

CAPÍTULO III

PANAMÁ: SITIO DE TRÁNSITO DE LOS METALES PRECIOSOS



1. El impacto inicial de la conquista del Perú.

Cuando, en 1529, el emperador Carlos V, a cambio de retribuciones económicas, renunció a sus derechos sobre las Molucas, a la vez que puso fin a las disputas entre España y Portugal por el dominio del comercio oriental, cortó la función que el Istmo de Panamá hubiera podido desempeñar como ruta de tránsito de la codiciada especiería. Apenas tres años antes la Corona había instruido a Pedro de los Ríos, a la sazón recién nombrado Gobernador de Castilla del Oro para que, mientras se encontraba el tan buscado “estrecho” o paso acuático entre el Atlántico y el Pacífico, construyera dos casas “una en la ciudad de Panamá en la costa del sur, y otra en la costa del norte en la parte más a propósito (...) y cercana a ella para que las armadas que (...) enviamos y enviaremos a las dichas islas del Maluco y otras partes de la Especiería vinieren a descargar en la dicha ciudad de Panamá”. De aquí estas mercaderías serían transportadas “en canoas o bestias a la casa que estuviere para ello hecha en la dicha costa del norte”. Del mismo modo, tales lugares habrían de ser los puntos de recepción, almacenamiento y distribución de los productos europeos destinados al intercambio en el Oriente.

Hasta el sometimiento del imperio incaico, la economía del Istmo giraba en torno a las “entradas en la tierra” y la explotación de los yacimientos auríferos del Darién, la pesquería de perlas en el Golfo de San Miguel, las actividades agrícolas y ganaderas en pequeña escala que descansaban en el sistema de encomiendas, así como también en el corte de maderas para la construcción de viviendas y barcos de cabotaje. Pero con el rescate de Atahualpa y la afluencia de fabulosos tesoros a España vía Panamá, esta economía de subsistencia va a sufrir profundas alteraciones.

Como resultado de las exploraciones hacia Nicaragua y otros puntos de Centroamérica y, particularmente, por las expediciones hacia el Perú, se dio un marcado despoblamiento en los principales asentamientos del Istmo de Panamá. Así las cosas, cuando Pizarro retornó de su segundo viaje al Perú y solicitó al Gobernador Pedro de los Ríos apoyo para continuar la empresa, según Antonio de Herrera, éste se lo negó. Adujo “que no entendía de despoblar su gobernación para que fuesen a poblar nuevas tierras, muriendo en tal demanda más gente de lo que había muerto, cebando a los hombres con las muestras de ovejas, oro y plata que habían traído”. Por eso fue que Pizarro decidió trasladarse a la Corte para obtener el favor real.

A partir de 1528, la Corona española ofreció un buen número de facilidades a los colonos que fuesen a Tierra Firme, sobre todo a Castilla del Oro. Pero cinco años más tarde, de acuerdo a los datos suministrados por Mena García, sólo permanecían en la ciudad de Panamá una treintena de vecinos y alrededor de 500 indios. Para esa fecha, calcula esta distinguida historiadora que, entre Acla y Panamá, no había más que 35 o 40 vecinos y era evidente la disminución de los primitivos pobladores indígenas, algunos de los cuales habían sido exterminados o incorporados a la emigración hacia el Perú, cuyo número ascendió a 10.000, solo en los primeros años de la conquista.

Esta situación la describió vívidamente el licenciado Gaspar de Espinosa, en carta al monarca, en 1533: "Todos los vecinos han dejado sus granjerías de las minas y los oficiales mecánicos sus oficios (porque) están todos movidos para pasar al Perú, excepto los que piensan vivir de la mercadería y la contratación". Dos años más tarde, Pedro Cieza de León en su clásica descripción de la ciudad de Panamá indicó con singular agudeza: "los antiguos conquistadores son ya todos muertos, y los vecinos que ahora hay son contratantes, y no piensan estar en ella más tiempo de cuanto puedan hacerse ricos; y así idos unos, vienen otros; y pocos o ningunos miran por el bien público".

En efecto, los tiempos habían cambiado bruscamente y el Istmo de Panamá, en lo sucesivo, dejó de ser el habitual centro de exploraciones de descubrimiento y conquista para convertirse en el sitio de paso obligado de los metales preciosos y de otros productos americanos con destino a la metrópoli. A la vez se constituyó en la puerta de entrada y de salida de las manufacturas europeas con las que el Imperio español abastecía a los siempre ávidos mercados de las Indias Occidentales.

Con altibajos, pero sin interrupciones duraderas, este sería el papel que asumiría el territorio panameño durante poco más de dos siglos en la época colonial. Más aún, la función transitista y la mentalidad especial que trajo consigo, serían la nota característica de Panamá. Ambas perduraron hasta nuestros días, como tendremos oportunidad de demostrarlo en otros estudios.

De momento, en 1536, la ciudad de Panamá ya contaba con más de 200 habitantes y, a mediados del siglo, esta población se había duplicado. En cuanto al descenso demográfico de los indígenas, el mismo llegó a tal punto que, como señala Mena García, fue necesario traer a Panamá, indios de México, Guatemala, Nicaragua, Perú, las Antillas e incluso aborígenes pescadores de perlas procedentes de Cubagua (Venezuela), Cabo de la Vela y Río Hacha. Estos últimos se dedicaron a su acostumbrada actividad en el archipiélago de las Perlas. En otro capítulo nos ocuparemos de la población negra que, dicho sea de paso, llegaría a ocupar un lugar preponderante en la sociedad panameña y, por ende, en nuestro devenir histórico.

2. Las Flotas y la navegación por el Atlántico

Son bien conocidos los mecanismos que la Corona española estableció para proveerse de las riquezas de sus posesiones en el Nuevo Mundo, al tiempo que las abastecía con productos manufacturados. Basta recordar que mediante una política

exclusivista que intentó, aunque sin éxito, implantar un recio monopolio, desde 1503 la Casa de la Contratación de Sevilla tuvo a su cargo todos los asuntos del comercio y navegación con las Indias y, cuarenta años más tarde en 1543, se estableció oficialmente el régimen de las flotas y ferias que, para 1564, después del descubrimiento de las minas de Potosí y otros yacimientos de plata y mercurio, ya estaba firmemente consolidado.

Hasta la institución formal del sistema de las flotas, España envió al Nuevo Mundo escuadrones cuya finalidad era comerciar y recaudar el oro y la plata americanos. Se tiene conocimiento de tres de estos, a saber: el de 1537, al mando de Blasco Núñez Vela; el de 1540, comandado por Cosme Rodríguez Farfán, y el de 1542, dirigido por Martín Alonso de los Ríos. Los escuadrones llegaban a Nombre de Dios donde embarcaban los caudales procedentes del Perú y en Santo Domingo o La Habana cargaban los metales preciosos de México. Sin embargo, debemos recordar que, ya en 1521, habían aparecido las Armadas de la Guardia de la Carrera de las Indias que eran escuadrones compuestos por galeones que patrullaban entre el cabo de San Vicente, las Canarias y las Azores y, que más adelante, acompañarían con frecuencia a las flotas hasta América, principalmente a Nombre de Dios. Por esta razón, el sistema impuesto por España se conoció entonces como de los galeones, por el tipo de navío que componía la flota y, en la actualidad, se le denomina de flotas y galeones.

Una real ordenanza de agosto de 1543 inauguró, como dijimos, el sistema de las flotas que debían partir, del puerto de Sanlúcar de Barrameda en Sevilla, con destino a Veracruz en la Nueva España y a Nombre de Dios en Tierra Firme. Cada flota debía contar con diez buques, por lo menos, de 100 toneladas o más cada uno. El decreto real también establecía dos salidas anuales: una en marzo y otra en septiembre. La flota iría acompañada por un barco de guerra, cuyo sostenimiento sufragaba el impuesto de avería, creado años atrás para el funcionamiento de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias. Este barco esperaba en La Habana a que los navíos que habían ido a Veracruz y aquéllos de Nombre de Dios se reunieran para retornar a la Península en un solo convoy.

a) La defensa de las flotas y las nuevas ordenanzas

Aunque en 1552 se intentó poner en práctica un sistema más flexible que el de las flotas, el experimento no alcanzó el éxito deseado y una real cédula de 1553 lo restableció. A partir de entonces, las flotas debían zarpar en los meses de enero y septiembre y navegarían acompañadas por cuatro navíos artillados. Sin embargo, como nos refiere Clarence Haring, el Consulado de Cargadores de Sevilla, integrado por los comerciantes y cosecheros que surtían a las flotas, se negó a mantener tantos buques armados para lo cual el impuesto de avería resultaba insuficiente. Se propuso entonces que el rey financiase dos escuadrones contra los corsarios franceses e ingleses, en las costas de la Península y en las Antillas, mientras las flotas eran acompañadas por dos navíos de guerra y un buque-correo artillado.

Si bien no es seguro que estas sugerencias se hayan adoptado, lo cierto es que, por real cédula de 1554, el monarca ordenó que siempre que hubiese ocho o diez naves listas para zarpar y armadas según las prescripciones, se les otorgaría licencia para

viajar. Aunque se hacía especial hincapié en el hecho de que ninguna nave atravesase el Atlántico sola, sin el convoy, en la práctica, frecuentemente, se presentaban excepciones. Asimismo, después de mediados del siglo XVI, las dos flotas, la de México y la de Tierra Firme, ya no regresaron juntas a España, porque la primera se tardaba bastante más que la segunda.

Normalmente, en época de paz, los bajeles armados que escoltaban a las flotas eran dos y este número se incrementaba cuando España se hallaba en guerra con otra potencia. Tales bajeles artillados: la capitana y la almiranta, reservaban una parte de su capacidad no sólo para el transporte de mercaderías, sino también de soldados y armamento. Mas los patrones de estos buques solían cargarlos con tantos géneros que, llegado el momento de un enfrentamiento con el enemigo, eran completamente inoperantes. Por esta razón, entre 1565 y 1566 la Corona decretó que, la capitana y la almiranta, bajo ninguna circunstancia trasportarían mercaderías y que, en lo sucesivo, serían galeones de por lo menos 300 toneladas, armados con 16 cañones y 24 piezas de artillería menor cada una. Ambas tripulaciones debían estar integradas por 200 hombres.

Una serie de ordenanzas dictadas en 1564 y 1566 regularon definitivamente el sistema de las flotas hasta el siglo XVIII. En principio se estableció que las de Nueva España y las de Tierra Firme zarparían por separado. La primera lo haría en abril y la segunda, con destino a Nombre de Dios, en agosto y convoyarían las naves de Cartagena de Indias, Santa Marta y otros puertos del sur. Ambas flotas deberían invernar en las Indias. En su viaje de regreso la flota de Tierra Firme partiría de Cartagena de Indias rumbo a la Habana en enero, a fin de iniciar la navegación hacia España a partir del día 10 de marzo, para aprovechar el buen tiempo. Mas a pesar de estas disposiciones, las ordenanzas no siempre se cumplieron e incluso hasta la Corona, dependiendo de su necesidad de metálico, las llegó a transgredir. Lo cierto es que desde entonces la independencia de ambas flotas fue total, ya que cada una tuvo sus propios navíos y sus respectivos capitanes generales y almirantes.

Cuando se decidía la salida de una flota, era el Consulado de Cargadores de Sevilla, previa Junta de comerciantes y agricultores, que señalaba el número de toneladas que tendría la misma. Para ello era de vital importancia conocer las necesidades del comercio indiano. Del tonelaje total de la flota un tercio se reservaba para los comerciantes de Cádiz y el resto se repartía entre los mercaderes sevillanos y los cosecheros. Por lo general, gracias a la correspondencia recibida del Nuevo Mundo, se estimaba la urgencia de realizar ferias y, por tanto, de despachar la flota.

b) La decadencia del sistema

Aunque las ordenanzas recomendaban la salida de una flota anual con destino a las Indias, lo cierto es que, en época tan temprana como finales del XVI, hubo períodos en que la misma zarpó cada dos años y hacia mediados de la siguiente centuria la irregularidad se incrementó aún más. Según Lutgardo García Fuentes durante la segunda mitad del siglo XVII se despacharon 16 flotas con destino a Tierra Firme, lo que arroja una media de una flota cada tres años, mientras que a Nueva España fueron 25. Veamos el siguiente cuadro:

	<i>Nueva España</i>	<i>Tierra Firme</i>	<i>Total</i>
1650-59	6	5	11
1660-69	5	4	9
1670-79	5	3	8
1680-89	4	2	6
1690-99	5	2	7
	25	16	41

Se ve que hacia finales del siglo el envío de flotas a Portobelo se había reducido a menos de la mitad que al comienzo del mismo. Así, mientras en la década del 50 se fletaron cinco flotas, en el último decenio salieron apenas dos, e incluso se dio el caso de que, entre 1664 y 1672, solo partió una. Lo normal fue que en las postrimerías del siglo la flota zarpara cada cuatro o cinco años, con lo cual se hace evidente la decadencia de este sistema monopólico de comercio.

El número de barcos que integraban las flotas varió notable y constantemente en virtud de factores tales como el estado de abastecimiento del mercado americano, la capacidad de los buques e, incluso el peligro que representaban los corsarios y piratas para la navegación. Así, se observa el siguiente cuadro tomado de la obra de Haring, con el número de naves de las flotas que zarparon de Sevilla con destino a Tierra Firme entre 1585 y 1603:

Año	General:	Barcos:
1585	Antonio Osorio	71
1587	Miguel de Eraso	85
1589	Diego de Ribera	94
1592	Francisco Martínez de Leiva	72
1594	Sancho Pardo	56
1596	Francisco de Eraso	69
1599	Sancho Pardo	56
1601	Francisco del Corral	32
1603	Gerónimo de Torres y Portugal .	34

Podemos ver que al iniciarse el siglo XVII, se produce una evidente disminución en el número de bajeles que integraban la flota, lo cual se debe, en parte, a que los navíos, por estos años, comenzaron a tener mayores dimensiones y también al hecho de que el comercio "sino en decadencia, daba cuando menos pocas señales de crecimiento normal", tal como concluye el propio Haring. Tampoco debemos perder de vista que, en sus apuros de dinero, la Corona otorgaba licencias especiales a navíos sueltos o de registro que venían a comerciar a América, perjudicando así a las flotas e, incluso, la circunstancia de que ya por entonces se comenzaban a sentir los efectos del tráfico ilícito. Paradójicamente, también los navíos de aviso significaron una competencia desleal para las flotas. Estas embarcaciones ligeras tenían como objetivo, precisamente, dar aviso de la llegada de las flotas, así como trasportar la correspondencia de órdenes especiales de la Corona y servir de enlace entre el Nuevo y el Viejo

Mundo. Si bien tenían prohibido transportar pasajeros o artículos de comercio, con frecuencia violaban estas normas y cargaban todo tipo de géneros que comercializaban al llegar a Tierra Firme. Si tenemos en cuenta que en un año como 1656 no hubo flota a Portobelo, pero sí llegaron dos navíos de aviso, parece evidente que fueron éstos los encargados de surtir, aunque sea en parte, el mercado de la región.

Para mediados del siglo XVII, la decadencia de las flotas era tan pronunciada, que se propuso fletar hacia Portobelo a los buques de guerra con los géneros de comercio y sin naves mercantes. La Casa de la Contratación también sugirió vender al mejor postor una tercera parte del tonelaje disponible de los galeones. Aunque la medida no fue aprobada, sí se puso en práctica, constituyendo un abuso flagrante, porque los galeones quedaban inutilizados por el exceso de mercaderías. En consecuencia, los capitanes se enriquecieron rápidamente, gracias a los fletes clandestinos y la venta del espacio en la nave, mientras el ya maltrecho sistema de las flotas sufría un nuevo golpe.

c) La tripulación

El rango mayor en las flotas lo detentaba el General de la Armada, seguido por el Almirante y el Gobernador del tercio. Estos tres cargos eran de designación real. En los navíos viajaban el Veedor que era el procurador del rey que vigilaba que se cumplieran todas las ordenanzas, el capellán, un contador, un alguacil mayor, un capitán de artillería y los artilleros, los maestros de la plata, encargados de los metales y piedras preciosas, los maestros de raciones, asistidos por un escribano de raciones. También estaban el alguacil del agua y el dispensero, el timonel, un escribano mayor para toda la flota, boticarios, un buzo para la capitana y otro para la almiranta, el maestro carpintero, el maestro calafate, los barberos cirujanos, el médico, los pasajeros y un regimiento de infantería llamado tercio de galeones.

Después de 1605, la máxima autoridad sobre las cuestiones relativas a las flotas americanas quedó a cargo de la Junta de Guerra y Armada de Indias. A partir de entonces, cualquier funcionario, antes de tomar posesión de su cargo, debía pagarle una fianza a la Casa de la Contratación como muestra de que desempeñaría fielmente su puesto. Veitía Linaje nos aporta el siguiente cuadro de 1647, reproducido por Haring:

Ducados de Plata	
General de galeones	8,000
Almirante de galeones	4,000
General de flota	4,000
Almirante de flota	3,000
Capitán, veedor, contador, gobernador del tercio, mestre de plata	2,000
Sargento mayor (ingeniero militar)	1,500
Piloto mayor, contraestre, alguacil mayor, escribano	1,000
Piloto, alférez, escribano de raciones, dispensero	500
Alguacil de agua	400
Médico, cirujano	300

Si bien en un principio cuando los capitanes o pilotos por negligencia permitían que los navíos se perdieran, pagaban este descuido con la vida, más adelante se les impuso una multa de 50,000 maravedís y la pérdida del cargo.

d) La navegación atlántica y las condiciones del viaje.

La ruta seguida por la flota era la siguiente: desde Andalucía hasta el suroeste de la costa africana y de allí a las islas Canarias donde arribaban después de siete u ocho días de navegación. Aunque al principio la flota reponía provisiones en este lugar, con el tiempo esta práctica desapareció. De Canarias se tomaba rumbo suroeste como a 16 grados y aprovechando los vientos navegaban hacia el oeste hasta las islas Deseada o Guadalupe, desde donde, nuevamente, con rumbo suroeste se dirigían al Cabo de la Vela y de allí a Cartagena de Indias, arribando después de seis o siete semanas de haber salido de la Península. Desde aquí navegando hacia el oeste se alcanzaba Nombre de Dios o Portobelo. Al regreso, los buques de Tierra Firme volvían a Cartagena donde permanecían ocho o diez días, para recoger las rentas reales y después de la reunión de todos los bajeles partían rumbo a la Habana navegando en dirección noroeste, pasando por Jamaica, las Caimanes, isla de Pinos y luego de bordear los Cabos Corrientes y San Antonio. En el lapso de una semana arribaban a la Habana. En esta escala reponían vituallas, cargaban tabaco, azúcar y otros productos apreciados en Europa. La ruta de regreso a Sevilla atravesaba el Canal de Bahamas y las Bermudas hasta cerca del grado 38, y hacia el este llegaba a los Azores y de allí al puerto de Sanlúcar.

Durante la travesía la almiranta iba a la cabeza y las demás naves debían seguirla. Para que fuera visible durante la noche se la iluminaba colgándole una gran linterna. La disposición real establecía que durante el viaje todos los barcos de la escuadra debían estar visibles unos de los otros. En el Cabo de San Vicente, el General, o en su defecto el Almirante, debía inspeccionar cada uno de los barcos, así como reconocer la tripulación y los pasajeros. Quedaba terminantemente prohibido realizar escalas que estuvieran fuera del itinerario y cuando la flota era desviada hacia algún fondeadero nadie podía desembarcar. Había que levar anclas en un plazo máximo de 24 horas. Asimismo, ningún galeón podía entrar o salir de un puerto de las Indias en la oscuridad porque, como consecuencia de los piratas y corsarios, había orden de disparar. Así que cuando las naves llegaban por la noche, anclaban aguas afuera y enviaban un aviso. Generalmente después que la flota llegaba a puerto éste se clausuraba para evitar un ataque enemigo.

La travesía, tanto de ida como de regreso, era altamente desagradable: la comida era mala y escasa; el espacio reducido, llegando en ocasiones al hacinamiento; la higiene deficiente y el tedio abrumador. Hacia mediados del siglo XVI la dieta de los soldados y marineros consistía en galleta, vino, judías o garbanzos, aceite de oliva y vinagre todos los días. Tres días a la semana comían vaca salada; dos veces tenían queso, y los viernes y sábado bacalao. Sin embargo, hacia finales de esta centuria y para el XVIII la dieta fue desmejorando paulatinamente y, tal como nos refiere Earl J. Hamilton, en 1585 las ocho onzas de carne y pescado se redujeron a seis y para 1642 ya no se indicaba el número de onzas. A pesar de que las instrucciones respecto a la comida eran muy estrictas, una vez en alta mar el capitán de la flota podía infringirlas.

Lo que más llama la atención en la dieta es la ausencia total de frutas y verduras lo que ocasionaba el temible escorbuto, que provocó verdaderos estragos en las tripulaciones. En consecuencia, el índice de mortalidad en los barcos era muy elevado, al igual que los que enfermaban durante el viaje y debían ser asistidos al llegar a las Indias. En cambio, el número de medicinas que trasportaban los galeones era abundantísimo aunque, en virtud del escaso desarrollo de la materia por aquellos días, no eran de gran ayuda.

Mientras tanto, el capitán y los oficiales, gozaban de una dieta privilegiada en comparación a la de sus subordinados. En efecto, podían consumir pan blanco, jamones selectos, el mejor vino de Jerez, pasas, almendras, gallinas, huevos, azúcar y carne fresca de cordero, vaca y cerdo. Para este efecto se embarcaban los animales vivos y eran sacrificados a bordo. Para acortar el tiempo se improvisaban corridas de toros, peleas de gallos, pescas de tiburones y fiestas religiosas pero, por lo general, el viaje hacia las Indias Occidentales, era un sacrificio que se pagaba en aras de la fortuna.

3. Las Ferias

Las ferias, primero realizadas en Nombre de Dios y, a partir de 1597, en Portobelo, tenían como objetivo primordial abastecer de artículos europeos los mercados americanos y cargar con destino a la Península los metales preciosos procedentes del Perú. La importancia y volumen de este intercambio se pone de manifiesto en los datos suministrados por autoridades en la materia como Earl J. Hamilton y Pierre Chaunu, quienes coinciden que, entre 1531 y 1660, de todo el oro que ingresó a España procedente del Nuevo Mundo, el 60% cruzó por el Istmo de Panamá y que el comercio de Nombre de Dios-Portobelo aventajó al de Veracruz en Nueva España.

La primera feria tuvo lugar en Nombre de Dios en 1544, es decir al año siguiente de inaugurarse formalmente, como vimos, el sistema de las flotas de la Carrera de las Indias. La última feria se realizó en Portobelo en 1737 y fue un fracaso, porque los asientos de negros de Francia e Inglaterra, al igual que el navío de permiso concedido a esta última nación, contribuyeron a acrecentar el comercio ilícito y, por consiguiente, a saturar el mercado americano de géneros de todo tipo. El ataque de Edward Vernon a Portobelo y Chagres, a finales de 1739, y que veremos en detalle en un capítulo posterior, constituyó el golpe de gracia a la función transitista de Panamá. En adelante, los navíos de registro sueltos reemplazaron del todo a los galeones, y la ruta del Sur, doblando el Cabo de Hornos, sería el principal camino hacia el Virreinato del Perú.

Castillero Calvo registró 95 ferias realizadas en estos 193 años y, según lo recaudado en el impuesto de almojarifazgo cobrado por la Corona (impuesto **ad valorem** de los géneros), las más rentables fueron las celebradas en Nombre de Dios entre 1582 y 1589.

a) El puerto de Nombre de Dios

Como ya señalamos, hasta 1596, las ferias se celebraron en Nombre de Dios, por lo que el comercio de Tierra Firme del siglo XVI perteneció exclusivamente a este puerto atlántico, considerado entonces como el más grande del Nuevo Mundo. Pero en

realidad no era más que una playa descampada expuesta a los vientos del norte y sin ningún tipo de protección contra el mal tiempo o los ataques de los corsarios, al extremo que hacia 1570 poseía apenas seis piezas de artillería. Pierre Chaunu lo define como un “lugar de encuentro episódico entre dos mundos”. Excepto por la realización de las ferias, Nombre de Dios, no ofrecía ni representaba nada y ni siquiera poseía instalaciones fijas. Según Alonso Criado de Castilla, en la década del 70, la población permanente no excedía de 50 vecinos, pues aunque contaba con unas 200 casas de madera, la mayoría se ocupaban únicamente durante el período de duración de la feria y se abandonaban los restantes diez meses del año.

Tal como nos relata otro testigo presencial de la época, Juan López de Velasco: “Es pueblo muy enfermo, principalmente en los meses de Mayo a Noviembre que llaman el invierno cuando es el temple de la tierra muy caluroso y húmedo y de muchas aguas, truenos y relámpagos, y así muere mucha gente en él. Cuando las flotas llegan a estar allá por este tiempo dicen que en cada armada quedan de trescientos hombres arriba”. Y Rosas de Oquendo se refirió a Nombre de Dios como: “Nombre bueno, tierra mala, donde están las calenturas hechas jueces de aduana”. En general, el lugar recibió el calificativo de **sepultura de españoles**.

La esterilidad del terreno, en virtud de lo pantanoso del mismo, determinó que, a excepción de algunas hortalizas y frutos, todos los comestibles, como el maíz, el cazabe, la carne salada y los cerdos, se llevaran de La Española, Cuba y Nicaragua. Apenas si se reproducían, según el viajero italiano Girolamo Benzoni, unos pocos limones, naranjas, rabanillos, berzas y pocas y escasas lechugas. Hasta la carne fresca se llevaba de Panamá.

Nombre de Dios se hallaba sujeto a la autoridad de la Audiencia de Panamá, que nombraba un Alcalde Mayor, pero no había oficiales reales más que cuando arribaba la flota y se celebraba la feria. En lo espiritual dependía de la diócesis de Panamá y el Obispo nombraba un cura y un vicario.

Hasta 1545, según Girolamo Benzoni, había en Nombre de Dios de 15 a 20 negociantes que vendían al por mayor, y el resto de los moradores eran mercaderes menores, boticarios, marinos, taberneros y algunos artesanos. Las casas pertenecían a los comerciantes de Panamá, y así estos tenían propiedades inmuebles en ambos puertos. A su juicio, dichos mercaderes se establecían en Nombre de Dios solo “hasta hacerse ricos”. También había factores de las casas comerciales de Sevilla y Lima que residían, habitualmente, en la ciudad de Panamá.

En enero de 1596 Francis Drake tomó, sin mayores tropiezos, la población de Nombre de Dios, después de lo cual cometió toda clase de excesos y desmanes y, finalmente, la destruyó. Esto fue definitivo para el traslado de la sede de la feria al nuevo poblado de Portobelo.

b) **Portobelo**

El 20 de marzo de 1597, Francisco Valverde y Mercado, fundó San Felipe de Portobelo y el ingeniero militar Juan Bautista Antonelli delineó su defensa. A pesar

de que ya, en 1568, la Corona había recomendado el traslado de Nombre de Dios hacia la izquierda del puerto, no fue sino hasta su destrucción cuando se erigió el nuevo asiento. Si bien Portobelo ofrecía un puerto natural más adecuado y mejor protegido y mayor cercanía con el Chagres y Panamá, su clima era igual de mortífero que el de Nombre de Dios. Las defensas de Portobelo consistían en las fortalezas de San Felipe de Sotomayor, Santiago de la Gloria y San Jerónimo “con escasa guarnición, mala comida y peor paga”.

El clima de Portobelo, como acabamos de indicar, era tan insalubre como el de Nombre de Dios, al punto de que, a poco de fundado, Samuel Champlain lo llamaba “la más nociva y lamentable residencia del mundo”; y Thomas Gage, un antiguo dominico que abrazó el protestantismo, la definió, en 1639, como “una tumba abierta... no Portobelo sino Porto malo”.

Al igual que en Nombre de Dios los pobladores permanentes eran muy escasos, durante los diez meses en que no había actividad y a los que se denominaba “tiempo muerto”, por contrapartida al llamado “tiempo vivo” de las ferias. Según el carmelita Vásquez de Espinosa, en la década del 20 del siglo XVII, Portobelo poseía “150 casas de Españoles, Negros libres y Mulatos, donde se recogen mercaderías de las flotas y galeones, y demás partes ...Tiene Iglesia Parroquial y un Convento pequeño de la Orden de Nuestra Señora de la Merced”. Las casas eran de madera, construidas sobre pilares por lo fangoso del terreno. En agosto de 1623, el tesorero López de Cañizares escribía que, una vez pasada la feria, los vecinos de Portobelo “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”. En realidad, el poblado existía por y para las ferias y allí se iba, únicamente, a ganar el dinero que se gastaría en otra parte. Máxime si tenemos en cuenta que por la noche, la ciudad era frecuentada por animales salvajes que atacaban a los transeúntes.

Famosos también eran los sapos de Portobelo. Según el viajero británico Thomas Jeffrys: “Cuando ha llovido más de lo común por la noche, las calles y cuadras reciben como un pavimento de estos reptiles (sic), de manera que no se puede caminar sin poder evitar el pisarlos ... y ... no se puede imaginar nada más desconsolador que su insistente croar...”. Y aún, Antonio Vásquez de Espinosa, anotaba que las gotas de agua en cayendo, se convierten en sapillos”. Para colmo de males los alimentos eran escasos y caros y se traían de Cartagena de Indias, Panamá o Nicaragua.

c) **Las ferias**

La flota de Tierra Firme, como ya señalamos, tocaba en primer término el puerto de Cartagena de Indias, desde donde el Almirante o el General enviaba emisarios a Nombre de Dios o Portobelo con la nueva de su llegada y un correo con las valijas destinadas al Virrey del Perú. Una vez que aquí se conocía el arribo de los galeones, se transmitía la noticia al Presidente de Panamá, quien la comunicaba a los vecinos de la ciudad y remitía recados a Paita. También desde Cartagena de Indias se daba aviso a Santa Fe de Bogotá, Popayán, Antioquia y Mariquita. Entretanto, en Lima, el Virrey reunía las rentas reales de Chile y de las provincias del Perú y se preparaba todo para su envío a Panamá.

Al echar anclas la flota en Nombre de Dios o Portobelo, se procedía a descargar la mercadería de las bodegas de las naves y a almacenarla en barracones y tiendas de campaña cubiertas de lona. Tal como nos indica Enriqueta Vila Vilar, hasta 1630 fue que se comenzó a construir el edificio de Aduana o Contaduría en Portobelo, donde se debían controlar los registros. En consecuencia, los comerciantes llevaban los géneros directamente de los navíos a las casas, tiendas o barracas arrendadas para el efecto, con la consiguiente posibilidad de fraude o evasión. Además, por lo general, se acumulaban varios cargos reales en una sola persona, lo que a más de prestarse para todo tipo de abusos y cohechos, determinaba la incapacidad de poder controlar los registros de los barcos y la mercadería que circulaba por la plaza.

El poblado, que había vegetado durante diez largos meses, renacía a un ritmo estrepitoso. De pronto había que alojar a los miles de soldados, comerciantes, oficiales reales, factores, artesanos y hasta a los curiosos. Las instalaciones, alojamientos y todo, en general, hasta los alimentos, se tornaban insuficientes para satisfacer a esta multitud, y los precios se disparaban de manera incontrolada. Así, Thomas Gage, quien fue testigo presencial de la feria de 1637, nos relata cómo de un día para otro, después del arribo de la flota, los costos se incrementaban: “Pensé que las ciento veinte coronas que me pedían por un cuarto, que no era más que un madriguero de ratones, era excesivo... Todo comenzó a subir de precio, la gallina a costar doce reales, que en Tierra Firme me costaba uno, una libra de carne de res costaba dos reales, lo que en otros lugares adquirí trece libras por medio real y así aumentaron también todos los otros comestibles y provisiones”.

Sin embargo, las ferias eran tan rentables para los comerciantes sevillanos, gaditanos, limeños y, por supuesto, para los de Panamá, que llegaban a pagar 1.000 pesos de alquiler por un lugar donde poder almacenar sus artículos. Una de las cosas que más llamó la atención de Gage, antes del inicio de la feria, fue “ver las recuas de mulas que llegaban de Panamá cargadas con lingotes de plata, que eran descargadas en el mercado público de manera que los montículos de lingotes de plata permanecían como montones de piedras en la calle, sin sospechas ni temor de desaparecer”.

Si bien las ferias duraban, generalmente, 40 o 50 días, otras, en cambio tocaban a su fin en 15 o 20 días. La que Gage presenció duró apenas una quincena porque “ese año, por temor a las enfermedades, el Almirante se apresuró a emprender el viaje”, ya que habían muerto 500 hombres entre soldados, marinos y mercaderes. Gage sostuvo que este crecido número de víctimas era normal “y, por ende, hay un hospital grande y bien equipado para alivio y comodidad de aquellos que vienen del mar enfermos o se enferman en él, con varios monjes llamados De la Capucha o por la orden de Juan de Dios cuyos oficios y deberes son solo de curar y atender a los enfermos y de cargar los muertos hasta sus tumbas”.

d) **Estafa, fraude y cohecho**

Lo malsano del clima, la carestía de la vida, la incomodidad del poblado, el temor a los piratas y, en ocasiones, la falta de provisiones coadyuvaban para que la feria se celebrara apresuradamente y terminara cuanto antes. Por consiguiente la misma celeridad del evento, lo hizo propicio para la estafa y el soborno y, muy especialmente,

para defraudar a la Real Hacienda en el pago del almojarifazgo y las alcabalas. Aunque, por real cédula, el primero debía cobrarse al contado, muchas veces los oficiales reales solían fiar o dar crédito a los mercaderes que no tenían efectivo, todo lo cual incrementaba aún más la confusión y daba pie a nuevos mecanismos de evasión fiscal. Mas, debemos tener en cuenta, como muy acertadamente señala Vila Vilar que la manera más fácil y usual de fraude fue declarar en los registros menos cantidad de mercaderías de las que en realidad se llevaban. Incluso, lo normal fue que apenas se registrara una cuarta parte del total de la carga.

Por otra parte, una real cédula ya vigente a finales del siglo, otorgaba a los comerciantes el privilegio de no tener que abrir los bultos. Así que lo corriente era que mientras declaraban artículos de poco valor y mucho peso como, por ejemplo, barriles de azufre, jarcias de mulas, cañamazo. etc., estuvieran transportando ricas telas como encajes, terciopelos, sedas y otros géneros suntuarios. Con el tiempo los mecanismos fraudulentos, con la finalidad de obtener mayores ganancias, en detrimento de la Real Hacienda, se multiplicaron y perfeccionaron y llegaron a intervenir, aparte de los funcionarios reales y los mercaderes, los soldados, los frailes, los clérigos y, en general, todo aquel que estuviera presente en la feria. Vila Vilar localizó una carta, de 1618, en la que el Presidente de la Casa de la Contratación, Pedro de Marmolejo, acusó al Consulado de todo tipo de fraudes, en los que, de una u otra forma, intervenían aquellas personas que participaban en la Carrera de las Indias. Marmolejo mencionaba como cómplices a los maestros de la plata, a los ministros de armadas y flotas, a los que consideraba capaces de traspasar los metales preciosos a buques extranjeros, a los alguaciles, escribanos, guardas y, en definitiva, a todos los funcionarios de la Casa de la Contratación, que se dejaban sobornar continuamente.

Mas parece evidente que, los órganos superiores del gobierno de Indias, aceptaban tácitamente esta situación que, por lo demás, todos conocían. En palabras de la autora antes citada: "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".

e) **Los géneros de comercio**

Los principales abastecedores de la flota de Tierra Firme fueron Andalucía con sus productos agrícolas, como vino, aceite, vinagre, etc. y en el extranjero Francia y Flandes con sus lienzos. Este último género y los vinos fueron los artículos de comercio más importantes y solicitados en el Nuevo Mundo. Sin embargo, tal como nos indica Eufemio Lorenzo Sanz, la carestía de los géneros de comercio procedentes de España, así como el insuficiente abastecimiento de las Indias por las flotas, provocaron que desde muy temprano se desarrollaran obrajes en América y se intentara el cultivo de viñedos y olivares, sobre todo en Perú.

Los comerciantes sevillanos y gaditanos adquirían los géneros con destino a las Indias, ora en sus mercados de origen, bien de los almacenistas de Sanlúcar, Sevilla

o Cádiz. Las firmas comerciales más fuertes tenían sus representantes en las principales ciudades europeas y trasladaban ellos mismos, en sus propias embarcaciones, las mercaderías. Más adelante, los franceses y flamencos llegaron en sus barcos hasta el Guadalquivir para comerciar. A partir de la década del 80 del siglo XVI, se celebraron en Sanlúcar de Barrameda dos ferias anuales exentas del impuesto de alcabala, época en que los mercaderes extranjeros se trasladaban a Sevilla. Una de las características primordiales, de las mercancías con destino a las Indias, era que debían ser de excelente calidad. Los artículos que no reunían esta condición no se vendían por la fuerte competitividad del mercado. Así, los lienzos más solicitados en el Nuevo Mundo fueron los angeos y los ruanes.

Bajo el reinado de Felipe II, nos refiere el historiador Vallisoletano Lorenzo Sanz, que de todos los artículos europeos, que llegaban a Sevilla con destino a las Indias, era la lencería francesa el que ocupaba el primer lugar. Francia también aportaba al mercado indiano mercerías, tijeras, cardas y peines, entre otros muchos géneros. Aproximadamente, las tres cuartas partes de la lencería gala, embarcada para el nuevo Mundo, eran angeos y ruanes y el restante cuarto lo completaban telas blancas de menor calidad como coletas, bretañas, brines y otras. Los artículos flamencos, aunque no tan codiciados como los franceses, eran necesarios para abastecer el mercado americano. Estos eran, principalmente, textiles entre los que se destacaban las holandas, bayetas, paños, manteles, servilletas, etc. De Inglaterra se registraron a través de Sevilla, en los períodos que estuvo autorizado el tráfico, medias de lana y toda clase de tejidos.

A partir de mediados del siglo XVII el mercado americano comenzó a evolucionar y, además de los géneros ya reseñados, también se consumieron otros. Así, nos dice Lutgardo García Fuentes, citando a Girard, que en 1686, Francia exportó al Nuevo Mundo, vía Sevilla, sombreros por valor de 400.000 libras. Asimismo, llegó a Tierra Firme hilo, procedente de Holanda y Francia, papel de este último reino; cera, siendo Portobelo el principal mercado americano de este producto; medicinas y toda suerte de droguerías; hierro; albayalde, para la fabricación de pinturas; especias; jabón; armas; vidrio, etc.

Por otra parte, a través de Tierra Firme llegaba al mercado español, principalmente, el oro y la plata peruanos y productos colorantes como el añil, del que el 18% se comercializaba por Portobelo; el palo Brasil, y en menor escala el palo campeche y la grana cochinilla. Esta era uno de los productos más valiosos que producía el Nuevo Mundo y que las potencias europeas se disputaban para su industria textil. Igualmente, la flota de Tierra Firme también cargaba cueros, azúcar, cacao, jengibre, zarzaparrilla, lana de vicuña, achiote, tabaco, etc.

Para finalizar, no debemos olvidar que, los mercados indianos estaban saturados con los artículos de contrabando que introducían los ingleses y holandeses desde sus bases en el Caribe, en particular Jamaica y Curazao. Por tal razón, desde mediados del siglo XVII, el Consulado de Cargadores de Sevilla intentó, en ocasiones, suspender temporalmente las ferias de Portobelo. En los últimos trece años de esta centuria sólo se enviaron tres flotas a dicho puerto. En consecuencia, se hacía evidente que, el

sistema de flotas y ferias, lenta pero inexorablemente, se desmoronaba. En el capítulo VIII tendremos oportunidad de estudiar las causas de su agonía, en las tres primeras décadas del XVIII y su desaparición.

4. La navegación por el Pacífico, el puerto de Panamá y la ruta transistmica.

a) Itinerario de la Armada del Sur y otras embarcaciones

Soporte básico de las flotas y ferias del Atlántico era el tráfico marítimo desde el Perú a Panamá. Según el conocido americanista Demetrio Ramos Pérez, el mismo comenzó a regularizarse con el Pacificador Pedro de la Gasca, entre 1546-1549, siguiendo el tradicional itinerario del descubrimiento y conquista. Los hallazgos de las minas de Potosí, Oruro, Hauncavelica y otras convirtieron a esta ruta en la puerta de salida de los metales preciosos, al tiempo que servía para la obtención de mercaderías manufacturadas y el suministro de azogue, este último indispensable para el laboreo y metalurgia de la plata.

Una vez que el Virrey en Lima recibía la noticia de que en el Istmo de Panamá se iba a celebrar la feria, despachaba un correo especial a Potosí, desde donde se trasportaba el oro y la plata en forma de barras, tejos o piñas en recuas de llamas y mulas hasta Arica. Este puerto, muy bien defendido, fue en un principio el principal enlace marítimo con Panamá. A veces si las lluvias se atrasaban y los molinos no podían procesar la plata a tiempo, esta tenía que almacenarse en Lima o en el puerto del Callao. Normalmente desde aquí, y tras breve escala en Paita, los tesoros se remitían al Istmo, en la Armada del Sur. El valor de los mismos oscilaba entre 2 a 5 millones de pesos.

Tal como acontecía con las flotas que zarpaban de Sanlúcar de Barrameda, también se hacían fraudes en los cargamentos de oro y plata que se enviaban a Panamá desde el Perú. Esto, sin descontar el contrabando y las deudas a la Real Hacienda que no se cancelaban por parte de los comerciantes particulares. Contribuía a este estado de cosas el desorden imperante en las Cajas del Virreinato. En Potosí se practicaban toda clase de subterfugios para evadir los derechos reales, dado que la plata se sacaba sin pagar el quinto correspondiente al rey. Aunque se tomaron una serie de medidas por parte de la Corona para frenar esta situación, como fueron las visitas de vigilancia en Potosí, lo cierto es que continuaron los abusos no solo allí, sino también en otros yacimientos. Los mismos funcionarios de la Real Hacienda contribuían a mantener el caos para su beneficio personal. Cuando se cumplían las fechas de salida y de

con el viaje de retorno pues podía tardarse tres y hasta cuatro meses. Por eso era preferible desembarcar en Paita y continuar la travesía por tierra a lomo de mula hasta el Callao. En el viaje de regreso las naves llevaban al Perú tejidos, hierro, manufacturas, vestidos, aceite, vino y otros artículos europeos, ya mencionados en el apartado anterior. En un comienzo la flota del Sur era pequeña comparada con la que venía de España, pero paulatinamente aumentó de tamaño, en la medida en que se intensificó el comercio interregional del Pacífico y, pese al deterioro de las ferias en Portobelo, no disminuyó su actividad hasta mediados del siglo XVIII.

Se procuraba coordinar las ferias de Panamá con la producción y transporte de la plata peruana, aunque era una tarea difícil. Lo normal era que los barcos que transportaban el tesoro arribaran a Panamá en los meses de mayo a junio. Así había tiempo suficiente para que el Virrey del Perú recogiera las remesas de metales preciosos, se celebrara la feria y que los galeones zarparan antes de que comenzaran a soplar los vientos de invierno. Por supuesto, tal como hemos dicho, este itinerario no siempre se cumplía, ora por la dilación de la flota sevillana, la presencia de los piratas o bien por el atraso en el procesamiento de la plata en el Perú. Como quiera que fuese, los comerciantes sudamericanos, por lo general, llegaban a Nombre de Dios o Portobelo, tres meses antes de que atracaran los galeones.

En ocasiones, las autoridades peruanas recurrieron a embarcaciones privadas para transportar los metales preciosos a Panamá. Esto se hacía a fin de evitar las tardanzas en el regreso de la Armada del Sur, debido a las reparaciones de los barcos y el activo comercio a que se dedicaban sus tripulantes. Se sabe que, en 1543, tres barcos particulares dotados con fuerte artillería, para enfrentar los ataques corsarios, trajeron la plata a Panamá.

b) El puerto y la ciudad de Panamá.

Hasta mediados del siglo XVI, según Castellero Calvo, las naves procedentes del Perú arribaban al puerto de La Tasca situado en la margen occidental de la ciudad de Panamá, justo en la desembocadura del río Gallinero. Oviedo, en 1529, observó que “las naves y carabelas entran hasta cerca de las casas y con la menguante quedan en seco y baja la mar más de legua y media”. Poco después, Andagoya afirmó que en toda la costa del mar del Sur no había otro puerto “porque los navíos están surtos entre las casas de la ciudad, y estando los marineros echados en sus casas ven las naos, y todo lo que demás de esto ha de tener el puerto para ser bueno, tiene mejor que otro se haya visto en otras partes”.

Pese a las excelencias del puerto de Panamá descritas por Andagoya, debemos tener presente la desventaja que representaba para la navegación de alto bordo el constante flujo de las mareas. A esto hay que agregar que, cuando aumentaron el comercio con el Perú y el tamaño de las naves, se hizo necesario encontrar otro sitio para atracar, sobre todo porque la entrada al puerto de La Tasca se fue cegando. En 1575, el Oidor Alonso Criado de Castilla, en parte, se refirió a este estado de cosas cuando observó que en el puerto tenían cabida los navíos pequeños que no podían salir cargados, al punto que se había recurrido “a otro puerto muy abrigado y apacible que llaman de Perico, a donde de ordinario vienen del Perú y Nicaragua más de cuarenta

navíos cada año". Desde este fondeadero, situado a dos leguas de Panamá, llegaban los tesoros a esta ciudad en embarcaciones menores. Este procedimiento se realizó desde mediados del siglo XVI hasta la suspensión de las ferias en 1739. Más aún, después de esta fecha, el trasbordo de mercaderías continuó usando el puerto de Perico hasta 1840, fecha en que se empezó a usar a Taboga.

Al igual que Nombre de Dios y Portobelo, la ciudad de Panamá no podía hacer gala de poseer mejores condiciones climatológicas y de salubridad. En la misma abundaban las enfermedades tropicales. Oviedo dijo que "Panamá tiene mal asiento y es pequeña población y no sana; estrecho y luengo (largo) el pueblo y de la parte del mediodía llega la marea hasta cerca de las casas, y de la parte del norte a las espaldas está llena de paludes y ciénagas...". En 1531, el Gobernador Antonio de la Gama intentó mudar la ciudad a otro sitio más sano, donde se levantarían casas de piedra y se promulgarían nuevas ordenanzas para estimular la permanencia de los vecinos. Pero Pascual de Andagoya, a quien la Corona instruyó para que se consultara a los habitantes sobre la conveniencia o no del traslado, se mostró opuesto a la medida. De esta manera, la primera ciudad de Panamá, permaneció en su primitivo asiento hasta su destrucción por Henry Morgan a principios de 1671.

Por su parte, Pedro Cieza de León, en su conocida descripción de 1535, ya citada, señaló que Panamá: "tiene poco circuito donde está situada por causa de una palude o laguna que por la una parte la ciñe, la cual por los malos vapores que de esta laguna salen, se tiene por enferma". Se refirió, además, al grandísimo calor que allí hacía y a la dificultad de trasladarla a otro asiento por causa de los excesivos costos y la condición de sus vecinos, que constituían una población flotante dedicada al comercio, como ya anotamos.

Otro testigo de la época, el ya citado Alonso Criado de Castilla, en 1575, calculó que en la ciudad de Panamá había cuatrocientas casas, con una población de quinientos vecinos, si bien solían frecuentarla de ordinario unos ochocientos visitantes. En su mayoría, estos eran oriundos de Sevilla y los consideró como "gente de mucho entendimiento", cuyo oficio era "tratar y contratar". Para 1607, el número de habitantes no había aumentado casi nada. Estos eran 495 vecinos españoles y 53 extranjeros. A su servicio tenían 3.721 esclavos de ambos sexos. La población total de la provincia era de 5.702 habitantes. Para entonces las encomiendas de indios ya no existían pues la Corona había ordenado su suspensión desde mediados del siglo XVI. Por eso, los indígenas, que a principios de la centuria siguiente, ocupaban Chepo, la isla del Rey y Taboga, no pagaban contribución alguna.

Como el comercio en la zona de tránsito constituía la actividad económica por excelencia en el Istmo de Panamá, no resulta extraño que otros renglones, como la agricultura, se practicaran en menor escala. Se cultivaba en particular, maíz y frijoles. Algo de arroz se exportaba hacia el Perú, aunque más importante fue el fomento de la ganadería. Como bien indicaba Oviedo, en 1529 es tierra seca y estéril, pero en las comarcas es fértil y de buenos pastos y hartos ganados". En términos similares, hacia 1574, se refirió Juan López de Velasco: "en la comarca de esta ciudad hay abundancia de caza de venados, pavos y patos, y aunque es fértil de pastos buenos y campos para

criaderos de ganados, de que hay en abundancia, no se coge trigo, ni cebada, ni otras semillas, ni mantenimientos, salvo maíz". Resaltó la profusión de pescados y caimanes.

Hacia 1607, se contaban 84 haciendas, tanto en Tierra Firme como en las islas del Pacífico. De allí que las plazas de Panamá y Portobelo estaban suficiente y permanentemente abastecidas y, como es natural, los artículos suntuarios tenían que importarse de España, a través de las ferias o de Cartagena de Indias, Nicaragua y el Perú.

De conformidad con el plano de la ciudad de Panamá levantado por el ingeniero Cristóbal de Roda, en 1607, y ciñéndose a la descripción hecha por Ángel Rubio, en el trazado urbano en forma de tablero de ajedrez, se distinguían las siguientes calles: la Carrera, la Empedrada del Obispo y la Puentezuela, que iban de este a oeste. Otras siete corrían de norte a sur, entre las que se distinguía la de Santo Domingo. Cerca del Puerto y lateral a la Casa de los Genoveses, donde se almacenaban los esclavos negros, estaba la calle de los Calafates. La superficie total de la ciudad apenas alcanzaba 59 hectáreas.

Tal como lo disponían las Leyes de Indias en cuanto al urbanismo, prácticamente en el centro de la ciudad estaba la Plaza Mayor. Muy cerca de ésta, la Catedral, la Casa del Cabildo y, próximas a la orilla del Mar, las Casas Reales aledañas al puerto. Adyacente a este último estaba el Barrio Comercial, en tanto que los barrios residenciales corrían al poniente de la Plaza Mayor, es decir por las Calles de la Carrera, de la Empedrada del Obispo y Puentezuela. Allí también estaban situados los Conventos, de la Compañía de Jesús, de las Monjas y de San Francisco, además de la Iglesia de San José, la Casa del Obispo, el Hospital de San Juan de Dios y más distantes se hallaban los Conventos de Santo Domingo y de la Merced. Entre el mar y la calle de la Carrera, estaban ubicadas las cocinas, la carnicería y los aguaderos.

Malambo y Pierdevidas eran los barrios suburbanos compuestos de bohíos ocupados por la población negra dedicada al servicio doméstico, a las labores en las huertas de la ciudad, como arrieros de las recuas de mulas que transitaban por el Camino Real y el Camino de Cruces, como buceadores de perlas, además de trabajar en los aserraderos y estancias ganaderas. De la ciudad se salía por el puente del matadero rumbo a Natá y por el puente del Rey que conducía a Portobelo.

Hasta su destrucción por el pirata Henry Morgan, Nuestra Señora de la Asunción de Panamá evidenció un estancamiento demográfico, pues según datos estimativos, para esa fecha, no llegaba aún a 10.000 habitantes, mientras el número de casas alcanzaba el millar.

Vale la pena tener presente que esta pequeña ciudad, cuyas casas en su mayoría eran de madera, sufrió numerosos incendios, entre los que se destacan aquéllos acaecidos en 1539; 1563, que destruyó 40 casas; los del 21 y 23 de febrero de 1644 y el gran fuego de 1671 que la consumió casi totalmente. Asimismo, se vio afectada

por terremotos como los de mayo de 1541 y 1621, éste último descrito por Juan Requejo Salcedo. De los efectos de las guerras civiles del Perú, la rebelión de los hermanos Contreras, el levantamiento de los cimarrones y otros sucesos que conmocionaron el Istmo, nos ocuparemos en otros capítulos de este estudio.

c) **Las rutas transístmicas.**

El hecho de que la vía a través del Istmo de Panamá fuese seleccionada por el imperio español para el tránsito de las mercaderías y los metales preciosos, no debe inducirnos a pensar que reunía las condiciones óptimas, como veremos a continuación. A principios de 1536, el Gobernador de Honduras, Francisco de Montejo, propuso que se utilizara para este propósito a Puerto Caballos en el Atlántico, desde el cual las mercancías se conducirían por tierra hasta Puerto Fonseca en el Pacífico y de allí llevadas por mar al Callao o bien a Guayaquil. También Puerto Caballos, que según Montejo, sustituiría a Nombre de Dios, podría servir como centro distribuidor de las remesas a Veracruz y a otros puntos del Atlántico. Pero esta propuesta no prosperó, y aunque trató de revivirse dos décadas después por Juan García de Hermosilla, como señala Clarence Haring dicho plan era, en verdad impracticable. Asimismo, se presentaron proyectos para utilizar las rutas de Nicaragua por el río San Juan y el lago Managua e incluso se planteó la alternativa del río Magdalena en la Nueva Granada y, en 1580, indica Castellero Calvo, la Corona comisionó al ingeniero Juan Bautista Antonelli para que estudiara sobre el terreno el asunto y éste se inclinó por la ruta de Panamá, si bien recomendó el traslado del terminal de las ferias de Nombre de Dios a Portobelo. Mas retornando al tráfico transístmico de Panamá durante la época colonial, conviene recordar que existían dos rutas para el transporte de los tesoros y las mercaderías, a saber el “camino real” entre Nombre de Dios y Panamá, así como un camino mixto, es decir terrestre y fluvial que también enlazaba tales puertos.

Como ya tuvimos oportunidad de decir, el denominado “camino real” entre Nombre de Dios y Panamá, se comenzó a construir en tiempos de la Gobernación de Pedrarias, pero no sería hasta el descubrimiento de las minas de plata de Potosí, en 1545, cuando “se transformó en el vínculo vital en el sistema de transporte entre Europa y el Perú, y en el punto de mira de los piratas y bucaneros de las Indias Occidentales”. Uno de los primeros que nos dejó una descripción sobre el “camino real” fue Oviedo quien señaló: “... es muy áspero y de muchas sierras y cumbres muy dobladas, y de muchos valles y ríos, y bravas montañas y especísimas arboladas, y tan dificultoso de andar, que sin mucho trabajo no se puede hacer; y algunos ponen por esta parte, de mar a mar diez y ocho leguas, y yo las pongo por veinte buenas, no porque el camino no pueda ser más de lo que es dicho, pero porque es muy malo según de suso dije: el cual he yo andado dos veces a pie... Por su parte, en el tercer cuarto del siglo XVI, Juan López de Velasco calificó esta ruta como “diez y ocho leguas por tierras de montes muy ásperos y ríos y ciénagas de malos pasos”, en el que, sin embargo, de ordinario trajinaban arrias de 500 a 600 mulas.

Al trasladarse el terminal atlántico de las ferias a Portobelo, en 1597, tal situación no sufrió mayores alteraciones. Juan Requejo Salcedo, en 1640, lo calificó de “malísimo camino, peor que jamás yo he visto en todo lo que he andado (...) y es tanto

el trabajo que allí pasan los hombres en este tiempo, y en la ida y venida, con los aguaceros y mal camino, que si no hubiera tan valientes mulas para el trajín y de caballería, y tan cursadas, en él no se pudiera cursar, porque están hechos unos pozos en el camino llenos de agua y lodo...”

Ronald D. Hussey, un connotado historiador norteamericano, es quien mejor ha estudiado, hasta la fecha, los caminos coloniales de Panamá. Asevera, con razón, que resulta difícil determinar con precisión las rutas y sus ubicaciones intermedias. No obstante, gracias a los mapas de la época, las referencias de viajeros y las observaciones sobre el terreno, trazó el itinerario del “camino real” y del mixto. Así el primero, desde el norte de la plaza Mayor de Panamá la vieja, tras atravesar un puente y una calzada, ascendía por el Valle del Algarrobo hasta la intersección de los ríos Chagres y Pequení. Allí el terreno era “ondulado y bastante abierto” por varias millas. En la divisoria de las aguas, el camino llegaba hasta 600 pies de altura y después de bordear crestas por espacio de una milla, descendía suavemente hasta la cabecera del Chilibrillo, a unos 340 pies. Aquí el suelo, en tiempos de lluvia, se convertía en un pantano. Se atravesaba entonces el puente natural sobre el río Caimitillo conocido como el **Puente Admirable** y, luego de cruzar el Chagres, el camino subía el valle Pequení cortando los pueblos de indios de San Juan y Boquerón, un lugar sumamente abrupto con profundas hondonadas y pasos angostos. Más adelante estaban las lomas de Capirilla o el Paso de Cuperilla, de difícil acceso y el río Mauro. A partir de este punto la ruta mejoraba si bien ascendía por un terreno irregular. Aquí estaban las montañas de Capira o Santa Clara desde los cuales se bajaba por el valle del Cascajal hasta Portobelo, a donde se llegaba inicialmente al barrio de esclavos negros, llamado Guinea, hasta alcanzar la Plaza Mayor. El trayecto desde Panamá a Portobelo se hacía en aproximadamente cuatro días y a lo largo del camino estaban las posadas de Capira, la Junta y la Venta de Chagres.

Durante la estación seca solía utilizarse el “camino real”, que se hacía intransitable en la época lluviosa. Entonces se recurría al camino de Cruces y a la navegación por el río Chagres para el transporte de las mercancías y los tesoros. Desde 1536 se autorizó a la municipalidad de Panamá a construir un almacén en Venta Cruz o Cruces, a orillas del Chagres. La misma estaba a siete leguas de la antigua ciudad de Panamá. En 1569, el Virrey del Perú, Francisco de Toledo, ante las deplorables condiciones en que encontró al “camino real”, cursó órdenes para trazar y construir otro camino que pasara por la Venta Cruz, cuyo costo lo asumiría el rey. Para sostener una guarnición en la nueva vía estableció un gravamen por la suma de diez mil pesos y que pudo ser el origen de la llamada **avería de piso** que, para finales del siglo XVI, consistía en el pago de dos reales por cada mula que por allí transitara. Pocos años más tarde, según López de Velasco, era “muy mal camino y de pasos muy trabajosos, principalmente cuando llueve mucho que se adereza a costa de la ciudad”. Añadía que Cruces estaba en “un sitio muy húmedo y enfermo, aunque proveído de caza en verano”. El almacén tenía 47 cámaras en las que se guardaban todas las mercancías “en poder de un alcaide que la ciudad (de Panamá) tiene puesto allí con cuatrocientos pesos de plata y buenas fianzas al cual se entregan las mercaderías y él las devuelve a sus dueños por cuenta y razón, y asientan en un libro que para ello tiene”.

De estas rentas el pueblo de Cruces obtenía un ingreso anual calculado entre 9 y 10 mil pesos. Para finales del siglo XVI, dicho pueblo lo componían una iglesia, unas cincuenta casas de madera y tejas, además de otras 20 chozas de paja habitadas por negros que trabajaban en las chatas y bongos en río Chagres. A principios de 1573 el corsario Francis Drake, luego de fallar en su intento de apoderarse de las recuas de mulas en el camino de Cruces, sorpresivamente atacó al pueblo y sin causar daño a sus habitantes, incendió el Almacén lo que causó pérdidas en mercancías cuyo valor se calculó en 200 mil pesos. El pueblo de Cruces desapareció bajo las aguas del lago Gatún.

Según Hussey no es posible ubicar las primeras millas del camino de Cruces, después del Puente de Paita (sic) a la salida de la antigua ciudad de Panamá. Considera que, ante la necesidad de una ruta a Perico, probablemente el camino de Cruces seguía dicha vía a lo largo del litoral y luego doblaba hacia el norte atravesando el río Curundú. Aunque el camino recorría una región quebrada, ésta no presentaba mayores dificultades hasta las cercanías del Chagres. En la vertiente divisoria, en el cerro Tabernilla, se alcanzaban los 600 pies de altura y de allí se descendía por una región escarpada de 400 pies por el valle de Cataño hasta el desembarcadero de Cruces. No está demás decir que este camino estaba pavimentado, en su mayor parte, y de ordinario transitaban por él 500 recuas de mulas en el siglo XVI. Unas siete horas se tardaba en recorrerlo.

Dilatada y nada fácil era la navegación por el río Chagres, que originalmente se conocía como de los lagartos, cuya cabecera estaba en las montañas de Pacora. Desde fechas tempranas, las autoridades españolas pensaron en la posibilidad de que este río podía servir como la ruta mercantil transistmica. Con este propósito, en 1527, el Gobernador Pedro de los Ríos, instruyó a Hernando de la Serna, Miguel de la Cuesta y Pedro Corso para que hicieran exploraciones en el Chagres y determinaran si era la vía conveniente para comunicar ambos mares. Su informe fue favorable pero exagerado, pues indicaron que el río era navegable hasta 30 millas desde la desembarcadura. Dijeron que la otra parte podría recorrerse con canoas y otras embarcaciones menores. Pero no tuvieron en cuenta los numerosos bancos y otros obstáculos que dificultaban el paso por el Chagres. Con todo, el interés por el tránsito fluvial siguió latente. Parece ser que, en 1529, fue Álvaro de Saavedra Ceron el primero en proponer la construcción de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá, pero en 1533, Gaspar de Espinosa le escribió a Carlos V señalándole que el Chagres podía hacerse navegable a “un costo muy bajo y será la mejor y más útil (ruta) en el mundo”. Afirmaba que “un canal para la navegación puede ser excavado”. Por órdenes de la Corona española se hicieron otras exploraciones en el Chagres, particularmente durante las Gobernaciones de Antonio de la Gama y Francisco de Barrionuevo, pero los resultados no fueron alentadores.

Pascual de Andagoya se opuso a la construcción de un canal diciendo que “todo el oro del mundo no bastaba para llevarlo a feliz término”. Pero, en 1534, recomendó, en cambio, que se fomentara la navegación por el Chagres, porque: “tiene el mejor vado y paso que río de su tamaño puede tener” y propuso, además, que se hicieran reparaciones en el camino y se abriera dicho río “para poder andar... hasta el puerto

donde descargan las barcas, que es cinco leguas de Panamá...”. Para tal efecto, sugería se trajeran 50 negros de Cabo Verde. Además aconsejaba construir dos casas “una a la boca del río Chagres en la mar, y otra en el puerto de las Cruces, donde descargan las barcas y (...) abrir y limpiar el río...”

Ya fuese por la recomendación de Andagoya o porque se hizo necesaria otra ruta alterna durante la estación lluviosa, lo cierto es que el Chagres comenzó a utilizarse para el transporte de las mercaderías y los metales preciosos. Aunque el río era navegable en chatas y bongos, desde su desembocadura hasta el atracadero en Cruces, su curso describía una gran curvatura y estaba lleno de numerosos bancos de arena, troncos y rápidos que obstaculizaban el tránsito. A ello se añadían los cambios de corrientes y crecientes repentinas, especialmente cerca del pueblo de Gorgona. Se tardaba en recorrer el curso del Chagres de una a dos semanas, según la dirección que se siguiera. Otro riesgo era la navegación desde Nombre de Dios o Portobelo a la desembocadura del río, sobre todo cuando hicieron su aparición los corsarios y piratas. Entre otras razones, este fue uno de los motivos por lo que, en 1588, el ingeniero Juan Bautista Antonelli erigió el fuerte de San Lorenzo en la entrada del Chagres.

Jorge Juan y Antonio de Ulloa, unos distinguidos científicos españoles que cruzaron el Istmo en 1735-1736, dejaron quizás la descripción más completa sobre el río Chagres durante la época colonial. Fueron desde Portobelo hasta Cruces y calcularon que de la desembocadura a este último pueblo había 21 millas, pero que “según las varias direcciones que siguiera sus vueltas, es toda su distancia de 43 millas”. Llamó su atención la presencia de los “muchos lagartos, o caimanes, y algunos se ven en sus orillas: las cuales se hallan tan pobladas de árboles silvestres, que quedan impenetrables, tanto por lo espeso de ellos, cuanto por estar guarnecidos muchos, y todo el suelo sembrado de fuertes y agudas espinas”. Más adelante, señalaron que de algunos de los árboles, especialmente del cedro, se fabricaban las embarcaciones que navegaban por el río, es decir las chatas y bongos (bonques en el Perú). Las primeras tenían “figura de lancha con muchos planes y correspondiente manga” y capacidad para cargar 600 a 700 quintales. En ambas los pasajeros se alojaban en una especie de cámara en la popa y una “cubierta postiza” de cueros de vaca para proteger las mercancías de los continuos aguaceros. Observaron que cada una de estas embarcaciones se equipa con 20 a 18 negros fornidos, y el patrón; sin los cuales no sería factible que a la subida pudiesen vencer la oposición de la corriente”.

Los científicos peninsulares quedaron deslumbrados ante el paisaje tropical del Chagres: “No parece queda nada, que apetecer a la vista después de haberse ocupado en la diversión, que ofrecen aquellas riveras: La pintura más bien imaginada de la idea que se invente, no puede llegar a formar una perspectiva que iguale a la rústica, que copió allí la naturaleza. La frondosidad de los bosques en las llanuras, lanzando sus copas hasta el río, la espesura de las colinas con la variedad de las especies en los tamaños, estructura de las hojas, hechura de sus pimpollos y diversidad de colores hacen el objeto más entretenido, que se pueda desear, y si se considera la abundancia de animales que los matizan, no queda arbitrio en las palabras para poder comparar”.

Con todo, describieron las distintas especies de monos y aves, algunas de estas comestibles como pavas montesas y reales, faisanes, tórtolas y garzas.

Otros aspectos que debemos tomar en consideración y sobre los que Castellero Calvo ha concentrado su atención, se refieren a los diversos impuestos que se pagaban en las rutas transístmicas, así como los crecidos gastos que ocasionaba la obtención de las mulas indispensables para el acarreo. Observa que los fletes en Panamá eran los más caros de América en una relación de 3 a 17, según sus cálculos. Sin embargo, esto era para compensar las fuertes inversiones y pérdidas de mulas y esclavos de los transportistas. Asimismo, digno de tomarse en cuenta, era el costo del almacenaje de las mercancías, al igual que los gravámenes que se cobraban por el tránsito de éstas, como el de la **escolta, aduanaje y camaraje** sin olvidarnos de la **avería o derecho de piso**. Esto, por supuesto, se reflejaba en los excesivos precios de los productos en el mercado.

Por último, el transporte transístmico precisaba de numerosas mulas, arrieros negros y embarcaciones menores en el Chagres. Particularmente las primeras tenían que traerse de San Miguel en el Salvador, de la Bahía de Fonseca, en Honduras y de Granada, en Nicaragua. Venían por tierra en un extenso recorrido por las costas del Pacífico hasta Panamá, lo cual, evidentemente, incidía en sus costos, además de crear una dependencia del mercado local con respecto a Centroamérica. Las rutas transístmicas de Panamá eran, en síntesis, no sólo difíciles en su recorrido, sino también sumamente caras.

5. Establecimiento y vicisitudes del régimen audiential

Entre las consecuencias inmediatas del inicio de la función transitista del Istmo, se destaca el establecimiento de la Real Audiencia y Cancillería de Panamá, por real cédula expedida en Valladolid, el 26 de febrero de 1538. Fue apenas la tercera en Indias. En un principio el ámbito de jurisdicción que abarcaba era sumamente extenso. Incluía a Castilla del Oro, Veragua, Cartagena de Indias, el río San Juan, Nicaragua y cualesquiera islas en los mares del Sur o del Norte, así como a las provincias del Río de la Plata, el Perú y el Estrecho de Magallanes. Pero como aseveró Juan López de Velasco: "La ocasión de su fundación es más por el despacho de las flotas que van y vienen al Perú que por otra necesidad...". Así, se dispuso que al arribo de los galeones al Istmo, los oficiales de la Real Hacienda, en compañía de un oidor designado por el Presidente del Tribunal, serían los encargados de inspeccionar los cargamentos. El gobernador de Panamá, por su parte, supervisaba el transporte de los metales preciosos y seleccionaba los guías que habrían de conducirlos.

Pronto la Real Audiencia de Tierra Firme, hubo de afrontar situaciones difíciles, como lo fueron las guerras civiles del Perú entre pizarristas y almagristas. En 1540, se comisionó al licenciado Vaca de Castro para que presidiera el tribunal y colaborara con los oidores en las gestiones de gobierno, pero careció de facultades privativas. Tal vez por ello, se suscitaron los abusos de autoridad y los actos de corrupción como los del oidor Francisco Pérez de Robles, lo cual ocasionó su destitución. En efecto, como apunta Mena García, el doctor Pérez de Robles, no se limitó a desempeñar sus

funciones, sino que se dedicó a una amplia gama de actividades “en todos los sectores productivos del país, convirtiéndose, con el paso de los años, en uno de los hombres más poderosos”. Así tuvo participación en la compra y venta de esclavos indios, negros, haciendas, solares y estancias de ganado. Más aún, era dueño de las principales casas de Panamá. Esto pone una vez más al descubierto cómo, desde muy temprano, en la época colonial, la corrupción administrativa y el abuso del poder estuvieron presentes en nuestro país, tal vez por el hecho de la actividad transistmica que facilitaba la acumulación de riquezas rápida y fácilmente. No resulta extraño, en consecuencia, que al promulgarse las Leyes Nuevas en 1542, se suprimiera el tribunal de Panamá y el territorio que comprendía pasara a formar parte de la Nueva Audiencia de los Confines, establecida un año más tarde.

De nuevo el Tribunal se trasladó a Panamá al abolirse aquélla, en 1563. En esta ocasión, sus límites se restringieron notablemente. Su jurisdicción incluía Nombre de Dios, Natá, Veragua, el puerto de San Buenaventura en el Perú, la bahía de Fonseca, Nicaragua y Honduras hasta Jerez de la Frontera. Con posterioridad, al restablecerse la Audiencia de los Confines, a mediados de 1671, se redujo aún más su ámbito jurisdiccional y quedó encajonada entre la primera y las audiencias del Nuevo Reino de Granada y San Francisco de Quito.

En los inicios de este segundo período sólo los oidores ejercieron las funciones de gobierno. Tal estado de cosas cambió con la designación de Diego Lope de Vera como Presidente del Tribunal en 1570 cuando se concedieron a los oidores únicamente tareas de justicia. Sin embargo, no hubo diferenciación clara de ambos aspectos y ello dio origen a continuas pugnas entre los oidores y los presidentes. Y, pese a que en 1597, se le dieron especiales prerrogativas a Alonso de Sotomayor para que los oidores no interfirieran en sus gestiones administrativas como Presidente, Gobernador y Capitán General de Tierra Firme, las disensiones prosiguieron durante todo el siguiente siglo y principios del XVIII. Ejemplo de ello fue la crisis que ocurrió entre 1612 a 1615, cuando los oidores se enfrentaron al Presidente y Gobernador Francisco Valverde y Mercado, dando por resultado que la Corona enviara un visitador que los suspendió de sus cargos. En 1625 hubo de desterrarse a dos de los oidores para restablecer el orden. A mediados del siglo, los miembros del tribunal volvieron a la carga y expulsaron al Gobernador Francisco de Guzmán y Toledo. Influyeron, asimismo, en 1667 para que el Virrey del Perú, el Conde de Lemos, destituyera al Gobernador Juan Pérez de Guzmán. Incluso cuando a éste se le restituyó y fracasó en la defensa de la ciudad de Panamá ante el ataque de Henry Morgan, ejercieron interinamente el cargo. El 2 de agosto de 1695, el gobernador de Tierra Firme, el marqués de la Mina fue violentamente desalojado del poder por cargos calumniosos de los miembros de la Real Audiencia los cuales lo confinaron en el Castillo de San Lorenzo del Chagres y colocaron en su lugar al Obispo Diego Ladrón de Guevara. En realidad, durante la segunda mitad del siglo XVII pocos fueron los gobernadores que pudieron completar su período administrativo debido a la hostilidad constante de los oidores, quienes la mayoría de las veces lograron su propósito de usurparlos del mando.

Otro punto de discordia permanente fue la subordinación o no del tribunal de Panamá con respecto al Virreinato del Perú, máxime cuando se le consideraba una

Audiencia semipretorial. Hacia 1570, el Presidente y Gobernador de Tierra Firme, Diego Lope de Vera, ante la comunicación del Virrey del Perú, Francisco de Toledo, exigiéndole someterse a su autoridad, solicitó al Consejo de Indias que determinara su verdadera posición. En aquella oportunidad se le contestó que debería obedecer al Virrey en todo lo concerniente al gobierno, guerra y hacienda. No obstante, otros despachos que poseía el Gobernador le daban atribuciones con total independencia de aquel funcionario. La confusión continuó y, en 1596, a Alonso de Sotomayor, en un principio, se le otorgaron amplias facultades sin supeditación al Virrey del Perú, pero poco después se le hizo saber lo contrario. Como apunta, con mucho acierto, Guillermo Lohman Villena, era evidente que la función del Istmo como zona de paso de los tesoros lo hacía dependiente del virreinato del Perú y cualquier discrepancia entre las autoridades de ambas partes o la autodeterminación de las de Panamá podía resentir a todo el gobierno del primero. El propio Lohman Villena cita un buen número de reales cédulas que evidencian la superioridad del Virrey del Perú sobre los gobernadores de Tierra Firme. Mas lo cierto es que como él mismo expone, estas fricciones no se superaron, al extremo que en 1667, a su paso por Panamá, el conde de Lemos prestando oídos a las quejas de los oidores, como ya anotamos, depuso al Gobernador Juan Pérez de Guzmán, si bien al poco tiempo por instrucciones de la Corona éste se reintegró a su cargo. Salta a la vista que no hubo una política firme en este asunto y las órdenes oficiales crearon a veces más desconcierto que soluciones.

Ya fuese por las constantes pugnas intestinas entre los oidores y los Presidentes-Gobernadores y los no menos frecuentes conflictos de autoridad con los virreyes del Perú, lo cierto es que el tribunal de la Real Audiencia de Panamá continuó su existencia accidentada hasta mediados del siglo XVIII (1751). En esta fecha se suprimió definitivamente, poco después que el Istmo dejó de ser la sede de las afamadas ferias de Portobelo y, en consecuencia, aquel tribunal perdió su principal y única importancia.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDAGOYA, Pascual de: **Relación y Documentos**. Edición de Adrián Blázquez, Historia 16, Madrid, 1986.
- BALLANTINE, Cobb Gwendolyn: **Potosí y Huancavelica. Bases económicas, 1545-1640**. Academia Bolivariana de la Historia, La Paz, Bolivia, 1977.
- BANCORA CAÑERO, Carmen: "Las remesas de los metales preciosos desde el Callao a España en la primera mitad del siglo XVIII". **Revista de Indias** año XIX, No. 75. Instituto Fernández de Oviedo, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1954.

- CASTILLERO CALVO, Alfredo: **Economía terciaria y sociedad. Panamá siglos XVI y XVII.** Impresora de la Nación, INAC, Panamá, 1980.
La ruta transistmica y las comunicaciones marítimas hispanas. Siglos XVI a XIX. Panamá, 1984.
- CHAUNU, Pierre: **Sevilla y América. Siglos XVI y XVII.** Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo: **Sumario de la Natural Historia de las Indias.** Fondo de Cultura Económica, México, 1950.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo: **El comercio español con América 1650-1700.** Publicaciones de la Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla y la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1980.
- GASTEAZORO, Carlos Manuel; ARAÚZ, Celestino Andrés; MUÑOZ PINZÓN, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos.** Tomo I (1501-1903). Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- HAMILTON, Earl J.: **El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650.** Editorial Ariel, Barcelona, 1975.
El florecimiento del capitalismo. Ensayos de Historia Económica. Alianza Editorial S.A., Madrid, 1984.
- HARING, Clarence H.: **Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo.** Primera reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México, 1979.
- HUSSEY, Ronald D.: "Camino coloniales en Panamá". **Revista Lotería.** II Epoca, No. 60, Panamá, noviembre de 1960.
- JAÉN SUÁREZ, Omar: **Geografía de Panamá. Estudio Introductorio y Antología.** Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo I, Panamá, 1985.
- LOHMAN VILLENA, Guillermo: **El conde de Lemos Virrey del Perú.** Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla. Madrid, 1946.
- LÓPEZ DE VELASCO, Juan: **Geografía y Descripción Universal de las Indias.** Biblioteca de Autores españoles. Tomo CCXLVIII, Ediciones Atlas, Madrid, 1971.
- LORENZO SANZ, Eufemio: **Comercio de España con América en la época de Felipe II.** Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979 y 1980. Dos volúmenes.

- MENA GARCÍA, María del Carmen **La sociedad de Panamá en el siglo XVI.** Publicación de la Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, 1984.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: **La ciudad en un cruce de caminos. (Panamá y sus orígenes urbanos).** Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1992.
- MORALES PADRÓN, Francisco: **Historia de América.** Tomo VI. Espasa Calpe S. A., Madrid, 1975.
- MOREYRA Y PAZ SOLDÁN: **El tráfico marítimo en la época colonial.** Librería e Imprenta Gil S.A., Lima, 1944.
- MURO ROMERO, Fernando: **Las Presidencias —Gobernaciones en Indias.** Escuela de Estudios Hispanoamericanos — Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 1975.
- PÉREZ MALLAINA, Pablo E. y
TORRES RAMÍREZ, Bibiano: **La armada del Mar del Sur.** Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 1987.
- RUBIO, Ángel: **La ciudad de Panamá.** Banco de Urbanización y Rehabilitación, Publicación No. 17, Panamá, 1950.
- VÁSQUEZ DE ESPINOSA, Antonio: **Compendio y Descripción de las Indias Occidentales.** Smithsonian Institute, Washington, 1948.
- VILA VILAR, Enriqueta: **Las Ferias de Portobelo. Apariencia y realidad del comercio con las Indias.** Separata del tomo XXXIX del Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1982.