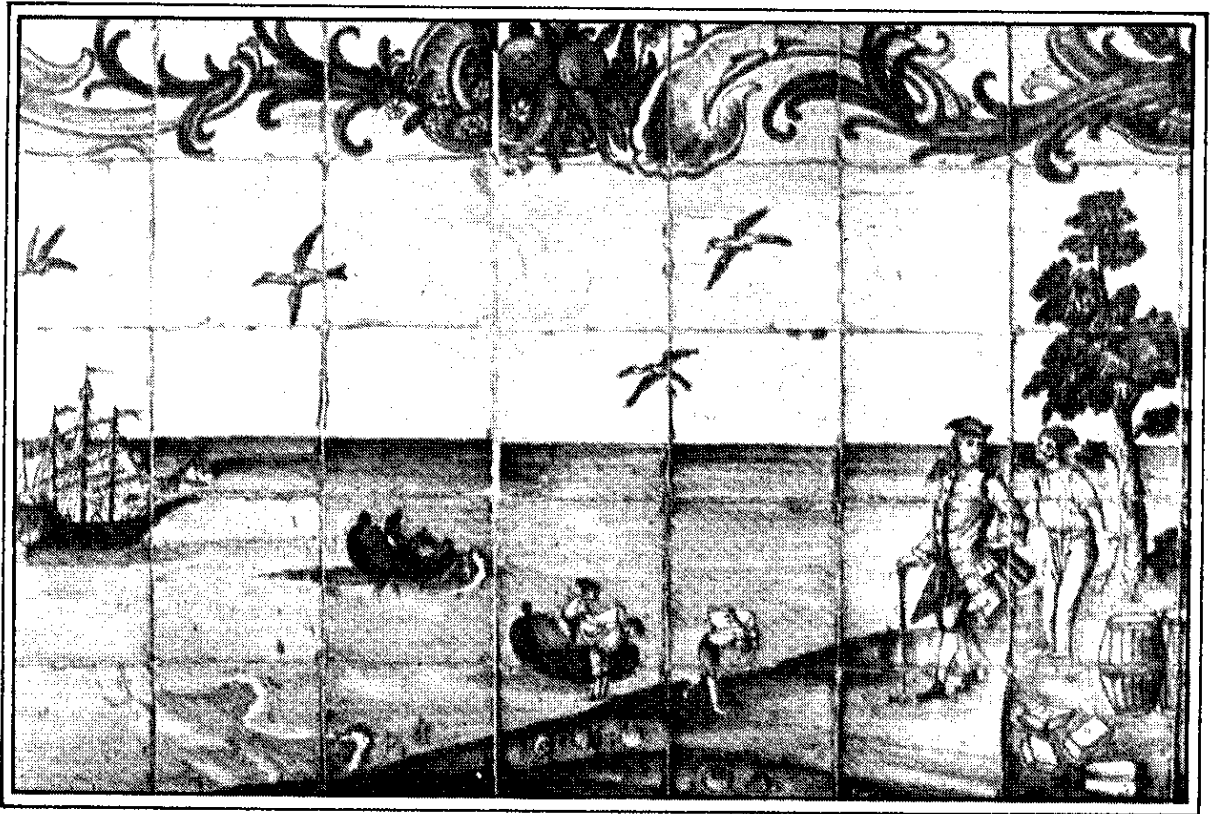


## CAPÍTULO VIII

### PANAMÁ DURANTE EL AUGE DEL COMERCIO ILÍCITO (1700-1750)



*Escena de contrabando en la América C olonial.*



### **1. Aspectos generales del contrabando en Hispanoamérica**

Es indudable que el contrabando fue uno de los problemas más complejos que el imperio español tuvo que afrontar en la administración de las Indias, particularmente durante los siglos XVII y XVIII. Entre otras razones porque los mercados americanos superaron la capacidad de suministro por parte de la metrópoli, en tanto que España tampoco podía absorber los productos indianos. Por si fuera poco, en las centurias antedichas, España estaba en desventaja naval con respecto a las potencias rivales, sobre todo Inglaterra y Holanda, lo cual entorpeció las comunicaciones y aumentó el desabastecimiento de sus posesiones en Ultramar. Es más, la industria americana producía esencialmente géneros bastos y carecía de artículos de primera necesidad. Por otro lado, con el propósito de mantener un rígido monopolio en el comercio y la navegación, el gobierno español estableció un buen número de prohibiciones en sus dominios que propiciaron o invitaron a su infracción con el quebrantamiento de los precios y el tráfico furtivo.

Si bien es cierto que, en un principio, el comercio trasatlántico a través del régimen de las flotas y ferias produjo óptimos beneficios al gobierno y a los mercaderes particulares de la Península y de las Indias, también es verdad que a finales del siglo XVII este sistema estaba en manos de proveedores foráneos, que se valían de representantes o albaceas en Cádiz para extraer los caudales americanos. Más aún, las flotas y galeones, junto con los navíos de registros sueltos, no bastaban para satisfacer los ávidos mercados de Ultramar, por diversas causas, entre las que cabe destacar la irregularidad de tal tráfico, los altos precios de los géneros en oferta y la incapacidad para competir con los productos extranjeros. A esto debemos añadir que los ingleses, holandeses, franceses y daneses, desde sus colonias en el Caribe cuya ocupación, como ya vimos, llevaron a cabo en el transcurso del siglo XVII, cambiaron paulatinamente sus actividades piráticas por el contrabando pacífico o forzado, inundando con sus mercaderías las posesiones hispanas circunvecinas, cuyos moradores, dada la casi permanente escasez de bienes de consumo habitual y apremiante, recibían ahora con regocijo esta nueva fuente de abastecimiento abundante y barata.

Aunque en el contrabando participaban individuos de distintas nacionalidades, a partir de la segunda mitad del siglo XVII, el peso de este comercio ilícito recayó en mercaderes judíos. No olvidemos que el levantamiento de los Países Bajos contra Felipe II ofreció a los hebreos sefarditas expulsados de la Península Ibérica y fugitivos

del Tribunal de la Inquisición un seguro asilo, al ser recibidos en las Provincias Unidas con cierta simpatía por ser también enemigos de España. Después de la Paz de Münster (1648) las familias judías se incrementaron, sobre todo porque la actividad mercantil y de interrelación, a la que se veían obligados los holandeses por la exiguidad y pobreza de su terreno, era muy propicia a sus inclinaciones habituales. Para los holandeses e ingleses, los hebreos que se establecieron en sus territorios, especialmente en las ciudades portuarias —Amsterdam, Rotterdam, Flesinga, Middelburg, Londres y Cork— representaron un inestimable auxilio, pues los judíos, por motivos de familia o de raza, les eran muy útiles. Este mismo hecho originó, más tarde, la instalación de familias hebreas en las posesiones holandesas e inglesas, sobre todo en Curazao, Surinam, Jamaica, Barbados y Nevis. Incluso se establecieron al norte del continente americano donde fueron a engrosar el grupo ya existente en Nueva Amsterdam— posteriormente Nueva York—, Newport y Rhode Island. Esta afluencia de comerciantes hebreos representó para los ingleses y holandeses un impulso notable para la economía de sus colonias, tan desprovistas de población primitiva, sobre todo porque con la trata negrera se abrían nuevas posibilidades para el comercio ilícito con los dominios españoles del Nuevo Mundo.

En el transcurso del siglo XVIII no disminuyó la influencia de los hebreos en las colonias holandesas e inglesas en América. Al contrario, su preponderancia económica se afianzó, tanto más por cuanto un gran número de accionistas de la compañía de la Indias Occidentales, eran judíos, debido, a su enriquecimiento, como también de la denominada “Sociedad de Surinam”.

Así las cosas, se creó una amplia y compleja trama de relaciones mercantiles entre los judíos y los comerciantes holandeses, ingleses y de otras nacionalidades, establecidas en Amsterdam, Rotterdam, Frankfort, Londres y otras ciudades europeas con sus homólogos de Curazao, San Eustaquio, Surinam y Jamaica. Desde estos puntos se traficaba con otras colonias inglesas, francesas y danesas, con lo cual se desarrolló un juego de intereses, no exento de la competencia, pero con el propósito último de llevar a cabo el trato ilegal en los dominios hispanos. El estudio minucioso de numerosas cartas y facturas de los mercaderes —casi siempre judíos— que transportaban las naves holandesas e inglesas apresadas por los corsarios y guardacostas españoles permiten esclarecer las conexiones antedichas, así como reconstruir en lo posible el intrincado negocio del comercio furtivo, a través de sus principales ejecutores. Decimos lo anterior, porque al desarrollarse esta actividad al margen de la ley, no existen declaraciones de desembarcos, ventas y contratos por la propia naturaleza del hecho.

Algunas veces los vínculos mercantiles se establecían por nexos familiares, rasgo bastante común entre los hebreos. Así advertimos que la mayoría de los apellidos responden a una semántica española, consecuencia de ser muchos de ellos sefardíes, como ya indicamos. Del mismo modo, estas relaciones obedecían a que los comerciantes metropolitanos, asociados en consorcios o individualmente, tenían agentes judíos en Curazao y Jamaica, los cuales cobraban porcentajes de concesión por las ventas de las mercaderías remitidas por aquellos. Sin embargo, no es menos interesante el sistema de agentes comisionados judíos que viajaban en los barcos que zarpaban de

los puertos europeos a realizar el contrabando en América, quienes generalmente tenían derecho al 50% de las ganancias. Este sistema se practicaba, por lo regular, con los barcos que no arribaban a Curazao o Jamaica. Pero también desde estos puntos se realizaba el denominado comercio de balandra, es decir el tráfico con embarcaciones menores que de continuo viajaban a las posesiones españolas y almacenaban sus artículos de contrabando en aquellas islas para posteriormente remitir a Europa u otros puntos de América.

Entre las principales mercaderías de contrabando, que dada su casi permanente escasez los colonos recibían con los brazos abiertos, estaban: harina, aceite, vinagre, quesos, manteca, jamones, aceitunas, vinos, aguardientes, cerveza, pólvora, armas, municiones, cuchillos, cucharas y un buen número de artículos suntuarios, sin olvidarnos de diversas clases de hilos y telas. A cambio los extranjeros obtenían, además de oro, plata y piedras preciosas, monedas, cacao, tabaco, azúcar, añil, algodón, palo de tinte, cueros y mulas. Estas últimas las llevaban a las colonias españolas en el Caribe donde se utilizaban en las molindas de caña de azúcar.

No resulta tarea fácil determinar con precisión los múltiples puntos por donde se introducían los géneros extranjeros y extraían los productos americanos, porque cualquier caleta, ensenada, bahía, río o islote podía constituir un centro estratégico para realizar el contrabando. Quizá la condición esencial para la elección de tales sitios es que ofrecieran ventajas de ocultar y proteger a los tratantes. Generalmente, los parajes para el comercio ilegal estaban alejados de los puertos oficiales del tráfico de las embarcaciones españolas, o situados de manera tal que permitieran alejarse con rapidez ante los ataques de los corsarios y guardacostas hispanos. Casi siempre los contrabandistas preferían las balandras y otras embarcaciones de poco calado, con las cuales podían refugiarse en los escondrijos de la costa, donde no llegaban los navíos, fragatas, galeras y demás naves de alto bordo que les perseguían. A veces la osadía de los traficantes ilícitos les impulsaba a acercarse a negociar en los puertos fortificados o defendidos por los españoles, pero en estos casos contaban, la mayoría de las veces, con el consentimiento de las autoridades hispanas, que sobornadas o dedicadas por propia iniciativa al trato fraudulento, hacían la vista gorda. En tales situaciones atracaban con naves de gran porte para evitar sorpresas, bajo el pretexto de arribadas forzosas por causa del mal tiempo reparaciones de averías o para el abastecimiento de agua y leña.

Como es lógico, los extranjeros tenían, además de algunas autoridades, otros cómplices españoles, criollos, negros, mestizos o indígenas, quienes les informaban oportunamente de cualquier peligro, o bien algunos, aparte de comprar o permutar sus productos, desempeñaban el papel de “metedores” o “bodoqueros”, es decir de introductores de las mercancías tierra adentro por caminos entre la espesura de los montes. Las naves avisaban de su presencia con cañonazos, mediante señales con banderas o desembarcaban a algunos de sus tripulantes en canoas o chalupas

Cabe añadir que la posición geográfica de los territorios ocupados por Inglaterra, Holanda y Francia en el Caribe creó de hecho determinadas zonas de influencia para su comercio ilícito en los dominios españoles. Por lo regular tales naciones hacían

causa común y cooperaban entre sí en el trato ilegal. Así en las grandes Antillas, los extranjeros compartían el trato clandestino, aunque Cuba por su proximidad a Jamaica, era mayormente frecuentada por los británicos, mientras que Santo Domingo estaba casi siempre inundada con las mercaderías de sus vecinos franceses de **Saint Domingue**, aunque los ingleses y holandeses también hacían sentir allí su presencia. Lo mismo ocurría en Puerto Rico. Desde Guayana a Nueva Granada pululaban los mercaderes neerlandeses que, como veremos, traficaban en el Istmo de Panamá bajo el amparo de los británicos. Estos últimos dominaban en la costa de Mosquitia, Honduras y México, si bien tampoco faltaban en estos sitios los ubicuos holandeses.

De acuerdo con los datos que suministra Dionisio Alsedo y Herrera, un funcionario de larga trayectoria en las Indias, particularmente en Quito y Panamá, en este último punto, sobre todo en las cercanías de Portobelo, Puerto Leones, Duarte, Manzanillo, Garrote, Nuevo y Viejo Bastimento, así como el río Chagres, eran permanentes nidos de contrabandistas extranjeros. En verdad la presencia de los tratantes en las inmediaciones de Portobelo, también obedecía a razones de orden táctico. Sobornando a los guardias, si los había, podían introducir sus mercancías por el "Camino Real" desde aquel puerto a Panamá, o bien a través de la vía fluvial-terrestre, utilizando el cauce del río Chagres y el camino de Cruces. Mas cuando no les era posible empleaban otras vías de penetración hacia el Pacífico. Así, a finales de 1721, el capitán de Granaderos de Portobelo, José Díaz de Vivar, informó a la Corona que los contrabandistas, evadiendo las patrullas apostadas en Boquerón, Cascajal y el Matadero, habían abierto diversos senderos entre los montes, particularmente de Pequení a la costa. Vivar ordenó que se vigilara estrechamente a los arrieros que por allí transitaban con sus recuas de mulas, exigiéndoles que exhibieran las correspondientes licencias expedidas por las autoridades de Portobelo y Panamá. Si no cumplían con tal requisito, las patrullas tenían órdenes de prenderlos, embargarles las mercaderías y mulas, así como remitirlos a Portobelo para su condena.

Otro foco de contrabando anglo-holandés en el Istmo era el río Coclé del Norte, que comunicaba con Natá donde se desarrolló una importante red de traficantes clandestinos de la que nos ocuparemos oportunamente. Asimismo, la isla de Naranjos, el río Mandinga y los puertos de Naos, San Buenaventura y Caledonia eran otros parajes de frecuente tráfico ilícito, si bien no con la intensidad del trato que se realizaba en Coclé y Portobelo. En Caledonia, ingleses, franceses y neerlandeses conforme a una práctica común en la época, suministraban a los belicosos indios cunas, lienzos, aguardiente, anzuelos, agujas, hachas, alfanjes, herramientas, pólvora y armas de fuego, a trueque de tortugas, conchas de carey y algodón. La convivencia de los indígenas del Darién con los holandeses fue denunciada por el Comandante de Galeones Blas de Lezo, cuando los aborígenes atacaron dos balandras corsarias españolas que intentaron capturar un navío neerlandés surto en la Bahía de Caledonia. Algunos jefes cunas fueron hechos prisioneros y el Gobernador Dionisio Martínez de la Vega, aprovechó la oportunidad para intentar pacificar a los naturales, aunque sin éxito.

No menos intenso era el comercio clandestino que se hacía por el litoral Pacífico del Istmo de Panamá. Según Jorge Juan y Antonio de Ulloa, la ciudad de Panamá "es

la puerta por donde pasa todo". Las mercaderías del comercio se dividían en tres especies, a saber: "géneros de Europa, otra de negros y otra de géneros de la China. Las dos primeras se introducen por Panamá por la costa, y aunque no entren precisamente en aquella ciudad las que no se han de quedar en ella, pasan por la jurisdicción de la provincia, se depositan en sus pueblos, y de ellos se pasan a bordo de los navíos que hacen viaje para los puertos del Perú, sin que se les ofrezca obstáculo alguno a los interesados por estar convenidos con los que deben impedirlos."

Y a renglón seguido añadían los científicos españoles con respecto al contrabando que se llevaba a cabo en el Istmo: "La gente que se emplea en la introducción de los géneros desde la costa del Mar del Norte y los ponen en la del Sur, son los mismos que tienen establecimientos en aquella provincia, y de esto se valen los comerciantes para hacer sus empleos a razón de un tanto por ciento. Estos tienen conocimiento de las veredas más seguras y ocultas, por las cuales se encaminan a los puertos donde están las embarcaciones de trato, hacen las compras y por los mismos caminos, o por otros más extraviados si tienen motivo de algún recelo, se vuelvan hasta poner los fardos en el paraje donde se ha contratado. Cuando les parece muy conveniente, y casi necesario que salgan de Panamá para el Perú, se atreven a introducirlos en la ciudad, ya llevando despachos corrientes, como que son mercancías de España rezagadas, para lo cual aguardan una buena coyuntura, o lo que es más general lo embarcan directamente en los navíos sin pasar por la ciudad; pero aún de este último modo es necesario subordinar los guardias, porque es indispensable haber de pasar, antes de llegar a las playas del Mar del Sur, por varios parajes en donde están apostados, por lo que si hubiera el debido celo no se podría hacer este comercio".

Por último, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, apuntaban que de la misma manera que se comerciaba con los géneros ilícitos en Panamá, se hacía con los negros cuando había Tratado de Asiento. De allí que "al abrigo de una pequeña partida comprada en las factorías se introducían otras de fraude mucho más considerables, pero tanto para aquel género de comercio como para este, es necesario que haya un ajuste de tanto por cabeza a fardo, con cuya circunstancia no hay ninguna dificultad para introducir todo lo que se quisiera con el mismo desahogo que si fuera comercio lícito". No ocurría lo mismo con el comercio de los géneros de China, "porque abundando tanto de la costa no hay necesidad de él, sino es para algunas sedas." Sin embargo, las autoridades de Panamá concedían licencias a algunas embarcaciones para que fuesen a la Nueva España (México) a cuyo retorno iban a las costas del Perú con toda suerte de mercancías de contrabando.

## **2. Incremento del comercio ilícito en las costas neogranadinas y Panamá durante la Guerra de Sucesión española (1702-1714)**

Optamos por incluir como un todo ambas áreas geográficas, a fin de poder estudiar conjuntamente los efectos del trato clandestino en estos territorios, cuya principal fuente de abastecimiento giraba en torno a las afamadas ferias de Portobelo y, en menor escala, en Cartagena de Indias. Por añadidura y para mejor comprensión del desarrollo del comercio ilícito, distinguimos diversas fases cronológicas en el tema y las disposiciones adoptadas por la corona española para erradicar el trato furtivo.

En primer término, importa recordar, que una de las consecuencias más notables de la Guerra de Sucesión con respecto a Hispanoamérica, fue la virtual paralización del tráfico comercial de España con sus dominios de Ultramar. Los navíos mercantes procedentes de la Península se hicieron escasos y el régimen de flotas y galeones, que desde las últimas décadas del siglo XVIII, mostró claros síntomas de decadencia, ante la nueva situación creada por la contienda, entró en crisis y el contrabando proliferó más que nunca. En efecto, mientras los franceses se aprovechaban de las concesiones otorgadas por sus aliados españoles, tanto a buques particulares como a la Real Compañía de Guinea para el tráfico de negros y mercaderías, los británicos y neerlandeses tampoco desperdiciaron la oportunidad para realizar el comercio clandestino conjuntamente con las acciones hostiles.

Sin embargo, es necesario aclarar que el contrabando francés se concentró sobre todo en el Pacífico sudamericano, donde mantuvo la supremacía hasta aproximadamente una década después de firmarse los Tratados de Utrecht.

Tal como acontecía en otros puntos del Nuevo Mundo, el comercio ilícito en la Nueva Granada y el Istmo de Panamá, la mayoría de las veces, se efectuaba con el consentimiento, sino con la participación directa de las autoridades encargadas de impedirlo, tal como observaban Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Así, una real cédula de 12 de junio de 1702, se refería a la denuncia hecha por Cristóbal Esquerro de Rosas, Gobernador de Cartagena de Indias, acerca del escandaloso contrabando de ropas y otros géneros que se llevaba a cabo en Portobelo, Santa Marta y Río Hacha con la tolerancia de los respectivos Gobernadores, oficiales reales y otros funcionarios. Tales mercaderías eran internadas hacia Quito y Lima, de donde en retorno enviaban plata y oro en pasta y en polvo.

Durante los años de la Guerra de Sucesión, el contrabando en Portobelo era tan intenso como el que se realizaba en la Nueva Granada. Según las propias fuentes inglesas, cada año, los barcos británicos extraían de las costas de Portobelo y Cartagena de Indias alrededor de seis millones de piastras en metales preciosos y otros productos. Un holandés de Curazao indicó que en 1706 atracaron en Bastimentos más de 60 naves de su país, cuyo negocio importó unos 40.000 escudos en especies. Cuando se llevaba a cabo la feria de Portobelo, en 1708 —la única celebrada durante los años de la guerra—, había unas 20 balandras inglesas en los alrededores de dicho puerto escoltadas por un buque de guerra de 60 cañones.

Ante tales desórdenes en los que las autoridades de Panamá y Portobelo eran partícipes, paralelamente con las medidas adoptadas para Cartagena de Indias, la corona resolvió comisionar al licenciado Fernando de Haro, a fin de que inquiriera e indultara a todos los implicados en el comercio ilícito. Pero esta medida no puso término a las intromisiones clandestinas. Por ello no resulta extraño que a los navíos de registro de Antonio de Echevers y Zubiza les fuera difícil vender sus mercaderías en Cartagena de Indias y Portobelo en los años comprendidos entre 1713 y 1715, toda vez que estas zonas estaban saturadas, tanto de géneros ingleses y holandeses por el Caribe, como de los artículos franceses que inundaban, además, los mercados del Pacífico centro y sudamericano.



### 3. El contrabando como causa del colapso de las ferias de Cartagena de Indias y Portobelo (1714-1723)

Como es bien conocido, con las concesiones otorgadas por la corona española a la **South Sea Company**, mediante el Tratado de Asiento de negros, del 26 de marzo de 1713, a los ingleses se les abrieron las puertas para el tráfico de “piezas de Indias” en diversos puertos de Hispanoamérica, entre los cuales estaban Portobelo y Cartagena de Indias, donde podían establecer factorías y asistir con un navío de permiso de 500 toneladas a vender sus géneros durante las ferias que se celebraran en tales sitios y en Veracruz. Ambas permisiones sirvieron para encubrir un activo contrabando de negros y mercaderías, así como para la extracción de metales preciosos, cacao, tabaco, cueros, azúcar, cascarilla y otros productos de Indias. Dada la estrecha mancomunidad entre los contrabandistas, en Portobelo y Cartagena, junto con los ingleses también participaban los holandeses. En efecto estos pagaban porcentajes a los británicos para poder traficar bajo el amparo de sus buques de guerra.

En 1729, las declaraciones del confidente John Burnett, ex-factor de la **South Sea Company**, revelaron con lujo de detalles la asociación que existía entre los británicos y los holandeses en el comercio que realizaban en las costas neogranadinas y en el Istmo de Panamá, Burnett indicó que, a principios de 1716, la Compañía lo designó agente en Portobelo y que a su llegada a aquel puerto encontró en Bastimentos “un navío de guerra inglés que convoyaba tres balandras de Jamaica con ropas y negros”. Afirmó que dicho navío se llamaba **Adventur**, estaba a cargo del capitán Reynolds y que las ropas y negros eran responsabilidad de los mercaderes Thomas Wood y Alexander Stevenson. Lograron vender todo “y el estilo es de dar un tanto por ciento el capitán del convoy”. Agregó que “al mismo tiempo había tres o cuatro navíos holandeses que casi siempre hubo todo el tiempo que yo quedé en Portobelo”. Otra fuente de la época señala que en febrero de 1720, dos balandras corsarias de Cartagena de Indias armadas por el Gobernador Carlos Sucre, encontraron también en Bastimentos dos navíos ingleses que escoltaban a cuatro balandras de los judíos de Jamaica y a un navío y dos urcas pertenecientes a los hebreos de Curazao. El convoy apresó en la desembocadura del Chagres a tres balandras españolas, pero por el reducido porte de sus embarcaciones los corsarios no se atrevieron a enfrentarsele. Evidentemente la confabulación de ingleses, holandeses y judíos fue en detrimento de las ferias, en particular de las que se efectuaban en Portobelo. El propio Burnett adujo que cuando se llevaba a cabo la de 1722, había en Bastimentos más de nueve navíos holandeses y que los comerciantes peruanos o “peruleros” solo “registraron la mitad de la plata por los galeones y la otra mitad trajeron por alto y emplearon con otros holandeses como también es la práctica de los mismos galeonistas y la factoría inglesa en estas ocasiones y debajo del pretexto de sus ropas de galeones y del navío anual suben la ropa hasta el Perú”. Este dato nos demuestra que en Bastimentos por lo menos el 50% de la plata procedente del Perú iba a manos de los neerlandeses, cuyas pingües ganancias tenían muy poco que envidiar a las obtenidas por el **Real Jorge**, navío de permiso inglés, que en aquella feria vendió en Portobelo más de 1.000 toneladas de mercaderías ofreciéndolas en un 30% menos que las expedidas por los galeonistas.

Otro testigo presencial de la feria de 1722, Dionisio de Alsedo y Herrera observó que “al mismo tiempo que el bajel permitido concurría con los galeones en aquel punto (Portobelo) ocurrió, fuera de él, a espaldas del cerro y castillo de Todo-Fierro, que entonces defendía la entrada, en el ordinario surgidero de los tratantes llamado Puerto Leones, una flota de paquebotes, bergantines, goletas y balandras en número de veintiuno (...) la mayor parte ingleses de Jamaica, a que se agregaban los demás de las otras colonias holandesas, francesas y dinamarquesas, que con el seguro de no haber guardacostas, ni poder el Comandante de los Galeones separar los navíos de guerra de su comando de la conserva y guardia de los marchantes del comercio, hacían otra y duplicada y abierta Feria, poco menos abundante y surtida que la de Portobelo”.

A la vista de estos testimonios es explicable el rotundo fracaso de la feria de 1722, máxime cuando los ingleses dieron en soborno al Gobernador de Portobelo 6.000 pesos, otros 1.500 al fiscal, 1.000 pesos a cada uno de los oficiales reales y 2.400 pesos al Comandante de los Galeones, Baltasar de Guevara. Este último recibió, además, en Cartagena un anillo de diamantes, relojes de oro, espejos y otras dádivas de parte de los factores de la **South Sea Company**.

Por otra parte, la habitual presencia de los holandeses en el litoral atlántico del Istmo de Panamá en las primeras décadas del siglo XVIII, puede deducirse de los testimonios de autos preparados por José Díaz de Vivar, teniente de Granaderos y Gobernador de Portobelo, quien apostó patrullas en los parajes mayormente visitados por los contrabandistas extranjeros. Los guardias lograron capturar, a más de un gran número de ingleses, a trece holandeses en Puerto Duarte, otros tres en el río Chagres y dos en Sabanilla. Todos habían desembarcado en canoas, botes y lanchas, siendo sorprendidos con cargamentos de ropas. En los interrogatorios a que fueron sometidos los contrabandistas apresados, quedó en evidencia que algunos de los neerlandeses eran tripulantes de balandras negreras de los judíos de Jamaica, lo cual confirma, una vez más, la estrecha colaboración que existía entre los ingleses, holandeses, hebreos y otras dos urcas de Curazao y del navío **La prudencia** que procedía de Amsterdam, con 36 cañones y 130 tripulantes.

Pese a que entre 1720 y 1722, dos piraguas armadas en curso por José Díaz de Vivar y tres balandras a cargo de José Core, equipadas por Carlos Sucre, vigilaban continuamente el litoral del Istmo, tales embarcaciones poco o nada podían hacer contra los navíos, fragatas y otras naves de gran calado de los contrabandistas, dada la natural desproporción de fuerzas. Por eso los corsarios se limitaban a apresar canoas y otras embarcaciones menores. En abril de 1721, desde Amsterdam, el cónsul español José Manuel Acosta avisaba la llegada a aquel puerto de un navío que venía de Cartagena de Indias y Portobelo con cargamento de oro, plata y frutos valorados en 400.000 florines. Añadía que permanecían en la costa de Portobelo otros tres navíos holandeses y que un cuarto navío llamado **Sara** combatió en aquel lugar con un bergantín español y algunas piraguas —seguramente las de Díaz de Vivar— pero que los corsarios no habían podido apresar la nave traficante, al carecer de fuerzas suficientes para rendirla. El cónsul anunció, asimismo, que otros tres navíos de 36 a 40 cañones se estaban preparando para emprender viaje hasta Cartagena de Indias

y Portobelo durante el verano que se aproximaba. Como se ve, el tráfico de los holandeses con destino a las costas de la Nueva Granada y el Istmo era continuo y los barcos estaban fuertemente armados para proteger los cargamentos y poder enfrentarse con ventajitas a los corsarios.

A finales de 1721 y principios de 1722, José Francisco de Herrera, condestable del presidio de Cartagena de Indias, elevó al rey dos extensas cartas en las que se refirió al intenso contrabando de ingleses, holandeses y judíos de Jamaica y Curazao en las costas de Portobelo y prácticamente en todo el litoral del Nuevo Reino. Mientras que José del Aguila, Guardamayor del primer puerto mencionado, consideraba que con cuatro navíos de línea, dos para el Caribe y los otros para el Pacífico, se podían limpiar las aguas de contrabandistas y proteger la feria de Portobelo. Igualmente, sugería que se renovaran periódicamente los soldados de Panamá, Portobelo y Cartagena, trasladándolos hacia otros presidios. De esta forma se evitaría su arraigo y contagio con "el vicio del contrabando". Por su parte, José García Luna, vecino de Cartagena afirmaba que "en la ciudad de San Felipe de Portobelo hasta los mismos castellanos son públicos introductores, como se justificó a la llegada de las balandras corsarias que de este puerto despachó el Coronel don Carlos Sucre siendo Gobernador interino a dicha ciudad de Portobelo extrayendo de los mismos castillos las introducciones de guarnición de dichas balandras y gente de ellas".

Para renovar el decadente sistema de las ferias y flotas en el Nuevo Mundo, el 5 de abril de 1720 se promulgó un Real Proyecto, pero el mismo fue criticado por el

Ante el estrepitoso fracaso de las ferias de Portobelo y Cartagena celebradas en 1722, además de las denuncias sobre el activo contrabando que se llevaba a cabo en ambos puertos y sus áreas aledañas, se hizo evidente que el Virreinato de Santa Fe, a seis años de su creación constituía tan sólo una pesada carga para el erario real. Así, por Real cédula de 5 de noviembre de 1723 se dispuso la extinción de esta entidad gubernativa y el retorno al antiguo sistema de Gobernación y Capitanía General, tanto por razones económicas y jurisdiccionales como por el “poco o ninguno remedio que se ha reconocido con la creación de Virrey, ni aumento de caudales ni haberse podido evitar los fraudes y algunos desórdenes que se han ocasionado.”

#### 4. Aumento de la rivalidad entre Inglaterra y España por el tráfico clandestino

Aunque en la segunda década del siglo XVIII, los corsarios españoles con sede en las grandes Antillas, Cumaná, Trinidad de Guayana y Margarita, se habían convertido en una verdadera pesadilla para los contrabandistas ingleses, holandeses, franceses y otros extranjeros que frecuentaban esas áreas, no ocurría lo mismo en el litoral de la Nueva Granada y el Istmo de Panamá. En estos lugares la represión contra los tratantes foráneos era esporádica, porque dependía, ante todo, del convoy de los galeones. Además, los traficantes, especialmente los ingleses, cuyo interés se centró en dichas zonas, acostumbraban armar fuertemente sus naves para amedrentar y, si la oportunidad se les ofrecía, aniquilar a las casi siempre inferiores fuerzas marítimas que a veces equipaban los Gobernadores y otros armadores particulares de Portobelo y Cartagena. Para colmo, la efectividad del convoy de los galeones dependía de la valentía y la honestidad del Comandante de turno, y ya vimos como Baltasar de Guevara aceptó sobornos y se cruzó de brazos ante la presencia de los contrabandistas extranjeros en los puntos arriba mencionados durante la celebración de la feria de 1722.

Así las cosas, José Patiño, entonces Intendente General de la Marina decidió crear un nuevo método para reprimir el comercio clandestino en la Nueva Granada y el Istmo. Como el Consulado de Cádiz era el principal interesado en el comercio de las flotas y galeones, logró que esta corporación mercantil contribuyera con el 6% del valor total de las importaciones de las Indias para el mantenimiento de dos navíos guardacostas que vigilaran, no sólo cuando se realizaban las ferias, sino en forma continua, particularmente el litoral comprendido entre Cartagena y Portobelo. Es así como, a principios de 1725, zarparon de Cádiz los navíos el **Incendio** y la **Potencia**, bajo el mando de Miguel de Sada y Antillón, Conde de Clavijo, con amplias atribuciones para proceder contra los traficantes extranjeros y sus cómplices españoles y americanos.

Ciertamente el Conde de Clavijo llevó a cabo una buena labor en Cartagena y otros puntos de las costas neogranadinas, al extremo que logró dismantelar una red de contrabandistas integrada por holandeses y vecinos del arrabal de Getsemaní, pero nada pudo hacer para evitar el descalabro de la feria que se celebró en Portobelo en junio de 1726. En efecto, ante las disputas suscitadas entre las cortes de Madrid y Londres, el gobierno británico envió al Almirante Hosier a las Indias con una escuadra de 10 navíos, a fin de alcanzar tres objetivos básicos: interferir en el normal desarrollo

de la feria de Portobelo bloqueando a los galeones; proteger el comercio fraudulento del navío de permiso el **Real Jorge**, e impedir la acción de los guardacostas. De esta forma, los holandeses y otros contrabandistas extranjeros, una vez más, pudieron

A pesar de la eficaz labor de dichos guardacostas, la feria que se realizó en Portobelo a principios de 1731, constituyó otro fracaso más para el comercio español. Aunque esta vez los contrabandistas ingleses y holandeses no pudieron traficar libremente en Garrote, Puerto Leones y Bastimentos bajo el amparo de buques de guerra, el **Prince William**, navío de permiso de la **South Sea Company**, reduciendo sus géneros en un 10% menos que las mercaderías ofrecidas por los galeonistas, obtuvo fabulosas ganancias con los comerciantes peruanos. Más aún, transportó a Europa grandes cantidades de metálico, valiéndose de su famoso seguro a todo riesgo. Ante tal estado de cosas, el Comandante de los Galeones, Manuel López Pintado ejerció presión sobre los mercaderes del Perú y pudo vender, en parte, las mercaderías españolas evitando de esta forma la ruina total.

A mediados de 1731, la Corona ordenó al Consulado gaditano que se reuniera en junta general a fin de discurrir los medios más convenientes para mantener el sistema de guardacostas, que si bien había demostrado efectividad, causaba grandes gastos a la Real Hacienda. A sugerencia de los comerciantes se reorganizó el régimen de las ferias y el sostenimiento de los guardacostas. Por Real Cédula de 18 de junio de 1732, se convino que el Consulado contribuyera con sólo el 4% para sufragar los gastos de dichas embarcaciones, pero que tal porcentaje de deduciría de todos los cargamentos de oro, plata y grana transportados por las naves procedentes de las Indias, excepto los caudales conducidos por la nave capitana de los galeones. También se determinaron los procedimientos para almacenar y vender las mercaderías aprehendidas durante las ferias de Cartagena y Portobelo.

La creciente actividad de los guardacostas, junto con el curso ejercido por particulares, dieron lugar a una feroz campaña contra los tratantes foráneos en el Caribe y Tierra Firme. Así, mientras la Corona española se quejaba por el tráfico clandestino a que se dedicaba la **South Sea Company**, el navío de permiso y otras embarcaciones británicas, a su vez los diplomáticos ingleses y holandeses en Madrid expusieron su disconformidad por los excesos de las fuerzas represivas hispanas que capturaban a cualquier barco sospechoso de ser contrabandista, aunque navegara en rutas permitidas por los tratados internacionales. Finalmente, en octubre de 1739, ante la presión de la opinión pública exaltada, los intereses de partido y el clamor de los comerciantes afectados, Londres le declaró la guerra a Madrid.

Desde los inicios de esta contienda, Inglaterra se propuso apoderarse o destruir algunos centros vitales del comercio español en las Indias Occidentales, tanto en el Caribe como en el Pacífico. El Almirante Edward Vernon recibió órdenes de arrasar los puertos de la Habana, San Juan de Puerto Rico, Cartagena y Portobelo. Lo mismo hacía el Comodoro Knowles con la Guaira y Puerto Cabello, mientras que George Anson asolaba las posesiones hispánicas del Pacífico sudamericano. El 2 de diciembre de 1739, Vernon con siete navíos se presentó en la bahía de Portobelo y ante el estado deficiente de las defensas, no le resultó tarea difícil apoderarse de la ciudadela, tras una deshonrosa capitulación mediante la cual se concedió libertad a los oficiales y soldados con sus bienes personales, así como protección a la iglesia y clero y los vecinos. Mas esto no impidió que Vernon destruyera las fortalezas de dicho puerto y el fuerte de San Lorenzo del Chagres.

## 5. El comercio ilícito en Coclé y la supresión de la Real Audiencia de Panamá

Durante los años de la denominada “Guerra de la Oreja de Jenkins” (1739-1748) el contrabando en el Istmo de Panamá prosperó más que nunca. Como se indica en un documento de la época, el trato ilícito se hacía con “el mayor desorden que se había visto por los puertos extraviados del comercio público por la banda del Norte sin más culpa del Gobierno que la inadvertencia de no comprender el abuso de los que manejaban su confianza y se interesaban en el salvoconducto de las extracciones con tanto exceso que llegaron a hacerse por las puertas y postigos de la plaza (de Panamá), así de día como de noche”, ante la ineptitud del anciano Gobernador Dionisio Martínez de la Vega. Las mercaderías “como en tiempos de feria” se transbordaban a las embarcaciones surtas en el puerto de Perico de donde se llevaban al Perú.

Por entonces solo una lancha a cargo del guardamayor Joseph Cornel vigilaba en la bahía de Panamá, pero de noche cuando se cerraban las puertas de la plaza, la gente del arrabal llevaba a cabo un activo trasiego de mercancías procedentes de Portobelo “por la pescadería y playa Prieta a las embarcaciones del tráfico”. Asimismo, se supo que cinco navíos comandados por Pedro Medrandes, que habían sido despachados como refuerzos por el Virrey del Perú, a fin de contrarrestar un posible ataque de George Anson al puerto de Panamá, se disponían a realizar el trato clandestino con los contrabandistas de Coclé. El hecho fue denunciado por el Teniente de Infantería de la misma escuadra, Juan Suárez Pimentel. Con esta noticia, las autoridades del puerto armaron un barco con 22 soldados de dotación a cargo de Benito Mariño que se apostó en la isla Iguana, a 20 leguas de Panamá, a fin de evitar cualquier transacción de dicha escuadra con otras embarcaciones, como en efecto ocurrió en la isla del Rey. No obstante, los contrabandistas se dieron a la fuga, si bien Mariño logró capturar un cargamento de 120 fardos de ropa y 17 esclavos negros que aquellos abandonaron en tierra, todo lo cual produjo a la Real Hacienda 20.331 pesos.

Ciertamente no era nuevo el contrabando que se hacía por Coclé. En 1716, Gregorio Crespo, un rico mercader de Panamá, burlando a los guardias y oficiales reales de las Aduanas de Portobelo y la Villa de Cruces, inició el uso del río Coclé del Norte desembarcando la mercancía de una balandra holandesa y la internó hacia el Pacífico rumbo al Perú. Este tráfico aumentó en el transcurso de los años y en enero de 1738, las naves de la Compañía de Armadores de Cartagena a cargo de José Pestaña y Juan Manuel Prendo, en el sitio de los Arbolillos, en Coclé, sorprendieron a cuatro balandras holandesas y se suscitó un violento combate que duró alrededor de cinco horas, al término del cual resultaron 7 muertos y 26 heridos, por parte de los españoles y 21 muertos, además de 40 heridos del bando de los contrabandistas. Pocos años después, el Presidente de la Real Audiencia, Juan Feijó Centella, comisionó al licenciado Lorenzo Fernández Batista para que realizara una pesquisa en Penonomé, tras la cual resultaron 120 vecinos implicados en el trato ilícito. Pero el proceso judicial se interrumpió a la muerte de Feijó, toda vez que su sucesor Juan Pérez García, absolvió de toda culpa a los traficantes.

Cuando, en julio de 1743, Dionisio de Alsedo y Herrera asumió el cargo de Capitán General, Gobernador y Presidente de la Real Audiencia de Tierra Firme, se propuso, conforme a las instrucciones que recibió, reconstruir o reedificar las desmanteladas defensas de Portobelo y el río Chagres, así como exterminar el contrabando. En realidad, para tales objetivos la Corona requería de un funcionario enérgico y capaz tal como lo había demostrado ser Alsedo y Herrera cuando, en su condición de Presidente de la Real Audiencia de Quito, así como Gobernador y Capitán General de esa Provincia, desempeñó un activo papel en la represión del comercio ilícito de ropas de la China y levantó importantes edificios. No obstante, Alsedo y Herrera, en vez de hacer reparaciones a las destruidas fortalezas construyó algunas obras defensivas de madera y tierra a las que acondicionó con baterías de 15 cañones y trincheras. Pese a su aparente debilidad, este sistema demostró su eficacia cuando en 1744 rechazó un ataque a Portobelo perpetrado por William Kinghills con dos navíos de guerra, una fragata y una balandra, cuyo propósito era lograr la restitución de una nave contrabandista perteneciente al comerciante judío Diego Christie, que había sido apresada en el puerto de Garrote, con un cargamento de mercaderías valorado en 20.812 pesos.

Sin duda, la más sobresaliente campaña de Alsedo y Herrera fue el exterminio de la amplia y bien organizada red de contrabandistas, que operaba en Coclé bajo los nombres de **Sacra Familia**, **Real Jurisdicción** y **Apostolado de Penonomé** con el patrocinio de ingleses y holandeses. Según el propio Alsedo y Herrera: “una flota de Jamaica entraba todos los años por el río Coclé y lugares de la jurisdicción de Natá para salir a la Mar del Sur e internar las introducciones al Perú y a la Nueva España por los puertos de la otra costa”. Su número era de 234 hombres principales, que con los sirvientes y esclavos pasaban de 500. Tenían su cuartel general en Natá “con orden y distribución de guardias, rondas y centinelas, con riguroso servicio de guarnición como en plaza de armas”. Contaban con piezas de artillería gran cantidad de armas



En septiembre de 1743, Alsedo y Herrera comisionó al corsario Pedro Más para que, junto con Benito Mariño y Bartolomé Amandarro, se dirigiera a Penonomé con la expresa orden de incautar un cargamento de mercaderías desembarcado de un bergantín inglés y dos balandras holandesas, así como apresar a todos los involucrados en dicho tráfico. Al llegar a la villa de Los Santos, Más cayó enfermo por lo que Mariño y Amandarro prosiguieron hasta Natá, pero quizás amedrentados por los contrabandistas informaron que no habían encontrado ninguna evidencia de los géneros traficados y que aquellos estaban en Costa Rica, Nicaragua y Guatemala. No obstante, cuando Más pasó a Natá y aprehendió algunas mercaderías, de inmediato fue hecho prisionero por los Alcaldes Ordinarios, el Regidor y el Escribano del lugar, quienes posteriormente lo desterraron de dicha ciudad y de todo el Reino de Tierra Firme. Una vez informado de esto, Alsedo y Herrera designó a Tomás Joseph de Urriola para que pusiera en libertad a Más y apesara a las autoridades que se habían extralimitado en sus funciones, como en efecto hizo. Sin embargo, y tal como aconteció con el caso abierto por Juan Feijó, nuevamente los implicados en el quebrantamiento de las leyes fueron absueltos por el Oidor Fiscal Juan Pérez García.

A finales de 1747, Alsedo y Herrera decidió terminar, de una vez por todas, con los contrabandistas de Natá, sobre todo cuando una flota procedente de Jamaica a cargo de Samuel Graws recaló en el río del Norte y no sólo se dedicó al acostumbrado trato clandestino, sino que en asocio con los lugareños levantó un fuerte y, por tanto, se constituyó en una amenaza para el dominio español en la región. Por instrucciones de Alsedo y Herrera, el Capitán José de Velezmoro, en dos embarcaciones tripuladas por 50 hombres, zarpó de Portobelo y logró sorprender a los contrabandistas quemándoles el fuerte, pero se tardó en el lugar y a duras penas pudo escapar al Chagres. En represalia Graws capturó la fragata de Velezmoro surta en la bahía de Portobelo y le prendió fuego “dando nuevo vigor a la feria ( del comercio ilícito) y mayor osadía de los levantados”, según lo expresó el propio Gobernador de Panamá.

Pese a este fracaso inicial, Alsedo y Herrera reanudó su campaña contra los traficantes de Coclé, ahora por el sector del Pacífico. Le interesaba particularmente apresar al famoso contrabandista Juan José López, alias “Perlitas”. Con este propósito salió del puerto de Perico el Teniente de Granaderos, Alonso de Murgas, al mando de 25 hombres, pero poco acostumbrado al mar decidió desembarcar en un punto comprendido en la jurisdicción de Natá desde el cual solicitó refuerzos, si bien antes de que estos llegaran, se encaminó a Penonomé y en el monte del Guazimal sufrió una emboscada en la que perecieron todos los soldados españoles, incluyendo el propio Murgas, además de 40 indios flecheros. Según Alsedo y Herrera, los contrabandistas “saliendo de tropel cargaron sobre él con inhumana crueldad, le hicieron pedazos a cuchilladas, y antes que expirase, atravesado y liado en una mula de carga le condujeron a Natá, con la bandera (inglesa) y tropas por delante, haciendo alarde de su aleve, infiel y detestable acción.”

Para dominar a los contrabandistas de Coclé, Alsedo y Herrera tuvo que hacer un amplio despliegue de fuerzas. A fin de evitar cualquier ayuda que los ingleses pudieran brindarles a aquellos, situó a Velezmoro con 180 hombres en la desembocadura del río Coclé del Norte, mientras que otros 30 soldados a cargo de Benito Mariño, tenían

la expresa orden de cortarle la salida a los traficantes por el Pacífico. A continuación reunió un fuerte contingente con las guarniciones de Panamá, Portobelo y el Chagres, a las que sumó 100 corsarios de Cartagena bajo las órdenes de Pedro Más, así como las compañías de Monteros de los pueblos de Antón, Chame, la Chorrera, San Francisco de Cruces y Boquerón. Asimismo, desde la Villa de Los Santos un centenar de jinetes comandados por José Macebo recibió instrucciones de impedir que los tratantes se escaparan por los llanos que conducían a Veraguas.

mitad del XVIII el contrabando no desapareció —en particular a través de la trata de negros— nunca llegó a tener mayor importancia. Pero renacerá con vigor a comienzos del XIX, como veremos en el Capítulo X.

### BIBLIOGRAFÍA

- ARAÚZ, Celestino Andrés: **El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII**. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1984, 2 volúmenes.
- BETHANCOURT, Antonio: **Patiño en la Política Internacional de Felipe V**. Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna, Universidad de Valladolid, 1954.
- CASTILLO MATHIEU, Nicolás del: **La llave de las Indias**. Ediciones El Tiempo, Bogotá, 1981.
- CONTRERAS, José del Carmen: **Antecedentes, acción y consecuencias de la operación del Almirante Vernon en el Istmo de Panamá**. Trabajo de graduación, Universidad de Panamá, 1954-1955.
- CÓRDOVA BELLO, Eleázar: **Compañías holandesas de navegación agentes de la colonización neerlandesa**. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1964.
- DE GRANDA, Germán: "Una ruta marítima de contrabando de esclavos negros entre Panamá y Barbacoas durante el asiento inglés." **Revistas de Indias**, No. 143-144, Madrid, 1976.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: **Los judeo-conversos en España y América**, Madrid, 1971.
- FELICIANO RAMOS, Héctor R.: **El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)**. Publicaciones de Excm. Diputación Provincial de Sevilla, 1990.
- KAMEN, Henry: **La Guerra de Sucesión de España 1700-1715**. Ediciones Grijalbo, Barcelona, 1974.
- MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel: **Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)**. Diputación de Cádiz, 1986.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: **El contrabando en Santa Marta en los inicios del siglo XVIII**. Universidad de Sevilla, 1979.

- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio. **Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715**. Escuela de Estudios Hispano Americano. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 1982.
- MOREYRA Y PAZ SOLDÁN, Manuel: **La Toma de Portobelo por el Almirante Vernon y sus consecuencias económicas**. Lima 1978
- ROBLES, Gregorio de: **América a fines del Siglo XVII. Noticias de los lugares de contrabando**. Seminario americanista de la Universidad de Valladolid, 1980.
- TELLO, Argelia: "Contrabando Vs. Audiencia. Una encrucijada panameña del siglo XVIII", **Revista Lotería**, Nos. 320-321, noviembre-diciembre de 1982.
- ULLOA, Antonio de y Jorge Juan.: **Noticias Secretas de América**. Ediciones Turner, Madrid, 1982, Tomo I.
- WALKER, Geoffrey J. : **Política española y comercio colonial 1700-1749** Editorial Ariel, Barcelona, 1979.
- ZARAGOZA, Justo: **Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII deducidas de las obras de Dionisio Alsedo y Herrera**. Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1883.

#### **Documentación Inédita**

- Archivo General de Indias**, Audiencia Panamá, legajos 129, 207 y 211.  
Audiencia Santa Fe, Legajos 374, 475 y 476.
- Archivo General de Simancas**, Sección Estado, legajos 6678 y 7017.