⁾ En 1571, el cabildo panameño disponía que al negro que estuviese ausente cuatro días le serían dados 50 azotes en el rollo, o picota, en donde permanecería atado hasta la puesta del sol para que sirviera de escarmiento. Si la huida fuera superior a los ocho días, se le darían 100 azotes por las calles de la ciudad y se le ataría al pie una calza de hierro "con un ramal, que todo pese 12 libras", el cual tendría puesto durante seis meses para que todos lo viesen; en caso de que el negro se lo quitara, le esperaba una durísima pena: 200 azotes, le sería cortado el pie y desterrado del Reino. Del mismo modo, en caso de que fuera el amo quien le quitase este lastre, el tal sería castigado con 50 pesos.

⁽⁷⁶⁾ Juicio de residencia del licenciado Antonio de la Gama. Justicia, 363, pieza 1.

⁽⁷⁷⁾ Negros que se levantaron en la ciudad de Panamá (1536). A.G.I., Justicia, 364.

⁽⁷⁸⁾ FORTUNE, *art. cit.*, p. 35. GUILLOT, *opus cit.*, p. 138.

Por un tiempo superior a los treinta días, la pena era 200 azotes y pérdida del pie derecho. Y, si más de seis meses, la horca.

En los años setenta, cuando se intensifica el movimiento cimarrón, las medidas preventivas se suceden vertiginosamente. En 1574, la Audiencia ofrece el perdón general y la libertad a todos los negros que acudan voluntariamente a rendirse en un plazo de tres meses. Medida que resulta un total fracaso, ya que sólo tres negros se acogieron a este indulto. Más tarde, cuando se declara la guerra abiertamente, las operaciones militares terrestres se complementan con la vigilancia de las costas por parte del general de la Armada, mientras que, en 1582, una vez concluida la guerra del Bayano se establecen dos presidios en ambas costas de Tierra Firme: uno en Acla, a 40 leguas de Nombre de Dios, con 30 soldados milicianos, y el otro en el Real de San Miguel, con otros 30 hombres.

Los cimarrones apresados durante la citada guerra fueron puestos a la venta por cuenta de la Real Hacienda, o bien enviados a remar a las galeras.

Todas las ordenanzas a las que nos hemos referido, así como otras dictadas en diferentes épocas y lugares fueron recogidas por la Real Audiencia de Panamá entre 1571 y 1574, formando un cuerpo legal que sancionaba los diferentes delitos cometidos por los cimarrones. Posteriormente, estas disposiciones quedaron incorporadas en la Recopilación de las Leyes de Indias, y constituyeron el cuerpo legal vigente hasta 1789, año en que se redacta un nuevo código negrero para las provincias americanas.

3.-FONDOS PARA EL SOSTENIMIENTO DE LA GUERRA

Dadas las características virulentas con que se presentó el alzamiento de los negros y su prolongación durante toda la centuria en Tierra Firme, fueron muy diversos los recursos que se arbitraron para hacer frente a esta rebeldía, si bien hay que adelantar que estos fondos en nada impidieron el total endeudamiento de las dos ciudades más importantes del istmo, y también más afectadas: Panamá y Nombre Dios.

En el último tercio del siglo, cuando tiene lugar la guerra del Bayano, que corre paralela a la intensificación de las incursiones corsarias, las medidas adoptadas y los fondos necesarios para el sostenimiento de ambos frentes se confunden en un objetivo común, puesto que el enemigo también lo está; de este modo, los preparativos para combatir a los cimarrones persiguen igualmente el aniquilamiento de sus aliados.

El recurso más utilizado para la búsqueda de los esclavos que andaban huidos de sus amos, así como para evitar los robos y saqueos cometidos por aquéllos, fue el establecimiento de un impuesto o gravamen, cuya cuantía y recaudación varió según los años y la mayor o menor intensidad del cimarronaje. Si bien son a veces los propios vecinos quienes reúnen los fondos necesarios para equipar una cuadrilla de alguaciles y otras medidas necesarias.

El 1534, el gobernador Francisco de Barrionuevo establece una sisa consistente en un peso de oro por cada pipa de vino que se introdujera en el puerto, y medio peso por cada pipa de harina aplicada para el reparo y mantenimiento de los caminos, así como para perseguir a los negros alzados en Nombre de Dios. Diez años más tarde, a petición del cabildo, la Corona proroga este impuesto para "la costa que se hace de continuo en defender esta ciudad de los negros cimarrones que andan alzados por los arcabucos y perseguirlos". Otro impuesto de un peso sobre cada negro introducido se crea en 1549 ("la avería del camino") para el mantenimiento de la ruta ístmica y su seguridad contra los negros.

En 1556, el virrey del Perú, marqués del Cañete, a la vista del cariz que tomaban los alzamientos de los negros en Panamá, libró en las Cajas Reales de Tierra Firme 3.000 pesos de oro para hacer frente a los gastos militares ocasionados, entendiendo que la citada cantidad debería revertir a la Real Hacienda mediante el cobro de un impuesto del 1 por 100 sobre las mercancías que entrasen en el puerto.

En 1565, el cabildo de Panamá solicitaba de la Corona que apoyase la financiación de la lucha contra los cimarrones con la creación de una tasa similar a la establecida por el marqués de Cañete años atrás. En concreto, los regidores panameños solicitaban la facultad de imponer medio toman por arroba sobre las mercancías que se cargaban en el puerto de la mar del Sur, así como cuatro pesos por cada pieza de esclavo que se introdujera por

la mar del Norte. Estos arbitros se añadirían a los ya existentes, tal y como la mitad de lo recaudado en concepto de penas de cámara que había obtenido el cabildo por merced de la Corona en 1562, y que sería prorrogado en 1567 por seis años más.

También el cabildo de Nombre de Dios cuenta por estos años con una tasa similar a la establecida en Panamá; en concreto, se trata de una sisa que grava todas las mercancías que salen de este puerto hasta completar una suma de 10.000 pesos.

En los años setenta, no bastan ya los propios de las ciudades, ni tampoco los donativos de los vecinos en la lucha armada contra los cimarrones, de tal modo que la Real Hacienda deberá correr con la mayor parte de los gastos; se trata de la seguridad del Reino.

Mediante Real Cédula fechada en 3 de septiembre de 1573, la Corona concede a Tierra Firme 10.000 ducados de la Real Hacienda para subvencionar la guerra, recomendando, eso sí, que los cabildos, mercaderes y personas interesadas colaboren voluntariamente en la lucha. Al mismo tiempo, la Audiencia creó un nuevo impuesto sobre la carne y obligó a los mercaderes que iban de Panamá al Perú contribuyesen con el medio por ciento del valor de sus mercancías. Sin embargo, a raíz de la entrada de los ingleses en las costa del istmo, los gastos militares que provocaron estos acontecimientos fueron superiores a los fondos con los que se contaba, por lo que la Audiencia hubo de recurrir a las Cajas Reales, sin consultarlo siquiera con la Corona, habida cuenta de la gravedad de los hechos.

Cuando se inicie la segunda etapa de la guerra del Bayano los gastos desbordan ya todas las previsiones. En 1581, el contador mayor del Reino calculaba que en la guerra del Bayano se llevaban gastados más de 136.000 pesos de plata ensayada, cantidad que revela con claridad el costo económico que supusieron en el plano local y regional las alteraciones motivadas por los cimarrones panameños.

4.-ÉTAPAS DE LA GUERRA CIMARRONA

El primer movimiento cimarrón organizado surge en 1549, bajo las órdenes de Felipillo, negro ladinizado y muy astuto que trabajaba en la isla

de las Perlas como "capitán de negros y concha", el cual, en unión de otros esclavos de las pesquerías y de las haciendas vecinas, huyó en este año hacia el interior del golfo de San Miguel, a treinta leguas de Panamá, en donde estableció un palenque.

En este reducto, los cimarrones tratan de recuperar su vida primitiva, según los moldes que aprendieran en Africa: "con tallos de las palmas y ramas de los árboles construyen bohíos; de las hojas de las palmas hacían gruesos petates que cubrían con pieles de animales que usaban como escudos; de la piel de los animales que habían cazado para su alimentación se abrigan contra la humedad e intemperie del clima. De las maderas más duras elaboraban arcos, lanzas y flechas, de la caña, cuchillos... y del hierro de las cadenas y argollas, las puntas de hierro de las lanzas y flechas", así como con otras armas tomadas de los españoles en su huida, Felipillo y su gente comienzan las andanzas contra los españoles hasta sembrar el terror por toda la región.

Una expedición de castigo, dirigida por el capitán Francisco Carreño, consigue dos años más tarde poner fin a la revuelta tras apresar a Felipillo y 30 de sus hombres, y destruir las sementeras y bohíos en donde los negros estaban poblados. El castigo que se les aplica, una vez en la ciudad, es ejemplar: uno de los negros es descuartizado en la plaza mayor de Panamá por haber dado muerte, según se dijo "con alevosía y crueldad no vista a un español. Los demás fueron ya ahorcados, ya quemados, asaetados, o se les cortaron los pies".

Como manifiesta Guillot, "la derrota de Felipillo no tuvo mayor significado que el demoler un hormiguero en un campo plagado de ellos". En efecto, los cimarrones que consiguieron escapar de la expedición de castigo llevada a cabo contra Felipillo volvieron de nuevo a levantar su palenque, aunque un poco más oculto y también más lejos del lugar original. Mientras, en la costa atlántica, donde se encontraban los palenques más importantes a mediados de siglo, las bandas cimarronas acosaban la zona comprendida entre la desembocadura del río Chagres hasta las cercanías de la península de San Blas. Más al este, en el golfo de Urabá, existían otros palenques.

A mediados de la centuria, la situación del territorio era deplorable: en los bosques de la banda oriental, no lejos de Nombre de Dios, estaban

apalancados unos ochocientos negros cimarrones, así como algunos indios, raptados por la fuerza, o vendidos de su propia voluntad los cuales atacaban con flechas envenenadas a los pasajeros del camino entre Nombre de Dios y Panamá, robando las mercancías que por él transitaban sin hacer ningún daño a los negros arrieros que las conducían. Realmente, las expediciones del gobernador Alvaro de Sosa contra los revoltosos no dejaron de ser un fracaso, y hubo incluso quien ingenuamente propuso llamar a los vecinos de Urabá y Cartagena para que, dejando sus hogares y haciendas, colaborasen con los vecinos de Tierra Firme en la persecución, a través de bosques y montañas, de los cimarrones.

Por estos años ha surgido un nuevo líder que aglutina eficazmente a los negros rebeldes de la costa atlántica. Es Bayano, un reyezuelo africano de gran fortaleza y muy astuto que mantendrá en jaque a los españoles por varios años. El padre Aguado lo describe con estos términos: "un negro de buena disposición y fuerzas, muy ladino o españolado en la lengua. A éste servían y respetaban con veneración de príncipe, mezclando los ritos y ceremonias que en Guinea los más de ellos hacían con sus reyes y principales, con la veneración y acatamiento que después veían e habían visto usar a los españoles con sus jueces e superiores, y así se gobernaba con una cierta manera de magistrado, aunque bárbaro, usando este rey Bayano con todos los que le eran sujetos, de toda la potestad que en sí era y había, haciéndose obedecer y temer y cumplir muy por entero lo que mandaba".

La atracción que ejercía el jefe negro sobre sus hermanos de raza y condición era, sin duda, irresistible, de tal modo que si al comienzo de la revuelta no contaba con más de trescientos hombres, poco más tarde "era tanta su pujanza, que tenía ya un ejército de más de mil y ducientos negros e negras". Con ellos protagoniza la larga campaña conocida por los españoles como "Guerra del Bayano", que tiene varias fases, la primera de las cuales es esta que describimos y que culmina con el apresamiento del rey negro.

Los cimarrones se habían organizado en el territorio comprendido "entre el río Bayano (Chepo o Coquira antes de que se le bautizara con el nombre del jefe negro), que descendía desde el este partiendo de la sierra de Nargandí y el Mamoni, su afluente norteño, cuenca de selva tropical y húmeda prolongada hasta la zona del Chagres. La tierra alta y montañosa de la cordillera

de San Blas, espesa enmarañada en su vertiente norte, era obstáculo difícilmente franqueable, que los protegía en el frente atlántico". En este lugar levantaron su palenque aprovechando la abrupta orografía. El relato del padre Aguado nos lo describe con gran minuciosidad: "la población de los esclavos estaba situada y puesta sobre la cumbre y cuchilla de una alta y empinada loma, fortificada por naturaleza, de tal suerte que casi por todas partes eran muy profundos despeñaderos hechos o criados de tal suerte que no sólo en ninguna manera se podía subir por ellos, pero si acaso acertara a caer de lo alto alguna persona, sin llegar al suelo se hiciera innumerables pedazos".

"Por los dos frentes de esta loma o cerro tenían los negros hechos dos muy angostos caminos por tal orden que con pocas piedras que dejaran caer, impidiera a cualquier ánimo y número de gente la subida, y demás de esto, al remate de estos caminos, en el principio de la loma, tenían fortalecidas las entradas con recios palenques y puestos tales, que no así fácilmente podían ser descompuestos por los nuestros, aunque fuesen subidos, por todo el camino. Arriba, en la cumbre de esta loma, estaban edificadas las casas y bohíos de los negros al través o atravesadas conforme al ancho de la cuchilla, que no era más del que los bohíos ocupaban, que era harto poco, y entre las casas y por algunos lugares viejos y desocupados tenían hechos muy hondos hoyos o silos llenos de todo género de comida, de las que ellos acostumbraban coger y criar para su sustento".

Además de esta inexpugnable fortaleza contaban con otro reducto, en donde niños, mujeres y ancianos e impedidos se alojaban, ajenos a las correrías de sus guerreros: "En este fuerte alojamiento estaban solamente el rey Bayano con la gente de guerra para de allí salir a hacer sus correrías y asaltos por los caminos, pasajeros de españoles, aunque estaban muy apartados. Fuera de aquí tenían la tierra adentro otro alojamiento o fuerte, aunque no tan corroborado como el que he dicho, donde tenían sus mujeres e hijos y la otra gente inútil que no era para la guerra, puestos en lugares muy escondidos, de suerte que nunca fue visto de los españoles hasta después de preso el rey Bayano y desbaratados los negros.

Los negros del Bayano habían sometido bajo su dominio a los indios Caricuas, que estaban poblados en sus cercanías, a los cuales trataban con gran desprecio y violencia, quitándoles sus mujeres e hijas por la fuerza.

Las expediciones de castigo enviadas por las autoridades panameñas se estrellaban, como ya dijimos, contra la astucia y arrojo de los negros. Los españoles hicieron gala, desde luego, de notable candidez, sobre todo cuando la gente dirigida por el capitán Carreño consiguió apresar a Bayano, quien fue conducido hasta Nombre de Dios, en donde el gobernador, en vez de aplicar un castigo eficaz en su persona, lo indultó, y tras firmar una tregua le dio la libertad. Con ello no se obtuvo otro resultado más que la prolongación de las hostilidades y andanzas de los negros del Bayano, guiados de nuevo por su cada vez más arrogante jefe.

La llegada a Nombre de Dios, en 1556, del nuevo virrey del Perú, marqués de Cañete, fue providencial por cuanto el virrey, informado de las peligrosa situación por la que atravesaba la gobernación, dictó medidas de urgencia y nombró como general a un hábil soldado, de merecida fama por su victoria sobre los indios muzos y participación en la fundación de Pamplona, en el vecino Nuevo Reino, el capitán Pedro de Ursúa, el cual había de hacer gala de grandes cualidades -bélicas y de astucia- sólo equiparables a las mostradas por Bayano, que dieron como resultado, tras dos largos años de tenaz lucha, el apresamiento del rey negro y la rendición de todo el palenque.

Sobre el final del rey Bayano hay varias versiones. Según unos, el marqués de Cañete lo hizo ahorcar en la plaza mayor de Lima, pero la mayoría de las crónicas, como la del padre Aguado, coinciden en el hecho de que fue desterrado a Sevilla, en donde vivió a expensas de la Real Hacienda hasta su muerte, seguramente rememorando las hazañas de su juventud.

La segunda etapa de la guerra del Bayano se torna aún más peligrosa desde el momento en que los cimarrones prestaron sus servicios como guías y aliados de los corsarios que asolaban las costas del país.

El apresamiento del "rey" Bayano y el aniquilamiento de sus seguidores no marcó el fin de la rebelión negra. Antes, por el contrario, como recordaba el oidor de la Audiencia de Panamá en 1582, Alonso Criado de Castilla: "al fin, dentro de pocos años (los negros), se rehicieron de los demás fugitivos, que cada día de barcos, recuas y minas les iban recresciendo, de tal manera, que vinieron al mismo extremo, y aún se aumentaron tanto, que de por sí se

hizo otra parcialidad, que fue los que poblaron a Puertobelo. Y en la comarca de esta ciudad, a lo último, nació otra división (Cerro de Cabra), aunque menor, extravagante de éstos, con los cuales se acabó de cuajar esta pestilencia sobre la tierra que llegó a punto de perderse".

Por los años setenta, época álgida del cimarronaje, el número de cimarrones que se refugian en los términos de la capital se calcula que sobrepasan los 2.500. López de Velasco, también por estos años, estima el total de negros cimarrones de la provincia "de tres mil arriba". Desde luego, son cálculos aproximados, pero lo suficientemente elocuentes acerca de la peligrosa superioridad del potencial cimarrón.

Los negros en rebeldía se organizan por entonces en diversas comunidades, de entre las cuales destacan sobre todo la del Bayano, 16 leguas al sudeste de Panamá, cuyo jefe es Antón Congo; y la de Portobelo, en la costa atlántica, al oeste de Nombre de Dios, cerca del futuro emplazamiento de la ciudad de este mismo nombre, regida por el "rey" Luis Mazambique. En las cercanías de la capital, en el cerro de Cabra, surge también una nueva colectividad, pero sus embates son menos peligrosos y más fácilmente controlados que los protagonizados por las dos anteriores.

La documentación de estos años es bastante prolija en lo que se refiere a los sucesos ocurridos con motivo de la alianza de piratas y cimarrones. Las expediciones de castigo formadas por milicianos sin ninguna preparación y con escaso armamento se complementa con guarniciones militares en ambas costas, mientras que la armada del general don Cristóbal de Erasso, y luego de su hermano, el almirante don Miguel, vigila las aguas del litoral. También llegan refuerzos desde el virreinato, cuya autoridad máxima mantiene frecuentes choques con el presidente de la Audiencia panameña por razones de competencia entre ambos, fricciones que en nada benefician la buena marcha de las operaciones.

El balance de estos sucesos no puede ser más drámatico. Corsarios y cimarrones cortan la comunicación por tierra y por mar de ambas ciudades. Las recuas no pueden atravesar el istmo a no ser con la protección de los soldados; las embarcaciones, que procedentes de Cartagena y Tolú, fundamentalmente, solían aprovisionar a Nombre de Dios de los víveres necesarios, no osan navegar aquellas aguas; y, en consecuencia, la terminal costera del

Atlántico es abandonada por sus vecinos, a excepción de una treintena de ellos, para posteriormente ser incendiada y saqueada por Drake; los tesoros de la Corona que procedentes del Perú son conducidos a través del istmo, en varias ocasiones no alcanzan su destino final, siendo objeto de la rapiña de los piratas; enormes sumas se invierten en equipar a las expediciones y presidios y, en definitiva, el caos económico se cierne sobre la maltrecha gobernación de Tierra Firme durante estos años. Y todo esto merced a la complicidad con los enemigos de la Corona de los inquietos negros panameños.

La segunda guerra del Bayano, que dura tres años (1579-1582), es dirigida por varios jefes españoles, siendo uno de los más destacados el factor y veedor Pedro de Ortega Valencia, nombrado en 1578 capitán y luego general de la guerra del Bayano.

En 1579 se obtienen los primeros frutos al conseguirse la rendición de los negros de Portobelo, pactada por su "rey" Luis Mazambique ante la Audiencia de Panamá, con las promesas siguientes: "Yo el dicho Luis Mazambique, de mi propia y espontánea voluntad ofrezco, prometo y me obligo que yo y todos los susodichos presentes y ausentes, y cada uno de ellos, en cuyo nombre lo ofrezco, que tendremos perpetua sujeción de obediencia con toda fidelidad a la Majestad Católica del Rey don Felipe, nuestro Señor, y su Real Corona, y a sus justicias y ministros en su real nombre como sus leales y buenos vasallos, obedeceremos sus reales mandamientos hasta la muerte y vendremos a poblar adónde, cómo y cuándo nos fuere mandado, con esperanza que tenemos de ser mantenidos en justicia, y que conseguiremos y alcanzaremos de la dignidad y liberalidad real perdón de los delitos que hasta aquí hemos cometido. Y así lo pedimos e suplicamos, e que se nos haga merced de darnos libertad de nuestras personas, mujeres e hijos...".

En consecuencia, a los negros de Portobelo se les concede carta de libertad colectiva, y se les puebla en una villa formada al efecto junto al río Francisca, que recibe por nombre Santiago del Príncipe.

Los cimarrones del Centro de Cabra son también reducidos por la intervención directa del oidor Criado de Castilla, en 1579.

La pacificación de los negros del Bayano fue más ardua y difícil de conseguir. A tratar con los negros de Portobelo fue personalmente Criado

de Castilla, quien, tras haber concertado previamente una cita con 18 de estos cimarrones, en la venta del Chagre, utilizando para ello la intervención de varios negros ladinos de la ciudad, consiguió su promesa de rendición voluntaria. El general Pedro de Ortega Valencia se trasladó con 25 hombres al poblado del Bayano para parlamentar con los negros. A su vuelta a la capital vino en compañía de cerca de un centenar de ellos, entre los que se encontraba el cabecilla de éstos, Antón Congo, quienes prometieron regresar con toda su gente en un plazo de ocho días. Sin embargo, transcurrieron cuatro meses y los negros del Bayano no volvieron. Las razones de este cambio de actitud motivada por divergencias entre los grupos de combatientes, por una mala política del general Pedro de Ortega, o simplemente, por el recelo de los negros ante el recuerdo del comportamiento seguido por Pedro de Ursúa, años atrás, decidió a la Real Audiencia a reemprender las hostilidades.

Los cimarrones abandonaron su anterior escondite y se dispersaron por los montes. Unos 20 ó 30 arcabuceros andaban en su búsqueda con grandes esfuerzos, habida cuenta de la astucia de los negros, los cuales, con rapidez prodigiosa, al verse perseguidos, abandonaban su refugio en el Bayano y atravesaban la costa, yendo a esconderse en las cercanías de Acla, del tal modo que su localización era muy difícil: "ya la guerra se hace como caza de venados, buscándoles las querencias donde tienen las mujeres e hijos". En 1581, 268 negros componían este reducto, según pudo averiguar el general Ortega Valencia de los cimarrones apresados.

En este mismo año, la Audiencia de Panamá informaba a la Corona los avances conseguidos en la guerra del Bayano, algunos de los cuales habían conseguido huir a la provincia de Cartagena. Para cerrar esta espita, la Audiencia pretendió conseguir la alianza de ciertos indios rebeldes que habitaban en aquella frontera a fin de que obstaculizasen la salida de los negros.

Los cimarrones capturados vivos eran ajusticiados al momento, mientras que "los que son a propósito para remar, se les manda a galeras, y la demás chusma de mujeres y niños se venden para fuera del Reino". Algunos negros que habían sido llevados a la fuerza por los cimarrones y, por tanto, eran libres de culpa, fueron reclamados por sus dueños, quienes pusieron pleito ante

la Real Audiencia. La solución dictada para arbitrar el destino de los negros fue el que los dueños pagasen el precio en que habían sido vendidos por cuenta de la Real Hacienda, pues sólo de este modo podían recuperarlos ya que se entendía que de algún modo, las Cajas Reales tenían que resarcirse de los gastos bélicos necesarios para su captura.

En los momentos finales de la guerra del Bayano hubo disparidad de criterios sobre las medidas a adoptar con los cimarrones, una vez sometidos. En concreto, sobre la convivencia de darle libertad colectiva, y asentarlos en un lugar a propósito, como en efecto se hizo, o bien expulsarlos de la provincia. Uno de los principales opositores a las medidas conciliadoras de la Audiencia fue el contador mayor Juan de Vivero, según el cual no debía dispendiarse tanto dinero (en 1581 se llevaban gastados 136.000 pesos, según sus cuentas) en reducir y alimentar a los negros alzados, sino que, por el contrario, sería más conveniente que, conforme fueran siendo sometidos, se les expulsara de la provincia.

En abril de 1582 fueron reducidos y poblados a tres leguas de la capital, en Santa Cruz la Real, los negros del Bayano.

La Audiencia, temiendo por la animadversión del contador Vivero, así como de "otros que habían sido amos de algunos de los dichos negros y no podían sufrir verlos en libertad sin su licencia", creyó lo más oportuno que conforme fueran traídos los negros del Bayano, no entrasen en la ciudad, sino que directamente se les condujera por mar hasta el lugar del asentamiento.

6.-EL CIMARRONAJE A FINES DE SIGLO

Al finalizar la centuria, la rebeldía negra estaba prácticamente sofocada. Ya no existían palenques organizados, ni reyezuelos africanos; sólo un puñado de negros que huyen a los montes para evitar así los malos tratos de sus amos (en 1595, se calculaba que eran unos 70) 130, y que roban el ganado para alimentarse. Unas cuadrillas de búsqueda y castigo son más que suficiente para remediar los daños.

De los 2.500 cimarrones que calculara Criado de Castilla en 1575, no quedan ahora siquiera un centenar, y la situación parece mantenerse, traspasado el umbral del nuevo siglo. Así, según la descripción de la Audiencia de 1607, los negros cimarrones son 94, los cuales andan huidos en los montes con una vida mísera, y dedicados al hurto para poder sobrevivir: "Los cimarrones que ahora hay son noventa y cuatro, todos negros esclavos fugitivos y alzados, que no hay entre ellos mulato ninguno. Estos se sustentan haciendo algunas sementeras de maíz, y tienen plantanales; montean y hurtan ganado; defiéndense con la aspereza del monte y con no tener asiento cierto en ninguna parte. Los alcaldes de la Hermandad tienen a su cargo el salir a buscarlos con sus cuadrilleros, pero esto se hace pocas veces, y alguna envía la ciudad con mayor aparato gente contra ellos".⁽¹³²⁾

⁽¹³²⁾ Descripción de Panamá y su provincia (1607), pp. 201-202.

ECONOMÍA TERCIARIA Y SOCIEDAD DE PANAMÁ EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

Dr. Alfredo Castellero Calvo

INTRODUCCIÓN

En este trabajo nos proponemos plantear la discusión de dos aspectos básicos en la historia colonial panameña. En primer lugar, la naturaleza y características de la especialización terciaria de la economía transístmica durante los siglos XVI Y XVII. En segundo lugar, las relaciones entre dicha especialización económica y la configuración socio-demográfica de Portobelo y Panamá, cuyo carácter de ciudades terminales situadas en la zona de tránsito las hacía particularmente vulnerables a los efectos inducidos por la función geográfica que los intereses metropolitanos asignaron al istmo.

Apenas hace falta repetir, por ser harto conocido, que los intereses comerciales de una Europa en plena expansión pero carente de metales preciosos; la apertura de los mercados sudamericanos una vez consolidada la Conquista, y el descubrimiento de los yacimientos de plata en el Alto Perú, transformaron el istmo panameño en la yugular de un gran sistema de intercambios entre España y América, lanzando sus estructuras económicas hacia un rumbo nuevo y definido -el de la especialización comercial y de servicios a escala mundial-, y en consecuencia en el epicentro del más importante circuito comercial existente entonces en el mundo.

El Istmo quedó de esa manera sometido a un pacto desigual con España, que le imponía una función geográfica como eje de intercambios internacionales, cuyo peso abrumador no tardaría en hacer sentir toda su fuerza tanto en su estructura económica como social.

NACIMIENTO DE LA ECONOMÍA TERCIARIA

Hacia 1540, sobre ese universo arrasado, limpio de toda estructura anterior, el Conquistador tenía la mano libre para transformar a Castilla del

Oro en el Istmo de Sevilla. Sólo evocaré muy rápidamente las fases de ese proceso; descubrimiento del cerro de la plata en el Alto Perú; formalización de la ruta Callao-Sevilla vía Panamá; creación del sistema de galeones y flotas y de las ferias que anualmente habrían de concentrar en Nombre de Dios primero y luego en Portobelo (desde 1597), las mercancías europeas que serían vendidas en los ávidos mercados sudamericanos, y la plata que era extraída de Bolivia para ser designada a Europa.

En base a los cuadros estadísticos de Earl J. Hamilton, deducimos que entre 1531 y 1660, de todo el oro y la plata que entró a España procedente de América, un 60% pasó por el Istmo de Panamá, alcanzando un total de unos 265 millones de pesos. La superioridad del Istmo panameño empezó a ser patente sobre todo a partir del quinquenio 1576-1580, al cruzar por él un 57% del total de los tesoros americanos. Esta primacía aumentó en el quinquenio siguiente, con el 65%, manteniéndose siempre esa neta superioridad por lo menos hasta 1660. Si consideramos sólo el período que se extiende entre 1576 y 1660, esto es, 84 años, del total de los tesoros americanos exportados a España, el 66% fue conducido vía Panamá, con una medida aritmética por quinquenio de 14.4 millones de pesos.⁽⁴⁾ Además, desde 1545, por el Istmo fueron transportadas mercancías procedentes de Europa y Sudamérica por un valor probablemente mayor a 2,000 millones de pesos. No era de extrañar que el 28 de octubre de 1659, el Prior y Cónsules del Consulado de Sevilla manifestaran que «la feria de Portobelo es la más grande del mundo».

Es innecesario volver pues a resaltar lo evidente: el sistema de ferias y galcones, y el trasiego de mercancías y tesoros fueron el instrumento que permitió articular los vínculos que ataron la función geográfica del Istmo a los intereses comerciales de Europa, haciendo recaer sobre su frágil y sensible geografía el peso aplastante de la economía-mundo y determinando el carácter de su especialización terciaria.

Haring, Moreyra Paz Soldán, Céspedes del Castillo, Chaunu y muchos otros autores han contribuido con sus obras a esclarecer el régimen de

⁽⁴⁾ Earl J. Hamilton, *El Tesoro Americano y la Revolución de los Precios en España 1501-1650*. Editorial Ariel, Barcelona, 1975. pp. 47y 56.

las ferias, su organización, la duración y características de la navegación atlántica, el calendario de sus viajes, las técnicas del transporte marítimo. Alvaro Jara, Carmen Báncora Cañero, Encarnación Rodríguez Vicente además de Hamilton han aportado estadísticas precisas sobre los valores del tesoro real conducido a través del Istmo con destino a la Corona española entre 1531 y 1739. Finalmente, a Chaunu debemos la reconstrucción del almojarifazgo cobrado en las ferias que se celebraron en Nombre de Dios desde 1544 á 1571 así, como del tonelaje agregado anual de las embarcaciones que llegaron a ese puerto y a Portobelo desde 1533 á 1650. Gracias a este extraordinario y brillante bagaje de aportaciones individuales, conocemos la mayor parte de los datos necesarios sobre la llegada de mercancías y tesoros a las riberas del Istmo; pero ha faltado que con la misma profundidad se estudiase el trasiego de esos bienes de un océano a otro; esto es; un estudio sobre las características que dominaron la estructura del servicio transístmico, pieza clave del sistema, sin cuyo eficaz funcionamiento éste, sencillamente, no hubiese podido existir.

ESTRUCTURACIÓN DE LA ECONOMÍA DE SERVICIOS

Digamos para empezar, que la estructuración del sistema transístmico de servicios fue el resultado de una experiencia determinada por la conjunción de dos grupos de factores básicos. En primer lugar, dos de carácter exógeno: por un lado, los techos máximos y mínimos del volumen de las mercancías y tesoros; por otro, la frecuencia o periodicidad de las ferias. En segundo lugar, los de carácter endógeno, consistentes en al capacidad local de potenciar los recursos de la naturaleza topografía, encogimiento óptimo de las distancias entre océano a océano, y la presencia de un río navegable que atravesaba en un 60%, mediante una oferta de servicios presentada por un stock apenas variable de mulas, esclavos y embarcaciones fluviales.

El hecho más resaltante y que contiene la clave de la estructura del tránsito transístmico consistente en que la oferta de sevicios se mantuvo siempre dentro de márgenes mínimos, siendo sus órdenes de magnitud determinados desde temprano por las recíprocas relaciones existentes entre la

frecuencia de las ferias y el volumen de los bienes en tránsito. Ecuación difícilmente sostenida, que es también la clave para seguir la evolución y eficacia del mismo sistema de las ferias.

Creemos por ello que es insuficiente pretender ponderar las oscilaciones de ese sistema en base exclusivamente a la reconstrucción del almojarifazgo, impuesto **ad valoren** aplicado a las mercancías. No se trata de que neguemos la validez del almojarifazgo como vehículo para conocer el valor de las mercancías, por el hecho de que no siempre reflejaba el valor real de éstas, dada la frecuencia de los fraudes a la Real Hacienda. En efecto, tales fraudes representaban a menudo el doble y no pocas veces bastante más, como ocurría en tiempos del Tesorero Juan López de Cañizares durante la década de 1620, en que los fraudes respetaban tres veces más que los valores declarados, según un testimonio suyo que reposa en la British Library. Creemos por el contrario que dicho impuesto nos ofrece un orden de magnitud cuyos márgenes de impresión no le restan validez como índice de la actividad comercial y aun menos como marco de referencia para los propósitos que aquí perseguimos. Todavía más, por lo menos hasta la última década del siglo XVI, constituye el mejor indicador para evaluar tanto la magnitud como la pujanza del régimen de ferias. Sin embargo, a partir de estas fechas, si se le considera individual y aisladamente se presta más para el análisis de las oscilaciones coyunturales que para la comprensión de la estructura del sistema considerado a largo plazo.

Por ello, las estadísticas del almojarifazgo adquieren verdadera significación, dentro de nuestro planteamiento, sólo si las relacionamos a los ritmos con que se celebran las ferias, cuyas pulsaciones, en mayor medida que los valores alcanzados por los impuestos aplicados a las mercancías, nos dan la pauta justa de la vitalidad del sistema. Este hecho adquiere aun mayor significación en la estructuración de la oferta de servicios transístmico, como luego veremos.

PERIODIZACIÓN DE LAS FERIAS

Siguiendo este criterio, esto es vinculando estrechamente ambas variables exógenas, aventuramos aquí un intento de periodización del sistema de ferias durante los 193 años comprendidos entre 1544 y 1737 en base a los ritmos determinados por grupos o series de años caracterizados por tendencias comunes.

- 1.-El primer período se caracteriza por el progresivo aumento en los valores del almojarifazgo sobre todo a partir de 1567, al igual que por la relativa anualidad de las ferias: se extiende entre 1544 y 1589, esto es, 45 años, y las ferias se celebran promedio de cada 1.26 años.
- 2.-El segundo periodo se extiende entre 1590 y 1663, esto es, durante 73 años: el valor de los almojarifazgos, alto al principio, empieza a decaer paulatinamente sobre todo a partir de 1612; las ferias comienzan a espaciarse cada vez más, con un promedio para todo el período, de cada 1.62 años(entre 1590 y 1615, sin embargo, el promedio fue de cada 2.27 años).
- 3.-El tercer periodo cubre de 1664 a 1737, esto es también 73 años; las ferias se celebran en conjunto cada 4.56 años. Sin embargo, a medida que avanzamos en el tiempo, las distancias entre feria y feria son cada vez mayores; así, de 1664 á 1677, una de cada tres años; de 1678 á 1697, una cada 3.8 años; de 1680 á 1737 una cada 6.5 años. Las fechas extremas de este período no han sido escogidas arbitrariamente: en 1664 se introdujo el Situado para sostener el ya tambaleante sistema de las ferias, con lo cual la frágil hacienda panameña deja de ser autosuficiente para empezar a ser subsidiada; en lo sucesivo la economía terciaria dependerá de aquel subsidio militar que sería enviado desde esas fechas con relativa regularidad desde el Perú; en 1737 se organizaron las últimas ferias, pero resultaron un fracaso pues al tenerse noticias de la presencia de enemi-

gos, eltesoro remitido del Perú fue desviado hacia Nueva Granada, por cuyo territorio se condujo al Atlántico.

Durante esos 192 años hemos podido registrar 95 ferias, aunque es posible que se haya celebrado alguna que otra más (las dudas se encuentran solo entre 1665 y 1681). Allí donde no hemos encontrado los registros de Contaduría hemos recurrido a otras fuentes que ofrecen información sobre las fechas, el nombre del General a cargo de la flota, y a veces el valor del almojarifazgo, como las bien conocidas de Antúnez y Acevedo, Artífano y Galdacano, Veitía Linaje, Mugaburu, Alsedo y Herrera, algunas cartas de los oficiales de Hacienda, Reales Cédulas, y las obras de Diez de la Calle y Diego de la Haya, que reposan todavía inéditas respectivamente, en la Biblioteca Nacional de Madrid y la Biblioteca del Palacio Real, también de Madrid.

EL ALMOJARIFAZGO

La vitalidad ascendente de las ferias durante el primer período, dadas su frecuencia y regularidad, es confirmada por la tendencia alcista del almojarifazgo, como lo evidencian los siguientes datos que aquí extraemos del cuadro adjunto a este trabajo. En 1544, el almojarifazgo pagado por las mercancías que introdujo la flota alcanzó a 13,672 pesos, subiendo a 44,666 pesos en 1547 y manteniéndose con un promedio de 43,228 pesos entre los años 1554 y 1650. Entre 1561 y 1564 el promedio anual fue de 52,717 pesos. Entre 1565 y 1570 el promedio subió a 87,918 pesos aunque hubo años en que el impuesto superó los 120.000 pesos. Entre 1571 y 1581 el promedio se elevó, a 140.046 pesos. Y entre 1582 y 1589 el promedio subió aún más, alcanzando 238,513 pesos anuales, pese a que hubo tres años en que no se celebraron ferias.

En el período siguiente, comprendido entre 1590 y 1663, la tendencia decreciente del almojarifazgo marcha pareja al distanciamiento en la celebración de las ferias. Todavía entre 1590 y 1610, el valor del almojarifazgo fue alto: sin embargo, como entre esas fechas sólo se celebraron nueve

ferias, esto es, cada 2.2 años, el promedio anual fue 26% más bajo que el alcanzado entre 1582 y 1589, siendo sólo 175.989 pesos el promedio anual. A partir de entonces la tendencia decreciente se va acentuando. Así entre 1611 y 1622, el almojarifazgo disminuyó su promedio anual a 49.164 pesos, aún cuando se celebraron 10 ferias en esos 11 años. Según ciertos indicios, parece que el volumen de las ferias tuvo un considerable aumento durante el resto de la década del 1620. (La feria de 1624 fue considerada "la más grandiosa que ha venido".⁹⁾ Una fuente señala en efecto, que ese año se esperaba recaudar 300.000 pesos, lo que sin embargo, no hemos podido confirmar.

En los registros de 1626 el impuesto se elevó a 95.891 pesos. Todo ello parece haber sido más bien un despunte coyuntural que no tendría mucha duración, hipótesis que la falta de datos para esos años impide por ahora comprobar. Carecemos igualmente de información para la mayoría de los años siguientes, hasta 1663; pero distintas fuentes indican que la tendencia decreciente del almojarifazgo se mantuvo, pues en 1637 fue de solo 57.189 pesos; en 1651 de solo 9.017 pesos; y en 1661 de 46.790 pesos y en 1662 de 37.954, lo que nos da un promedio anual para esos años, de 31.254.

La aparente mejoría de 1684 (con 84.812 pesos); de 1690 (con 116.927 pesos), y de 1697 (con 94.754 pesos) se explica por el hecho de que son flotas muy espaciadas -tres flotas en trece años- que acuden a un mercado ávido de productos, y por tanto con una fuerte demanda acumulada, siendo su mismo distanciamiento anuncio claro de un sistema próximo a desaparecer.

Esta curva económica que se empina rápidamente, para luego empezar a declinar, primero con lentitud desde 1590, luego con más intensidad, desde 1611, recupérase en apariencia en algunos años de la década del 20, y finalmente reemprende la decadencia a partir de entonces y así continúa hasta la cancelación del sistema, refleja con claridad las oscilaciones del comercio transistmico y en general la vitalidad primero y luego el progresivo

⁹⁾ Archivo General de Indias, Sevilla, Panamá, legajo I.

deterioro de la economía imperial americana, que encontraba en la sensible faja del Istmo su mejor termómetro.

LA OFERTA DE SERVICIOS

Pareciera entonces que las simetrías entre ambas variables empezarán a dislocarse tan pronto el sistema dio claros indicios de muerte, esto es,

a partir de 1664. Pero sobre todo es importante destacar que la configuración de la oferta de servicios en el Istmo, acaso también hasta esas fechas, fijó sus límites máximos y mínimos mantenidos, como ya anticipamos, dentro de márgenes más bien estrechos, en razón de ese precario equilibrio representado por la frecuencia con que se celebraban las ferias y el volumen de las mercancías y tesoros. Mientras las ferias se celebraron regularmente casi cada año, esto es, hasta la década de 1580, dicha oferta de servicios debió ir en aumento a tenor del progresivo incremento en el volumen de las ferias, que tuvo una tasa de crecimiento anual de alrededor de un 3% y se multiplicó por algo más de dos en un período de unos 20 años. Aquellos encuentros anuales, regularmente repetidos, daban pie a una fácil previsión, a un riesgo calculado en el aumento paulatino de la oferta a tenor del incremento en la demanda de servicios que, aunque estable, fue siempre moderado -los techos máximos y mínimos se movían dentro de límites más bien estrechos y por tanto fáciles de predecir. Sin embargo, al interrumpirse esas regularidades, a partir de 1590, y prolongarse los márgenes de espera entre feria y feria, el clima de desconfianza e inseguridad y la incapacidad de previsión, obligaron a reducir la oferta de servicios a un nivel mínimo, nivel que se mantuvo estable o bien con muy escasas variaciones durante el resto del período que aquí analizamos. Allí, en esa yugular del sistema, todo parecía estar a punto de estallar, porque todo reposaba sobre la fragilidad de una fuerza bruta demasiada precaria y escasa, esas barcasas del Chagres movidas a pértiga, esos esclavos muy a menudo insumisos, y sobre todo esa reina del transporte era la mula.

Resumamos entonces: la inseguridad y distanciamiento de las ferias perjudicó la estructura terciaria del Istmo, obligando a que los medios de transporte y otros recursos vinculados al sector servicios, se mantuvieran siempre por debajo de la demanda; pero estas mismas escaseces también perjudican el régimen de ferias, al encarecer en forma desmedida los costos de esos servicios. Innúmeros pleitos, acusan a los propietarios de mulas, chatas, bongos y esclavos, de querer asegurarse ventajas en las "puntas" de las ferias y la llegada de los tesoros en que la demanda frecuentemente rebasaba con creces la bien controlada oferta de servicios, resultando a menudo en la paralización del trasiego transístmico, lo que obligaba a las autoridades reales interviniesen para arbitrar las diferencias entre los interesados. También lo señala Rodrigo de Vivero en aquel testimonio publicado recientemente por Juliette Monbey. Pero ello no era más que el resultado de una dialéctica impuesfã por las mismas estructuras de un sistema que se atrapaba en sus propias redes.

Veamos algunos datos. Hacia la década de 1570, los recursos empleados en el transporte eran los siguientes: Un "paquete" de entre 500 y 600 mulas; 401 esclavos arrieros; 25 embarcaciones en el Chagres (número que se había mantenido igual desde 1548, y seguía siendo el mismo en 1569, 1570 y 1573) y que conducían 500 negros. Esta oferta de servicios mantuvo estas estudiadas simetrías mientras los volúmenes de la demanda no se modificaron sustancialmente. En 1592 había 30 embarcaciones. En (1599, volvían a ser 25 las embarcaciones del Chagres; hacia la década de 1620, según el ya citado Rodrigo de Vivero, eran 24, y todavía en 1672 se recordaba que antes de la destrucción de Panamá por Morgan, esto es, en años recientes, circulaban por el Chagres entre 28 y 30 embarcaciones, o sea casi el mismo número que desde 124 años atrás, vale decir el mismo durante todo el tiempo que duraron las ferias de nuestro período de estudio. En 1607, el número de negros que la conducían había aumentado a 630, subiendo en un 26% del total original. Sin embargo, los esclavos arrieros habían disminuído a 320, esto es en un 20% (probablemente porque ya muchos libertos se aplicaban a sus faenas. El stock mulero había ascendido a 1.200 bestias en 1592, para luego descender a unas 900 en 1596 y a 805 en 1607, baja provocada por el desmejoramiento de las ferias, que, como ya vimos,

empezaron a espaciarse unos 17 años atrás, así como a reducir su volumen, al suspenderse los envíos de vino y aceite que comienzan a ser suministrados por el Perú.

EL TRANSPORTE MULERO

Observamos que el número de mulas, tal vez el mejor indicador del sistema transísmico, se multiplica por dos en los 22 años que median entre 1570 y 1592; esto es, un período en que las ferias acusan una tendencia ascendente, siendo la tasa de incremento anual de la población mulera, no obstante, muy moderada, pues solo fue algo más de 3%, esto es que fue del mismo tenor que el incremento en el volumen de las mercancías, según ya vimos. A partir de entonces, su número fue decreciendo levemente. La decadencia que se inicia en los años 90 se refleja con claridad: la población cuadrúpeda se reduce a un 25% en sólo 4 años, bajando de 1,200 a 900, en cuyo nivel se mantendrá por varios años. Así, en los once años comprendidos entre 1596 y 1607, los márgenes de variación son sólo de entre 10 y 11%. Su número aumenta a unos 1,600 en 1624, lo que es también resultado de la fugaz bonanza del sistema durante esos años a que ya hicimos referencia; en 1678, las mulas sumaron otra vez 1,200, como en 1592. Resumiendo, entre 1570 y 1607, la tasa de crecimiento anual fue apenas de 0.8% y entre las magnitudes extremas de los años 1570 y 1624, de sólo 1.7%. (Pero entre 1570 y 1678 el "crecimiento" es 0.64 y entre los 86 años que median entre 1592 y 1678 es cero: ¿No sería mejor hablar de magnitudes Estáticas?) Dentro de esa pauta de márgenes tan exigüos es pues donde habremos de situar la escala que nos da la capacidad productiva del sistema transísmico. Y a ese hilo delgadísimo, que parecía caber en el hueco de una aguja, debían atarse las cuerdas del sistema comercial más rico del mundo. Un mundo que debía contener la respiración cada vez que allí se anudaba el gran sistema, quedando enteramente a su merced. Que en ese punto no se asfixiase fue sólo un asunto de suerte.

Para retener bien este hecho, basta recalcar otra vez, que era literalmente el lomo de la mula, en mucha mayor medida que los músculos de los

arrieros, o las chatas y bongos del Chagres, el verdadero soporte del sistema transistmico. Pero la mula es un animal híbrido, incapaz de reproducirse. Su expectativa de vida útil, aunque difícil de medir estadísticamente por falta de datos era más bien breve. Abundan documentos que hacen referencia a pérdidas de mulas en un sólo trayecto de ida y vuelta entre las ciudades terminales, o como resultado del trajin de una sola feria, debido a las cargas excesivas que les colocaban. Fue este hecho, precisamente, una de las principales causas de los frecuentes pleitos suscitados con ocasión de las ferias, motivando repetidas órdenes de la Audiencia que fijaban un peso tope a las cargas, que sin embargo, raras veces eran cumplidas. Todo ello explica que el stock mulero tuviese que surtirse constantemente de sangre nueva, lo que también tenía sus complicaciones, pues los principales centros de aprovisionamiento estaban a mucha distancia.

La mayor cantidad del ganado mular provenía de San Miguel, en El Salvador, de las fincas muleras de La Choluteca y de la Bahía de Fonseca, en Honduras; aunque su mayor número parecía preceder de Granada, en Nicaragua. Desde esos lugares eran conducidas por tierra a lo largo de las costas del Pacífico, deteniéndose en Costa Rica, donde las mulas pastoreaban en los potreros occidentales del Valle Central, en los sitios de Poás, Barba y Aserri. De allí eran llevadas a Panamá. Un trayecto de casi 2.000 kilómetros. La dificultad de obtener burros garañones impidieron que en Panamá se produjeran mulas en números suficiente, aunque ya en 1610 se daban en pequeñas cantidades en Natá, Los Santos y Remedios.⁽²²⁾ El dilatado trayecto que debían seguir las recuas estaba lleno de peligros y de malos pasos. No fue hasta 1601 que se dieron órdenes mediante Real Cédula a Gonzalo Vásquez de Coronado, Gobernador de Costa Rica, para que se abriese un camino. Hasta que el camino no estuvo en condiciones de ser aprovechado, las mulas eran conducidas por tierra al puerto costa-rricense

⁽²²⁾ Descripción de Panamá 1610. CODOIN. Capítulo IX, p. 99. Hay numerosos documentos existentes en la Sección Histórica del Archivo Nacional de Costa Rica que hacen referencia a la oposición de la autoridades de la Gobernación de Guatemala a permitir la venta de burros sementales a Panamá, con objeto de seguir controlando la cría de mulas en los territorios bajo su jurisdicción. En el Memorial de vecinos, de la nota 15, correspondiente a principios de la década de 1590, se hace referencia a la cría de más de 500 mulas en los términos de Panamá y Natá.

de Caldera, en el Pacífico, y luego de allí conducidas por mar hasta el puerto de Montijo en Veraguas, para continuar su marcha por tierra a Panamá. A la falta de buen camino se agregaba el peligro de la población indígena de la zona Boruca, entre Costa Rica y Chiriquí, que asaltó numerosas veces las caravanas. Debido a ello el dominico Thomas Gage fue disuadido en 1637 de acompañar a una de esas caravanas cuando se dirigía de Cartago a Panamá y prefirió hacerlo por mar. Pero desde mucho antes de 1631, según el testimonio de Diego Ruiz de Campos, la ruta terrestre, salvo por los peligros de los aborígenes alzados, era usada regularmente.

Todos estos hechos, como es de esperarse encarecían los costos y sobre todo, mantenían el mercado sujeto a una constante dependencia, agravando su inseguridad.⁽²⁴⁾ No era infrecuente que en un año se introdujesen

⁽²⁴⁾ Thomas Gage, op. cit.; Diego Ruiz de Campos, Relación sobre la Costa Panameña en el Mar del Sur... 1631. En Antonio B. Cuervo, Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la Historia de Colombia, recopilados por... Sección 10, Geografía y Viajes, Tomo II, Bogotá 892 p.39. En mi libro Estructuras Sociales y Económicas de Veraguas desde sus orígenes históricos, Siglos XVI y XVII, (Panamá, 1967, pp. 132 -134), estudio los comienzos del negocio mulero centroamericano vía Panamá. Tomo de allí este texto: «Una de las más antiguas referencias sobre este comercio precede de la Probanza de Juan Florez, uno de los soldados que acompaño a Francisco Vásquez en 1558-1559 en Veragua; según la Probanza, las recuas eran conducidas en barco desde distintos puntos del istmo Centroamericano y desembarcadas en Meriatio, comunidad minera de efímera existencia en el litoral occidental de la Península de Azuero, para de allí acarrearlas por tierra hasta Panamá. La Probanza alude a hechos ocurridos en la década del 60, del siglo XVI; esto es, en una época en que aún no habían sido colonizadas las sabanas veraguenses y existían abundantes núcleos de aborígenes hostiles: pero es muy probable que la conducción de mulas siguiese esta ruta mixta-marina, hasta Meriatio, y terrestre desde ahí hasta Panamá -incluso después de haber traspasado el siglo XVII» (p. 132 La Probanza, en A. G. I. Patronato 151, Documento N° 11, Ramo I). La Región fronteriza entre Costa Rica y Chiriquí se caracterizó por las constantes fricciones entre los vecinos de Alanje y los indios Cotos y Borucas, prácticamente desde que se fundó aquella ciudad en 1591. Aunque hubo remansos de paz, gracias a la acción energética del capitán Montilla, todavía en 1611 los indios se atrevieron a atacar Alanje causándole graves daños a sus vecinos, lo que da una idea de los riesgos que debían correr las caravanas que pasaban por esa ruta fronteriza. Pero en la década de 1620, gracias a la acción catequizadora de fray Melchor Henández, los Cotos y Borucas fueron asimilados al vasallaje español, por lo que podemos suponer que a partir de esas fechas el transporte terrestre de las mulas debió realizarse con más seguridad como podía advertir ya en 1631 Diego Ruiz de Campos. Los peligros de ataque a las caravanas no desaparecieron del todo, sin embargo como lo evidencia el caso de Gage y dan testimonio otros documentos de mediados del siglo XVII que parecieran indicar que las hostilidades de los aborígenes reaparecieron para esas fechas (Ver por Ej. Relación del Obispo de Panamá, fray Hernando Ramírez escrita en 1650 para servir a Gil González Dávila, quién redactaba por comisión de la Corona desde 1648, una Historia de los Reinos de Castilla y sus Indias. La Relación se encuentra en la Biblioteca de la Academia de la Historia de Madrid, Colección Muñoz, Tomo WNI).

desde Centroamérica a Panamá, más de 1.000 bestias mulares. En 1681, según diversos protocolos de la ciudad de Cartago, que reposan en el Archivo Nacional de Costa Rica, se exportaron a Panamá 1.387 mulas. Y cuando las ferias empezaron a reanudarse tras el Tratado de Utrecht de 1713 cada vez que se aproximaban, aumentaba el envío de mulas, como en 1722 con 108; en 1726, con 1.341; y en 1738, en vísperas de la última feria que se esperaba realizar, 818 mulas, según los registros de diversas partidas existentes en el citado archivo. Su precio oscilaba según la ocasión. Siendo aún muy escasas y teniéndose que importar todavía de España, entre 1544 y 1547 costaba cada mula de 70 a 90 pesos, bajando en 1596 a entre 30 y 40 pesos. Pero ya desde el primer tercio del siglo XVII se había estabilizado su precio en 32, 34 y 35 pesos, aunque con ocasión de las ferias de 1645 y 1662, fueron tasadas a entre 55 y 60 pesos.⁽²⁹⁾ Todavía en 1678 seguían costando 32 pesos y en 1681 se vendían a 34 y 35 pesos. Hemos de esperar bien avanzado el siglo XVIII para ver bajar su precio. En una solitaria caravana de 1777, Juan Goitia vende las únicas 80 mulas que Costa Rica exporta ese año a Panamá, a 25 pesos cada una.

La celebridad con que se realizaba el trajín durante cada feria o cada vez que había que transportar, siempre a toda prisa, el tesoro traído del Perú, moría gran cantidad de mulas, a juzgar por distintos pleitos en donde los propietarios de recuas se quejaban de pérdidas por centenares: "400", "una tercera parte del total", etcétera. Cada año era pues necesario introducir tantas o casi tantas mulas como las que empleaba el negocio transportista para que este pudiese cumplir con eficiencia su función transistmica. Lo que suponía una erogación anual que fácilmente podía alcanzar los 50.000 pesos, cantidad considerable si pensamos que esa suma no dista mucho del valor del impuesto de almojarifazgo cobrado a las mercancías durante las ferias por lo menos desde 1612, y que aproximadamente representa la mitad del total de los gastos militares hasta bien avanzado el siglo XVII (y los

⁽²⁹⁾ Esta información proviene sobre todo de los varios pleitos que durante el siglo XVII se suscitaron en relación al transporte mulero, así como en las cuentas de Hacienda. Ver para los pleitos A. G. I. Panamá legajo 74 (que cubre los años 1599 a 1646); A. G. I. legajo 23 (que cubre de 1614 a 1663) y A.G.I. legajo 80 (que cubre desde 1675 a 1681).

gastos militares representaban para entonces muy a menudo el 80% del total de ingresos de las Reales Cajas de Panamá).

Ello explica que si los riesgos del negocio transportista eran más bien escasos antes de 1590 debido a la regularidad de las ferias, pudiéndose contar con la seguridad de que todas las mulas del parque existentes serian utilizadas sin interrupción año tras año; en cambio, cuando tal regularidad desapareció y sobre todo cuando las distancias entre feria y feria empezaron a extenderse por cuatro o más años, para el propietario de recuas, que sin duda reconocía los riesgos de la inversión, debía resultar más prudente reducir el número de sus mulas a un margen mínimo. De cualquier forma, las necesidades del transporte, aunque disminuído, seguía manteniéndose, no sólo para las actividades rutinarias sino y sobre todo para el trasiego anual de los tesoros procedentes del sur. No debe pensarse que, en el dilatado lapso entre feria y feria (el llamado "tiempo muerto"), quedaban totalmente paralizadas las actividades del tránsito y por ende el sistema de transporte. Cada año, con independencia de las flotas, del Perú eran remitidos a España los tesoros en oro y plata del rey y de particulares vía el Istmo, por sumas que oscilaban entre 2 y 5 millones de pesos, lo que venía amonedado, en barras, tejos o piñas, y debía ser igualmente transportado a lomo de mula. Un año típico podía representar el transporte de 1.000 a 3.000 cargas de mulas (en cada carga se llevaban unos 2.000 pesos). lo que significaba que de un stock de 800 a 1.000 mulas cada una debía hacer unos tres viajes de ida y vuelta a Portobelo. (Las mulas cargadas de oro y plata iban acompañadas por otras transportando sobre todo maíz para alimentar las pjaras a lo largo del trayecto. El transporte terrestre del tesoro desde Panamá a Portobelo fue establecido obligatoriamente por real cédula desde 1587, debido a un accidente en el Chagres donde se perdió un cargamento valioso al hundirse una barcaza. Este trajín mantenía ocupadas las mulas permanentemente casi un mes, pues cada viaje de ida y vuelta a Portobelo tomaba ocho días -más "otros 3 ó 4 días de prevención"- . Y la plata no podía esperar más.

Debido a los altos costos del transporte con mucho los más caros de América el trasiego de los tesoros seguía asegurando al negocio una alta rentabilidad. En el trayecto Panamá-Cruces, de unos 30 kilómetros y cuyo

terreno era relativamente llano y fácil de transitar, en 1547 se cobraban por cada carga mulera, 3.5 pesos, tarifa que seguía manteniéndose igual en 1571. En 1612, había ascendido a 7.5 pesos y a 9 pesos en 1619, cantidad que se conserva en 1624; entre estas fechas y 1645, el flete oscila entre 8 y 10 pesos, aunque en la feria de ese año se llegó a cobrar entre 12 y 14 pesos lo mismo que en la feria de 1662. No es hasta 1772, esto es, cuando ya la ruta transístmica había perdido importancia que los fletes vuelven a bajar, alcanzando los niveles de los primeros tiempos; ese año se cobran solo 3 pesos por la carga que transporta una mula de Panamá a Cruces.

Las oscilaciones en las tarifas de la ruta Panamá-Portobelo reflejan también las presiones de la demanda. En 1547, una carga de mula conducida de Panamá a Nombre de Dios, paga entre 6 y 8 pesos. En 1571 ha subido la tarifa a 24 pesos, para mantenerse durante la mayor parte del siglo XVII entre los 25 y 29.5 pesos, si bien alguien pidió en la feria de 1663 hasta 50 pesos. Todavía entre 1678 y 1680, se cobran 29 pesos por la carga. Pero en el siglo XVIII, mientras se mantuvo en pie el sistema de ferias, las tarifas aumentaron entre 30 y 40 pesos en 1712; en 1731 se cobraron 36 pesos 4 reales por carga. En 1772, ya desaparecido el sistema de ferias, por una carga de plata sólo se cobró 15 pesos.

Desde bien temprano quedó establecido el carácter monopolista y privilegiado de la ruta transístmica en cuanto al peso y volumen que habían de transportar las mulas y al costo de los fletes. Mientras que en Acapulco, Guayaquil, Quito, Lima y Cuzco, las mulas eran cargadas con 14 arrobas y más peso, en la ruta panameña quedó establecido por Ordenanza del Cabildo del 29 de octubre de 1599, luego confirmada por Real Provisión, que la carga no sería superior a las 8.5 arroba. A la vez el flete por kilómetro era 13 veces más caro en la ruta Panamá-Portobelo, que en la ruta Huancavelica-Potosí; de 11 a 16 veces más caro que la de Mendoza a Santiago de Chile; 17 veces más cara que la de Punta Arenas a Cartago, en Costa Rica, y 44 veces más cara que la de Acapulco a Veracruz.

Pese, pues, a la infrecuencia de las ferias, la continuidad del transporte debido a las demanda regular que establecía la llegada anual de los tesoros peruanos, permitió que las estructuras del sistema de servicios lograran mantenerse e incluso seguir prosperando. Todavía más. Podría aventurarse

que a medida que las ferias fueron espaciándose entre sí cada vez con mayor frecuencia, sería sobre todo el estimado de la demanda del transporte de los tesoros lo que serviría de indicador a los transportistas, más que las propias ferias, sobre la magnitudes dentro de cuyos límites debían mantener su oferta de servicios en ese sector. También esto podría explicar por qué cada vez que coincidía la llegada de los tesoros con la de las ferias (lo que se esperaba siempre que ocurriera en tiempos de las ferias anuales, y así lo establecían las leyes, y que casi siempre tenía lugar después de que éstas se tornaron irregulares) el trasiego se veía seriamente entorpecido por falta de una adecuada oferta de servicios, desencadenando enconadas controversias entre los interesados, sobre el volumen y peso de las cargas, el valor de los fletes, etc., a que ya hemos aludido.

LA SIMETRÍA DE LOS NÚMEROS

Repitamos: la población blanca, con miras a obtener un mejor reparto en los beneficios del tránsito, procura marcarse un techo numérico. (La emigración blanca excedentaria, "sobrante", se autolimitaría, permaneciendo en Panamá —como los factores de las casas sevillanas del XVI y XVIII» por solo tres o cuatro años", según reza en numerosas fuentes. Otros elegirían el sacerdocio, desplazándose al interior del país. Algunos al ejército, para ser destacados en Portobelo u otras partes de América. En la primera mitad del XVIII el despertar de un sentimiento "criollo" amparado en los fueros capitulares, pretende incluso limitar el "cupo", migratorio de los chapetones advenedizos". A la vez, ese mismo grupo podía fijar un límite a la fuerza laboral de negros esclavos, para que su número estuviese en consonancia con las necesidades de los servicios. He aquí, en el control del número, dictado por las necesidades de una economía sensible, que no se domina a sí misma, donde se halla la clave del problema demográfico. Quien controlaba la economía local, controlaba las cuotas mínimas y máximas de hombres, esos límites extremos que guardan el secreto de las armonías y equilibrios de la estructura terciaria.

De esta manera, el número de vecinos blancos de la ciudad de Panamá, esto es, donde se llevaban los controles del tránsito, apenas si varió en un siglo, o sea entre 1570 y 1670: 400 vecinos en 1570; 500 en 1575; 600 en 1587; 480 en 1594 (esta disminución podemos atribuirla a la crisis del sistema iniciado pocos años atrás); 548 en 1607; otra vez 500 en 1610; nuevamente 400 en 1617; 600 una vez más en 1628; entre 1637 y 1661, en distintos años con referencias, siempre 300 vecinos; y finalmente 548 en 1670, suma igual a la 63 años antes.

La población esclava no tuvo tampoco grandes variaciones, salvo en contadas ocasiones. El total de 2.809 esclavos de 1575 se eleva apenas a 3.696 en 1607, para alcanzar la cifra nunca antes lograda de entre 10.000 y 14.000 en las décadas de 1620 y 1630, período en el que según hemos dicho, las ferias mostraron cierta recuperación. Pasado el fugaz esplendor de esta "coyuntura alta", los niveles volverán a su estado anterior, lo que si no se puede confirmar por falta de datos confiable para el resto del siglo XVII, si es comprobable para el XVIII en la nueva ciudad de Panamá. En 1778 en toda su jurisdicción se contaban 2,966 esclavos, esto es, menos que en 1607; en 1789 la cifra es aún inferior, con 2,793. Y dentro de los linderos de la propia ciudad, en 1790, la expedición de Malaspina sólo registró 1,676 esclavos). El país de la ruta, dominada por la función de pasaje entre los océano, se impone sus propias fronteras demográficas, cuyas pulsaciones repiten como a compás los ritmos que jalonan los tránsitos por el istmo. Durante siglos, repite monótonamente esa dialéctica valvular donde el número de los hombres es medido, reprimido, controlado, como si los hombres fueran también una función dentro de la función del espacio. "Tantos necesitamos ser, tantos somos", es el principio que rige esas relaciones entre hombre y suelo, entre la fuerza bruta, la utilidad, la capacidad de potenciar y extraer provecho a ese recurso mágico, a ese paso privilegiado.

Esa población que creció sin control, la de los mulatos y cuarterones esos frutos del mestizaje que se reproducirían como hongos, rompiendo las simetrías racionalmente controladas del "sistema", cuyo número creciente no tardaría también en buscar acomodo en la sociedad, constituyó por eso un elemento de perturbación al que no se le pudo dar cabida, al menos no como ellos esperaban, en un convite donde los cubiertos estaban numera-

dos. Quedaron excluidos, marginados, alojados físicamente extramuros de la ciudad, fuera de la protección de las murallas urbanas de la nueva Panamá. Ciertamente que lograron conquistas sociales, aunque casi siempre a regañadientes del grupo dominante y casi siempre también porque no quedaba otra salida o porque burlaban las trabas cuidadosamente puestas en su camino. Triunfos parciales donde la repetición de los ejemplos no debemos interpretar ciertamente como la prueba inequívoca de una transformación profunda de la sociedad, sino apenas como el inicio de un proceso cuyos frutos distantes no habrían de cosecharse -y aún tímidamente- en un siglo XIX ya bien avanzado.

LOS VECINOS RICOS

No es de extrañar la formación de respetables fortunas en el Istmo, como lo evidencia el censo que se hizo hacia 1570 sobre el número de vecinos ricos de Panamá y Nombre de Dios con haberes superiores a los 5.000 ducados, cuyo original reposa en la Academia de la Historia de Madrid. Allí donde de cada cuatro vecinos de la ciudad de Panamá uno era rico. Treinta y uno tenían entre 5.000 y 9.000 ducados; treinta entre 10 y 17.000 ducados; veintiuno tenían entre 20 y 30.000 ducados; ocho entre 40 y 50.000 ducados; cinco entre 60 y 70.000 ducados; uno tenía 80.000 ducados; otro poseía 150.000 ducados y otro más, el archirrico Andrea Corzo, había amasado una fortuna evaluada en 600.000 ducados, cantidad respetable aún para cualquier rico residente en Europa. Entre ese casi centenar de vecinos ricos se repartían bienes de capital por 2.520.000 ducados, representando la media aritmética para el grupo, nada menos que de 24.480 ducados (lo que convertido a pesos ensayados de 450 maravedis, hacen, respectivamente, 2.105.000 pesos y 20.400 pesos). No es de extrañar entonces que a sólo un lustro del censo, el Oidor de la Audiencia Criado de Castilla, calificase a estos vecinos -que en su mayor parte eran sevillanos- como "gente muy política", "de mucho entendimiento", y "la mayor parte rica".

Treinta y siete años después, otro empadronamiento de la riqueza igualmente singular, confirma la prueba. Entonces -1607- se cuentan 178 vecinos, de un total de 548, con fortunas superiores a los 15.000 pesos. Vale decir que uno de cada tres vecinos es rico, más todavía que en 1570. Sus fortunas suman un total de 2.501.500 pesos ensayados (6 3.241.800 ducados), esto es, apenas 396.5000 pesos más que en 1570. Pero está más repartida. En 1570, 10 de 99 vecinos con más de 40.000 pesos se reparten 1.041.666 pesos, o sea que el 10% de los vecinos tiene el 49.5% del total de la riqueza, mientras que los 89 vecinos restantes se reparten 1.063.334 pesos, lo que equivale al 50,5% de esa riqueza. En 1607, sólo hay cuatro vecinos con haberes superiores a los 40.000 pesos. Entre ellos se distribuyen 540.000 pesos o sea el 22% de las riquezas. Los restantes 174 vecinos se reparten 1.961.5000 pesos, suma que es el 78% de total. (Esto es, que las «grandes» fortunas han disminuido, en términos relativos, casi dos veces su número original, en tanto que las pequeñas y medianas han tenido un aumento proporcional también de casi dos veces Vale decir que el número de vecinos ricos aumentó proporcionalmente 43% más que el total de los vecinos: si en 1570 uno de cada 4 vecinos es rico, en 1607 es uno de cada tres, de modo que los vecinos ricos aumentan con mayor rapidez que el total de los vecinos (la tasa de incremento para el periodo es de 1.6 para los ricos, en tanto que es de 0.85 para el número total de vecinos).

Había pues más ricos entre quienes repartir una riqueza que crecía menos que el número de los que la compartían. ¿Sería abusivo decir que en 1607 la ocasión de las grandes fortunas había desaparecido, y que en los márgenes de los 15.000 y 30.000 pesos se achataban las expectativas de enriquecimiento, justo allí donde se amontonaba el 80% del total de los vecinos ricos? Si la riqueza se «democratiza», se «nivela», es porque encuentra un tope, un límite, más allá del cual nada es posible, salvo la excepción. En ese incremento proporcional del número de vecinos ricos -uno de cada cuatro vecinos en 1570, uno de cada tres en 1607, conviene repetirlo-, parece adivinarse la razón -de-ser-vecino que es casi sinónimo de ser rico; la razón del estar-allí- para enriquecerse, y, el no lograrlo, razón también para excluirse, abandonar la plaza y probar fortuna en otras partes. ¿Pero cuántos más podían aspirar a ser vecinos, a ser ricos?



Las ferias de Portobelo en el siglo XVII, según Gaspe. En la construcción de la derecha parece representarse el lugar que correspondía a los oficiales reales.

LAS FERIAS DE PORTOBELO

"APARIENCIA Y REALIDAD DEL COMERCIO CON INDIAS*

Enriqueta Vila Villar

Pocos temas de la historia americana son tan llamativos y tan carentes de estudios específicos como el de las ferias de Portobelo, por donde pasaron miles de toneladas de la plata sacada del Perú -según las cifras de Hamilton de la plata que entró en España desde 1576 a 1660 un 60 ó 65% llegó procedente del Istmo- y adonde, en teoría, debían comerciarse los productos europeos destinados a ser distribuidos por toda la América del Sur; en definitiva, han sido consideradas como el nudo gordiano del comercio entre Sevilla y Lima.

Aunque los historiadores del tráfico atlántico -Haring, Moreyra y Paz Soldán y, sobre todo, Chaunu- se han ocupado de ellas, de su organización, frecuencia o duración, faltan estudios que puntualicen sobre el volumen y calidad de las transacciones que en ellas se realizaron.

Allyn C. Loosley, autor de uno de los pocos trabajos que hay sobre esta materia, apunta su razón de ser. Eran, según su criterio, el límite geográfico que marcaba las áreas de influencia entre el comercio limeño y el sevillano. *"La influencia de la Feria -dice Loosley- era el resultado de un convenio entre los mercaderes españoles y peruanos, sancionado por la corona y que se acogía al método impuesto por ésta. Así los mercaderes españoles podían comerciar solo hasta Portobelo y los peruanos solo hasta el Istmo. Esencialmente actuaban como dos compañías mercantes. En Sevilla estaban los miembros de una, y en Perú los de otra. En las Ferias, los mercaderes sevillanos eran representados por el Almirante de la flota y los peruanos por el Presidente de Panamá".* En teoría debería haber sido así, y pensamos que tal planteamiento es correcto para las ferias que se celebraron en Nombre de Dios en la segunda mitad del siglo XVI. Pero en modo alguno puede aplicarse a las celebradas en Portobelo a lo largo de todo el siglo XVII. La realidad de ellas fue algo muy distinto.

* Tomado de la Revista Lotería N° 358 Enero-Febrero 1986.

Existen datos de cronistas y viajeros del siglo XVI que coinciden en afirmar que las ferias celebradas en el Istmo eran las más importantes del mundo. Cieza compara el trato que se realizaba en Nombre de Dios con el de la ciudad de Venecia, aunque un italiano que estuvo presente en la de 1544, Girolamo Benzoni, se encarga de desmentirlo con una expresiva frase:

"Diez mercaderes venecianos serían suficientes para comprar todas las mercancías que en un año se venden allí, así como la propia ciudad". En términos parecidos a los de Cieza se expresa otro cronista del XVI, López de Velasco, y sus elogiosas frases se han ido transmitiendo de un historiador a otro sin tenerse en cuenta que las ferias en Portobelo se inician en 1598 cuando el panorama comercial pasaba por un período muy distinto del anterior.

¿Cómo fueron en realidad estas ferias de Portobelo? ¿Qué quedaba en ellas del esplendor cantado por los cronistas de la anterior centuria? Si nos atenemos a la documentación oficial, desde la última década del siglo XVI se inicia en el comercio trasatlántico un período francamente descendente. No solo se refleja esta decadencia en las cifras de almojarifazgos, sino en la penuria de la hacienda de Panamá, cuyos oficiales reales, de acuerdo con la Audiencia, deciden desde los primeros años del siglo XVII, echar mano a parte de la plata peruana consignada para el Rey, para poder hacer frente a los gastos de defensa de Portobelo, Río Chagres y otras necesidades. Por estos mismos años, como si se tratara de un coro de plañideras, personas o instituciones elevan continuas quejas y protestas al Rey por el estado a que había llegado el comercio del Istmo.

En 1600 el gobernador advertía la ruina que afligía a la tierra porque los mercaderes no vivían en ella, sino que accudían solo en tiempos de flotas, que en ese momento comenzaban a ser más espaciadas. Seis años más tarde el panorama era de lo más sombrío. Estaban *"...los vecinos muy pobres, llenos de trabajos y necesidades, muchas casas despobladas y las demás tan flacas en el trato de ellas que se echa muy bien de ver que se va padeciendo ruina..."* Se añoraban los tiempos pasados en los que solía haber *"... en ese reino 34 ó 40 factores con casas opulentas porque eran intermediarios de los de Perú y Sevilla..."* Desde hacía 15 años los mercaderes de Lima, Cuzco, Charcas y Potosí enviaban particulares a

España con lo cual se acababa con los intermediario. La Audiencia coincidía con los gobernadores en mostrar su pesimismo y escribía: "*... está la ciudad tan afligida y pobre que ha venido en tanta quiebra que ya no le falta sino acabarse de consumir...*", y expresaba su temor de "*... que los pocos vecinos que han quedado y que viven en ella con poco gusto y aprovechamiento por la quiebra que hay en el comercio y ganancias y no haber otra cosa de qué sustentarse, se ausenten y dejen a esta ciudad tan sola que obliguen a S.M. a tener en ella presidio como en Portobelo...*". Quizá la Audiencia fuera la más cargada de razón en su protesta porque a la disminución del comercio oficial se había unido la paulatina despoblación de Veragua a causa del agotamiento del oro con la consiguiente disminución de los pleitos, hasta tal punto que no se podían pagar los sueldos de los funcionarios. Cuando en 1604 el gobernador de Veragua se empeñó en poblar Coclé, por la aparición de nuevos yacimientos auríferos, hubo que prohibir que vecinos de Panamá y Portobelo se trasladaran al interior ante el temor de un total despoblamiento de estas dos ciudades.

Este sombrío panorama sigue siendo una constante en la documentación a medida que avanza el siglo. En 1622, el presidente de la Audiencia, Rodrigo de Vivero, insistía en la decadencia del tráfico, pintando la pobreza de transacciones en la feria de 1622 y pidiendo que no se enviara flota al año siguiente. Esta situación se refleja en la cifras que arrojan la cuentas fiscales tanto en el porcentaje que se paga por la lata, recogido en la obra de Hamilton, como en los derechos de almojarifazgo. Pero ¿hasta qué punto estas cifras pueden servirnos de índice? ¿Qué volumen representaba el fraude? ¿Cuánto de la carga de una flota se vendía en realidad en la feria de Portobelo?

Es curioso observar cómo, a pesar de que todos los datos apuntan la existencia de una contracción comercial, algunos testimonios de la década de los veinte coinciden en catalogar la feria de Portobelo como la mayor del mundo. El clérigo inglés Tomás Gage, testigo de una de ellas, queda fascinado por la riqueza de las transacciones y el relumbrón de la plata y afirmaba que "**puedo decir con atrevimiento, y sostener, que durante esos quince días, no hay una feria más rica en todo el mundo que la que se hace en Puerto Bello entre los comerciantes españoles, Perú, Panamá y otros lugares**

vecinos". En términos parecidos se expresaba el tesorero de Panamá en 1623, al afirmar de Portobelo que era "*...puerto tan importante, frontera, llave y paso para el Perú y donde se recoge el tesoro que de allá viene para S.M. y se hace la mayor feria del mundo*". Buen observador, preocupado por la disminución que experimentan los derechos reales, aseguraba que no era porque hubiera menos tratos, ni menos mercaderes, ni menos producción de plata que en otros tiempos, ni porque fuera menor el valor de las flotas sino por los grandes fraudes que se hacían de continuo en las flotas y ferias.

Estos datos, directos y vivos, se contradicen indudablemente con la frialdad de las cifras oficiales y nos retan a determinar de algún modo el momento del fraude.

El profesor Domínguez Ortiz se plantea este problema y afirma que nadie duda de la existencia del fraude en las flotas, pero que la cuestión está en saber sus proporciones. Desde luego, en nuestra opinión, su monto rebasó todos los límites previstos. Teniendo en cuenta la infraestructura sobre la que se cimentaba el tráfico, la naturaleza de las flotas de Tierra Firme y la aparición de los peruleros, no debe extrañarnos demasiado que en la flota de 1624 se denuncien fraudes por la fabulosa cantidad de más de ocho millones de pesos. Por supuesto que la cifra que arroja esta denuncia que más adelante examinaremos con detenimiento, es solo una muestra, pero puede servir para plantear una serie de consideraciones que, a nuestro juicio, invalidan o relativizan llamativamente las estadísticas sobre las que se ha estado sustentando la trayectoria comercial en el istmo de Panamá durante el siglo XVII.

En este sentido, el presente trabajo es solo un avance de otro más amplio en el que se pretende estudiar el papel del istmo panameño dentro de las relaciones comerciales entre Sevilla y Lima. Por tanto, sólo se trata de plantear algunas hipótesis y adelantar algunas conclusiones, que pueden no ser definitivas pero que esperamos arrojen cierta luz sobre algunas cuestiones bastante debatidas en la actualidad.