



22

La Antifua  
Panamá

# INTRODUCCION PARA EL ESTUDIO DE LA INDEPENDENCIA DE PANAMA DE ESPAÑA EN EL SIGLO XVIII

JORGE KAM RIOS

1.— Rivalidad de las potencias (España - Gran Bretaña - Francia).

**E**l siglo XVIII irrumpe en el escenario de los acontecimientos con un suceso que, si bien es cierto es fortuito, permite inaugurar una serie eslabonada de factores que determinarán la caída de España como imperio y un nuevo momento para América: la muerte de Carlos II, el hechizada. Este suceso abre nuevos horizontes diplomáticos donde alternarán la guerra y la paz; donde los intereses coloniales entrarán en conflicto, llegando, así, a un clímax que permitirá una nueva visión de lo americano.

En este marco histórico, los diversos Estados propenderán a la dominación de las rutas comerciales: Francia a través de su tutelaje sobre España; Gran Bretaña a través de su “Imperio del mar”, garantizado por su ley de navegación de 1651 (1) y ratificado por los diversos tratados que se concertarán a lo largo de esta centuria décimo-octava. Sea como fuere, los perjuicios recaían indefectiblemente sobre la agobiada corona española.

Europa empieza el siglo convulsionada, como presagiando un cambio: “(...) la ocasión - nos dice Alfredo Castillero se la dio en 1700 la muerte del último de los Austrias y las subsecuentes guerras de Sucesión (. . .). El Rey sol impone a la península una dinastía francesa con su nieto Felipe V . . .’ (2).

No es de extrañar , entonces, ver que la influencia de Francia sobre la península “exceda a tales puntos, obligándola inclusive, a través de los Pactos de Familia a oficializar esa ingerencia, que vistas a la luz del momento, en nada beneficiaban a España, muy por el contrario la exponían a muchas dificultades”(3). Francia aprovecha esta coyuntura y la ve-

mos suministrando una gran proporción (a principios de siglo) de las mercancías europeas que se necesitaban en Suramérica (4); además, ayudaba a su protegida a someter a sus colonias americanas.

En una España, cuya estructura geográfica era más formal que real, debido a que sus reinos “estaban organizados en forma de evitar que entre sí tuvieran vínculos directos” (5) , el comercio galo debió repercutir sobre manera ya en su atrasada industria o ya en su pobreza, factores estos producidos básicamente por los privilegios otorgados en la propiedad agrícola, por el sistema de baldíos y ejidos comunales, por la propiedad amortizada, por el monopolio y por la ignorancia de los obreros (6).

Con la esperanza de reestructurar sus bases, el gobierno hispano comienza a conformar su nueva política colonial, la cual es la suma de la influencia francesa, las guerras y los acuerdos de Utrecht. La misma fue continuamente , oscurecida “por las indecisiones, las retiradas y los frecuentes compromisos de recursos”(7). Esta política, denominada por los esposos Stanley y Barbara Stein, nacionalización, propendía a centralizar, más de lo que hasta el momento, las economías locales y ultramarinas (8), de allí, la importancia del estudio de la influencia de los acuerdos de Utrecht, sobre esta política, en las líneas siguientes.

a.— El Tratado de Utrecht

En 1713, el juego monopólico de absorción de mercados inclina la balanza a favor de los intereses hegemónicos y económicos de la Gran Bretaña al concertarse el tratado de Utrecht, donde los ingleses arrancaron a Francia y a España aquello por lo que habían estado luchando: “una firme seguridad de que los Países Bajos Españoles y la América española no caería bajo la dominación francesa, y la transferencia del Asiento de esclavos, junto con otros derechos a comerciar en la América española, a una empresa inglesa, la Compañía del Mar del Sur, creada especialmente para tal propósito”(9). De esto se deduce, que el Gobierno británico quería desplazar la “dominación francesa” sobre España; además de asegurarse los mercados coloniales españoles creando para tal propósito la Compañía del MAR del Sur.

El Tratado, como se observa, es la consecuencia lógica de la debilidad de la Corona española (10), fuertemente influida por el monarca francés, quien al ceder prebendas a Gran Bretaña, a través de su nieto Felipe V (11), permitió que los ingleses dominaran gradualmente el comercio de Centro y Sur América . Este documento otorgó al Gobierno inglés, en esencia:

1.— El derecho de enviar anualmente un navío mercante a las ferias de Portobelo, o sea el buque de permiso con una capacidad de 500 to-

neladas de mercancías o carga. Sobre este particular, Gerstle Mack agrega que: Aparentemente, los españoles no esperaban que una concesión tan limitada interfiriera seriamente con su propio comercio, pero el agente comisionado inglés en Portobelo engañaba sagazmente a las autoridades locales. Cada vez que el barco inglés hacía su visita anual, secretamente lo acompañaban otras naves cargadas con mercancías similares las cuales se mantenían fuera de la vista de tierra. Tan pronto como al único barco autorizado desembarcaba su carga en el puerto, lo cargaban secretamente otra vez, en la oscuridad con la mercancía de uno de los bajeles que esperaban y nuevamente lo descargaban . . . La ética de tal engaño podría ser dudosa, pero las ganancias eran fabulosas (. . .)”(12).

2.— El Tratado de Asiento, por el cual Gran Bretaña se ganó el privilegio de introducir negros esclavos en territorio americano por un espacio de treinta años. Esto lo pudo ejecutar por medio del consorcio creado “especialmente para tal propósito”, adelantándose así, un paso al comercio francés.

3.— La posesión de Gibraltar, territorio que ocupa hasta nuestros días.

De lo anterior se colige, que los ingleses abusaron de las deferencias del Tratado; que violaron los acuerdos consignados en el mismo; que propiciaron una variante de contrabando, valiéndose de la oscuridad y de funcionarios corrompidos; aunque todo parece indicar que el Gobierno de la península no era desconocedor de esta situación dolosa (13). pues, en lo sucesivo adoptó medidas de registro y secuestro de navíos sospechosos de infringir las normas del comercio ultramarino, lo que condujo posteriormente a la Guerra de la oreja de Jenkins.

Además, se puede agregar que el Tratado de Utrecht propinó un ruído golpe a la economía ultramarina de España, la cual redundó, posteriormente, en una serie de medidas de control; en una mayor presión administrativa colonial; y en el enfrentamiento bélico con los ingleses.

b.— España versus Gran Bretaña

Los constantes secuestros de naves comerciales de bandera inglesa, que a juicio de España violaban las leyes comerciales de la península, motivó que los ingleses, específicamente los comerciantes, presionaran para ir a la guerra y poner en su lugar a los hispanos.

La campaña llegó a tal grado, que en la Isla el repudio por las capturas arbitrarias desembocó en una larga lista de reclamos e indemnizaciones financieras que alcanzó el grado de “indignación nacional”, contra España. “(...) Los comerciantes ingleses de las Indias Occidentales clamaban por justicias; la Compañía del Mar del Sur exigía compen-

sación por la propiedad capturada en las breves guerras de 1718 y 1727 y el Gobierno inglés apoyo sus reclamaciones. El Gobierno español replicó con quejas sobre el continuo contrabando y con demandas de pago de las deudas que tenía la Compañía con el Rey de España (...) . Puesto que la Compañía no permitió nunca que se fijaran estos beneficios, la estimación de las mismo variaba ampliamente (...)“(14).

El resultado no se hizo esperar, y en 1739, Gran Bretaña y España van a la guerra; y cinco años después, Francia entra en favor de la segunda. Los puertos más importantes del Caribe, de las potencias continentales en litigio, fueron fustigados por los ingleses, entre los cuales cabe hacer mención de Portobelo (15).

Para 1748, el Tratado de Aix-la-Chapelle, puso fin a las hostilidades, pero no aflojó del todo las tensiones, por lo que en 1750 se tuvo que recurrir a un nuevo tratado, el de Madrid, esta vez de corte comercial, que si bien es cierto eliminaba las fricciones entre España y Gran Bretaña, a nivel marítimo (16), poco dilucidaba lo que atañía a la libertad de navegación, puesto que no hacía referencia a ella (17). España empezaba a debilitarse.

Con posterioridad, los ingleses van consolidando su posición y ocho años después del Aix-la-Chapelle, durante la guerra de los siete años, la cual terminó en 1763, el Gobierno de la Isla logra echar a los franceses de la India y de Norteamérica (18). Esta afrenta es devuelta por España y Francia con creces, pues, en la lucha de independencia de las trece colonias, tales potencias, además de intrigar, participaron materialmente.

Al correr los años, el comercio ilícito fue cobrando un vigor tal por lo inestable de los aprovisionamientos y por los bloqueos a los puertos para las flotas mayores, por lo que no fue raro encontrar españoles realizándolo con embarcaciones propias en los puertos de la Habana, Cartagena, Portobelo y Jamaica, donde obtenían manufacturas, tejidos y esclavos. Todo esto tolerado por España y Gran Bretaña (18). Conocedor de lo provechoso de este comercio, y para eliminar un poco su práctica, como ilícito, el Gobierno hispano autorizó a sus barcos “para ir a las islas extranjeras a comprar esclavos, y las autoridades inglesas toleraban la exportación de mercaderías a las costas españolas” (20).

Otras medidas comerciales emanadas de España se dieron en 1789, permitiendo el libre intercambio a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y a Caracas (21). En 1791 a los virreinos de Nueva Granada y Buenos aires (22) se les hizo extensivo este derecho; en 1795 se agració con el mismo a Perú, y así sucesivamente, fue ampliándose hasta que se dictó el Decreto de 1797, para mantener abastecidas a las colonias, con el cual el Imperio hispánico pierde prácticamente el control del comercio

y con este se van creando las condiciones para el primer paso en firme hacia la independencia de las colonias (23).

## 2.— La decadencia de la ruta transitista

No pretendemos redefinir el transitismo panameño desde sus albores, cuando el Istmo sirvió de trampolín para la conquista y colonización de las tierras de Centro y Suramérica, pero sí es nuestro objetivo ubicar la ruta de tránsito en el desarrollo de las ideas separatistas en Panamá y en la conformación de una mentalidad de grupo económico que se reafirmará en el siglo XIX, y en la presencia del pensamiento de Bolívar.

A pesar de que los polos terminales, Portobelo-Panamá, tuvieron su esplendor mucho antes de 1543, su crisis empieza a manifestarse en las dos primeras décadas del XVIII, con las guerras de las potencias marítimas (Francia, Gran Bretaña y España), y recibe su golpe de gracia en 1739, con la supresión del sistema de ferias y galeones. Vuelve a resurgir durante la época independentista, facilitando el paso de tropas leales de un océano a otro en un corto tiempo; se recupera durante la época dorada de la California; se vigoriza durante la construcción del Canal Francés e irrumpe fuertemente como crisol básico, cuando a inicios del siglo XX ofrece su estratégica ubicación, sus bajas alturas y su buen drenaje al servicio del comercio marítimo mundial, parecido al de los tiempos de la colonia, pero con el agravante de que las nuevas metrópolis son más sutiles y hábiles en sus formas de dominación.

### a.- Las Ferias de Portobelo

Aunque el sistema de ferias fue creada en 1543, con el propósito de agilizar el comercio de las colonias, en nuestro suelo se vinieron a realizar por primera vez en 1574, dando un auge al Istmo y elevando a Portobelo entre los puertos de mayor envergadura como lo eran el de la Habana y Veracruz. Del total de 49 ferias efectuadas en este puerto terminal del Atlántico de Panamá, cinco se verificaron en el siglo XVIII: 1702, 1721, 1724, 1730 y 1736 (24).

Aparejada a la bonanza producida por las ferias, se incubaba el contrabando, como consecuencia de: primero, una "falta de control en las rutas de tránsito"; segundo, a las cada vez más altas necesidades de los mercados coloniales; y tercero, a la supresión de la piratería (25).

En Panamá este tipo de comercio contó inclusive con la cooperación de las autoridades locales como jueces y oidores (26); lo más notable de esto estribó en que este comercio ilícito llegó a ser tan preponderante en nuestro medio que, aproximadamente entre los años de 1711 y 1747, asociaciones con un matiz o careta religiosa, como la Santa Fami-

lia y el Sacro Apostolado de Penonomé, entre otros, desplegaron una fuerte actividad en el área de Coclé, creando una ruta contigua a la de Panamá-Portobelo, localizable en el Oeste del Istmo: “(. . .) entrando por el río Coclé del Norte, atravesaba la cordillera central, en donde los contrabandistas tenían diversas postas y fortines, para desembocar en Natá, especie de cuartel general y luego irse por más a los ávidos mercados sudamericanos (. . .)” (27).

Aunque prósperos en sus utilidades y amparados por alguno que otro funcionario de la corona, pronto dejaron de lucrar ilícitamente, primero por la guerra que le hiciera el último Presidente de la Audiencia, Dionisio de Alsedo y Herrera; y después, por la misma supresión de las rutas al eliminarse el sistema de ferias y galeones.

El comercio transístmico, anterior a la supresión, demostraba ya lo que en la actualidad vive el país: una economía de servicios. Este fenómeno, para la época, es demostrable si tomamos en cuenta que un movimiento portuario y de mercadería requiere de un ejército de hombres que se empleaban como mano de obra, fuesen esclavos o libres; además, si las mercancías tenían que ser movilizadas hacia el sur y viceversa, se necesitaban transportes, básicamente mulas, y para el cruce del Chagres: bongos u otro tipo de embarcaciones de menor calado; estas mercaderías requerían, por fuerza, de un lugar donde ser almacenadas, para evitar su deterioro o en espera de ser transportadas a sus destinatarios. Estos factores (obreros, transporte, almacenes o depósitos) generan fuentes de trabajo, especulación y necesidades alimenticias. La primera crea una especie de población flotante con miras a un solo momento y a una sola intención; la segunda crea una situación en donde está de por medio la subsistencia de esta población flotante; la tercera deviene de las anteriores y estará en manos de los sectores productivos caracterizados por “una pequeña actividad agrícola a base sobre todo de granos como maíz y arroz invariablemente deficitaria; una actividad ganadera mucho más importante y suficiente para las demandas del mercado local; y finalmente una precaria y ocasional actividad armadora, capaz de producir eventualmente barcos de pequeño tonelaje para la navegación sudamericana”(29).

Los constantes enfrentamientos de España con Gran Bretaña, la mala administración local, la falta de una flota de guerra lo suficientemente fuerte, el incremento de otros puertos y el cambio de ruta hacia el estrecho de Magallanes, producen de facto en 1739, la caída de la ruta transístmica, suceso que se patentó legalmente en 1748. al implantar Carlos III su política de Liberalización Comercial (30).

No obstante del cambio de ruta, de 1756 a 1812 el tráfico y comercio exterior y navegación en Portobelo no decayó aparatosamente; esto

lo evidencia el hecho de que en este lapso 905 embarcaciones llegaron a este puerto y el registro de salidas del mismo ascendió a 717, ya fuesen estas goletas, balandras, bergantines, fragatas, paquebotes, guairos, jabeques, tartanillas, canoas, lanchas, corbetas, chatas, bongos y balafres (31). Este movimiento reportó en entradas un total de 2.569.348 en pesos de ocho reales, en concepto de valor de mercancías, lo que produjo al fisco real 94.070 pesos de ocho reales en cobro de alcabalas; y 68.133 pesos de ocho reales cobrados por el almojarifazgo de entrada (ver cuadro No.1); en lo que atañe al valor de las mercancías salidas, éstas ascendieron a un total de 2.120.998 pesos de ocho reales, reportando un total de 38.648 pesos de ocho reales como impuesto de almojarifazgo de salida (Ver cuadro No. 2).

Si totalizamos estas cifras apreciaremos que en Portobelo, para la fecha mencionada, se movieron mercancías cuyo valor ascendió a 4.690.346 pesos de ocho reales y que 1622 embarcaciones propiciaron esta suma (Ver cuadro No. 3); las arcas reales tuvieron así una entrada de 200.851 pesos de ocho reales, lo que demuestra que la ruta siguió prestando sus servicios favorablemente a España y a las naciones que usaron esta vía aún después de eliminadas las ferias (32).

La supresión de estas ferias y del sistema de galeones propició y condicionó el marco para que los locales buscaran en el agro la fuente de su subsistencia.

#### b.- El vuelco hacia el campo

La decadencia que se experimenta con la supresión de una de las más vitales fuentes de comercio en el Istmo, conduce hacia el control de las mejores tierras del país, que además de baratas, permitían poner en circulación las ganancias de los comerciantes criollos y de ciertos inmigrantes europeos se “aseguran-según Omar Jaén S.- rápidamente desde fines del siglo XVIII, el control de la capital (del comercio y del cabildo). Ellos van a mirar más allá que las sabanas, próximas de Pacora y Chepo hacia el Este, de Chorrera y Capira hacia el Oeste, cuya explotación era, tradicionalmente un monopolio de los comerciantes ciudadanos” (33). En otras palabras, al ruralizarse el extranjero en nuestro medio, desplaza a los comerciantes locales, procurando mantener el control agropecuario de la periferia de la ruta transitista; por su parte, los locales van a experimentar también la competencia en el interior del país, donde el “nuevo grupo dominante de Panamá -asevera Jaén- se interesa por implantar en las sabanas del interior del país, sobre todo en las de Coclé y Veraguas (Del Bal, Sosa, García, Fábrega) una economía agraria que hasta cierto punto podemos llamar capitalista” (34).

Del tenor de estas líneas se puede deducir que en todas las áreas, los criollos que se aliaron al foráneo dominaron las fuentes de explotación



## CUADRO No. 1

ENTRADA, VALOR DE LAS MERCANCIAS (en pesos de 8 reales)  
E IMPUESTO COMERCIAL EN EL PUERTO DE PORTOBELO:  
AÑOS 1756 A 1812

| Región de procedencia | Valor de las mercancías | Alcabala o/o cobrados | Valor   | Almojarifazgo de entrada          |              |
|-----------------------|-------------------------|-----------------------|---------|-----------------------------------|--------------|
|                       |                         |                       |         | Valor                             | o/o cobrados |
| Total                 | 2,569,348               | 2, 4, 6, 8            | 9 4,070 | 2, 21/2, 5, 71/2, 15, 20, 68, 133 |              |
| NUEVA GRANADA         | 1,094,144               |                       |         |                                   |              |
| CUBA                  | 741,496                 |                       |         |                                   |              |
| LA ESPAÑOLA           | 201,955                 |                       |         |                                   |              |
| VENEZUELA             | 78,588                  |                       |         |                                   |              |
| MEXICO                | 27,296                  |                       |         |                                   |              |
| PUERTO RICO           | 22,087                  |                       |         |                                   |              |
| NICARAGUA             | 4,386                   |                       |         |                                   |              |
| ESPAÑA                | 88,932                  |                       |         |                                   |              |
| JAMAICA               | 37,375                  |                       |         |                                   |              |
| ESTADOS UNIDOS        | 24,875                  |                       |         |                                   |              |
| HOLANDA               | 6,552                   |                       |         |                                   |              |
| OTROS                 | 34,165                  |                       |         |                                   |              |
| INCIERTO              | 207,497                 |                       |         |                                   |              |

Fuente: Montecer Epifanio et al: Comercio y Navegación en el Puerto de Portobelo 1756 - 1812. No incluye los años de 1758, 1759, 1760, 1798, 1807 y 1811

CUADRO No. 2

SALIDA, VALOR DE LAS MERCANCIAS (en pesos de 8 reales) E IMPUESTO  
COMERCIAL EN EL PUERTO DE PORTOBELLO: AÑOS 1756 A 1812

| Región de destino | Valor de las mercancías | Almojarifazgo de salida o/o cobrado | Valor  |
|-------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------|
| Total             | 2,120,998               | 1 1/4, 2 1/2                        | 38,648 |
| NUEVA GRANADA     | 947,816                 |                                     |        |
| CUBA              | 672,628                 |                                     |        |
| LA ESPAÑOLA       | 5,859                   |                                     |        |
| VENEZUELA         | 10,180                  |                                     |        |
| MEXICO            | 91,568                  |                                     |        |
| NICARAGUA         | 3,929                   |                                     |        |
| PUERTO RICO       | 8,046                   |                                     |        |
| ESPAÑA            | 33,165                  |                                     |        |
| ESTADOS UNIDOS    | 4,995                   |                                     |        |
| INCIERTO          | 342,812                 |                                     |        |

Fuente Montecer Epifanio et al: Comercio y Navegación en el Puerto de Portobelo 1756 - 1812. No incluye los años de 1758, 1759, 1760, 1798, 1807 y 1811.

CUADRO No. 3  
 MOVIMIENTO PORTUARIO DEL  
 COMERCIO QUE ENTRABA Y SALIA DE  
 PORTOBELLO DE 1756 a 1812

| País           | Cantidad de naves |
|----------------|-------------------|
| Nueva Granada  | 877               |
| Cuba           | 395               |
| La Española    | 15                |
| Venezuela      | 24                |
| México         | 23                |
| Puerto Rico    | 12                |
| Nicaragua      | 8                 |
| España         | 11                |
| Jamaica*       | 30                |
| Estados Unidos | 9                 |
| Holanda*       | 2                 |
| Otros*         | 8                 |
| Inciertos      | 207               |

\* Solo presentan datos de entradas.

Fuente. Montecer Epifanio et al: Comercio y Navegación en el Puerto de Portobelo, 1756 - 1812. No incluye los años de 1758, 1759, 1760, 1798, 1807 y 1811

del Istmo, pasando los demás a brindarles sus servicios y a consumir la producción de estos. Para este entonces, la recesión económica era tal, que según Alfredo Castellero, no se levantaría "hasta el momento en que el 'Pacto Cololonial' se declare insubsistente" (35).

### 3.- Balance General

El siglo XVIII panameño sigue hasta mediados de éste, casi los mismos lineamientos del resto de América, los cuales, resumiendo a J.H. Parry (36), serían los siguientes:

- 1.- Prosperidad, estabilidad y orden.
- 2.- Aumento de la población, la producción y el comercio.
- 3.- Existencia de un suministro de mercaderías europeas.
- 4.- La administración no fue tan opresora
- 5.- Los impuestos fueron bajos.
- 6.- La fuerza militar fue razonable.

Este panorama cambia para Panamá en la segunda mitad del decimoctavo, pues, la supresión de las ferias la postró en una recesión económica, mientras que en el resto de América se operaron mejoras en el comercio.

Ya al finalizar el siglo, América presenta otro cuadro: "(. . .) los caminos reales -dice Duval- todavía estaban en uso. Los ingleses tenían un fuerte dominio, que no pensaban ceder a pesar de los tratados. España, debilitada por los acontecimientos en Europa, comenzaba a perder la potestad de su imperio colonial; y los revolucionarios de Sur América hacían planes para librar guerras de liberación; muchas de ellas fueron el resultado directo de los conflictos entre las naciones europeas, las cuales se esforzaban en extender sus sistemas políticos hacia áreas que no eran natural de su esfera (. . .)" (37).

De este párrafo podemos colegir lo siguiente, para las postrimerías del siglo XVIII americano:

- 1.- Que pese al ensanchamiento de las rutas marítimas el uso de los caminos reales siguió teniendo vigencia.
- 2.- Que el dominio naval era muy ventajoso para la Gran Bretaña, no sólo en lo militar, sino en lo comercial.
- 3.- Que España empezaba a perder dominio colonial, por lo que presión a sus posesiones de ultramar.
- 4.- Que los tratos y abusos, en lo político-económico-social, llevaron a los hispanoamericanos a buscar soluciones a través de la emancipación, la cual se verá reforzada por otros elementos circunstanciales que se presentarán al inicio del siglo XIX.
- 5.- Que el conflicto de intereses y de mercados hizo a las naciones europeas incursionar en las posesiones hispanoamericanas.

Al terminar el siglo XVIII las tensiones en América están por llegar a su cenit. Al inaugurarse el décimonono, la emancipación es la salida, el recurso final, la meta; para los istmeños, la alborada del siglo XIX es la encrucijada de su destino: seguir leales y recuperar el comercio o la libertad y ver cómo proteger sus actividades económicas. Bolívar se presenta como la llave de sus incertidumbres; pero, ¿Comprendieron los istmeños el genio del Libertador y su pensamiento hispanoamericanista?

#### CITAS Y NOTAS

- (1) LICHTHEIM, George: El Impetialismo, p. 45 y p. 50. Lichtheim señala el hecho de que el comercio exterior inglés: "( . . . ) casi se duplicó entre 1700 y 1780, y luego se triplicó en los veinte años siguientes. Es decir, creció con relativa lentitud hasta que se perdieron las colonias americanas, y a una velocidad mucho mayor hasta entonces ( . . . )"; p. 54.
- (2) CASTILLERO C., Alfredo: "Significado del Istmo de Panamá en la expansión europea durante los siglos de dominación hispana"; p. 44. Sobre el mismo tema J. H. Parry, escribe que: "( . . . ) Desde primeros del siglo XVIII, las Indias Occidentales fueron colocadas bajo las convenciones normales de paz, guerra y diplomacia de Europa. La continua piratería irregular había resultado dañosa, pero las guerras formales eran frecuentes. La muerte de Carlos II, en 1700, y la subida al trono ( . . . ) de Felipe V de Borbón colocó a Francia primeramente al lado de España en América el hizo imposible el desmembramiento por la fuerza del imperio español. Por consiguiente, los ingleses, aunque mantenían poderosas fuerzas navales en el Caribe y emprendían, guerras periódicas con Francia por la posesión de valiosas islas tropicales ( . . . ) volvieron en sus tratos americanos con España a una política anterior y más limitada: a la política de 'conseguir comerciar'"; en *El Imperio Español de Ultramar*, pp. 240-241.
- (3) En el libro *Historia de Iberoamérica*, de Manuel Rodríguez Lapuente, se lee: "( . . . ): Francia había conservado toda su influencia y para mejor ejercerla fue consagrada oficialmente en los tratados concertados entre ambos países que son conocidos como los Pactos de familia. El primero fue firmado en 1735 y el segundo en 1743 y en pocas palabras, lo que se aseguró en ellos fue el apoyo de España a Francia siempre que ésta lo necesitara y aunque España no sacara ningún provecho de ello y se expusiera en cambio a muchas dificultades"; p. 355. Hay que agregar, que el último Pacto de Familia se celebró en 1761, lo que le acarreó a España la pérdida temporal de Manila y de la Habana.
- (4) McNEILL, William: *La civilización de Occidente*: p. 397.
- (5) LLOSA, Jorge G.: "Significación histórico-política de la convocatoria al Congreso de Panamá"; p. 314. El subrayado es nuestro. No hay que dejar de escapar el hecho de que a los "franceses se les concedió el acceso al Imperio Colonial tolerando tácitamente a los comerciantes franceses en España y la posibilidad de una cooperación económica y política contra los ingleses"; en STEIN, Stanley y Barbara H.: *La herencia Colonial de América Latina*; p. 84.
- (6) Mariano Picón-Salas, en su obra: *De la conquista a la independencia*, señala que a juicio de Jovellanos, el atraso industrial y la pobreza de España tenían "( . . . ) causas muy semejantes a las que ya empezaban a observar en sus provincias los enciclopedistas de América: 1) La propiedad agrícola considerada casi como un privilegio nobiliario que sacrificaba a esta concepción todavía feudal del poder económico el bienestar de las masas labriegas y la auténtica riqueza del país. Abundaban como en las colonias las tierras improductivas.

(2) El sistema de baldíos y ejidos comunales donde los vecinos mandan a pastar sus ganados sin preocuparse de obtener mayor rendimiento. (3) El exceso de la propiedad amortizada (mayorazgos y bienes eclesiásticos) que impide la división de tierras y la libre circulación económica (. . .). (4) Este régimen de monopolio (. . .) y el acaparamiento de las propiedades en manos ociosas que las descuidan o apenas las trabajan rutinariamente, produjo el pauperismo español y éxodo del labriego sin tierra ni tarea que hacer, a la aventura y mendicidad de las ciudades. (5) A ello se agrega como causa complementaria de estancamiento, la ignorancia del trabajador agrícola que mantiene los más viejos y toscos métodos de cultivo usados en Europa"; p. 222.

- (7) STEIN, Stanley y Barbara H.: Ob. cit.; p. 84.
- (8) Para poner en funcionamiento esta política España requirió: "(. . .) primero, la recuperación de las concesiones comerciales concedidas a las naciones europeas en la segunda mitad del siglo XVII (. . .). En segundo lugar (. . .) el fomento de la agricultura y las manufacturas metropolitanas"; IBID.
- (9) PARRY, H. H.: Ob. cit.; p. 242. El subrayado es nuestro.
- (10) El mismo Parry sostiene que: "Solamente el agotamiento y la derrota pudieron haber inducido al Gobierno español a consentir estas concesiones (. . .)"; IBID.: p. 242.
- (11) Carlos Pereyra en su Breve Historia de América, p. 302. presenta la siguiente lista de los reyes borbones de España que gobernaron desde el inicio del XVIII hasta los comienzos del siglo XIX; Felipe V (1701-1724); Luis I (1724); Felipe V (1724-1746); Fernando VI (1746-1759); Carlos III (1759-1788) Carlos IV (1786-1808); Fernando VII (1808); Fernando VII (1814-1833).
- (12) MACK, Gerstle: La tierra dividida; p. 54.
- (13) Para corroborar que la corona española no era del todo desconocedora de esta acción, J. H. Parry señala que: "(...) Los españoles alegaban -con razón- que los barcos anuales, mientras descargaban en Portobelo, los volvían a cargar con mercancías de Jamaica"; Ob. cit.; p.270
- (14) IBID.: p. 272
- (15) Gerstle Mack, haciendo alusión de la invasión inglesa al puerto más importante de la ruta transmérica nos da la siguiente descripción del ataque: "(...) Eduardo Vernon, un oficial naval y en cierta ocasión miembro del parlamento, apremió una declaración de guerra contra España y obtuvo el permiso para dirigir la escuadra contra Portobelo. El 21 de noviembre de 1739, su flota entró en el puerto, abrió fuego contra el fuerte de San Felipe y lo capturó en unas cuantas horas; el resto de las fortificaciones se rindió al día siguiente. Vernon ocupó el pueblo y demolió los fuertes. A principios de 1740, reanudó la campaña con un frustrado ataque a Cartagena. El 22 de marzo, su escuadra ancló cerca de la desembocadura del Chagres y bombardeó el fuerte de San Lorenzo el cual se rindió dos días más tarde.  
"Entonces, envanecido por sus fáciles victorias, Vernon planeó un ataque a la ciudad de Panamá. El 26 de marzo de 1742 apareció una vez más a Portobelo (...) Para su profundo disgusto, sus oficiales vetaron el proyecto y la flota zarpó de regreso a Jamaica sin dar un solo golpe"; Ob. cit.; pp.88-89.
- (16) PARRY, J. H.: Ob. cit.; p. 273. En este tratado se consagró un principio muy importante, cual fue, la neutralidad de iberoamérica en los conflictos europeos, sobre este aspecto recomendamos ver RODRIGUEZ L., Manuel: Ob. cit.; p. 356.
- (17) PARRY, J. H.: Ob. cit.; p. 274.

- (18) LICHTHEIM, Gerge: Ob. cit.; p. 47.
- (19) HARING, C. H.: El Imperio Hispánico en América; p. 399.
- (20) IBID. El mismo autor nos dice: "(...) Se permitió la exportación de especies o productos coloniales en negros, se abandonó el secular expediente de sacar rentas para la corona del comercio de esclavo y se adoptó una política de apoyo a la libre importación por parte de españoles y extranjeros (...)"; IBID.; p. 260.
- (21) IBID.
- (22) Para el siglo XVIII la estructura política en el Nuevo Mundo español era la siguiente: VIRREINATOS: Nueva Granada, Perú, Nueva España, Río de la Plata; CAPITANIAS GENERALES: Guatemala, Chile, Venezuela, Cuba y Florida. Ver PEREYRA, Carlos: Ob. cit.; p. 308.
- (23) PARRY, J. H.: Ob. cit.; p. 322.
- (24) Ver JAEN S., Omar: La población del Istmo de Panamá. Del siglo XVI al siglo XX; p. 511. Mariano Arosemena en sus Apuntamientos Históricos, nos dice que "(. . .) Para el Istmo de Panamá este tráfico, en tan grande escala, era agaz y ventajoso. De una parte, sus negociantes tomaban de la primera mano las especies comerciales, y los revendían con provecho; de otra los hacendados y agricultores encontraban, con el aumento de los consumos, como vender sus ganados y frutos; de un lado, los poseedores de finca lograban arriendos altos; de otro, la arriería conseguía el estipendio de los transportes, y la marina de los puertos los fletes por los embarcos y desembarcos"; pp.14-15.
- (25) Según Alfredo Castillero C., en su artículo "Balance y liquidación de la dominación española", los factores que al conjugarse producen el contrabando son:
- "A) Cuando los mecanismos de control metropolitano sobre la ruta oficial de tránsito empieza a fallar, lo que parece tener lugar una vez cambió la coyuntura a mediados del siglo XVII y cesó de fluir como antaño la plata peruana, iniciándose consecucencialmente la decadencia del sistema de ferias y galeones.
- "B) Cuando las crecientes y extensas demandas del mercado americano, como resultado de lo anterior, empiezan a desbordar todas las posibilidades de abastecimiento mediante el sistema monopolista, imponiéndose otras prácticas extralegales como la consecuencia a nuevas y prohibidas fuentes de oferta, práctica ésta a la que se prestaba con frecuencia la usualmente corrupta administración.
- "C) Y, finalmente, cuando la piratería es liquidada primero formalmente con el Tratado de Ryswick y luego de hecho, y las potencias enemigas con bases seguras en el Caribe substituyen las viejas formas de agresión por formas menos violentas de intercambio"; p. 69.
- Sobre este punto recomendamos las obras ya citadas de J. H. Parry y de C. Haring, como también el trabajo de Ricaurte Soler: Panamá en el mundo americano. Programa analítico-alegato.
- (26) SOLER, Ricaurte: Ob. cit.,; p. 24.
- (27) CASTILLERO C., Alfredo: "Balance y liquidación de la dominación española"; p. 69.
- (28) Juan B. Sosa y Enrique J. Arce en su Compendio de Historia de Panamá, dicen que "Don Dionisio de Alcedo tomó las providencias para oponerse a los designios de los ingleses y para destruir de una vez las bandas contrabandistas,

a cuyo efecto despachó por Portobelo una expedición que luego de arrazar el fuerte de Coclé y de destruir en el río los botes y depósitos de los contrabandistas, se situó cerca de Penonomé para concurrir con las fuerzas de ese lugar al plan general de ataque sobre Natá. De Panamá salió la fuerza principal de 300 hombres, y de la Villa de Los Santos acudió el Alcalde Mayor con 100 jinetes. Distribuidos los varios contingentes se consideró a los rebeldes encerrados dentro de un cordón infranqueable; pero la actitud irresoluta del Alcalde de Penonomé permitió que aquellos escaparan por uno de los flancos, de modo que al entrar el ejército en Natá el 16 de noviembre de 1746, encontró la ciudad sin enemigos"; p. 61. Para una ampliación del tema recomendamos consultar el trabajo de graduación de Iván Ricord y Humberto Muñoz, hijo intitulado: Don Dionisio de Alsedo y Herrera. Presidente de la Real Audiencia de Panamá.

- (29) CASTILLERO C., Alfredo: Ob. cit.; p. 67.
- (30) IBID.; cfr. pp. 69 a 70. En cuanto a la decadencia del Istmo, Ricaurte Soler nos dice que "En 1739, al cambiarse la ruta del comercio metropolitano con la consiguiente supresión de las ferias de Portobelo, el Istmo pierde, por muchas décadas, el carácter de país-tránsito que había revestido durante el curso anterior de la época colonial (. . .); en Formas ideológicas de la nación panameña; p. 19. Cabe aquí hacer la siguiente acotación, que va casi pareja con la supresión de la ruta y es el hecho de que existe cierta coincidencia con la creación del Virreinato de Nueva Granada y la supresión de las ferias en Panamá; por ejemplo: en 1717 se crea el Virreinato de la Nueva Granada y al año siguiente se extingue la Audiencia de Panamá; en 1722 se restableció la Audiencia y al año siguiente se suprime el Virreinato; en 1739 se restablece el Virreinato y se adscribe al Istmo a éste, en el mismo año.
- (31) Cfr. MONTECER, Epifanio et Al: Comercio y Navegación en el puerto de Portobelo. 1756-1812; pp. 8 a 57.
- (32) Como se observa en el Cuadro No. 3, casi todos los barcos procedían de puertos americanos, siendo los más sobresalientes los que llegaban de Nueva Granada, Cuba, La Española, Venezuela, México, Puerto Rico, Nicaragua, Jamaica, Estados Unidos; entre las naves europeas se destacan España y Holanda; hay un margen de inciertos, por falta de registros completos.
- (33) JAEN S., Omar: El hombre y la tierra en Natá de 1700 a 1850; p. 57. Añade el autor que ya "en el siglo XVIII se advierte con cierta nitidez una red catastral de grandes haciendas de personajes de relieve de la ciudad de Panamá que cubre el hinterland capitalino, sobre todo hacia el Este (. . .)"; p. 68; y en su obra: La población de Panamá, acerca de los grupos dominantes para este siglo nos dice que: "La decadencia comercial favorece paradójicamente la implantación de una burguesía comercial permanente y arraigada en el país. Ciertas familias de comerciantes, funcionarios o militares deciden establecerse en el Istmo, y en particular en la ciudad de Panamá (. . .)"; p. 5115; y acto seguido agrega que: "Los grupos dominantes de Panamá son ciertamente sensibles a los honores, a los privilegios, pero siempre y cuando sean gratuitos o poco onerosos. Los grandes burgueses de Panamá serán más bien atraídos por las prerrogativas y los derechos del Cabildo frente a los funcionarios de la corona y de los militares, más que por los títulos de Castilla"; p. 520. Esto explica, en parte, la actitud de los istmeños en el siglo XIX ante las asonadas independentistas.
- (34) JAEN S., Omar: El hombre y la tierra en Natá de 1700 a 1850; p. 57.
- (35) CASTILLERO C., Alfredo: "Balance y liquidación de la dominación española"; p. 69.
- (36) PARRY J. H.: Ob. cit.; p. 303.
- (37) DUVAL, jr., Miles P.: Cadiz a Catay; p. 23.



## BIBLIOGRAFIA

- 1.- AROSEMENA, Mariano: Apuntamientos históricos (1801-1849); Biblioteca de Autores Panameños, Imprenta Nacional, Panamá.
- 2.- CASTILLERO, Alfredo: "Balance y liquidación de la dominación española". En Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos; Ministerio de Educación, Panamá. 1973, págs. 63-75.
- 3.- CASTILLERO, Alfredo: "Significado del Istmo de Panamá en la expansión europea durante los siglos de dominación hispana". En Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos; Ministerio de Educación, Panamá. 1973, págs. 33-45.
- 4.- DUVAL, Jr., Miles P.: Cadiz a Catay. La historia de una larga lucha diplomática por el canal de Panamá; EUPAN, Panamá. 1973.
- 5.- HARING, C. H.: El Imperio Hispánico en América; Ediciones Peuser, Argentina. 1958.
- 6.- JAEN S., Omar: El hombre y la tierra en Natá de 1700 a 1850; EUPAN, Panamá. 1971.
- 7.- JAEN S., Omar: La población del Istmo de Panamá. Del siglo XVI al siglo XX; Impresora de la Nación, Panamá. 1978.
- 8.- LICHTHEIM, George: El imperialismo; Alianza Editorial, España. 1972.
- 9.- LLOSA, Jorge G.: "Significación histórico-política de la convocatoria al Congreso de Panamá"; En Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Venezuela, T. LXI, No. 242, abril-junio, 1978, págs. 319-323.
- 10.- MACK, Gerstle: La Tierra Dividida: Segunda Edición, EUPAN, Panamá. 1978.
- 11.- McNEILL, William: La civilización de Occidente; Editorial Universitaria de Puerto Rico. 1973.
- 12.- MONTECER, Epifanio et AL: Comercio y Navegación en el Puerto de Portobelo, 1756-1812; Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá. 1979.
- 13.- PARRY, J. H.: El imperio español de ultramar; Ediciones Aguilar, S. A., España. 1970.

- 14.- PEREYRA, Carlos: Breve historia de América; Ediciones Aguilar, México. 1958.
- 15.- PICON-SALAS, Mariano: De la conquista a la independencia; Fondo de Cultura Económica, México. 1969.
- 16.- RICORD, Iván; MUÑOZ, Humberto: Don Dionisio de Alsedo y Herrera, Presidente de la Real Audiencia de Panamá; Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá. 1975.
- 17.- RODRIGUEZ, Manuel: Historia de Iberoamérica; Editorial Ramón Sopena, S. A., España, 1968.
- 18.- SOLER, Ricaurte: Formas ideológicas de la nación panameña; Ediciones de la Revista Tareas, Panamá. 1964.
- 19.- SOLER, Ricaurte: Panamá en el mundo americano: Programa analítico-alegato; Ediciones de la librería Cultural Panameña, Panamá. 1971.
- 20.- SOSA, Juan; ARCE, Enrique: Compendio de historia de Panamá; Eupan, Panamá. 1977.
- 21.- STEIN, Stanley y Barbara H.: La herencia colonial de América Latina; Siglo XXI Editores, S. A., México. 1974.