

I.-INFRAESTRUCTURA COMERCIAL DEL ISTMO

La ruta oficial del comercio hacia el Perú cimentada sobre las condiciones geográficas del istmo de Panamá presentaba una serie de obstáculos difíciles de salvar, que propiciaban irregularidades de todo tipo. El binomio Portobelo -Panamá-lo mismo que en el siglo XVI lo fue Nombre de Dios-Panamá- formaba una especie de inmenso puerto con fondeadores distantes varios kilómetros y con una geografía hostil a la que había que vencer continuamente. Ya fuera el camino de tierra a lomo de mulas o el más habitual del río Chagres hasta la Casa de las Cruces, el paso del istmo presentaba una serie de dificultades que entorpecían y encarecían notablemente los fletes, a la par que ofrecía la oportunidad de burlar la vigilancia de los funcionarios reales.

Portobelo era una especie de ciudad fantasma que emergía con la llegada de las flotas. Apéndice natural de Panamá, su única razón de existencia era de proporcionar un puerto de desembarque y embarque de los productos europeos y la plata peruana. A solo unas leguas de Nombre de Dios, se decidió su traslado buscando un fondeadero de mayor capacidad para albergar las flotas. En 1595, Juan Bautista Antonelli trabajaba en las fortificaciones de la nueva ciudad y dos años más tarde había empezado a poblarse con algunas chozas de caña y hoja de palma. No había ninguna casa de piedra ni adobe y hasta la propia iglesia era un mísero bohío. Carecía de casas de cabildo, cárcel, carnicerías, mataderos y de cualquier tipo de obra de saneamiento como desagües, basureros, etc. Sin embargo, a pesar de estas condiciones, hubo que hacerse el traslado de forma apresurada después de la ruina que supuso para Nombre de Dios el ataque de Drake y dos posteriores incendios. En 1603 la ciudad continuaba pobre y deshabitada y ya era evidente el perjuicio que suponía el que los propietarios de casas, embarcaciones del río Chagres, recuas de mulas e, incluso, los propios regidores solo vivieran en ella en tiempos de flota; es decir 20 ó 30 días al año.

Una ciudad provisional, que conservó esta característica durante todo el siglo XVII. Su clima malsano y enfermizo hacia muchos más estragos en

la gente de mar que la propia travesía. A comienzos de la centuria Samuel Champlain llamaba a Portobelo "la más nociva y lamentable residencia del mundo", y se lamentaba del gran número de marineros, soldados y mercaderes que morían mientras la flota permanecía allí. Tales estragos ocurrían durante la permanencia de la flota, que en el siglo XVIII su mala fama se había extendido por toda Europa.

En 1607 la ciudad presentaba un perfil que sería el que conservaría a lo largo de toda la centuria: había algunas casas de madera construidas sobre pilares, con bodegas y cubiertas de tejas y otras de ladrillo, excepto en los cuatro arrabales - Triana, de la Merced, Guinea y de la Carnicería - que continuaban siendo de caña y paja. En total, las construcciones de ladrillo o madera no pasaban de 34. En el llamado "tiempo muerto", que era más de diez meses del año, la mayoría estaban deshabitadas y la población se reducía a la presencia de algunos negros en los barrios periféricos.

En 1622 solo había 13 vecinos porque la mayoría de los propietarios de casas y barcos vivían en Panamá. El tesorero López de Cañizares de esta visión de la ciudad en 1623: "*... (los vecinos) dejan allí sus casas vacías y los barcos del río Chagres que son haciendas gruesas y sólo acuden por sí o por terceras personas al tiempo y venida de las flotas y alquilan las casas y barcos a precios tan altos que hay años que ganan 10.000 pesos y el que menos 5 ó 6.000. Luego se van y queda la ciudad sola, con algunos pulperos, la mayoría extranjeros, que se van cuando quieren sin que haya quien tome las armas en caso de enemigos*".

Una relación de la década de los años 30 del siglo XVII nos ofrece una visión de la economía de Portobelo bastante completa y nos presenta una ciudad totalmente dedicada a un comercio controlado por unos cuantos dueños de barcas del río Chagres y de recuas de mulas, que imponían sus precios y condiciones obteniendo pingües beneficios. Se supone que un número de cuatro a seis hombres ricos habían ganado más de 100.000 pesos solo con el tráfico del río Chagres y el arrendamiento de casas y almacenes en épocas de Feria. Estos hombres, la mayoría vecinos de Panamá, pretendían legalizar el monopolio, limitando el número de barcos a cambio de una compensación a la Corona en el transporte de los azogues.

Castillero hace un magnífico resumen de los altos costos del transporte mular transístmico y afirma que el flete por kilómetro era en la ruta Panamá-sólo con el tráfico del río Chagres y el arrendamiento de casas y almacenes en épocas de Feria. Estos hombres, la mayoría vecinos de Panamá, pretendían legalizar el monopolio, limitando el número de barcos a cambio de una compensación a la Corona en el transporte de los azogues.

Castillero hace un magnífico resumen de los altos costos del transporte mular transístmico y afirma que el flete por kilómetro era en la ruta Panamá-Portobelo trece veces más caro que en la Huancavelica-Potosí. de once a

de forma que los oficiales no tenían tiempo ni siquiera de cotejar los registros. Pero es que, además, debían llevar las cuentas, avaluar la flota, cobrar los almojarifazgos, hacer los registros de la plata que iba para España, entregarla a los maestros, pagarles el porte, etc., etc. Todo ello sin contar con unas mínimas condiciones para trabajar.

Hasta bien avanzado el siglo XVII no había siquiera una aduana para controlar los registros, de forma que los comerciantes llevaban las mercancías directamente de los navíos a sus casas, tiendas o barracones con la posibilidad de cualquier tipo de evasión o fraude. Desde muy pronto los gobernadores se hicieron cargo del problema al observar cómo las casas de los oficiales reales, que servían de alojamiento a los generales de la flota, no contaban con aposentos o lugares destinados a recibir las mercancías. Valverdi de Mercado propuso al rey en 1605 la construcción de una aduana en la plaza del castillo de Santiago con capacidad suficiente para que cupiera en ella la ropa que se descargaba en su día, de forma que pudieran verificar los registros. Pensaba que con los descaminos que se producirían en la flota de un año se suplirían los costes del edificio. Pero en 1627 la aduana seguía sin construir a pesar de que existían órdenes, presupuestos y planos para ello desde 1609. Después de una amplia consulta del Consejo de Indias se aprobó una nueva asignación de 35.000 ducados y, por fin, la Aduana o Contaduría se comenzó a edificar en 1630. El edificio, todo de piedra, constaba de dos fachadas porticadas con arcadas y un piso superior. Es el primer indicio de un cierto orden y control en un momento quizá demasiado tardío cuando la venalidad y picaresca había dejado su huella en todos: desde el mercader al oficial real; desde los gobernadores a los propios obispos.

No cabe duda, pues, de que una improvisada y vulnerable infraestructura dotó a Portobelo de unas características especialmente idóneas para el fraude y el soborno. Y a ello se unía la celeridad que se imprimía a las ferias por temor a los piratas, insalubridad del clima, carestía de la vida, etc. Todo contribuía a convertir a la feria de Portobelo en una carrera contra reloj, donde la tónica general era la de trabajar en beneficio propio y en detrimento de la hacienda real que veía mermar paulatinamente sus ingresos de almojarifazgos y alcabalas.

Además, hay que tener en cuenta un factor muy importante: el carácter crediticio de la mayoría de las transacciones y la dificultad de cobrar a los mercaderes los derechos de aduana. Era usual que algún mercader llevara escrituras por bastante valor, que debía hacer efectivas en la feria. Pero no siempre estas transacciones se llevaban a efecto. Por ello era frecuente que los oficiales fueran condenados, en sus juicios de residencia, por no cobrar el derecho de almojarifazgo. Aducían la falta de dinero de los mercaderes que hacían las operaciones de fiado y no tenían efectivos hasta que llegaban los galeones del Perú. Nunca pudieron usar la real cédula de 1550 dada para Veracruz y extensiva a todas las Indias, en la que se ordenaba que el almojarifazgo se cobrase al contado. De todas formas, los oficiales reales confiaban en sus deudores, persona de bastante crédito cuyo capital descansaba en el comercio "... y no en posesiones ni otros bienes que se pueda echar mano para poderlos vender..". En las cuentas de la real hacienda de Panamá se recogen ordinariamente los deudores de almojarifazgo y la cantidad que debían. Como índice se ofrecen dos ejemplos tomados al azar: uno de la flota de 1594, de las últimas que se celebraron en Nombre de Dios, y otro de la de 1601 a los pocos años de iniciarse las de Portobelo. Se consignan solo los mercaderes cuya deuda era superior a 1.000 pesos y por tanto las cantidades totales no están completas. Pero aun así, estas cantidades representan un 35.17% y un 29.27% de los derechos de aduana recaudados cada uno de esos años.

El retraso del cobro de este impuesto fue una constante y en 1614 se condenó al tesorero de Panamá por haber dejado pasar al Perú mercaderes de la flota de 1610 sin pagar una parte de él por una cuantía que ascendía a 60.000 pesos, los cuales suponían un 30% del total. Una de las múltiples circunstancias a tener en cuenta cuando se trate de medir el volumen comercial por el derecho de almojarifazgo.

II.-FRECUENCIA, MONTO OFICIAL Y NATURALEZA DE LAS FLOTAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII

Los factores expuestos -dependencia de Portobelo con respecto de Panamá, precaria infraestructura, celeridad de las ferias y operaciones crediticias- contribuyeron a un confusiónismo y desorden en las cuentas de la feria, de forma que las escasas estadísticas que han llegado hasta nosotros hay que examinarlas con cierto recelo. En un régimen comercial monopolista las fuentes suelen ser oficiales, de tipo fiscal y, por tanto, poco fiables. El volumen comercial de cada flota solo se puede conocer -salvo casos anómalos, por desgracia poco frecuentes- a través de las cifras del impuesto de almojarifazgo, reflejo fiscal de los registros, o por lo registros mismos. El de las ferias por el monto de las alcabalas.

El valor del primero es muy relativo, pero es el único de que disponemos hasta ahora para medir el ritmo comercial. Con lo cual se manejan unas cifras que pueden distorsionar la realidad.

En primer lugar llama la atención el escaso valor de unas flotas que debían abastecer el amplio mercado del virreinato peruano. No puede admitirse que, a pesar de la frecuencia anual que se observa desde 1616 a 1622, el valor de las mercancías embarcadas rara vez sobrepase los 600.000 pesos y en dos ocasiones no llegue a los 400.000. A medida que avanza la centuria estas cantidades fluctuantes, van perdiendo valor hasta el punto que en 1646 solo van registrados 22.400 pesos. ¿Es posible admitir que doce navíos, con una capacidad de 2.728 toneladas solo transportaran mercancías por esa ínfima cantidad? ¿Se puede pensar que los cargadores pagaran los altos costos de una flota para una mercancía tan menguada?

En segundo lugar parece destacable la escasa relación entre el tonelaje de la flota y las mercancías registradas. Es poco probable que flotas como las del año 1618 y 1621 de más de 7.000 toneladas solo llevaran en sus bodegas cargas por valor de 671.850 y 364.350 pesos respectivamente, cuando en años anteriores -por ejemplo 1605 con un tonelaje bastante más reducido, 5.630- se habían transportado géneros por un valor de más de dos millones. Y no es válido suponer que esa diferencia tuviera relación con la

calidad de las mercancías, porque cada vez más, a medida que avanzaba el siglo, se embarcaban productos de mucho más precio y menor volumen.

Por último, es interesante detenerse en la composición de la flota y de la armada. Como se explica a pie de página, solo se han contabilizado los navíos que fueron a Tierra Firme porque son los que transportan los géneros que se iban a negociar en la feria o pasar a Perú. En algunas ocasiones la flota llevaba una serie de barcos par otros puertos -Margarita, Cumaná, Río Hacha, Maracaibo, etc.- que en cierto modo cubrían los enormes gastos de avería; pero hubo años que el tonelaje total de esta era bastante inferior a la armada, con los notables inconvenientes que tal situación suponía para el comercio. Hasta tal punto lo gravaba, que el Consejo de Indias llegó a pensar en lo que llamaron una "galiflota". Es decir, en un método que permitiera suprimir la flota y dar registro de un máximo de 300 toneladas a cada uno de los galeones de la armada que iba por la plata. Con ello la avería podría sufragarse con los propios fletes.

Si es discutible que el tonelaje indique el valor real del comercio no lo es menos -volvemos a insistir- que las cifras de almojarifazgo- en teoría más directas- sirvan para ello. Corroborar esta afirmación no sólo el hecho palpable de los fraudes en los registros -que examinaremos a continuación- y la opinión de los funcionarios directamente relacionados con el cobro del impuesto, sino también el mismo valor de las alcabalas de las ferias. Cuando existen datos fiables de ellas, las cifras que proporcionan son mucho más elevadas. Así, por ejemplo, el año 1643 que, según los datos de los almojarifazgos, el registro de la flota fue de 149.260 pesos ensayados, la cifra de alcabala nos ofrece una cantidad mucho mayor: 1.019.700. En 1645 la diferencia de las mercancías embarcadas según uno y otro impuesto fue de 42.950 pesos al 1.006.300; en 1646 de 22.400 a 328.950; en 1647 de 196.160 a 1.162.350 y en 1649 de 243.830 a 1.131.900.⁽⁴⁶⁾ Ante datos tan dispares el historiador debe inclinarse por uno de ellos. Y en este caso parece indudable que son más fiables los segundos que los primeros.

Después de estas consideraciones surge el gran dilema: si no son fiables ni el volumen de una flota ni el valor del impuesto de aduana para valorarla

⁽⁴⁶⁾ Relación de lo que valieron los alcabalas de 1630 a 1650 A.G.T.; Contaduría, 1478.

¿cómo podremos hacerlo? La respuesta es decepcionante, pero real. Los datos oficiales de carácter impositivo son bastante dudosos para la cuantificación del comercio. Todas las cifras que se den serán siempre aproximadas. Pero incluso para esto habrá que estudiar la cauística de cada época y, de alguna manera, detectar el fraude que, concretamente, en el período que nos ocupamos, parece que rebasó **todos los límites previstos**.

III.-¿DECADENCIA COMERCIAL? LAS VÍAS DE ESCAPE

Es indiscutible que antes de hablar de decadencia comercial en la ruta transísmica en la primera mitad del siglo XVII se deben tener en cuenta varios factores coadyuvantes que pueden disfrazar una realidad. Quizá los más significativos sean tres:

- a.-Nuevos cauces comerciales;
- b.-Aparición de los peruleros como elementos distorsionantes del orden establecido, y
- c.-Fraudes en los registros de las flotas.

A.-NUEVOS CAUCES COMERCIALES

A fines del siglo XVI y toda la centuria siguiente, van surgiendo nuevos y complejos mecanismos comerciales que desviaron las líneas del comercio americano cada vez menos dependientes de las flotas. Aunque la completa internacionalización del Caribe y el comercio ilegal que esta situación genera es más propia de la segunda mitad de la centuria decimoséptima, no cabe duda que con las pequeñas Antillas en manos, sobre todo, de Francia, Inglaterra y Holanda, desde el primer cuarto del siglo se inclinaron unos contactos que, poco a poco, iban a desembocar en auténticas vías comerciales que, desde las Antillas, se extenderían a todo el espacio Caribe y a los dos puertos

claves continentales: Cartagena y Portobelo. Los comerciantes comienzan a notar que las telas exportadas desde la península, pero adquiridas en mercados europeos, no podían competir con las que ofrecían los propios extranjeros que no habían tenido que pagar ningún tipo de impuestos. Por otra parte, las nuevas poblaciones que van surgiendo y desarrollándose en el continente crean nuevos mercados propios, existiendo una relación directa entre el descenso del comercio en Tierra Firme y el auge del tráfico interindiano.

De estas conexiones interamericanas la de más repercusión en el comercio transistmico fue la relación Perú-México-Filipinas. Las protestas de los funcionarios de Panamá sobre el perjuicio que este comercio originó en el istmo, datan de los primeros años del siglo XVII. Un oidor de la Audiencia denunció que en 1604 habían pasado del Perú a México dos millones de ducados -aproximadamente 1.600.000 pesos ensayados- mientras que la plata que se había invertido en España no llegaba a 500.00 pesos. En 1606 se calculaba que lo enviado de Perú a México para emplear en ropa de China había sido más de millón y medio.

Nuevamente tropezaban con el inconveniente de la desigual competencia. Una vara de seda de China podía costar en México doce reales, quince o veinte en Perú y unos treinta en Cartagena y Tierra Firme. Teniendo en cuenta que la que llegaba en la flota salía cien reales la vara es de suponer la dificultad de los mercaderes españoles para vender sus productos. "La ruina de este reino -advertía la Audiencia de Panamá en 1601- ha sido la contratación entre Lima y México adonde se lleva toda la plata que solía bajar a este reino con la consiguiente pérdida de los que solían emplear en ella. Y sobre todo la mayor ruina es la causa de los productos que se traen de China que por ser tan baratos quitan el valor a los de Castilla". Esta problemática queda también recogida en la documentación correspondiente a los virreyes del Perú, que en todo momento acusan el perjuicio que el comercio con México estaba causando al de la carrera, aunque algunos de ellos fueran cómplices e interesados en él. Concretamente, el marqués de Montesclaros fue acusado en su juicio de residencia de haber autorizado la salida del Callao de un navío que llevaba a México más de un millón de plata.

Tal situación se arrastró desde fines del siglo XVI y en 1621 era tan grave que condicionaba cualquier relación de tipo mercantil. El problema se reflejó ese año en el mismo asiento de avería, cuyo capítulo 33 se hizo eco de él examinando detenidamente el valor de la ropa de China y la fuga de plata. Se advertía que de su solución dependía no solo la utilidad del asiento "...sino también el aumento de esta monarquía que pende de la comunicación y unión de las Indias con estos reinos...".

Es indudable que estos nuevos cauces comerciales restaron importancia a las flotas de Tierra Firme y fueron disminuyendo la dependencia de las colonias con respecto a la metrópoli. Dependencia que los comerciantes sevillanos y gaditanos se empeñaron en mantener fomentando la incertidumbre de una posible pérdida del imperio cuya base -sostenían machaconamente- se sustentaba en un fuerte régimen de monopolio comercial. Es importante tener esto en cuenta porque ello explica, de alguna manera, la situación entre la Corona y el comercio sevillano. Una situación ambivalente entre dureza y permisividad que solo podía ser sostenida por una especie de solapada complicidad en la que entran en juego intereses de ambas partes.

B.-LOS PERULEROS

Es obligado a la hora de enjuiciar el valor de las ferias de Portobelo, hacer un examen del papel que estos hombres jugaron como elemento distorsionante del régimen establecido. Comienzan a aparecer en los primeros años del siglo XVII cuando la experiencia enseñó a los grandes comerciantes la inseguridad de las transacciones en unas ferias pendientes de la conjunción de dos flotas diferentes: la del Atlántico y la del Pacífico. En algunas ocasiones el simple retraso de unos meses de esta última había hundido y arruinado todo el comercio.

¿Quiénes son los peruleros? ¿Qué papel juegan en el comercio? Es difícil localizarlos porque aparecen mezclados con los cargadores de Indias instalados en Sevilla o con mercaderes de la carrera residentes en Panamá.

Eran hombres que recibían fuertes cantidades de plata de comerciantes peruanos para emplearla en España y viajaban en las flotas cuidando personalmente del dinero y mercancías a ellos encomendadas. "Dichos encomenderos -se dice textualmente en un documento- son ordinariamente gente de muy cortos caudales o de ninguno, si no favorecidos de personas poderosas de Lima o de las partes de donde vinieren a hacer estos empleos...".

Después del tal aseveración podríamos pensar que los peruleros eran simples "hombres de paja" de los fuertes comerciantes limeños, pero su papel no se limitaba al de meros intermediarios. Estaban actuando en el Consulado de Sevilla e intentaban manipular las flotas en la feria de Portobelo. Hasta que no se identifique a los más importantes y sus conexiones con Lima y Sevilla no podrá conocerse con exactitud su papel en la carrera de Indias Chaunu destaca su importancia y su influencia en la Sevilla del siglo XVII y dice textualmente que constituían "una aristocracia temida a pesar de la lengua, a pesar de la cultura, a pesar del derecho, especialmente mal soportada". Indudablemente se está rifiriendo a hombres que, después de hacer fortuna en la carrera de Indias, se establecían en Sevilla como cargadores opulentos de los que que naciendo una aristocracia. Baste citar el nombre de Tomás Mañara. De todas formas su posición inicial fue siempre difícil en una sociedad como la sevillana y el Consulado mostraba un claro rechazo hacia ellos, aunque muchos habían conseguido aposentarse en él.

La palabra perulero tiene por tanto varias acepciones. Una de ellas podría ser la de hombre rico que hizo su fortuna en Perú. Otra, que es la que tomamos aquí, la de los hombres que sirven de intermediarios entre ricos comerciantes de Sevilla y Lima. Testaferros de extranjeros, de los que obtenían un ilimitado crédito y que por lo general acababan enriqueciéndose y estableciéndose en Sevilla. Juan Gallardo de Céspedes, que ostentaba el pomposo título de protector de las naciones extranjeras, dice textualmente:

..."que las causas por que los mercaderes extranjeros quieren fiar sus mercancías a pagar en Indias son muchas y una de las principales es porque las más de ellas fían a mercaderes que vienen a emplear en España, que vulgarmente se llaman peruleros, y no habiendo de volver aquel mismo año, por entrar como entran la tierra adentro, de suerte es menester que allí

paguen lo que les fian y que de allí venga registrado por cuenta y riesgo del dicho mercader extranjero...".

Lo cierto es que estos hombres se habían hecho imprescindibles en el comercio con Tierra Firme hasta el punto que la flota de 1622 no se podía cargar porque no había peruleros. Este protagonismo era, en general, mal digerido por los hombres del comercio sevillano que descargaban en ellos todos los males en que se veían envueltos. Efectivamente, al llevar personalmente sus propias encomiendas, tanto la plata del Perú como las mercancías de España, no necesitaban registro alguno que sirviera como resguardo y por tanto procuraban camuflar cuanto podían para evitar los impuestos. Eran incontrolables tanto a efectos fiscales como de mantenimiento de mercado. El criterio de la economía de la escasez, con el fin de elevar el precio de los productos, se derrumbaba con la intervención de los peruleros cuyo afán era cargar la mayor cantidad posible al contado o al fiado, para que su viaje fuera más rentable. "Y por este camino -se consigna en un documento citado varias veces- se descompasan las flotas por llevar estos hombres mayores cantidades de ropa de la que en Perú es menester, quitando valor a la que llevan con la plata que los naturales de aquellas provincias envían a emplear acá". Pero sobre todo lo que difícilmente podía tolerar el Consulado sevillano era dejar el comercio de las Indias en manos "...de 20 ó 30 mercaderes extranjeros, que serán los que con caudal de consideración tratan en Sevilla y a 6 ó 8 peruleros...".

Su crédito con los extranjeros, sus fraudes en los registros, su escasa colaboración en las ferias de Portobelo y, sobre todo, las fuertes cantidades de ropa que transportaban con la consiguiente saturación del mercado, estaban acabando con un sistema basado en el control de unos precios elevados conseguidos por el sistema de mantener una escasez de productos. Un panorama que con certera visión no se le escapa a la agudeza de fray tomás de Mercado que en su conocida obra **Suma de Tratos y Contratos** lo reproducen en términos muy parecidos.

Se convierten así los peruleros en una figura clave para el desenvolvimiento del tráfico ya que en una buena medida, toman en sus manos el comercio ístmico en detrimento de ambos consulados de uno y otro lado del Atlántico. Son hombres que conocen perfectamente todo los secretos de la estructura

comercial entre Sevilla y Perú, que están en contacto con funcionarios panameños, que intervienen en cohechos y fraudes porque se saben imprescindibles y que rompen el equilibrio de la feria al viajar directamente de Lima a España y viceversa. Con ellos se elimina el límite a que alude Loosley en su trabajo que el comienzo mencionábamos. La feria de Portobelo va perdiendo importancia en la medida que aumenta la de los peruleros y las encomiendas que ellos representan. Con esta nueva vía, el comercio siguió realizándose con bastante intensidad, aunque con un camuflaje tal, que hace imposible una seria cuantificación.

C.-CONTRABANDO Y FRAUDE: INSTITUCIONALIZACIÓN DE UNA ANOMALÍA

La forma más usual de realizar el fraude era declarar en los registros menos cantidad o valor de lo que en realidad se llevaba. Las denuncias en este sentido son numerosas desde principios de siglo. En las flotas de 1605 y de 1608, según estimación del gobernador de Panamá, solo se había registrado un cuarto del total y en 1622, otro gobernador afirmaba que se usurraba en los fraudes realizados en el derecho de almojarifazgo cantidades que sobrepasaban los 400.000 ducados. Más adelante se verá que todas las previsiones se quedan muy cortas ante la realidad.

Desde luego los mercaderes tenían en sus manos el mejor resorte para defraudar: una real cédula que les otorgaba el privilegio de no tener que abrir los fardos declarados ni en Portobelo, ni en Panamá, ni siquiera en el Callao. Amparados en ella unían seis u ocho fardos de cuatro arrobas que era lo máximo que admitían las canoas del río Chagres, los ataban con cordeles, les ponían una cubierta y embarcaban bultos de más de veinte arrobas, que tenían que ser transportados en unas parihuelas especiales por seis u ocho negros. Declaraban productos de poco valor y mucho peso -cañamazo, barriles de azufre, cuerda de arcabuz, pábilos para velas, jarcia de mulas,

alforjas, aderezos de coches, etc.- pero lo cierto es que esos fardos monumentales iban atiborrados de mezclas de Segovia, terciopelos, rasos de damasco, tafetanes, piezas de seda y oro fino, hilo de Milán, medias de seda de Cambray, puntas de Flandes, mantos, guarniciones costosas y otros adornos de estrados, camas colgaduras. El tesoro de Panamá en 1623, López de Cañizares, nos ofrece una sustanciosa frase para probar su denuncia en este sentido:

"Y quien más aclara esta verdad -se refiere a la llegada de telas costosas- es que no se surten ni gastan otra cosa en todas las Indias que hasta mulatos, mulatas y negros lo rompen de ordinario".

Pero no era solo el valor de los géneros sino también la cantidad de los fardos. Un mercader de solvencia podía llevar bajo registro ciento cincuenta o doscientas piezas cuando más, y después de una fuerte venta en la feria pasaba por el río Chagres cuatro, cinco y seis barcasas que eran de más de mil piezas. Según nuestro informante, el ya mencionado López de Cañizares, todo esto era muy fácil de averiguar "...viendo el registro que las trae y luego las que desembarcan en la casa y aduana de Cruces y sabiendo las partidas que ha vendido, que de fuerza ha de constar por las partidas vendidas, aunque esto se hace con mucho secreto, y por los libros que tiene el alcaide de la dicha casa". Esto mismo lo venía avisando desde que en 1617 fue nombrado tesorero, y es interesante que lo retengamos, porque exactamente éstas son las medidas que otro oficial real adoptó para hacer la denuncia completa de la flota del 1625 que más adelante vamos a analizar.

Ni que decir tiene que esta serie de anomalías rebasaba considerablemente el valor del almojarifazgo, pero no el de las flotas aunque éstas fueran más pequeñas.

En resumen se trata más de un cambio cualitativo que cuantitativo. Las necesidades primarias de los primeros años de la colonización redujeron el comercio a productos básicos de primera necesidad. El desarrollo interno del territorio americano los hizo autosuficientes en productos agrícolas o ganaderos. Ahora demandaban mercancías manufacturadas: telas, ropa, quincallería,

hierro, etc. cuyo volumen era inversamente proporcional a su costo. Es decir, que una flota más reducida podía tener mucho más valor que una muy voluminosa de los años primeros del siglo XVI. Este cambio comercial produjo, indudablemente, un doble deterioro al monopolio español. Por una parte brindaba una mayor posibilidad para ocultar la carga y por otra los productos que interesaban en el mercado americano debían adquirirse en países extranjeros, muchas veces enemigos.

Aunque el trasfondo de todo esto es algo más profundo que la simple venalidad de unos funcionarios, no cabe duda que su actuación ayudó a sostener tal situación. Se empleó el soborno no solo en los puertos americanos, sino también en Sevilla y, sobre todo, en Cádiz. La menor vigilancia en este último y el aumento de las toneladas del navío que en él se preparaba eran las vías más claras de este tipo de fraudes, hasta el punto que después de la denuncia de la flota de 1624, el consulado de Sevilla pidió que a Tierra Firme fuera cada año una flota más pequeña, lo más de 2.500 toneladas, 2.000 a cargar en Sevilla y 500 en Cádiz porque "... en Cádiz se cargan muchas mercaderías sin registro...".

Una vía bastante usada para evitar los impuestos fue la carga de mercancías en los galeones que acudían por la plata. El negocio era ya escandaloso en los primeros años del siglo XVII y da motivo a una serie de denuncias por parte de todas las autoridades indianas, tanto peninsulares como coloniales, que cubren, prácticamente, la primera mitad de la centuria. En 1609 la Audiencia de Panamá denunciaba estos fraudes y acusaba a los propios generales de encubrirlos valiéndose de artimañas y de la fuerza de las armas. Describe los abusos de todo tipo cometidos por los soldados y el miedo de los vecinos y aun de los propios oficiales reales que se sentían cohibidos por la amenaza de hombres armados. En cierta ocasión, un oficial real fue agredido por un soldado en plaza pública de Portobelo al intentar requisar mercancías sin registro. Incluso era costumbre muy antigua que soldados y marineros pusieran tenderetes con alguna ropa, zapatos o alimentos. No se pueden precisar los negocios de la tropa en la feria pero es de suponer que su intervención fuera más abultada de lo que se piensa.

¿Quiénes intervenían, en realidad, en este fraude permanente?

Las acusaciones son muy serias y no respetan categorías ni dignidades. Los oficiales reales de Panamá cuentan que en la flota de don Jerónimo de Portugal, en 1609, llegaron muchas mercancías sin registros y que en una casa hallaron un baúl con cuarenta y siete piezas de holanda, seis de jergueta y diez de ruán. También en la que vivía Gaspar de Vargas, piloto mayor y maestre de plata de la capitana, hallaron en una bodega vino, cera, jabón y fardos de lienzo. El propio don Jerónimo de Portugal se opuso al inventario y a la denuncia. Una parte de todo esto se vendió en Panamá y otra pasó al Perú **"...por mano de fray Agustín de Carvajal, obispo de Panamá, y de su gente en más cantidad de 100.000 pesos ensayados"**. En la flota anterior, de don Juan de Salas y Valdés, iba como arcediano de Quito, don Gaspar Centurión y Espínola quien pretendió pasar treinta y dos baúles sellados por el Santo Oficio declarándolos como equipaje personal, pero en ellos se encontraron cantidad de telas y libros que se vendieron en almoneda por 6.200 pesos. El fiscal de la Audiencia ya mencionado, Bartolomé Morquecho, que anteriormente había sido juez de almorjarifazgo en Sevilla y que por tanto conocía bien el negocio, sostenía que, aparte de los funcionarios, en el contrabando intervenían mercaderes peninsulares y extranjeros, soldados, frailes y clérigos. Y el gobernador Juan de Vivero, entre las soluciones que se le ocurrieron para evitar el contrabando proponía una que no debe sorprendernos después de las denuncias que antes mencionábamos: que se cambiaran capitanes y ministros de guerra con los de la mar Océano porque **"...esto de arraigarse todo género de ministros en una misma parte es hacerse diestros de las veredas que serían mejor que ignorasen"**.

Después del asiento de avería con el consulado en 1618, es la propia Casa de la Contratación, en voz de su presidente, la que confirma estas acusaciones. Don Pedro de Marmolejo en un amplio informe acusa al Consulado de todo tipo de fraudes valiéndose de todos los que de una forma u otra intervenían en la Carrera de Indias: de los maestros de plata, porque ellos mismos eran mercaderes -en 1620 fue en este cargo Francisco de Mandojana, comerciante poderosos y uno de los administradores del asinto de avería-; de los ministros de armadas y flotas que se convertían en

mercaderes y eran capaces de desviar las naos antes de entrar en Sanlúcar para descargar la plata en navíos extranjeros; y, en fin, de los ministros inferiores de la Casa -alguaciles, escribanos, guardas, etc.-a los que compraban continuamente.

Como puede verse, tal situación requería una aceptación tácita por parte de los órganos superiores. Es impensable que la Casa de Contratación o el Consejo de Indias estuvieran ajenos a estas anomalías. En realidad, todo era un desorden más bien aparente. A los avisos recibidos de los funcionarios panameños el Consejo contestaba "**...que no se hiciera novedad por el tiempo y cuidado con que viven los mercaderes**". Y la Casa de Contratación es suficientemente explícita en una carta dirigida al Consejo en 1622, parte de cuyo texto transcribimos porque ratifica de forma contundente lo que acabamos de afirmar: "**..son los casos tan graves y están en tan apretado estado las cosas del comercio y en la carrera de Indias se han introducido tantos abusos, que lo uno y lo otro dificulta el remedio infinitamente. Y así, señor, lo que nos parece en cuanto a las ocultaciones que hacen los cargadores de las Indias y en las cosas que registran que se disimulen y pase porque de apretar esta materia o hacer novedad sería poner en condición que se acabase el trato y el comercio de los naturales de estos reinos**".

Y con respecto a las alcabalas añadían:

"Y en cuanto al fraude que se sigue a este derecho por la cautela que los mercaderes tienen en hacer las escrituras de las mercaderías que venden fiadas por la razón dicha acerca del primer punto, somos también de parecer que en esto no se haga novedad sino que se disimule como con lo demás pues no está el tiempo para otra cosa".

Es decir, que nadie se llamaba a engaño. Era el tributo que la Corona tenía que pagar por la hipoteca que siempre tuvo con el comercio sevillano. Las continuas incautaciones de la plata de particulares, la muy frecuente apropiación de navíos y los continuos acosos de las flotas que se recrudecían

en épocas de guerra debían ser compensados de alguna manera y la única forma posible fue la de una política permisiva. Por eso, cuando el año 1624 se hace la denuncia de la flota -que en seguida comentaremos- se producen en Sevilla una auténtica conmoción. El agente del Consulado en Madrid recomienda que se escriba al Conde-Duque de Olivares a Barcelona, advirtiéndole que esta denuncia podía ser la destrucción del comercio y que existiendo la costumbre de evaluar la flota en bastante más de lo que se declaraba no veía por qué se maravillaban de que se hallasen más mercancías de las registradas porque no había **"...ley que diga dónde está tope"**.

En efecto, para contrarrestar los fraudes que se pudieran cometer a causa de la prohibición de abrir los fardos, en la aduana de Sevilla no se aforaban los navíos por el título que daba el cargador, sino por el valor que daba el amojarife o el evaluador que actuaba en cada momento. **"De forma que montndo 50 de derechos el fardo que registran le añaden por la vehemente sospecha lo que le parece conforme al asiento que en esto está en costumbre, juzgando que en el dicho fardo van algunas cosas por registrar y conforme a esta resolución imaginaria se cobran y pagan los derechos en la Aduana y lo mismo en las Reales Cajas de Indias"**.

En Portobelo para hacer el avalúo de las flotas solían juntarse los oficiales reales, el gobernador y, ocasionalmente, algún personaje de paso en Panamá, como por ejemplo, en la de 1621, que asistió a la junta el príncipe de Esquilache, Virrey del Perú, de viaje a España. En los últimos años del siglo XVI el avalúo se hacía según el precio medio del valor de los productos que se vendían en Tierra Firme. Pero poco a poco el porcentaje con que se gravaban los productos que llegaban a España fue subiendo en la proporción que se calculaba el fraude. De esta forma la flota de 1601 se evaluó un 75% más de lo que venía registrado, las de 1603 y 1605, un 50% más, las de 1608, 1610, 1612 y 1614 un 75%, la de 1616 un 85%, la de 1617 un 90%, las de 1618 y 1619 un 75%, la de 1620 un 50% y las de 1621 y años sucesivos, un 100% excepto la de 1624 que se avaluó a un 90%. Son escasos los datos que pueden esclarecer el criterio empleado para hacer el avalúo. Solo los autos que describen la celebración de estas juntas aportan los diferentes pareceres de los oficiales o del gobernador manejándose cantidades entre el 300% y el

100%. Por ello, pienso, quizá de una manera un tanto simplista, pero con apoyo documental, que las fluctuaciones en el porcentaje aplicado estaba sujetas, en general, a un mayor o menor rigor de los oficiales de turno o a una mayor o menor presión e influencia de los mercaderes. Un factor más a tener en cuenta a la hora de cualquier cuantificación y, en definitiva, una nueva complicación para poder llegar a unas cifras aproximadas de lo que en realidad fue el monto de las flotas de Tierra Firme.

Después de este análisis donde se han manejado datos, se han analizado situaciones y se han hecho algunas conjeturas, surge con más fuerza la pregunta clave ¿cuánto era, en realidad, el monto del fraude? ¿Se puede conocer con cierta aproximación? Es un hecho probado, que en lo referente a la plata que llegaba de Indias, las cifras que aporta la documentación de cónsules extranjeros modifican notablemente las cifras oficiales que se venían manejando, y que los envíos de metal en la segunda mitad del siglo XVII no fueron ni mucho menos tan bajos como se pensaba. Se habla de que en la década de los ochenta, las flotas, un año con otro, traían veinte millones de pesos y para el último decenio se da como probable una cantidad de ciento treinta millones de pesos.

Esta evidencia ha modificado los criterios de algunos autores con respecto a la tan traída y llevada crisis del siglo XVII de forma que, marcando aún más el paralelismo entre América y España, la retrotraen a fines de la década de los veinte de manera que la sima estaría entre 1640 y 1650. Sin embargo recientes estudios demuestran que en los grandes núcleos americanos no se acusaban síntomas de crisis. Las minas del Perú y de México, con algunas fluctuaciones coyunturales, seguían produciendo a buen rendimiento, por lo menos hasta 1680 y las remesas de caudales desde el Callao a España, a excepción de los años 1620 y 1621, se mantienen por encima del millón de pesos sin que se adviertan grandes caídas aun en las propias fuentes oficiales.

Por tanto parece que, a estas alturas, no resultaría indicado hablar de crisis general por el aparente declive del comercio. Máxime cuando el contrabando se había quintuplicado en unas cuantas décadas. Alsedo y Herrera señala su apogeo durante el reinado de Felipe IV como fórmula inventada por los mercaderes para no pagar el impuesto de avería. En un

trabajo relativamente reciente Céspedes del Castillo apunta que a mediados del siglo XVII el volumen del contrabando se cifraba en un 50%. Pues bien, parece que el comercio ilegal a través de las flotas de Tierra Firme fue mucho más que todo eso. Algo bastante más profundo que un intento de evasión fiscal. Fue un **statu quo** establecido entre el comercio sevillano y la Corona de forma que las cifras que aparecen en las cuentas oficiales son como la punta de un iceberg cuyo volumen es imprevisible.

IV.-LA REALIDAD EN EL TRÁFICO: EL CONTRABANDO DE UNA FLOTA

Sin entrar en detalles sobre la totalidad de los gravámenes que el comercio con Indias debía soportar -asunto bastante conocido y citado entre los historiadores del tráfico atlántico- es necesario insistir en la cuantía de estos gravámenes que podía suponer un mínimo de un 27% de lo declarado en España . Y es necesario insistir en ello porque el aumento progresivo de los costes de exportación causaba, irremediablemente, un incremento del fraude. Era un círculo vicioso difícil de romper: la Corona, concedora de la existencia de fuertes evasiones fiscales, pretendía resarcirse con la creación de nuevos impuestos que tuvieron sus orígenes a fines del siglo XVI y durante toda la primera mitad del XVII -Lonja, Extranjería, San Telmo, Infantes, Media Annata, etc-; como contrapartida, los comerciantes no encontraban otra solución que emplear todo tipo de argucias para declarar lo menos posible.

En general se ha estimado -como antes advertíamos- que lo declarado podía ser la mitad o un tercio del total. En el caso concreto que -la flota de 1624- solo se declaró poco más de un 14% de lo que en realidad se registró. Según las cuentas presentadas en Portobelo, después de la denuncia que se hizo de la flota, resultó que ésta llevaba mercancías por valor de más de nueve millones de pesos, de los cuales muy cerca de ocho millones iban sin registro.

V.-ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

Antes de terminar, parece oportuno hacer ciertas consideraciones como resumen de todo lo expuesto; consideraciones que no van a ser sino el planteamiento de una serie de cuestiones que pueden servir como hipótesis de futuros trabajos y que, de alguna manera, pueden incitar la curiosidad de los investigadores sobre aspectos cruciales de las relaciones de Sevilla con América.

En primer lugar, conviene destacar la cautela con que deben usarse las cuentas fiscales para un estudio real sobre el comercio por lo menos en el período que hemos examinado. Las cifras que aportan las cuentas de almojarifazgo o alcabala, así como el tonelaje de los navíos, son números poco fiables, que no resisten una crítica seria y que solo son indicativos teniendo en cuenta la casuística de cada época y lugar geográfico. El monto del fraude a que se ven sometidas es imprevisible, muy difícil de cuantificar y bastante más alto de lo que se había estimado hasta ahora. Como se ha podido ver, a lo largo de todo el trabajo, se trata de un fraude institucionalizado hasta tal punto que las cifras que nos han llegado por la vía impositiva pueden dejar de ser aprovechables para cualquier tipo de teoría que se pretenda levantar en base a ellas. Planteamientos que son perfectamente válidos para el siglo XVI, cuando se están poniendo los pilares de la legislación indiana y surgiendo instituciones y relaciones coloniales -como es el caso del monopolio estatal en el comercio-, pueden dejar de serlo en la centuria siguiente cuando la práctica y la experiencia en estas instituciones y en estas relaciones van ideando nuevos métodos y resortes y creando nuevas vías de crecimiento. Si pensamos además que el intervencionismo internacional ha cambiado la geografía política del Caribe; que las necesidades laborales americanas han obligado a la Corona a dejar en manos extranjeras -los portugueses siempre fueron considerados como tales- un comercio tan fuerte y anárquico como fue el de los esclavos negros; que las ganancias en los negocios americanos habían creado una clase poderosa que se agrupaba en torno a unos Consulados para defender sus derechos... podemos deducir que del primitivo monopolio comercial había quedado solo la

fachada. De ahí, que fuentes que pueden ser sólidas para un estudio sobre el siglo XVI tengan que ser observadas con lupa cuando se trate de épocas posteriores .

En segundo lugar, parece obligado resaltar el limitado papel de las ferias de Portobelo dentro del panorama comercial Sevilla-Lima. Debe abandonarse la idea de que éstas podían ser el barómetro del comercio peruano, por lo menos a partir de la primera o segunda década del siglo XVII. Si se mantienen, si siguen en vigor a lo largo de toda la centuria, parece que responden más a la necesidad de cubrir unas exigencias locales, al sostenimiento de una infraestructura en el Istmo, que a la propia función mercantil que hasta ahora se le había atribuido. De ahí el sombrío panorama que presenta la ciudad de Panamá en estas fechas y su continuo reflejo en la documentación, que puede llevar a pensar en una fuerte contracción comercial.

En tercer lugar hay que tener en cuenta el papel del Consulado sevillano en la carrera de Indias. El control del tráfico, detentado férreamente en la centuria anterior por la Casa de Contratación fue poco a poco asumido por un Consulado, dominado por extranjeros, a cambio de unas cantidades de plata de la que la Corona siempre estuvo necesitada. Me parece que no es aventurado afirmar que el monopolio estatal sobre el tráfico es hipotecado en favor de los propios comerciantes. La presencia de los mercaderes indianos en la Sevilla del siglo XVII, es un aspecto de suma importancia, tanto para la historia local como para su vertiente americana y espera aún una investigación profunda.

Por último y para terminar, quisiera llamar la atención sobre la necesidad de volver a plantearse el fenómeno de la crisis del siglo XVII en América de cuya existencia dudan ya bastantes autores.

LOS PLACERES AURIFEROS DE CONCEPCIÓN (1559 - 1589)*

Alfredo Castillero Calvo

CONDICIONES ECOLOGICAS DEL REAL DE MINAS

En cuanto a la explotación aurífera, unas muy particulares circunstancias determinaron las especiales características que ostentó el asiento y real de minas de Concepción desde sus mismos inicios.

La ciudad de Concepción y su asiento no escaparon, naturalmente, a la acusada influencia del paisaje. De las condiciones del suelo y del tapiz vegetal derivase, en primer termino, la inseguridad y la deficiencia alimentaria, que expuso a aquellos centros a una constante dependencia foránea. El enjuto espacio llano de las proximidades estaba ciertamente favorecido por la descarga aluvial procedente de las frecuentes crecidas ribereñas. Pero era escasamente cultivable o convertible en pastos para ganado, dado que estaba densamente poblado por una vegetación arbórea que había que roturar mediante sucesivos y lentos avances deforestales. En consecuencia, la producción ganadera fue absolutamente nula. También ello determinó que los misérrimos niveles de producción alcanzados jamás bastasen ni siquiera para cubrir las necesidades locales cuando se retrasaban los envíos de alimentos por los habituales proveedores foráneos.

La incapacidad del centro minero de proveer por sus propios medios sino tan solo una mínima porción de sus necesidades le acarreo como resultado una fatal e ineludible dependencia respecto a otros lugares, muchos de ellos bastantes distantes. Los mas próximos, Santa Fé, Natá, La Filipina y Los Santos, conducían al asiento carne, sal y maíz. Del Desaguadero de Nicaragua, de Tolu, de Cartagena, de Jamaica y de otros puertos del Cari-

* Tomado de: Alfredo Castillero Calvo. Estructuras sociales y económicas de Veragua desde sus orígenes históricos. Siglos XVI y XVII. Editora Panamá, Panamá, 1967.

be, se importaba especialmente carne en tasajos, gallinas, puercos y maíz. De Nombre de Dios le llegaban harina procedente del Perú y los mas diversos productos conducidos de España.

Pero si las condiciones naturales eran extremadamente negativas para la producción de medios de existencia, ellas resultaban francamente óptimas en cuanto a sus posibilidades para crear factores de trabajo y retener una abundante población durante un cierto tiempo; nos referimos a la riqueza aurífera de los lavaderos; concretamente, los del río Concepción.

ESTRUCTURACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA DEL REAL DE MINAS

La atracción ejercida desde un principio por el prestigio aurífero del asiento influyó notablemente sobre el rápido aumento de la población, que llego a tener unos 2.000 esclavos negros y arriba de 100 españoles. Esa elevada cifra de mano de obra, si consideramos la época y la posición periférica del asiento respecto a los principales centros coloniales y a las grandes rutas de comercio, determinó que la producción se elevase a un ritmo creciente, siendo durante algunos años de casi 150.000 pesos de «oro fino» y alcanzando arriba de 2.000.000 de pesos al cabo de 30 años de explotación, según los datos oficiales.

También las minas de Concepción, como las del alto o medio Cauca, el Nechi o el Magdalena, dieron origen a un intenso desarrollo agropecuario en zonas próximas o distantes, que encontraban en las comunidades de explotación aurífera un magnífico mercado. Igualmente esas explotaciones contribuyeron de manera decisiva a la formación de centros administrativos, muchos de los cuales aun persisten. Semejante asimismo en su excentricidad respecto a núcleos urbanos estables y a centros de aprovisionamiento; y en el carácter transitorio y extremadamente inestable de su población. Pero donde mas se hacen notar esas coincidencias es en el bajo nivel de las técnicas de explotación, basado en rudimentarias bateas, palas, almocafres y barras, y en el paulatino empobrecimiento de los lavaderos, a falta de unos recursos técnicos mas idoneos, que en Concepción como en

gran parte de las áreas de placer neogranadinas trajeron como consecuencia una incapacidad total para conservar la existencia de los núcleos de colonización una vez que la riqueza aurífera empezaba a mostrar inequívocos signos de estancamiento. También, cabe advertir la notable semejanza existente entre esos asientos por lo que respecta a su estructuración social. Como en otras comunidades mineras neogranadinas, en Concepción y Santiago de Turlurí, la sociedad se componía, en su cúspide directiva, de ricos propietarios de cuadrillas, en quienes recaían por lo general las funciones administrativas, judiciales y de gobierno; en su nivel medio, se encontraban los mineros y factores; las capas inferiores estaban integradas por unos pocos negros libres que nunca fueron más de 10, los negros "capitanes" de cuadrillas y la gran masa de esclavos de color. Esta sociedad se caracterizaría por su escasa disposición para el asentamiento permanente.

Prácticamente ninguna de las afamadas explotaciones neogranadinas logró superar las cifras alcanzadas en el uberrimo hontanar de Concepción: asimismo, ninguno de esos centros, que sepamos, logró reunir jamás un número superior de brazos africanos al que había en los lavaderos veraguenses, al menos durante la época de mayor apogeo, hecho que en parte puede explicarse por estar estos muy próximos a Nombre de Dios, ciudad terminal de la gran ruta del tránsito indiano, donde los señores de cuadrillas podían proveerse de negros con más facilidad y a más bajo precio que sus colegas de las distantes y profundas tierras neogranadinas.

La distintas variaciones apreciadas, así como múltiples datos recogidos, permiten estimar que el movimiento de la producción atravesó cuatro etapas bastante claras:

- 1.-De 1559 a 1568, los rendimientos se mantienen a un alto nivel, con ligeras oscilaciones que no afectan la tendencia general, alcanzando en 1567 arriba de 137.00 pesos;
- 2.-De 1569 a 1571, la producción se resiente notablemente como consecuencia de la elevación de los derechos fiscales del veinteno al diezmo, que provoca el momentáneo abandono de algunos de los

principales dueños de cuadrillas, llevándose consigo unos 250 esclavos y reduciendo así la población laboral a solo 150 negros;

- 3.-De 1574 a 1578, se produce una nueva alza en la producción, superando los niveles que habían sido logrados en los mejores tiempos (140.617 pesos en 1576); la causa de ese fenómeno se debe a la introducción de una gran cantidad de esclavos, que pronto llegaría a la cifra de 2.000; aunque durante este período la fuerza laboral utilizada casi quintuplicada a la existente durante los primeros 10 años, los rendimientos, aunque altos, se mantuvieron solo ligeramente por encima de los alcanzados durante los mejores años de aquella década, lo que puede significar que los costes de producción habían aumentado, siendo menores los beneficios y, asimismo, que el hontanar aurífero empezaba a exhibir los primeros síntomas de agotamiento;
- 4.-De 1579 a 1588, la producción se precipita por una inclinada pendiente, en cuya caída se mezclan, con el empobrecimiento de los lavaderos, diversos factores, como la injuria de los gobernadores, el peligro pirático, la creciente carestía de la alimentación y, consecuentemente, de los costos del producción, todo lo cual indujo a los mineros a marchar con sus cuadrillas fuera de Veraguas, reduciéndose cada año mas y mas el número de negros disponibles y utilizables hasta quedar prácticamente deshabitado el asiento y real de minas.

Señalándose el 1589 como fecha de la clausura definitiva de los lavaderos después de 30 años justos de explotación de las arenas metalíferas, y con ella se cierra el periodo mas brillante y rico de la historia de Veragua, abriéndose al mismo tiempo un nuevo proceso histórico en esa provincia.

REPERCUSIONES ECONÓMICAS DE LA ACTIVIDAD MINERA EN EL INTERIOR

A.-EN VERAGUA: SANTA FE Y LA FILIPINA

Se nota con claridad por lo anteriormente expuesto, que Concepción fue el núcleo central de la vida económica de Veragua mientras duro la actividad aurífera. Sin embargo, un poco mas allá del confin de la Pluvielva, en las estribaciones meridionales de la Cordillera Central, formando pieza vital de un eje de intercambio que arrancaba desde el Pacífico y a través del cual Concepción se comunicaba con el interior veraguense, existía otra ciudad: Santa Fé. Por otra otra parte, su posición geográfica de collado o paso montañoso, que conectaba el apetitoso mercado de Concepción con las regiones agropecuarias de la vertiente del Pacífico (La Filipina, Natá, Los Santos), convertía a Santa Fé, en zona vital de intercambio, al menos mientras durase el trabajo en los lavaderos. Nada había, empero, en Santa Fé, que la semejase al pujante asiento minero, de cuya prosperidad dependía casi totalmente para subsistir.

Hacia 1589, sin embargo, al producirse el abandono definitivo de Concepción y estancarse la actividad aurífera, una profunda transformación se operó sobre Veragua que altero totalmente su fisonomía. El disloque de la economía minera estuvo acompañado por la invasión prácticamente total del elemento humano que la sostenía, de tal manera que las estructuras que le eran propias quedaron literalmente barridas. Y el vacío que estas dejaron facilitó la rápida aparición de otras que hasta entonces solo habían existido embrionariamente, y cuya manifestación plena, dada las limitadas posibilidades con que habían contado, aún no estaba lograda: nos referimos a la bisoña y desdibujada estructura de corte "señorial", basada en la explotación agropecuaria y el soporte laboral de la encomienda indígena, que empezaba a enraizarse en Santa Fé y La Filipina.

El centro de gravedad geo-económica de la provincia fue desplazándose rápidamente, concentrándose momentáneamente en Santa Fé, para luego dispersarse radialmente hacia el minúsculo cordón de ciudades que, con escasos años en diferencia, surgieron en las sabanas de la vertiente del Pacífico: Remedios, Montijo, Alanje, que enraizaron vigorosamente y aun persisten. Este movimiento centrífugo originado en Santa Fé, y dirigido hacia las sabanas, estuvo fuertemente determinado por un elemental pero vigoroso impulso de supervivencia. El viejo anhelo de los santafereños de romper las ataduras que les sujetaban a Concepción se realizaba por fin, pero de una manera drástica y penosa, arrastrados por la angustiada urgencia de salvar su integridad.

Sin embargo, aquel movimiento hacia las sabanas estaba condenado de antemano a una economía de nivel acentuadamente inferior si la comparamos con la del período anterior. La división entre la economía agropecuaria compuesta por el cuadrilátero Los Santos- Natá- Santa Fé - La Filipina, y la economía minera de concepción había dado base a un intercambio entre esas regiones, surgiendo las primera manifestaciones, aunque rudimentarias, de una economía mercantil estimulada desde dos polos magnéticos: el oro de Concepción y la corriente comercial del Caribe. Pero al desaparecer el asiento minero y quebrarse aquella cruz de comunicaciones, quedó Veragua prácticamente desligada del mundo exterior y reducida a sus limitados confines, lo que lógicamente produjo una drástica involución de su vida económica.

B.-EL BINOMIO NATÁ - LOS SANTOS

En Natá regía, en base al modelo vigente entonces en el mundo occidental, una contextura estamental de la sociedad, según la cual a cada grupo social le estaban reservados determinados estatutos legales que fijaban su función y sus límites en el seno de la colectividad. Función, pues, elemental y básica del encomendero: la defensa de la ciudad. Reminiscencia del

feudalismo sistema cuya principal significación era la distribución de la propiedad para la prestación del servicio militar: unos luchaban y otros trabajaban para que pudieran ser defendidos. Como privilegio, se reservaba a los encomenderos, con carácter privativo, el ejercicio de la justicia y el gobierno local: serían los Alcaldes Mayores, Alcaldes Ordinarios, Alferoces, Tenientes de Gobernador y Regidores. El encomendero, pues, regía los destinos de la ciudad y sobre sus espaldas recaía la responsabilidad de su defensa. Si esa base jurídica garantizaba el control del poder político de los encomenderos, el disfrute de las encomiendas constituía el fundamento económico que permitía la consolidación de su ascendientes social y la conservación de sus privilegios. Los instrumentos de la población derivaban, fundamentalmente de la posesión de las encomiendas, que era una propiedad asegurada en un semi-monopolio por la minoría blanca.

En Nombre de Dios y Panamá, donde las encomiendas estaban reducidas al mínimo, y donde el trabajo del indígena había sido prácticamente suplido por el del negro esclavo y la principal fuente de riqueza no era la tierra, sino que se derivaba del comercio, tal estructura sufriría una modificación radical. En Natá en cambio, era perfectamente posible una jerarquización social estructural sobre la posesión de la tierra o mas bien sobre quienes la fecundaban: los indios de encomienda. En la cima estaba pues, el encomendero, que dominaba la estructura social. Por debajo de esta aristocracia de la tierra, estaban los blancos sin encomienda. Luego, los mestizos, dedicados a vigilar las encomiendas, en la calidad de mayordomos o estancieros. Y por último, los indígenas de encomienda, que acompañan la base de la estructura social, habiéndose incorporado a estos, aunque en pequeña escala, negros importados de Africa.

Este andamiaje filoaristocratizante no logró, sin embargo, prosperar, pues al quedar suprimidas las encomiendas en Natá, por ejecución de Monjaraz, en 1558 sc, desplomó totalmente. Aunque la manumisión indígena fue acogida con mucho pesar y no pocos aspavientos alarmistas, el bache logró superarse, gracias a un doble frente de posibilidades que ofreció inmediatamente la vecinal Veragua: por un lado, el incentivo conquistador, que arrastró a muchos natariegos hacia aquellas tierras, por otro, aunque luego de algunos años el óptimo mercado que se formó en Veragua en torno

a la actividad metalífera. Así, al poco tiempo, a remolque de este último incentivo un nuevo armazón humano, compuesto por pequeños grupos familiares, se instaló con sus ganados y negros en las tierras de Natá, desbordando completamente las estructuras preexistentes. La explotación del ganado vacuno y los cultivos de maíz siguió siendo la base de la economía natariega. Pero ella no quedó acaparada en unas pocas manos, sino que se repartió en numerosos grupos familiares. La vinculación a la encomienda, que determinaba la limitación de la riqueza a unas pocas manos, había dejado de existir, y en su lugar proliferaron las pequeñas estancias cultivadas por unos cuantos indios a jornal, negros esclavos y el pequeño núcleo familiar de colonos blancos.

La proliferación de pequeños núcleos familiares a lo ancho de las tierras jurisdiccionales de Natá, produjo efectos de largo alcance que aún se palpan en nuestros días. En primer término, se evitó la concentración excesiva de la propiedad, y la formación de fortunas agrarias desmesuradas, cuyos propietarios, como ocurría en otras partes de Indias, pudiesen presionar sobre la Corona para que les hiciese concesiones de tierra baldías y realengos. Las "composiciones de tierras" jamás prosperaron en Natá, los Santos o Veragua. Las circunstancias objetivas creadas como consecuencia de la supresión de las encomiendas y la distribución de la propiedad en muchas manos, determinaron que no lograsen cuajar los latifundios. Aun en nuestros días, si exceptuamos algunos casos que constituyen la excepción de la regla y responden a fenómenos muy posteriores, las tierras de la Península de Azuero, que durante el coloniage estuvieron sujetas a la jurisdicción natariega, se caracterizan por no estar en manos de grandes terratenientes, sino distribuidas predominantemente en propietarios medianos y minifundistas. ⁽²⁹⁾

⁽²⁹⁾ Tal vez en ese hecho se encuentre la raíz más profunda de las celebres luchas ocurridas en la decimonónica provincia de azuero, hacia 1854, lideradas de un lado, por el santeño Pedro Goytia al frente de grupos campesinos minifundistas, y de otro, por los Baraya, Chiari, De la Rosa, De La Guardia, etc., propietarios de extensiones territoriales mayores, cuyo encuentro final y trágico en el poblado de Parita reflejaba la competencia que se había suscitado entre ambos grupos por controlar y asegurar la provisión de vituallas -especialmente ganado vacuno- del creciente mercado de Panamá. Inundado de transeúntes en camino hacia los recién descubiertos yacimientos auríferos de California, al promediar el siglo XIX.

El proceso de dispersión hacia las llanuras natariegas siguió al parecer, los siguientes pasos. Los vecinos depauperados por la irruptiva pérdida de sus encomiendas que, en la prueba veraguense, salieron mal librados, teniendo que retornar derrotados a su tierra adoptan como mal menor, recluirse en sus estancias y haciendas, alejadas de la ciudad, para de esa manera reservase en el interior del país una posición de fuerza o de defensa contra cualquier imposición de la autoridad civil o eclesiástica, o sencillamente para sobrellevar con menos esfuerzos moral y económico, el descenso momentáneo de su fortuna.⁽³⁰⁾ Junto a estos vecinos venidos a menos, fluye también hacia el campo, en forma creciente, un número muy heterogéneo de gente, integrada en su mayoría por pequeños núcleos familiares de diversa procedencia, que buscan procurarse en las tierras natariegas una forma de vida adecuada a sus hábitos de trabajo peninsular -la agricultura, pero sobre todo la ganadería aunque en parte también, por algunos soldados evadidos de los barcos que les conducían a Chile a luchar contra los araucanos, con la confianza de encontrar mejor suerte en las promisorias tierras natarieras y veraguenses, en pleno florecimiento.

La tendencia predominante fue, al parecer, la de elegir como tierra para sus estancias y haciendas, en desquite de la obra a favor del indígena, las áreas próximas a las reducciones fundadas por el Gobernador Monjaraz en 1558 -especialmente en Parita y Cubita, para así asegurarse abundante mano de obra barata: los nuevos colonos se dispersaban por el campo con sus familiares y negros y empleaban a jornal a algunos indios para sus cultivos y crianzas. Las crecientes demandas del mercado minero de Veragua y el rápido florecimiento de algunas fortunas agrarias determinan, sin embargo, que este proceso de ruralización invierta su ciclo, sazonzando al poco tiempo un fuerte deseo por parte del campesinado blanco, de acogerse en recintos urbanos. El nacimiento de la Villa de Los Santos, en 1569, no es otra cosa que el resultado natural de un intenso proceso iniciado una década atrás solamente, a raíz de la conquista de Veraguas, en el que pequeños

⁽³⁰⁾ A las gentes que se habían retirado a los campos, apartados de oficios divinos y humanos, se les acuso de "huir de justicia y estar apartado de la iglesia a donde se diese misa", y asimismo vivir en libertad fuera de toda malicia e fuera de justicia espiritual. (Testimonio de la Villa de Los Santos en suplicación de mercados en Panamá. 1569ss A.G.I., Panamá, 376).

núcleos familiares y unos pocos soldados evadidos se afincan por los alrededores de los poblados indígenas de Parita y Cubita a escasos kilómetros de la futura villa santena y que, a tenor del desarrollo minero de la vecina Veragua, ven prosperar sus estancias y haciendas, hecho que configura en ellos una firme conciencia de solidaridad e independencia respecto al núcleo urbano de Natá, fecundando su voluntad de erigirse en entidad urbana aparte, con autoridad y destinos propios.

En el testimonio de Autos de la Villa de Los Santos...⁽³⁴⁾, consta que con anterioridad a 1569, fecha de la fundación de la villa santeña la Audiencia había dado órdenes a los "vecinos de Natá que estaban en las estancias de Parita e Cubita mudasen sus casas e dejasen libres e desembarazados a los pueblos de Parita e Cubita naturales de la tierra porque los dos vecinos les tomaban las tierras". Según los detractores de la fundación de la villa santeña, el hecho de poblar a tan escasos kilómetros de las reducciones indígenas de Parita, y, sobre todo, de Cubita obedecía al propósito de "estar junto a los indios e servirse dellos e por tomarles sus tierras". Los primitivos pobladores de Los Santos no se hallaban, sin embargo, repartidos solo por los términos de Parita y Cubita, pues algunos se habían internado hasta Guararé y Mensabé, y aún por "otras partes" de la Península de Azuero.

⁽³⁴⁾ La noticia de la fundación de Los Santos tardó un día en llegar a Natá, donde se produjo una reacción vigorosa por parte de la autoridad, encargada en el Alcalde Ordinario, Rodrigo de Zuñiga, como máximo ejecutor de justicia, quien organizó rápidamente un destacamento armado para reducir a los supuestos "alzaldos", "fascinerosos" y "rebeldes" santeños. Aunque en un paraje bien defendido, sito en una quebrada de Rabelo, había 38 de los fundadores de la villa con arcabuces, espadas y ballestas, sin duda para contener la embestida natariega, la lucha obtuvo efecto, deponiendo aquellos sus armas y entregándose a esta justicia. La justa reacción del Alcalde Ordinario, para reprimir por las armas las aspiraciones pobladoras, tuvo su complemento en las extremadas sentencias dictadas contra los supuestos caudillos de la fundación. A Francisco Gutierrez, máximo cabecilla fundacional, que había sido elegido en el primer cabildo santeño como Alcalde, le condenó a que "en una bestia de alabarda e atados pies y manos en la forma acostumbrada sea sacado y traído por las calles acostumbradas de esta ciudad con voz de Pregonero que manifieste su delito sea llevado a la picota de esta ciudad de adonde mando sea colgado del pescuezo los pies altos del suelo hasta que naturalmente muera". A Manuel Barrios y a Francisco Escobar, también principales cabecillas, les condenó a 10 años de destierro del termino de Nata y a pagar una multa de 1.000 pesos de oro. El desmesuramiento de estas medidas tenían un a explicación, según acusaban los afectados: el hecho de ser el Alcalde Ordinario vecino de Natá, miembro de su Cabildo y ver en la población una mengua de su poder jurisdiccional y un peligro para sus intereses.

Al agotarse el mercado minero de Veragua, hacia 1589, la fuerte vocación rural de santeños y natariegos volvió a ponerse de manifiesto. Se desquició rápidamente la vida de las ciudades, y ante la imposibilidad de restablecer la antigua prosperidad, se produjo una tendencia masiva hacia el campo, que siguió dos direcciones distintas: o bien para probar fortuna en las sabanas de Veragua, en vías de colonización, o para recluirse en las estancias y haciendas que habían conocido tiempos mejores. El colapso de la economía mercantil, mantenía fundamentalmente por el mercado minero, provocó una rápida regresión de la economía agrícola-ganadera de nuestro Interior, especialmente en Natá-Los Santos, cuyos vecinos, desprovistos bruscamente de su mercado habitual, se vieron forzados a buscar urgentemente donde colocar sus productos, esperándo encontrar una solución a su problema en el mercado de la Ruta de tránsito. Su único mercado posible era, naturalmente, Panamá-Nombre de Dios, en especial Panamá pero esta ciudad desde hacia tiempo se hallaba en condiciones de suplir las demandas de maíz y carne de las flotas, y de autoabastecerse holgadamente de esos productos, que eran precisamente los que ofrecían Natá y Los Santos, pues ya para entonces en sólo el término de la capital se cosechaban al año 10.000 fanegas de aquel grano y pastoreaban unas 80.000 cabezas de vacunos. La tradición agrícola-ganadera de la capital databa de mucho tiempo atrás. La documentación permite entrever que, superada la crisis de los años 30 -producida como consecuencia del impacto peruano y que trajo consigo el abandono de los cultivos y la ganadería, dando, lugar a que el Gobernador Barrionuevo dispusiese algunas Ordenanzas de protección ganadera - se reprodujeron al promediar la centuria diversos síntomas concretos que revelan un aumento de la producción agropecuaria, como fueron un creciente interés por el mejor aprovechamiento del suelo, el notable abaratamiento de la carne de res, la explotación de ciertas hierbas para el pastoreo, y diversos textos conteniendo solicitudes de ciertos vecinos en el sentido de que se les autorizase a cultivar determinadas parcelas de caña de azúcar, o "pan" -pan cazabe seguramente-, como fue el caso de Francisco Gutierrez en 1563, que aspiraba a montar un ingenio azucarero en el camino de Cruces, y del Regidor capitalino Alonso de Luque, en 1573, que tenía importantes cultivos y crianzas en Pacora. En cuanto a los productos agri-

colas susceptibles de explotación extensiva y de cultivo tradicional, como el maíz, hay varios indicios que permiten asegurar que por lo menos hacia los años 70 alcanzaban a abastecer el mercado local o incluso las flotas que tocaban los puertos istmenos. En 1575, en efecto, manifiestan los Oficiales Reales que por haber sido la flota "pequeña" y por haber quedado mucho maíz sin colocar en ella, no valía la fanega más que 5 reales, cuando el precio corriente era de 8, 10 y hasta 12 reales. Para aquella fecha se dedicaban a la ganadería en la capital unos "quince o veinte vecinos que tratan los campos y viven de los ganados y hacienda que en ellos tienen". Según López de Velasco, "la comarca de esta ciudad... es fértil de pastos buenos y campos para criaderos de ganados, de que hay en abundancia". Dato que confirma Criado de Castilla: "Tiene -dice buenos campos rasos y muchos prados fértiles y abundosos de yerba... criase mucho ganado de vacas en abundancia". Hacia la fecha en que se produjo la crisis minera de Veragua, como acabamos de ver había ya 80.000 cabezas de ganado vacuno en el término de Panamá.

No obstante estos antecedentes, los ganaderos de Natá y Los Santos, procuraron probar suerte en la Capital. Sin embargo, una serie de circunstancias especiales determinaron que no solo fracasasen en su gestión capitalina, sino que la ganadería en general, tanto de Natá - Los Santos como de Panamá, quedase abocada a una crisis aguda.

Por un Memorial presentado en 1591 por Andrés Pérez de Salinas, como Procurador General de Panamá, conocemos con algún detalle el problema. En resumen, lo que dice el Memorial es lo siguiente: que dada la superproducción ganadera, el bajo precio de las reses, y la posibilidad de un notable aumento de la demanda por la inminencia de la R. C. que ordenaba invernar las flotas en Portobelo, ciertos vecinos acaudalados de la Capital se habían organizado para monopolizar el negocio ganadero, comprando todos los hatos que había en los términos de la ciudad, por pequeños que fuesen, a fin de matar en las carnicerías gran cantidad de reses y lograr una fuerte disminución en la población vacuna, consiguiendo de esa manera una alza en los precios; por otra parte, y para conseguir una mayor seguridad en las ventas, estos vecinos lanzaron una Ordenanza Municipal -lo que se explica por el hecho de que muchos de los criaderos de la Capital eran Alcal-

des y Regidores, esto es, quienes reglamentaban el régimen interno-, mediante la cual se prohibía conducir a la ciudad ganado de Natá y Los Santos, como no fue sometiéndose los criadores de estas ciudades a determinadas condiciones sumamente onerosas; esta abusiva medida determinó que natariegos y santeños, desprovistos del mercado veraguense, y constreñidos a dar salida a sus reses en solo el mercado panameño, optasen como única solución desjarretar el ganado para aprovecharse solo del sebo o vender a los mismos criadores de Panamá sus hatos a muy bajo precio; todo ello fue causa de que se produjese en Natá y Los Santos un notable empobrecimiento de la ganadería y en Panamá donde había hasta hacia poco no menos de 80,000 reses, en 1592 no quedasen más de 24,000.

En una **Representación del Cabildo de Panamá**, de aquella fecha, consta que en Natá -Los Santos había entonces unas "setenta mil" reses. Cuando se obtuvo ese dato todavía aquella crítica coyuntura no había podido hacerse sentir en Natá -Los Santos, disminuyendo, como en Panamá, su población ganadera; pero quedan pruebas fehacientes que muestran que en aquellas ciudades la disminución que se produjo debió ser semejante a la de Panamá. Así, 17 años más tarde, cuando probablemente la crisis había sido conjurada y restablecióse en alguna medida la situación, los términos de Panamá, Nata y Los Santos no llegaban a reunir en conjunto arriba de 88.000 cabezas de ganado, esto es que el número de reses había quedado reducido a aproximadamente a la mitad del que había al iniciarse la coyuntura.

Un fenómeno paralelo se produjo en relación al maíz, que hacia 1591, esto es en víspera de la crisis ganadera y a poco de haberse producido el colapso minero de Veragua, el número de fanegas cosechadas en Natá -Los Santos había disminuído a mucho menos de la mitad de las que se producían, por ejemplo, en 1575, cuando las demandas del real de minas mantenían en plena producción aquellas regiones. Al menos es lo que se desprende de las cifras recaudadas de la "cuarta capitular de los diézmos para la Iglesia.

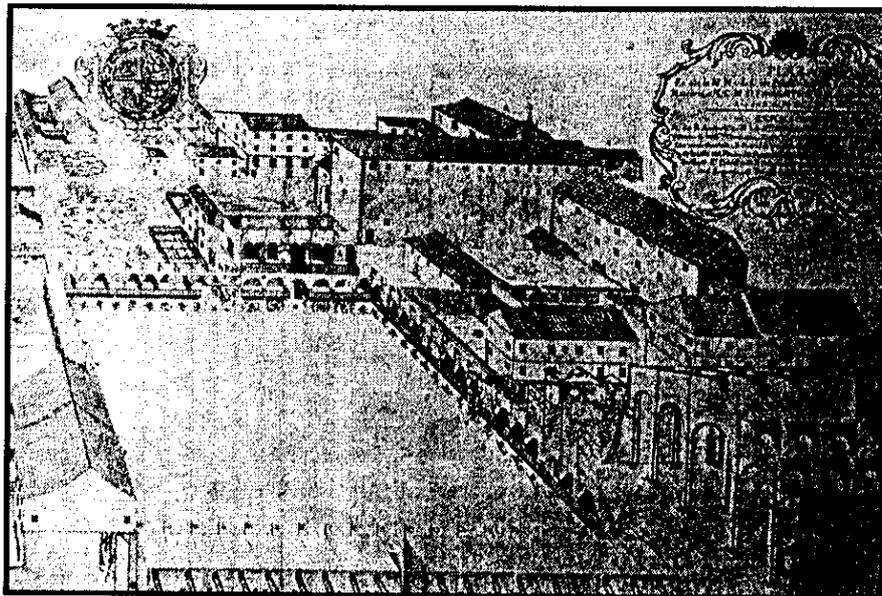
Según Criado de Castilla la cifra diezma fue recaudada en Natá- Los Santos, en 1575; era de 2.050 pesos, en 1591 aquella suma había quedado reducida, según el Obispo Bartolomé Martínez, a 850 pesos.

Cuando se produjo la crisis minera de Concepción, vivían en la villa de Los Santos unos 60 vecinos "todos españoles labrados que tienen en sus sementeras e mas de seiscientos negros con que cojen un año treinta mil anegas de maíz. Esta cifra de producción ya había sido lograda en 1575. Desde la fundación de la villa hasta esa fecha, la población vecinal había ascendido de 18-20 a 60 cabezas de familia; el número de negros que era en 1575 de sólo 300 según criado de Castilla, a fines de los 80 era ya de 600, esto es que en sólo 10 ó 15 años la cifra había sido duplicada. Aquellos eran los vestigios de una época mejor, cuando Los Santos prosperaba a tenor de las incesantes demandas del mercado minero veraguense. Pero en 1591 - 1592 había sobradas razones para que sus vecinos barruntasen una creciente disminución de sus bienes y un rápido empobrecimiento de la villa, como en efecto ocurrió. Con una perspectiva de varios lustros adelante, se puede apreciar hasta que punto la economía santeña y natariega sufrió los efectos de la crisis minera: en 1630, Natá no llegaba a producir mas que 2.000 fanegas de maíz, mientras que Los Santos alcanzaban solo 8.000; sería necesario llegar a 1650 para apreciar una ligera recuperación agrícola en Los Santos, alcanzando en aquella década durante las malas épocas de 13 a 14.000 fanegas anuales y en las mejores 20,000 en cuanto a la ganadería, todavía en 1650 la Alcaldía Mayor de Natá no había logrado recuperar las cifras alcanzadas en 1575-1592; según el Obispo Hernando Ramírez, el número de cabezas de ganado era entonces de 50.000, esto es, de 20.000 menos que en los dorados años del XVI.

La fuerza de las circunstancias impulsó, pues, a santeños y natariegos a evadirse hacia el campo o a ensayar un nuevo esfuerzo colonizador en las sabanas de Veragua, donde fundarían los poblados de Los Remedios, Alanje y Montijo a principios de la última década del siglo. Esta tendencia hacia la ruralización surgía, así, como un reflejo de la inseguridad provocada por la ruptura intempestiva de unas estructuras económicas cuya perpetuidad parecía incuestionable. La evasión campesina fue, pues, una solución de emergencia de una sociedad desprovista irruptivamente de su principal sustento económico, primero, como respuesta a la necesidad de buscar la seguridad ante unas fuerzas superiores que no podía someter a control, luego, como fórmula de vida permanente que se acomodaba mejor a unas estructuras de

simple supervivencia en un ámbito "nacional" donde el agro tenía un papel muy secundario. La expansión rural, provocada por la crisis minera de 1589 y consolidada durante el siglo XVII, a tenor del creciente hundimiento agrario de las provincias del interior del Istmo, fijaría uno de los rasgos típicos de la sociedad panameña hasta nuestros días; nos referimos a la dispersión de nuestro campesinado por todo lo ancho de las campiñas veraguenses, herrerananas, santeñas, chiricanos y coclesanas, en pequeños núcleos familiares, a veces reunidos en minúsculas aldehuelas de vida primitiva y prácticamente al margen del sistema monetario. Esa tendencia, que constituye uno de los elementos básicos de la actual estructura campesina y que se encuentra fuertemente extendida y arraigada en el país, tiene sus raíces históricas en aquel desmembramiento urbano que se produjo en 1589 al cerrarse definitivamente las minas de Concepción.

Tales serían las proyecciones más remotas del colapso minero que se produjo en Veraguas hacia 1589. Los lavaderos, como se ha visto, habían permitido, sin embargo -pese a los anhelos de segregación de Santa Fé-, conservar la energía biológica que debía contribuir, al desprenderse hacia las sabanas del Pacífico cuando el real de minas fue clausurado, a crear la futura población de las provincias de Chiriquí y Veraguas. Puede decirse con seguridad, que la actividad minera cumplió un papel de extraordinaria importancia en la configuración de nuestro Interior, ampliando notablemente sus fronteras, y extendiendo hacia nuevos y vastos horizontes la población de ascendencia española que hoy integran aquellas provincias occidentales del Istmo, e inyectando una enorme vitalidad económica, fijando de esa manera las características básicas que aún hoy conservan, a las regiones que ocupan las actuales provincias de Coeléc, Herrera y Los Santos.



La Plaza de la Catedral de Panamá en 1748.

LAS SABANAS Y LA SOCIEDAD "SEÑORIAL" (1589-1691)*

Alfredo Castellero Calvo

LA EVASIÓN HACIA LAS SABANAS

Pese al carácter irruptivo de la oleada expansiva hacia las sabanas del litoral Pacífico veraguense, provocada por la clausura del real de minas de Concepción, no debe creerse que aquella se hizo a la desesperada, irracional y caprichosamente. Si la conquista y población de Santa Fé y Concepción por Francisco Vásquez, se llevó a efecto siguiendo una estrategia racional y coherente, no faltan indicios para pensar que la carrera hacia Las Sabanas, estuvo también sujeta a control, y sometida a un programa apoyado en las circunstancias históricas y en las necesidades de los colonos. Parece que aquella evasión se trifurcó en una triple oleada según un orden de prelación, que se tradujo sucesivamente en la fundación de las ciudades de Los Remedios (1589), Montijo (1590), y Alanje (1591); la coincidencia de fechas entre la fundación de Los Remedios, y el abandono definitivo de Concepción, ambos en 1589, revela la inmediatez con que se produjo la primera oleada: asimismo, la escasa diferencia de años que separa la primera de la última fundación, expresa la rapidez con que se efectuó la acción pobladora.

Esta dispersión demográfica y pobladora no involucraba tan solo a Santa Fé o La Filipina, sino también a Natá y Los Santos, que, como hemos visto, estaban estrechamente vinculadas a la suerte de Veragua. Los Santos había sido formado como pueblo, a tenor del desarrollo minero de Concepción. El cierre de los lavaderos, constituía para santeños, natariegos, santafereños y filipinos un problema común, pues la pérdida de aquel mercado afectaba por igual sus estructuras de base agropecuaria. De esa ma-

* Tomado de: Alfredo Castellero Calvo. Estructuras sociales y económicas de Veragua desde sus orígenes históricos. Siglos XVI y XVII; Editora Panamá; Panamá, 1967.

nera, el colapso de la economía mercantil, mantenida fundamentalmente por el mercado minero, provocaría en Natá y Los Santos el mismo desquiciamiento urbano que en Santa Fé y La Filipina, incitando a los vecinos como fórmula de supervivencia a la evasión hacia nuevas tierras para ensayar un nuevo esfuerzo colonizador. Se trataba, eficientemente, de la segunda oleada expansiva hacia Veragua y del último esfuerzo colonizar que fue también el definitivo hacia el occidente del istmo panameño. De ahí su importancia.

No existen evidencias suficientes sobre el modo como se operó aquel movimiento. Los escasos datos dejan entrever que el proceso debió ser el siguiente: pequeñas unidades económico-sociales de contenido homogénico, salían de un punto determinado, que podía ser alguna de aquellas ciudades -preferentemente Santa Fé, que en aquella coyuntura ostentó la capitalidad provisional de la provincia y era la sede gubernativa-, o algún lugar elegido en las sabanas; la marcha estaría dirigida por un capitán que obedecía ordenes del Gobernador de turno; quel fundaba la ciudad, repartía las tierras, y junto con algunos soldados y colonos, organizaba partidas para cautivar indios, que luego eran distribuidos entre la población. Así, Los Remedios fue fundado y poblado por el capitán Martín Gutierrez, "como Teniente de Gobernador y Capitán General del gobernador Pedro Coque Riquelme"; Montijo lo fundó Pedro Hernández Cortés, "por comisión de Gonzalo Gómez de la Cámara, gobernador que fue de la dicha provincia"; y Santiago de Alanje sería fundado por el maestre de campo Pedro Montilla Añasco, quien salió con ese designio "desde Santa Fé la Vieja por Capan de la gente que entró conquistando esta tierra".⁽⁶⁵⁾

Si observásemos con detenimiento un mapa de Veragua, comprobaríamos que el emplazamiento de estas ciudades corresponde a una triple

⁽⁶⁵⁾ Cf. Relación del Obispo de Panamá (33). También: Relación de los pueblos q. tiene la Provincia de Veraguas del Reyno de tierra Firme y de los bezinos q. cada uno dellos tiene y si de los q. son encomendaderos como los que no los son y el tiempo q. ha que cada pueblo se fundó, a cual ha hecho el Obispo deste Reyno q. resultó de la visita q. hizo el año pasado de 1604, en la dha. Provinzia, documento que viene anexo a una Carta-Relación del Obispo Antonio Calderón al Rey, Panamá, 29 de julio de 1606 (A.G.I. Panamá, 100; hay un traslado en A.G.I., Panamá, 45).

división pariagual de la vertiente veraguense del Pacífico. Tal situación no obedece a una simple casualidad. Responde en realidad al propósito de cantonalizar las tierras a poblar en ámbitos territoriales proporcionales, según la doble finalidad que había inspirado la expansión hacia las sabanas; a saber: tierras para cultivos y ríos con lechos metalíferos, por un lado, por otro, indios para nutrir de brazos las virtuales estancias y hacienda agrícolas, y ganaderas, y los lavaderos. Cada ciudad quedaría así provista de una amplia jurisdicción territorial dentro de cuyos términos los colonos se repartirían entre sí las tierras, y practicarían frecuentes incursiones organizadas para proveerse de indios que incrementarían sus reducciones y encomiendas.

Aquel proceso colonizador fue posible gracias a un doble hecho de muy diversa tesitura: por una parte, la mentalidad "señorialista" de los conquistadores y la menoscabada capacidad defensiva de los aborígenes, fácilmente sometibles a la condición de servidumbre; por otra, las específicas condiciones naturales de aquel territorio, pródigo en la concesión de medios para la existencia y dotado de un relieve que permitía fáciles desplazamientos y comunicaciones interlocales. La conjunción de esos elementos determinará que los instrumentos de la producción derivasen primordialmente de la explotación del agro; que se incorporase masivamente al indio, como fuerza de trabajo, a la economía rural en expansión; y se echasen las raíces de una sociedad típicamente "señorial", que se alinea con carácter permanente.

ESTRUCTURA SOCIAL Y ECONOMÍA DE LAS SABANAS

A.-ACTIVIDADES AGRÍCOLAS-GANADERAS

El intenso riego fluvial, las frecuentes formaciones de meandros y ricas vegas, la abundancia de pastos naturales, y el escaso esfuerzo que demandaban las roturaciones, favorecían la expansión agrícola y la prolife-

ración del ganado. La relativa proximidad a un mercado amplio y seguro, como era Panamá, y, naturalmente, la necesidad de algunos bienes de consumo, como el vestido y diversos objetos e instrumentos que la atrasada técnica y el incipiente desarrollo social no proporcionaban, constituyeron un fuerte incentivo para que los colonos se interesasen por aprovechar algunos excedentes sobre el consumo con miras a la exportación. La feracidad de las tierras y el concurso de los indios de repartimiento sometidos a cierta disciplina laboral, produjeron desde temprano una producción de maíz superior a las demandas locales; este excedente era conducido a Panamá generalmente desde el puerto de Remedios, dando así lugar a eventuales relaciones de intercambio con aquel importante núcleo comercial. Por otra parte, las ventajas que aquellas tierras ofrecían para la expansión de la ganadería, determinaron que en poco tiempo se poblaran abundantemente de vacunos. Así, en una Relación que se conserva sobre la población ganadera existente en Veragua en 1609, consta que en la ciudad de Chiriquí, esto es Alanje, había ese año 8 hatos, el mayor de los cuales era de 2,000 cabezas de vacunos y el menor de 300; en conjunto, en el término de la ciudad había 9,400 reses. Los remedios contaba con seis hatos y unas 7,800 cabezas. En Montijo y Santa Fé había 9 hatos y 5,900 cabezas. En toda la provincia de Veragua se contaban, pues, 23,000 cabezas de ganado, cifra sumamente elevada si consideramos que la mayor parte de estos hatos fueron formados a partir de 1589, esto es, en sólo 20 años escasos. El desarrollo de la ganadería fue extraordinario en lo sucesivo; sin embargo, ese desarrollo no se exhibió en todas las regiones con igual intensidad. Al promediar la centuria, esto es, 40 años más tarde, la población ganadera de Remedios había decrecido, siendo entonces de solo 4,400 cabezas, esto es, poco más de la mitad de la existencia en 1609. En cambio en el término de Alanje, que no tardó en caracterizarse como la región ganadera por excelencia de la provincia, para 1650 la población vacuna había ascendido a 20,000 cabezas, estos es, que se había duplicado.⁽⁶⁷⁾ Este crecimiento debió mantenerse siempre a buen ritmo, pues un siglo más tarde, en 1756, en esa región, que

⁽⁶⁷⁾ Relación del Obispo de Panamá.

B.-ASTILLEROS Y ASERRADOS

También aquellas tierras estaban bien provistas de variedades maderables que, como el cedro, el roble, y el guachepalí, se cotizaban mucho para la construcción de navíos, para hacer tablones y vigas que eran exportados a Lima.⁷²⁾ Esta riqueza maderera existía especialmente en los términos de Remedios, determinando que en sus riberas y costas se desarrollase cierta actividad armadora y algunos aserraderos; otros, centros con gran riqueza maderera eran el Golfo de Montijo y algunos parches de costas próximos al término de Alanje. Según fray Antonio Vásquez de Espinosa, que escribió sobre aquellas tierras en 1628, los aserraderos de Veragua y particularmente los de Remedios, eran los mejores que había en el Pacífico. En ellos trabajaban según él, más de 4,000 negros dedicados exclusivamente a la tala de bosques, a los aserraderos y a la construcción de barcos y fragatas; nos sentimos, sin embargo, poco inclinados a aceptar la cifra de esclavos que da el cronista. Nunca, ni en los mejores tiempos de la explotación aurífera hubo tantos esclavos negros en Veragua, como tampoco hubo una cifra tan elevada para la misma época y aún durante todo el siglo XVII en los ricos lavaderos neogranadinos, tratándose, como es sabido, de explotaciones más rentables que las madereras. Una versión que nos parece fidedigna, la de fray Hernando Ramírez, nos habla para 1650 de sólo 40 esclavos negros en Remedios. Es cierto que el Obispo reconoce que para entonces la actividad maderera de Remedios estaba en decadencia. Pero seguramente que el número de esclavos existente en 1628 no sería muy superior, casi nos atrevemos a conjeturar que en la transcripción del original de Vásquez de Espinosa, que se conserva en la Biblioteca Barberiana, hubo un error, leyéndose 4,000 donde decía 40, habiéndose interpretado el número 0 de esta última cifra, por el signo, muy parecido, que entonces se empleaba para expresar el millar. En aquellos años por otra parte, fueron frecuentes los clamores de los vecinos para que se introdujesen negros fiados

⁷²⁾ Cf. Relación sobre la costa panameña en el mar del sur... Y. Relación del obispo de Panamá. También, VAZQUEZ DE ESPINOSA, fray Antonio, op.cit., Capítulo IV, acap. 904 (73) Op. Cit., Capítulo IV, acap. 904 (74) Id. Relación del Obispo de Panamá.

en Veragua, a fin de explotar diversos lavaderos de oro, pero, que sepamos, nunca lograron reunirse arriba de 500, y ello con ocasión del efímero real de minas de Nuestra Señora de la Regla de Tabarabá, cerca de Montijo.⁽⁷⁹⁾ De haber existido 4,000 negros en la provincia seguramente que no se hubieran dedicado a la tala de árboles y a los astilleros, sino que se emplearían, bien en la comunidad minera de La Palma, próxima al viejo real de Concepción, a orillas del Caribe, o en ciertos ríos auríferos de la vertiente del Pacífico, entre Remedios y Montijo. La existencia de 4,000 negros en Remedios hubiera dado lugar a una importante actividad económica en la provincia que, ciertamente, los diversos datos que tenemos se prestan más bien a desmentir. En cualquier caso, Vásquez de Espinosa se hizo eco del prestigio que por entonces gozaban aquellos astilleros, expresando que eran magníficos y famosos. En uno de aquellos astilleros, contaba por cierto Diego Ruiz de Campos, el año 1618 se fabricó un buen navío de 250 toneladas. Durante algún tiempo, especialmente en el primer tercio del siglo XVII, esta actividad centró en Los Remedios una relativa animación, sin duda muy superior a la existencia en las demás ciudades veraguenses. Pero, por un lado, el agotamiento progresivo de los bosques, y, por otro, la desaparición de la encomienda, que privó a los armadores de brazos indígenas de repartimiento siempre más baratos que los negros y menos difíciles de adquirir-, elevaron cada vez más los costes de la tala de árboles y de construcción denavíos, de modo que ya hacia 1650, como hemos visto atrás, prácticamente había cesado aquella actividad.

Al promediar la centuria, con todo, había logrado desarrollarse un incipiente sistema de intercambio que conectaba a Veragua, a través de su puerto de Los Remedios, con Nicaragua, Panamá y las provincias del Perú.

⁽⁷⁹⁾ Cf. Testimonio de la Información hecha en la Cd. De San Pedro del Montijo sobre la despoblación de las minas de Veraguas y Coclé tan perjudicial a los adelantamientos de dhas. minas, 28 de noviembre de 1610 (A.G.I. Patronato 238, Documento N°2, Ramo N°4).

También: Ynformación sobre la calidad de las minas de oro de Tabarabá en las provincias de Veraguas y Coclé, Asiendo de Nuestra Señora de la Regla, 9 de mayo de 1611 (A.G.I., Patronato, 238, Documento N° 2, Ramo N°.5).

C.-LAVADEROS DE PLACER

Sin embargo, no fueron las faenas agropecuarias, la explotación maderera y la construcción de navíos, cuyo resultado final sería un rudimentario comercio con diversos puertos indianos, las únicas actividades en que se ocuparon los vecinos de Veragua durante el siglo XVII. La búsqueda de nuevos lavaderos de placer constituyó una preocupación constante entre aquellos pobladores. Existía una fuerte tradición metalífera en la provincia y se tenía la certeza de que en muchos ríos y laderas había oro en abundancia. De esa manera, ya en 1599, esto es, a una década escasa del éxito hacia las sabanas, surgió un primer polo de atracción aurífera localizado en la vertiente occidental de la Península de Azuero, entre los ríos Toribio y Quebro y las sierras de Guanete. Esta actividad, que se centró en la comunidad minera de San Juan de Meriato, fue, no obstante, efímera, habiéndose terminado ya hacia 1604. En tres años de explotación, esto es, entre el 22 de junio de 1599 y el 21 de mayo de 1604, todo lo que se registró en las Reales Cajas del veinteno del oro en polvo extraído fueron 1.6000 pesos y 6 tomines de oro, lo que equivale a una producción de unos 82,000 pesos, cantidad francamente irrisoria si se piensa en las cifras alcanzadas en el gran real de minas de Concepción, durante los años 70.⁽⁸¹⁾

Casi al mismo tiempo que se levantaba el real de minas de Meriato, surgía un segundo polo de atracción aurífera, esta vez, hacia la vertiente del Caribe, a partir de la región cordillerana. Este polo surgió como consecuencia de una entrada, célebre en su tiempo, que se caracterizó por el clima de conquista que quiso darle el gobernador de la provincia Juan López de Sequeira, arrastrando las principales fuerzas humanas de veragua – unas 105 personas pero que rindió muy escasos resultados. La ciudad de Nueva Lisboa que fundó Sequeira, que era portugués, a orillas del río San Juan, donde se encontró algún oro de placer, hubo que trasladarla al poco tiempo al río Belén, de donde fueron finalmente, desmantelada. Según una Proban-

⁽⁸¹⁾ En relación a estas minas hay una documentación en A.G.I., Panamá, en un expediente que está encabezado de la siguiente manera. De Santa Fé de Veraguas pide se le prorrogue la merced de no del oro q. Sacan en aquella Prova. mas que el veinteno por de 20 años. 6 de septiembre de 1599.

za del gobernador entre 1604 y 1607, en la "fundación de Coelé", se registraron 101,212 pesos dos toneles de oro en polvo, que parece fueron extraídos de diversas riberas de aquella vertiente, como fueron los ríos. Belén Camito, San Juan y Coelé del Norte.⁽⁸²⁾ A la postre, el principal resultado de esta entrada fue la "pacificación" de los indios Coelé, que poblaban aquella cordillera y habían constituido el terror de los españoles desde el siglo XVI, impidiendo poblar al este de Concepción y realizar de manera continuada prospecciones auríferas por los ríos del litoral, generalmente muy ricos en oro de placer.

El hallazgo de nuevos lavaderos en la vertiente del Pacífico, en el río Tabarabá, cerca de Montijo, el año 1608, determinó, sin embargo, que los pobladores españoles de Coelé se desplazasen hacia el sur, abandonando el esfuerzo colonizador de Sequeira. Fundóse a orillas de aquel río, Nuestra Señora de la Regla, y se dedicaron al laboreo de los arenales unos 500 negros, como hemos visto atrás. Pero tampoco esta explotación fue muy duradera y a principios de la década siguiente ya había sido abandonada. Con todo, la pacificación de los Coelé por Sequeira, dejaría expedito el camino del litoral Caribe para futuros poblamientos. Así, hacia 1619, cuando los lavaderos de Tabarabá se habían agotado, pudo el gobernador Lorenzo del Salto fundar el real de minas de La Palma, a orillas del actual río Palmilla, unos pocos kilómetros al este del viejo Concepción, creándose con este nuevo esfuerzo un cuarto polo de atracción aurífera.⁽⁸⁴⁾ Durante 20 años, pendulando en sentido norte o sur y generalmente hacia las mismas regiones de sendos litoriales, la actividad aurífera habíase mantenido, pues, de manera prácticamente ininterrumpida.

Atenor de estos descubrimientos de desatarían fugaces aunque no poco intensas fiebres auríferas que arrastrarían a muchos vecinos, y, con ellos, a sus indios de encomienda; pero sobre todo atraerían a mineros y dueños de cuadrilla —algunos de ellos formados en la desaparecida Concepción— que procedían de Cartagena y Santa Marta y, sobre todo, de algunas

⁽⁸²⁾ Sobre la conquista de Coelé por López de Sequeira y la actividad minera que se derivó de ella hay abundante documentación en A.G.I., Panamá legajos 15, 45, 29 y 63.

⁽⁸⁴⁾ Cf. Carta del Gobernador de Veraguas Lorenzo del Salto al Rey, Nuestra Señora de los Remedios, 21 de junio de 1620 (A.G.I., Panamá, 29)

comunidades mineras del interior de Nueva Granada, como por ejemplo Zarogaza, quienes se aplicarían a la explotación con varios cientos de esclavos negros; en Tabarabá como sabemos, llegaron a trabajar hasta 500 negros, y en la Palma, unos 300. La falta de experiencia y los escasos brazos indígenas que los colonos empleaban en beneficiar aquellas arenas metalíferas determinó, empero, que sus beneficios fuesen más bien escasos, llevándose la principal ganancia los dueños de negros. Con todo, las pocas onzas podían asegurar a los encomenderos cuando menos algún instrumento de cambio, tan escasos siempre en aquellas regiones, que les permitiría adquirir bienes que en ellas no se producían. Pero esta actividad no apartó a los colonos de sus tareas agropecuarias, que eran su principal y más duradera fuente de riqueza. La extraordinaria facilidad que para el desplazamiento permiten las sabanas hizo posible, al menos por lo que hace a los lavaderos de aquella vertiente, una duplicidad de actividades entre los colonos, quienes pudieron alternar, mientras duró la fugaz actividad aurífera, las tareas del agro con las mineras.

Las repercusiones de aquella actividad minera en la economía veraguense fueron, empero, de escasa relevancia; corrió a cargo esencialmente de los habituales mineros y señores de cuadrillas de negros, y todo parece indicar que, si exceptuamos los efímeros placeres de Meriato, Coclé y Tabarabá, movilizó a poca gente procedente de las sabanas. Finalmente, la explotación del real de La Palma, que nunca llegó a reunir arriba de 11 vecinos y 300 negros, fue poco duradera y a mediados de los años 20 se había prácticamente acabado del todo.

Esta vigorosa tradición metalífera, que arrancaba desde los mismos orígenes históricos de Veragua, jamás sería, sin embargo, abandonada y durante el resto de la colonia serían frecuentes las partidas de "mazamorreros" consagrados por cuenta propia al lavado de las arenas auríferas, cuya existencia se desenvolvía a la intemperie de la ley, eludiendo las obligaciones fiscales del "quinto", y prácticamente el margen del sistema monetario. Pero este problema social, por además interesante, escapa al objetivo central de este estudio.