

El auge comercial de Portobelo y Panamá durante la crisis Intersecular Preindependentista (1798 - 1802)

Raimundo Pérez Boto

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación, dentro de sus modestas pretensiones de calidad científica y de sus forzosos límites de espacio y tiempo, intenta colaborar a cubrir el gran vacío existente en torno al Panamá colonial tras la liquidación del sistema galeonista y hasta su independencia de España.

Y como objetivos más concretos, en primer lugar, rescatar unos años y unos datos comerciales de primera importancia para entender el proceso socio-económico y político al final de la época colonial: proceso en el que el dominio comercial es la pieza clave de interpretación, pues el Istmo de Panamá lo fue todo desde siempre, y sigue siéndolo en la actualidad, en función y gracias al comercio. Este es el objetivo de la primera parte de este trabajo.

Y en segundo lugar, arrojar luz sobre el contexto de las relaciones comerciales entre América española y la Metrópoli, quienes en estas fechas entran en profunda crisis para no recuperarse en lo sucesivo, avistándose al final, y como consecuencia, la ruptura política cuando la independencia económica era ya un hecho. En este dominio destaca el papel relevante de Panamá y el atipismo y singularidad de su coyuntura, de cuyo estudio, y concretamente del quinquenio 1798-1802, nos ocupamos en la segunda parte.

El que hayamos acotado el estudio a los años citados se ha debido a dos tipos de motivaciones. La primera, el hecho de que de esos cinco años encontramos documentación comercial compacta (aunque no todo lo abundante que sería deseable) en el Archivo de Indias de Sevilla, enmarcados dentro de un período más amplio salpicado de lagunas documentales que abarca desde 1786-1816; esto hacía posible establecer una coyuntura que relativizase el valor de los datos del quinquenio.

La segunda, que los años citados suponían un período de tiempo muy significativo ya que estaban comprendidos entre dos fechas de enorme significado para el comercio americano, cuales son el inicio de la guerra con Inglaterra y el decreto de libertad de comercio

con países neutrales (1797) (cuyos efectos se hacen patentes a partir del año 1798) y la Paz de Amiens, con la que aquella termina en 1802. Y además, como se podrá observar, de un significado extraordinario para Panamá, pues de este acontecimiento bélico, al que se sumará después potenciando sus efectos la prohibición del comercio con neutrales de 1799, se derivará un crecimiento del comercio transísmico sin precedentes durante el siglo XVIII y que será el inicio de un proceso ascendente, inversamente proporcional al seguido por el comercio metropolitano con América, que no finalizará sino casi con la independencia del país.

La situación del quinquenio, enclavado a caballo de los dos siglos haciendo de bisagra, será también bisagra dentro de la coyuntura del comercio panameño postgaleonista.

PRIMERA PARTE:
EL ISTMO DE PANAMA A FINALES DEL S. XVIII
Y PRINCIPIOS DEL S. XIX

I. UN SISTEMA POLITICO-ADMINISTRATIVO DEPENDIENTE

1. El Istmo: Comandancia General dependiente del Virreinato de Santa Fe

En los años que nos ocupan, y desde que se fundó el Virreinato de Santa Fe en 1718, el Istmo queda unido a él como parte integrante. Aunque seguirán uniéndole vínculos con el Perú de tipo político y sobre todo económico.

Aunque dependiente dentro del contexto colonial, su importancia estratégica¹ le hará merecedor de mantener una Comandancia General, de las tres que existían en el Virreinato. Gracias a ello Panamá seguía siendo considerada como una de las plazas más importantes del Nuevo Reino de Granada. Importancia estratégica nunca debidamente atendida y con frecuencia descuidada² de manera que a lo largo de la colonia será sucesivamente víctima de los ataques piráticos quienes incluso llegan a ocupar los puntos más vitales e instalarse los franceses e ingleses en el Darién.

La Comandancia abarca cuatro provincias que se reparten las tierras ístmicas al cargo de gobernadores y comandantes de armas respectivos quienes acatan la jurisdicción civil y militar de la Comandancia.

La de Panamá propiamente dicha, regida por el Comandante General y a la vez gobernador de la misma que en estos momentos es Antonio Narváez de la Torre (1793-1803). Es la más importante de las cuatro ya que alberga dentro de sí a la capital, es centro administrativo, político, religioso, económico y militar del Istmo, es también la más poblada y controla la principal fuente de riquezas que es el comercio transístmico.

La provincia de Portobelo, sin mayor relevancia, a no ser por la población de la que toma su nombre, tiene escasísimos habitantes aunque sigue siendo puerto de acceso fundamental desde el Atlántico y lugar fortificado, manteniendo por ello una aduana³ y contingentes de tropas⁴.

Las dos provincias citadas ocupan la región central del Istmo, formando una banda transversal de mar a mar, través de la cual se trazaron las rutas del comercio.

1. A.G.I., Panamá, 316. "Manifiesto del estado actual del Istmo de Panamá y medios de socorrerle...". Firmado por J. José Tabarca. Madrid, 6-X-1821.
2. A.G.I., Panamá, 260. Duplicados de Gobernadores de Panamá. "El gobernador representa el indefenso estado de el Reyno...". En Panamá, a 31 de julio de 1776. Firmado, Pedro Carbonell.
3. A.G.I., Panamá, 316. Relación de cargos de la jurisdicción del gobierno de Portobelo. En Portobelo, diciembre de 1786.
4. A.G.I., Panamá, 259. Correspondencia de los Gobernadores de Portobelo (1787-1812). Carta de Vicente Emparán del 18 de diciembre de 1789 a D. Antonio Valdés.

Al Oeste de ambas se extiende la vasta región de Veraguas hasta el límite con Costa Rica. Esta provincia fue considerada como zona interior del país por más que se asome a ambos mares, bastante poblada, con posibilidades agrícolas y poblaciones de importancia. Y por fin, al Este de las provincias centrales, la marginal provincia de Darién que, aunque fue el primer asiento colonial ístmico, quedará reducida a simple lugar de presidio en el Real de Santa María.

2. La Audiencia de Panamá, un caso más de dependencia del exterior

La dependencia del exterior no fue sólo política. También se da en el terreno jurídico. Aunque a nivel local y en primera instancia la justicia era ejercida por los alcaldes ordinarios junto a los que se va imponiendo la figura del letrado que coadyuva a su administración⁵, en segunda instancia las apelaciones han de ir a Santa Fe.

Siendo esto el comportamiento normal en las colonias, a Panamá le resultará etxtraordinariamente doloroso el hecho por haber albergado una de las tres audiencias del virreinato (junto con Santa Fe y Quito) hasta su supresión en 1752, en tiempos del virrey Pizarro.

Silvestre atribuye su desaparición a que "no hacía falta, como tampoco faltaron sobradas justas causas para su extinción"⁶. A todas luces, la administración la suprimió definitivamente en ese año porque era ciertamente superflua una vez marginado el Istmo de las grandes rutas comerciales.

La pérdida de la Audiencia es el símbolo de la decadencia comercial del Istmo que perdurará durante el resto del siglo XVIII. Es curioso que Panamá recupere, aunque sea de forma y en circunstancias accidentales, la Audiencia en el siglo XIX coincidiendo con un nuevo momento de auge comercial en el Istmo, debido en gran parte a las mismas circunstancias que originaron el traslado de la Audiencia de nuevo a su territorio.

3. El Consulado de Cartagena, instrumento de la dependencia comercial

Cartagena obtendrá el privilegio del Consulado comercial en 1795, extendiendo su jurisdicción sobre todo el virreinato, excepto Quito y Popayán, quienes poseían ya juzgados de comercio con ordenanzas particulares. Los puertos del Istmo queaban bajo su cobertura, quienes cotizarán para mantenerlo a través del impuesto de Avería Consular que gravaba todo el tráfico realizado. Los vínculos

5. AROSEMENA, M., *Panamá 1801-1810, Apuntamientos históricos*. Panamá, 1949.

6. SILVESTRE, F., *Descripción del reino de Santa Fe de Bogotá*. Ed. Carbel, Bogotá, 1968, p. 11.

comerciales que unían el Istmo con Cartagena se refuerzan ahora de forma legal, ampliándose con ello la dependencia.

Dependencia que Panamá soportará muy de mala gana, pues se convierte para ella en un gravoso tributo y reafirma el tradicional monopolio comercial cartagenero sobre el Istmo. Panamá pensará muy pronto en zafarse del control del Consulado, siendo su meta el obtener un juzgado privativo de comercio a imitación de los citados de Quito y Popayán⁷.

A ello le va a impulsar sobre todo el contencioso que ambas ciudades mantendrán con suerte alterna sobre el lugar que deba dar entrada y salida a las mercancías en el Istmo por el Atlántico. Problemática que trataremos ampliamente más adelante.

Bajo estos tres puntos de vista queda reflejada la situación dependiente del Istmo de Panamá en los años que nos ocupan al finalizar el siglo XVIII y en los comienzos del XIX. Sin embargo subyace el recuerdo del pasado esplendor y de la degradación que supuso la anulación de la Audiencia, y todo ello acentuado cuando, al abrigo de las nuevas circunstancias políticas y comerciales favorables de finales del siglo XVIII, se inicie el empuje comercial de principios del siglo XIX que le hace salir de la atonía del pasado.

1810 será fecha decisiva para el cambio. En manos de los insurrectos Santa Fe y Cartagena, será Panamá la beneficiada. El personal de la Audiencia y autoridades del virreinato abandonan Santa Fe, y Panamá se apresurará a enviar a la Regencia la solicitud de que se establezcan ambos organismos en el Istmo, comprometiéndose a sufragar los gastos que supone mantenerlos⁸. La solicitud es admitida y en consecuencia Panamá no sólo recuperará la Audiencia de que fue despojada, sino que se convertirá interinamente en el centro político del virreinato.

A cambio de estos favores la Regencia le concederá privilegios comerciales extraordinarios que acarrearán su fortuna.

En ese mismo año cae también Cartagena, con lo que los sueños de autonomía comerciales se ven hechos realidad. Este hecho unido a la coyuntura favorable le empujarán a pedir un consulado propio. Que sepamos, al menos en 1813 ya existe confeccionado un Reglamento sobre el que pudiera erigirse en Panamá el juzgado privativo de comercio deseado y solicitado años antes⁹, incluso el propio virrey patrocinará en ese mismo año el reglamento para que se establezca un tribunal de Consulado¹⁰. Pero no lo conseguirá.

7. A.G.I., Santa Fe, 960. Informe de Luis de la Barrera al Sr. Gobernador y Comandante General de Panamá, 6 de junio de 1804.
8. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe sobre trece peticiones que hace relativas al aumento de población... el diputado J. José Tabarcas. Madrid, 9 abril de 1815.
9. A.G.I., Panamá, 363. Reglamento en que se prescriben los artículos bajo los cuales puede erigirse en esta ciudad un juzgado privativo de comercio... Panamá, enero de 1813.
10. A.G.I., Panamá, 363. "El Virrey de Santa Fe acompaña en testimonio un plan... que dispuso el reglamento relativo al establecimiento en esta ciudad de un tribunal de Consulado. Panamá, 25-III-1813.

II. LA PRODUCCION DEL ISTMO Y SUS NECESIDADES

La "fertilidad de sus tierras" es uno de los tópicos que se repiten machaconamente en los informes que se expiden desde Panamá o desde el virreinato refiriéndose al Istmo. Fertilidad elogiada que podría ser teóricamente verdad, pero que de hecho parece mera literatura al comprobar que simultáneamente se constata "su miseria y postración", lo cual sí era tremendamente real, a causa de su incapacidad de autoabastecimiento y por ello a causa de su total dependencia, una vez más, del exterior.

Un informe de 1783, por ejemplo, dice que los terrenos son muy fértiles y que producen cacao, añil, algodón, azúcar...; que tienen copiosas minas...; aunque, dice, "las riquezas se malogran por falta de operarios"¹¹. Camufladamente la finalidad del informe es conseguir la libertad en la internación de negros y con ese motivo poder extraer dinero, oficialmente para comprarlos, pero que iría destinado al contrabando. El resto es puro incienso. Tanto es así que en la Relación de Silvestre se dice que "lo que ahora produce no alcanza para mantener sus habitantes"¹².

Una relación parecida de riquezas se hace en otro informe de 1795¹³, pero también se dice en él que apenas sale algo hacia Cartagena de la propia producción, siendo Cartagena quien acapara en estos años el casi total y exclusivo comercio de Panamá.

Se puede deducir que la producción de Panamá, escasa en sí misma, pues apenas sirve al autoabastecimiento, no sólo es incapaz de generar excedentes sino que incluso es deficitaria en muchas mercancías que habrá de importar para subsistir. Si bien Arosemena utiliza estos años de la colonia como contrapunto del período que comienza tras la independencia, cargando las tintas, la descripción que hace del país en 1802 es muy indicativa y confirma lo que decimos¹⁴.

Siendo pues deficitaria en casi todo, la importación de esos productos le va a ser muy costoso una vez pierda su rol de paso de mercancías oficial entre el Caribe y el Pacífico. La casi exclusiva relación comercial con Cartagena llevará consigo que tenga que adquirir las mercancías muy gravadas (se calcula que los recargos de las mercancías al entrar en el Istmo ascendían al 32%).

Las posibilidades de surtirse desde el Pacífico se verán dificultadas por la lejanía de Lima, volcada ahora hacia el Sur por la ruta del Cabo de Hornos, y por estar clausurado el comercio con

11. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe que apoya una solicitud del Cabildo de Panamá pidiendo gracias. Madrid, 3 de diciembre de 1791.

12. A.G.I., Santa Fe, 552. Apuntes de Francisco Silvestre. Santa Fe, 3 diciembre 1789.

13. A.G.I., Santa Fe, 957. Informe del Director General de Rentas del Virreinato de Santa Fe. Madrid, mayo de 1795.

14. AROSEMENA, M., *Apuntamientos históricos. Panamá 1801-1810*. Panamá, 1949, pág. 10.

los productos de Castilla en el Pacífico, de los que tenía más necesidad.

Aunque estas dificultades se ven paliadas en años sucesivos cuando el comercio se reavive en el Istmo y el contrabando surta las mercancías necesarias, la producción del lugar seguirá estancada, de forma que en las primeras décadas del siglo XIX se nos ofrece el panorama de siempre. Un informe de 1815, tras hablar de la feracidad y riquezas consabidas, dice existir indolencia y desconocimiento por parte de sus moradores y que apenas produce para subsistir y han de importarlo¹⁵. "La circulación, agricultura y otros varios objetos yacen en el último grado de abandono", nos dice otro informe de 1817¹⁶.

Precisamente por este estado miserable de Panamá, incapaz por sí misma de sufragar los gastos de la administración y defensa, se le asignará una pensión que recibe el nombre de "situado" o "excusado" a cargo del Perú, Nueva Granada, incluso de Nueva España o la Capitanía General de Cuba.¹⁷

Así pues, la producción del Istmo, nula en el sector agrícola e industrial, quedará desde el inicio de la colonia restringida al sector servicios que Castellero califica de "monocultivo"¹⁸.

Servicios que se concentran en su función de lugar de paso comercial o "transitismo", dependiente de la coyuntura, favorable o no según mecanismos no controlables desde el interior, y la estacionalidad de la ocupación. Transitismo que conlleva una hiperespecialización que incide negativamente sobre el resto de las actividades productivas, poniéndose así en peligro la capacidad de autoabastecimiento.

Cuando la coyuntura cambie y se termine la utilización del Istmo como lugar de paso de mercancías hacia el Pacífico y se utilice en su lugar la vía de Hornos, la postración llegará a su máxima expresión, pues ni siquiera el monocultivo es posible¹⁹.

Dice Castellero que los capitales acumulados de la época de los Galeones se invierten tras ella en la compra de tierras sedentariándose y transformándose la figura del mercader en rentista. Pero ellos no conllevó el auge del sector primario, primero porque la actitud del terrateniente no dinamiza las explotaciones y segundo, y principalmente, porque como hemos podido comprobar, la posibilidad de exportación, en caso de excedentes, es nula. El Istmo, pues,

15. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe sobre 13 peticiones que hace el diputado J. José Tabarcas. Madrid, 19 de abril de 1815.
16. A.G.I., Panamá, 363. Carta de Justo García de Paredes, diputado consular de Panamá. Panamá, julio de 1817.
17. A.G.I., Santa Fe, 961. Minuta que recoge expedientes entre 1809 y 1813. Orden de 16 marzo 1812 a los virreyes de N^o España. Perú y capitán gral. de Cuba para que auxilien a las cajas de Panamá con los situados señalados.
18. CASTILLERO CALVO, A., *Transitismo y dependencia. El caso del Istmo de Panamá*, en "Lotería", N^o 210-211, julio-agosto 1973.
19. SEEMAN, B., *Historia del Istmo de Panamá*, en "Lotería", N^o 6, 1959.

continuará en su dependencia del exterior que al pagarla cara gestará la miseria más absoluta.

“Nuestra economía, finaliza Castillero, no se levantará de su estancamiento hasta que el momento en que el pacto colonial se declare insubsistente”²⁰, ese decir, hasta finales del XVIII, en que Panamá inicie un nuevo proceso de recuperación económica: recuperación que sólo afecta al sector servicios.

En consecuencia, el transitismo se impone de nuevo como negocio, pero la dependencia, que si bien sigue siendo absoluta respecto del exterior, sin embargo, y esta es la novedad, será la propia clase comerciante arraigada en el Istmo quien, saliendo del ostracismo y pasividad rentista, se haga cargo de las posibilidades que en esa nueva época se presentan de hacer negocio.

La recuperación económica que queremos demostrar existió en el Istmo desde finales del siglo XVIII no afectará pues a todos los sectores de la producción. Sólo al sector servicios aunque con modalidad, contexto y circunstancias netamente distintas a la época clásica del comercio galeónico... No obstante no se modificará ni la provisionalidad, ni la interinidad, ni la dependencia que conlleva cualquier “monocultivo”.

III. LA EVOLUCION DEMOGRAFICA

Sin poseer un estudio de conjunto sobre la evolución demográfica del Istmo a través de la época colonial, nos serviremos de datos desperdigados en censos, cartas, informes..., recogidos por algunos autores que de alguna forma han intentado ya relacionarlos parcialmente. Estos datos demográficos abarcan desde 1736 hasta 1843 y son relativamente abundantes a lo que se refiere al último cuarto del siglo XVIII o primero del XIX.

La fiabilidad de los mismos es ciertamente relativa, aparte de que las cifras aportadas para una misma fecha varían a veces sensiblemente según la fuente de donde procedan. Los datos provenientes de censos están lejos de ser totalmente objetivos ya que el sistema censatorio era muy deficiente; los procedentes de otras fuentes no dejan de ser apreciaciones globales hechas de forma genérica y casi siempre influenciadas por el contexto en que aparece la cifra, deformable a conveniencia. Algunos, finalmente, son apreciaciones de los estudiosos del tema.

El análisis de los mismos nos ha llevado a deducir cuatro conclusiones fundamentales sobre la evolución demográfica del Istmo.

20. CASTILLERO CALVO, A., *Ibidem*, N° 210, pág. 27.

1. Que la población registra un mantenido ascenso, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII

Tendencia que hemos constatado desde cuatro puntos de vista:

a) *La población del país aumenta.* El primer dato del que disponemos data de 1736 en que figuran 22.014 habitantes a los que habría que sumar los de Panamá-capital que no están incluidos (suponemos que en torno a 5.000), según lo cual tendríamos una población de 27.000, expresión del declive demográfico-económico del Istmo al finalizar la época galeónica.

Iniciado ya el último cuarto del siglo XVIII, en 1778, las cifras aportadas suponen un crecimiento del 100% con sus 55.910 habitantes según una fuente o 60.144 según otra. A partir de este momento los datos de población son más abundantes y son reflejo de un continuado ascenso moderado hasta 1804 en que se aporta la cifra de 87.000. Hasta 1815 no hemos vuelto a encontrar datos, en cuyo año se nos da la cifra de 145.000, lo que no deja de aparecer como otro gran salto demográfico.

b) *También se puede comprobar un aumento paralelo en la población de la provincia de Panamá.* Jaén Suárez y Castellero Calvo, suponemos basados en Francisco Silvestre, ofrecen cifras muy similares para los años 1778 y 1789 respectivamente, es decir, 35.955 y 35.924. El 1800 Restrepo nos dará la cifra de 57.000 y, aunque ya fuera del período colonial pero significativo, en 1843 se habría elevado a 73.726.

c) *Respecto de Panamá-capital* tenemos que del balance demográfico que arrojan los siglos XVI y XVII culminando, según los datos disponibles, en 1671 en los 10.000 habitantes, se pasa en 1787-8 a la escasa cifra de 5.954. Punto de partida para nosotros de la coyuntura alcista de finales de siglo que persiste en la cifra de habitantes entre 7.000 y 8.000, según las distintas referencias, desde 1790 a 1803. Confirma esta coyuntura, relativa a la ciudad de Panamá, el dato parcial de 1815 que supone unos 6.000 habitantes sólo para el arrabal.

d) *Portobelo por su parte* inicia 1759 con una población de 1.300 habitantes para poseer ya en 1789, según Silvestre 1.763 habitantes, y llegando en 1803 a tener 2.764, es decir, 100% de la primera referencia.

El Istmo, pues, y a juzgar por las cifras de población en aumento, no es una zona definitivamente estancada tras la desaparición de las Ferias de Portobelo, por el contrario, da muestras de tener dinamismo demográfico lo que implica ha de existir dinamismo paralelo en el campo económico, es decir, en el comercio.

2. Que la población libre de color crece correlativamente en importancia numérica social y económicamente frente al estancamiento de la blanca

La descomposición de estas cifras globales en los distintos grupos o clases sociales que las componen nos arrojan además luz sobre la estructura de la población en íntima relación una vez más con la razón de ser de la misma: el comercio transístmico. Los datos de población suelen aparecer desglosados según los estratos sociales (blancos, libres de color, indios, esclavos..).

Parece que la población blanca de Panamá-capital apenas varió a lo largo de la época colonial manteniéndose entre los 300 y 500 vecinos, fenómeno que se repite respecto de los esclavos. Sin embargo la población libre de color muestra una tendencia en continuo ascenso desde el 7,8% 1575 hasta el 65% en 1794 (fecha en que tenemos la última cifra desglosada de población).

El fenómeno se repite en los otros núcleos de población y provincias del Istmo durante la segunda mitad del siglo XVIII. En la provincia de Panamá, sobre un total de unos 36.000, los habitantes de color representan el 55% y sólo el 22% los de color blanco. Los porcentajes correlativos en Portobelo y Panamá-capital son todavía más dispares: 81,7% de color frente al 5,9% de blancos en Portobelo (1789) y 65,2% de color frente al 11% de blancos en Panamá (1790). Lo mismo sucede en Chagres y Cruces, y proporciones similares son observables en las provincias de Veraguas y Darién.

Los libres de color, pues, van progresivamente aumentando en número y creemos en importancia económica dado que los porcentajes son muy altos en toda la comandancia. En todo caso ellos serán la plataforma del futuro resurgir del Istmo comercialmente, la base de la toma de conciencia frente a la Metrópoli cuando ésta no responda a sus exigencias y finalmente hará posible el surgir de una nueva nación independiente en un enclave apendicular del antiguo Virreinato.

3. Que Panamá-ciudad es el enclave demográficamente más favorecido de la zona de tránsito, siendo dentro de ella el polo de atracción demográfica

Cosa muy lógica ya que ninguno de los otros tres reunían condiciones para serlo, ya por su situación, efectos nocivos de clima, exposición permanente a los ataques de los piratas... Por otra parte, y esta es la razón principal, en Panamá se asentó la administración del Istmo convirtiéndola en urbe capitalina.

4. Si bien Panamá y con ella el corredor transístmico lo significaron todo en los siglos XVI-XVII, demográficamente va perdiendo importancia en relación con las zonas interiores del país

Así en 1787 la población de Panamá-capital sólo supone el 9,8% del total de la Comandancia, escaso porcentaje en un país donde los núcleos urbanos no son excesivos en número ni representan grandes concentraciones. Sin tener datos demográficos del Istmo en la época de la Audiencia, sí podemos apreciar un sostenido crecimiento de la capital en las cifras aportadas que culminan en los 10.000 habitantes de 1671 según J. B Sosa.

Frente a esta cantidad todavía aparece como más exigua la cifra de 5.954 del año 1787 frente a los 60.517 de la Comandancia. Lo que nos da pie para pensar que la población de Panamá descendió proporcionalmente a la marcha del resto del país quien en lo sucesivo sigue creciendo mientras Panamá se estanca, como antes hemos visto. Lo mismo sucede si tomamos como referencia la jurisdicción de Panamá, pues mientras en 1803 se estiman para ella 18.441 habitantes, lugares del interior como la jurisdicción de Santiago y la de Natá poseen ya cifras similares con 18.126 y 12.831 habitantes respectivamente.

Es decir, que perdiendo peso demográfico el Istmo propiamente dicho lo ganan las zonas del interior. La ligera reactivación del comercio transístmico entre el siglo XVIII y XIX haría reaccionar ligeramente la demografía de la capital hasta un límite para luego ceder al interior, si no el liderazgo, sí gran parte del usufructo de esa reactivación económica y demográfica, como demuestran las cifras aportadas de 1843 en que Panamá-capital no llega a los 5.000 habitantes mientras que ciudades del interior como Natá, Santiago, San Francisco y Los Santos superan con creces la cifra citada.

Así, pues, sobre la infraestructura demográfica del Istmo a finales del siglo XVIII y principios del XIX se puede deducir que se produce un aumento de la población que continuará en lo sucesivo, lo que implica una reactivación económica respecto de las décadas anteriores, sólo explicable ésta en base a un aumento del tráfico comercial. Que sigue siendo Panamá la plaza que capitanea el Istmo en el orden demográfico y por lo tanto en el terreno económico-comercial, manteniendo Portobelo un papel netamente secundario agudizado a causa de la política pro-Chagres que Panamá utiliza. Que este aumento de población no es similar en todas las capas sociales, siendo los libres de color quienes experimentan un crecimiento inusitado frente a la población blanca que se estanca. Y, por último, que se advierte una pérdida del peso demográfico de la zona de tránsito frente al interior del país quien se dinamiza a causa de la incidencia positiva sobre todo del contrabando y de la gente de color.

Insistimos en la estrecha relación entre estos fenómenos demográficos y el comercial. Por lo que a los años interseculares se refiere,

y a nosotros importa sobre todo, este punto de vista queda reflejado en un documento de 1807 que hablando de esa época relaciona como causa y efecto el progreso comercial que los ministros reales de Panamá constatan existió a partir de "los años 94" (1794) y el "aumento de población" que observan se produjo²¹.

Más que de causa y efecto, habría que pensar en dos fenómenos correlativos que se interfieren y dinamizan mutuamente, representados sobre todo por el contrabando y por la gente de color respectivamente, e incidiendo sobre todo en el interior del país, desde donde por ósmosis incidirían también en el pasillo o zona central hasta un óptimo.

IV. INFRAESTRUCTURA COMERCIAL, LAS RUTAS TRANSISTMICAS

A pesar de la importancia estratégica y comercial del Istmo durante los dos primeros siglos de colonización, nunca fueron buenos los medios de comunicación que le atravesaban. Aunque la desastrosa red viaria y precarios puertos de acceso son sobre todo efecto de la decadencia comercial durante el siglo XVIII.

Unas cuarenta millas separaban ambos océanos cuyo tránsito era dificultado por su configuración montañosa, su clima tropical insano y por las zonas pantanosas²². Para cruzar este espacio se utilizaban tradicionalmente dos vías distintas que partiendo respectivamente, desde el Atlántico, de Portobelo y de la desembocadura del río Chagres concluían en Panamá. La primera totalmente terrestre y la segunda mixta (terrestre, fluvial y marítima)²³.

La primera, o Camino Real, parece tenía unas 18 leguas y era intransitable en invierno o época de lluvias y siempre difícil y costosa. Para su mejoramiento y conservación se impondrá desde 1569

21. A.G.I., Santa Fe, 960. Informe de los ministros reales de Panamá Ramón Díaz y Salvador Bernabeu, pág. 35 vuelta y 36. 14 abril 1807.
FUENTES DEMOGRAFICAS UTILIZADAS: A.G.I., Santa Fe, 552, Apuntes de Francisco Silvestre, Santa Fe, 3 diciembre 1789. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe del diputado J. José Tabarca. Madrid, 19 abril de 1815. ALFARO, R., *La población de la ciudad de Panamá a través de sus 450 años de existencia*, en "Lotería", N° 166, sept. 1969, pág. 21-26. JAEN SUAREZ, O., *Estadísticas demográficas de Panamá: segunda mitad del s. XVIII*, en "Anuales de Ciencias Humanas" 1(1971), pág. 86-93. *El hombre y la Tierra de Natá de 1700-1850*. Panamá, 1971. CASTILLERO CALVO, A., *Los negros y los mulatos libres en la historia social panameña*, en "Lotería" N° 210-211, julio-agosto 1973, pp. 17-40, 25-56, *Transitismo y dependencia. El caso del istmo de Panamá*, en "Lotería" vol. XIV, N° 164, jul. 1969, p. 61 ss. RESTREPO, J.M., *Historia de la revolución en la República de Colombia*, Tomo I, pág. 577-9. CASTEAROZO, C.M., *Una relación inédita de Panamá*, en "Lotería", N° 33, agosto 1958.
22. MOREYRA PAZ-SOLDAN, M., *El tráfico marítimo en la época colonial*. Lima 1944, p. 56.
23. FORTUNE, A., *Las Ferias de Portobelo*, en "Lotería", N° 209, junio 1973, p. 5-17.

el impuesto conocido como Avería de Camino aunque sólo en el siglo XVII lo que en principio fue una mera senda se convertiría en calzada pavimentada. Así y todo, sólo era transitable a lomo de caballería y durante el día. La decadencia comercial trajo consigo el que nada se invirtiera en su mejora de forma que continuó el deterioro, el hecho de que la otra vía fuese más cómoda y la preferencia de Panamá de vehicular su comercio a través de la desembocadura del Chagres, obviando a Portobelo, hizo que su tránsito fuere disminuyendo durante el siglo XVIII; a principios del XIX, prácticamente ya no aparecen referencias a esa ruta.

La otra vía transísmica utilizaba el curso bajo el río Chagres, navegable hasta la desembocadura en el Atlántico desde un embarcadero construido al efecto en el lugar llamado Cruces, Venta Cruces y Venta Cruz, hasta el cual discurría un camino terrestre de unas ocho leguas desde Panamá. Dificultada la intervención pirática con la construcción en 1588 del Fuerte de San Lorenzo en la desembocadura del río, la vía será muy utilizada. Canoas y bongos remontaban o se dejaban arrastrar por la corriente del río desde Cruces a la desembocadura, calculándose en una o dos semanas el tiempo invertido según fuera el sentido del viaje. Aunque más larga que la anterior era menos costosa y menos peligrosa. Ruta preferida en invierno por aumentar el caudal del río y aumentar los peligros de la otra. El recorrido finalizaba comunicando la desembocadura del río por mar con Portobelo (unas ocho o nueve leguas), aunque cada vez con más frecuencia se internan o se expiden las mercancías sin utilizar a Portobelo²⁴.

Por las razones expuestas, esta vía mixta será la habitualmente utilizada, centrando la administración de Panamá todos sus esfuerzos en mejorarla, aunque siempre los fondos disponibles al efecto serán más bien escasos²⁵; y tenían gran interés en mejorarla ya que además de resultarle más cómoda le daba oportunidades de burlar el control que oficialmente realizaba Portobelo, evitando así que éstas encarceraran no pagando allí los impuestos de entrada, salida y de tránsito. De esta manera promocionaba la utilización del puerto de la desembocadura del río Chagres, declarado Menor en 1779, para importar y exportar por él libremente, causa, como veremos, de la ruina de Portobelo.

La posibilidades reales de Panamá de conservar y mejorar la red viaria eran nulas, pues la metrópoli hace caso omiso a las peticiones que se le hacen con ese fin y la iniciativa propia estaba condicionada por los escasos ingresos fiscales que no bastaban para sufragar los gastos más urgentes (administración y defensa). Incluso los ingresos que por el impuesto de Avería de Piso, en principio

24. MOREYRA, *Ibidem*, p. 59.

25. RENNYS HUSSEY, R., *Caminos coloniales en Panamá*, en "Lotería", N° 60, nov. 1960. A.G.I., Santa Fe, 552. El arzobispo-*virrey* de Santa Fe. Informe en vista de su carta del 24 de octubre 1783 en que se apoya la solicitud del Cabildo secular de Panamá... Madrid, 29 noviembre 1971.

destinados a esos menesteres²⁶, así como los provenientes del ramo de Consulado²⁷, eran totalmente extraídos o empleados en otras necesidades una vez que el Consulado se estableció en Cartagena²⁸.

Tanto es así que sólo hemos podido constatar en 1806, en la relación anual de ingresos y gastos del Consulado de Cartagena enviada a Madrid, una determinada cantidad en concepto de Data destinada a la limpieza del río Chagres. Siendo ésta la única contrapartida dedicada a Panamá de todas las exacciones que en número creciente ésta envía a Cartagena²⁹.

A medida que Panamá se sienta fuerte reaccionará contra esta marginación utilizando para sí los impuestos, ya suculentos, que habían de enviarse a Cartagena, lo que logra cuando ésta inicie la rebeldía contra España en 1810³⁰; y mucho más cuando se extinga el Consulado, aunque se le niegue oficialmente la facultad de utilizar esas fuentes de ingresos para atender a las obras públicas siempre pendientes, como es el caso del 3 de diciembre de 1815³¹. Similar comportamiento podemos apreciar en un documento de 1819 en que el Comandante incumplirá la Real Orden del 18 de febrero de ese año y aplicará los citados fondos para mejorar el puerto de Panamá, limpiar el cauce del río Chagres y arreglar el camino de Cruces³².

La falta de dinero y de interés de la Administración cerrarán el paso a las mejoras necesarias que requerían las comunicaciones del Istmo, lo que fue causa de su mal crónico.

V. INFRAESTRUCTURA COMERCIAL: PUERTOS Y AMBITOS COMERCIALES

1. Panamá: Puerto de la Mar del Sur

Fundada la ciudad en 1579, se convertirá en la Capital del Reino de Tierra Firme y sede, por lo tanto, de los organismos político-administrativos que controlan la zona. Su importancia económico-comercial es fundamental para el tránsito oficial y no oficial como

26. A.G.I., Santa Fe, 957. Real Cédula de Erección del Consulado de Cartagena de Indias, artículo XXXI. Aranjuez, 14 junio 1795.
27. A.G.I., Santa Fe, 960. Informe de Luis de la Barrera al Sr. Gobernador y Comandante general de Panamá. Panamá, 6 de junio 1804.
28. A.G.I., Santa Fe, 960. Documento con N° 36 que contiene representación del comercio de Panamá de 29 febrero 1808 y oficio del consulado de Cartagena de 9 abril de 1808.
29. A.G.I., Santa Fe, 960. Cuenta de los fondos y erogaciones correspondientes al año de 1805 del Consulado de Cartagena. Madrid 21 abril 1807.
30. A.G.I., Santa Fe, 961. Comunicado del Consulado de Cartagena al Secretario de Estado. Cartagena de Indias, 2 julio 1811.
31. A.G.I., Santa Fe, 961. Informe sobre los fondos existentes en las Cajas Reales de Panamá procedentes de Avería... Panamá, 23 junio 1814.
32. A.G.I., Santa Fe, 961. De Palacio a Gobernación de Ultramar remitiendo una carta del Comandante General de Panamá de 2 octubre de 1819. Palacio, 30 noviembre 1820.

punto de entrada y salida hacia la Mar del Sur, sobre todo hacia Lima-Callao. Por ello se instalan allí los instrumentos fiscales que controlan y gravan el tránsito y la clase de comerciantes que lo estimulan y se benefician del mismo.

Siempre dependiente del exterior para su autoabastecimiento, sentirá más que nunca, esta deficiencia cuando el comercio llega a los mínimos de toda su historia, convirtiéndose de puerto fundamental del comercio de aquel Océano en puerto de ínfima categoría, "sirviendo sólo de escala o recalada a embarcaciones de Guayaquil que comercian con puertos del norte de Panamá"³³ nos dice Silvestre en 1789, quien insiste en su Informe sobre la escasez de embarcaciones que comercian con ella.

¿El por qué de este brusco cambio de papeles? Sin duda, y en primer lugar, porque en el siglo XVII se quedará al margen de las grandes rutas del comercio indiano a causa de la meridionalización del comercio español³⁴. Pero además, porque el monopolio comercial español con sus colonias imponía un férreo control sobre el comercio colonial interno en el Pacífico. Por estas causas este Océano se vio escasamente surcado de embarcaciones mercantes, aparte de las que con exclusividad llevaban a cabo el comercio metropolitano en una primera etapa desde el Istmo al Virreinato del Perú y posteriormente las que siguen la ruta del Cabo de Hornos.

En esta coyuntura Panamá culminó su decadencia. En 1770 el gobernador se quejaba de "que las embarcaciones que se presentan en este puerto citado de Panamá son pocas y accidentales para cualquier concurrencia que precisare"³⁵.

Sólo el 17 de enero de 1774 salió una Circular para que en los cuatro reinos del Perú, Nueva España, Santa Fe y Guatemala se alce y se quite la real prohibición que había entre ellos sobre comercio recíproco por el mar del sur³⁶. Aunque esto supuso un primer respiro para Panamá, esta disposición, en apariencia magnánima, de hecho cercenaba una fuente de comercio muy importante al suprimir en el artículo tercero, como materias prohibidas, los productos que pudiesen competir con lo que la metrópoli tradicionalmente exportaba a América; es decir, los productos conocidos como Efectos de Castilla, que por otra parte producían sobradamente Perú y Chile.

El escaso movimiento comercial del Istmo con la Mar del Sur continuará en el estancamiento cuando podía haberse aprovechado de una ley favorable y amplia en ese sentido y haber servido de intermediario y de zona de tránsito de los productos de aquél océano

33. A.G.I., Santa Fe, 552. Apuntes de Francisco Silvestre. Santa Fe, 3 diciembre 1789.

34. NAVARRO GARCIA, L., *Hispanoamérica en el s. XVIII*. Ed. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1975, p. 207.

35. A.G.I., Panamá, 260. Duplicados de Gobernadores de Panamá: de Vicente de Olaziregui a Julián de Arriaga. Panamá, 21 julio 1770.

36. A.G.I., Santa Fe, 960. Cédula circular, 17 enero 1774.

respecto del Caribe, siempre faltas de un buen surtido de géneros españoles, sobre todo cuando finaliza el siglo y el comercio español ha de hacer frente a la presión de Inglaterra y Estados Unidos. Por otra parte, podía haber servido de puerto clave para las expediciones y los intercambios entre el norte y sur del Pacífico, surtiendo a todos ellos de productos atlánticos, como después hará.

Panamá clamará contra esta disposición inútilmente. La administración española, siempre reticente, suspenderá y volverá a poner en vigor la citada disposición manteniendo en la cuerda floja a los gobernantes del Istmo³⁷.

También en 1804 aparece otra manifestación del disgusto que reinaba en Panamá en un Informe del diputado consular del Consulado de Cartagena. A su juicio la citada normativa impide los progresos de la navegación por los mares del Sur ya que con los artículos prohibidos podían completar sus cargamentos los pocos buques que hacen este tráfico; además, precisa, estos productos tienen mejores precios y calidad que los venidos de España³⁸. En este mismo informe sobre el tema se relata el estado de "languidez e inercia" de la navegación de la Mar del Sur: dice que en una extensión de más de 2.000 leguas pobladas "puede que el número de buques que anden por estos mares no ascienda a cien". Incluso propone soluciones... pero nada de ello se hará.

Las autoridades coloniales, entre la espada de la legislación y la pared de las necesidades, optan por un camino intermedio: seguir golpeando en las puertas de la Administración y a la vez actuar según creían más conveniente.

Esto es lo que se desprende del oficio que el Gobernador de Panamá, Juan de Urbina, envió al virrey del Perú, Marqués de Avilés, en 29 de noviembre de 1803, en que se pedía "permitiese o disimulase", hasta que S. M. resolviese sobre una representación enviada a España, el embarco en las expediciones que se hacen desde Perú de los comestibles y caldos de absoluta necesidad en Panamá, los cuales no podían recibir de otro lugar. El Consulado de Lima se declara favorable en un informe del 8 de marzo de 1804 en calidad de "por ahora" y presiona al virrey para que acceda³⁹.

La evolución y continuas modificaciones de dicha Cédula demuestra una vez más la arbitrariedad de la Administración metropolitana y un cerril comportamiento respecto del comercio colonial. Así tenemos que por Real Orden de 21 de octubre de 1777 se suspende su observancia; que se pone en vigor el 10 de agosto de 1779, al entrar en vigencia el Reglamento de Libre Comercio, aunque

37. A.G.I., Santa Fe, 959. Al Sr. Zevallos en vista de la representación del comandante de Panamá. Aranjuez, 23 enero 1804.

38. A.G.I., Santa Fe, 960. Informe de Luis de la Barrera al Gobernador de Panamá. Panamá, 6 junio 1804.

39. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe sobre la representación del virrey del Perú Marqués de Avilés. Madrid, 9 septiembre 1805.

desde 1780 no afectará esta contraorden a Guayaquil; que el 2 de mayo de 1796 se amplía la citada cédula habilitando el puerto de San Blas y otras zonas "por ahora" para comunicar con frutos prohibidos; que también por Decreto de 26 de agosto de 1799, a causa de la guerra con Inglaterra, se levantó tal prohibición para Panamá durante el tiempo de dicha guerra; pero que una vez finalizada volvió a seguir rigiendo allí la cédula de 1744 desde el 16 de diciembre de 1802.

Si, como acabamos de ver, las dificultades impiden el desenvolvimiento de la Mar del Sur y, por lo tanto, restan posibilidades de desarrollo del puerto de Panamá, no son menores los problemas en lo que atañe al posible comercio en dirección al Atlántico.

Retiradas las Ferias de Portobelo y prohibido el intercambio por la Mar del Sur tras 1704, el Istmo no puede atraer mercancías del Atlántico para trasvasarlas al Pacífico ni a la inversa; aparte de que siendo residual el comercio transistmico practicado, se veía adolecido de los fuertes gravámenes que se imponían a los escasos productos en las plazas de adquisición atlánticas (Cartagena, sobre todo), en Portobelo y por los gastos de trasvase por la vía de tierra para llegar por fin al puerto de Panamá.

Cuando se levante parcialmente la prohibición en 1774 ya está consolidada la ruta de Hornos y será indispensable atraer fletes desde la Península al Istmo no pudiendo así beneficiarse de hecho de las ventajas del Reglamento de Libre Comercio como Puerto menor, ni de la Real Orden de 1784⁴⁰.

De esta manera el comercio de Panamá, en el ámbito del Pacífico, se mantiene en la atonía dentro de unas cantidades realmente poco significativas y que a la postre arrojan saldo negativo para Panamá. Como ejemplo de ello tenemos los datos que abarcan los años 1785-1789 del comercio Panamá-Callao, procedentes de la Expedición de Malaspina⁴¹.

A partir de estas fechas las cosas van a cambiar notoriamente en beneficio de Panamá. Como veremos en el capítulo correspondiente, ya en los años 1798-1802 el balance comercial se convertirá en superavit pudiéndose asegurar que Panamá fue poco a poco recuperando la iniciativa: si bien las importaciones respecto del Callao mantendrán cifras similares al quinquenio 1785-1789, las exportaciones ascienden vertiginosamente.

Aunque en estas fechas continúan los lamentos de Panamá, que Lima corea gustosamente, parece poder detectarse que Panamá despierta de su letargo a finales del XVIII conquistando mercados pacíficos a los que trasvasa ventajosamente mercancías atlánticas una vez liberada del control cartagenero y aprovechando el período difícil por el que atraviesa la metrópoli, lo que le posibilita abrir

40. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe en vista de la carta del arzobispo- virrey de Santa Fe de 24 octubre 1783. Madrid, 29 noviembre 1791.

41. *Colección Documental de la Independencia del Perú*, Tomo VII: *La Marina (1780-1822)*. Vol. I, pág. 292-293.

sus puertos a los neutrales y extranjeros en general y negociar con sus mercancías, ya legales o ya de contrabando, en el Pacífico.

Por la Real Orden de 2 de mayo de 1796, que amplía como hemos visto a la cédula de 1774, se habilita el puerto de San Blas, beneficiándose las provincias interiores y California. Panamá, a mitad de camino entre Lima y esas zonas comerciará con ellas bien con géneros atlánticos o mediatizando los limeños⁴². También en ese mismo año se habilita a la ciudad de Panamá y a su comercio para comerciar "con el de Chocó, Quito, puerto de Realejo y demás del Reino de Guatemala"⁴³, de cuya puesta en práctica tenemos referencias de los años 1804 y 1805⁴⁴. Es muy interesante que se establezca comercio regular con Quito directamente, teniendo esta ciudad en Guayaquil la salida y entrada natural portuaria, por una vía distinta de la utilizada habitualmente.

Si es cierto que cuantitativamente no supone demasiado la incidencia de Panamá en el comercio pacífico en estos años y así lo confirma Vargas Ugarte respecto del Callao entre 1801-1805⁴⁵, sin embargo, y esta es nuestra tesis, los años finales del XVIII y primeros del XIX son la fase previa que explica el auge de la segunda década de este siglo. Y como muestra de que no fue algo repentino, ahí está el progresivo incremento registrado en los ingresos de la Real Aduana.

2. Portobelo y Chagres, Terminales de la Rutas Istmicas en el Atlántico

Chagres y Portobelo eran los puertos de entrada y salida en el Mar del Norte de la zona ístmica de Panamá; terminales y cabeceras de las rutas transístmicas coloniales. Distantes unos cien kilómetros de Panamá-ciudad estaban unidos a ella por los caminos ya descritos. Mientras Portobelo tenía una hermosa bahía con buena capacidad de recalada para embarcaciones, gracias a lo cual fue utilizado como puerto de arribada de los galeones, las mercancías seguían el curso del Chagres hacia el Pacífico, comunicándose ambos enclaves por mar⁴⁶.

Frente a los deseos de Portobelo de seguir acaparando el comercio ístmico se alzarán las protestas de Panamá quien intentará por todos los medios evitar el paso por Portobelo de las mercancías en

42. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe del tribunal del Consulado de Lima. Lima, 8 marzo 1804.

43. A.G.I., Santa Fe, 960. Expediente relativo a la habilitación del comercio de Panamá con los de Chocó, Quito... 1796.

44. A.G.I., Santa Fe, 960. Juan Antonio de la Mata al Ministro de R.I. Hacienda. Panamá, 10 febrero 1806.

45. VARGAS UGARTE, R., *Historia General del Perú*, vol. V: *Las postrimerías del poder español (1776-1815)*. Lima, 1949, p. 47.

46. A.G.I., Panamá, 259. Carta del gobernador de Portobelo Vicente de Emparán a don Antonio Valdés. 18 de diciembre de 1789.

el Atlántico, ya que ello sólo reportaba una fuente de impuestos que las gravaba inútilmente. El problema será la rada del río Chagres no demasiado apta para recibir embarcaciones de mediano tonelaje, en lo que Portobelo se basa para evitarlo.

El pleito entre Panamá y Portobelo será eterno: pleito en el que Panamá tenía todas las de ganar, pero en el que se interpondrá Cartagena, temerosa de que Panamá se escape a su control.

Sin ninguna importancia como población, como ya vimos, Chagres consistió en un castillo construido por Antonelli por mandato de Felipe II con el fin de defender el comercio de los galeones y defender una posible penetración en el Istmo. Y junto al castillo escasas viviendas para la tropa y algunas familias ocupadas en dirigir las embarcaciones por el río para remontar las mercancías.

Si legalmente era Portobelo puerto obligado, Chagres será utilizado desde muy pronto de hecho para internar directamente por él las mercancías burlando los derechos de Portobelo a la exclusividad. En fecha tan lejana como 1723, el Rey enviará al Gobernador de Panamá una comunicación sobre que cesara el abuso de entrada de embarcaciones en el río Chagres⁴⁷. Era para los comerciantes mucho más cómodo, más barato y facilitaba el contrabando.

Por esto en el artículo quinto del Reglamento de Libre Comercio, Chagres junto con Portobelo fue declarado puerto menor⁴⁸. Esta era una baza importante para los comerciantes del Istmo, pero tenía como contrapartida el que sólo podía ser utilizado para embarcaciones que, con registro de los puertos habilitados en España, saliesen para él, cosa nada probable por no existir en el Istmo tamaña demanda y peligrar la entrada en él de tales embarcaciones.

Teóricamente abierta la puerta legal, esto se convertiría en la ruina de Portobelo. Por ello la ciudad se afirmará en los decretos de 1784 de 5 de agosto y en el de 26 de abril de 1789 que, ampliando las gracias de los puertos menores, no citaban a Chagres entre ellos: en consecuencia, concluían, había dejado de ser puerto menor y en el caso de que pudiera comerciar con España, no podía hacerlo con los demás puertos americanos.

La guerra sorda que Panamá y Portobelo sostienen queda patente en un incidente ocurrido en 1790 cuando un vecino de Chagres solicita el empleo de práctico de ese puerto. El virrey de Santa Fe pide informe a Portobelo y éste manifiesta no haber necesidad de tal empleo, pues por allí era imposible la entrada de embarcaciones⁴⁹.

A pesar de todo, tan seguros estaban los panameños de sus derechos que expondrán el 29 de julio de 1794 la necesidad de que se esta-

47. A.G.I., Panamá, 363. Del Rey al gobernador de Panamá. Sobre que cese el abuso de entrar embarcaciones en Chagres. 16 de marzo de 1723.

48. *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias*, 12 octubre de 1778. Madrid, Imp. Pedro Marín, 1778.

49. A.G.I., Santa Fe, 553. El Cande de Casa-Valencia a Miguel Cayetano Soler: sobre expediente instruido sobre si debe o no continuar la exacción de Comboyage. Madrid, 12 agosto 1801.

blezca en Chagres un ministro para que tomase cuenta de los cargamentos... pues, en su opinión, era más conveniente un ministro en Chagres que dos en Portobelo⁵⁰.

Habiendo quedado sin respuesta su petición, se atreverán a más el 22 de septiembre de 1796 en que piden expresamente supriman una plaza de oficial real en Portobelo y pasase esa plaza a Chagres⁵¹ de cara a establecer una aduana en Chagres dependiente de Panamá.

Portobelo pasa a la lucha ante lo que juzga un atropello, iniciándose un grueso expediente cuya solución definitiva no llegará a darse nunca. El 17 de noviembre de 1795 Portobelo envía una representación al virrey pidiendo se dicte la prohibición de que no se haga ningún tipo de comercio por Chagres. Insisten en enero de 1796, encabezando ahora el escrito el gobernador de la plaza, en que la entrada de buques en Chagres es la ruina de Portobelo, en que esa práctica va contra los decretos de 1784 y 1789, en que la Real Orden de 21 de junio de 1794 manda que las ropas y frutos para Panamá entren en Portobelo y en que una aduana en Chagres resultaría muy cara.

Panamá se defiende en carta del 22 de septiembre de 1796 juzgando las razones de Portobelo como carentes de fundamento y ataca el meollo de la cuestión poniendo el dedo en la llaga, acusando a Portobelo que su postura es debida sólo a los intereses de unos pocos comerciantes allí afincados.

El Virrey Pedro de Mendinueta, toma entonces cartas en el asunto, previo informe del dictamen del Tribunal de Cuentas, quien en enero de 1797 arroja un juicio negativo sobre Chagres, y del de las autoridades cartageneras que confirman esa opinión. Y así el 21 de julio dispone no haber lugar para el establecimiento de aduana y resguardo en Chagres y que sólo se permite el comercio interamericano por él en caso de necesidad y previa comunicación⁵².

Panamá no se conforma y sus protestas provocan que el virrey dé cuenta a Su Majestad en carta del 19 de septiembre de 1798⁵³, inclinándose curiosamente a favor de Chagres ya que si ese puerto puede comerciar con España con más motivo lo podrá hacer con los puertos americanos y además el peligro de entrada de embarcaciones en él queda anulado ante el hecho de que las esté recibiendo sin peligro; el poner allí una aduana es un medio de evitar el contrabando...

Todo queda en incertidumbre mientras la metrópoli decide, pero Panamá aprovecha el río revuelto y continúa sirviéndose de Cha-

50. A.G.I., Santa Fe, 552. El Virrey de Santa Fe, Mendinueta, sobre el expediente actuando acerca de cerrar Chagres. Madrid, 20 enero 1800.

51. *Ibidem*.

52. A.G.I., Panamá, 363. El Virrey de Santa Fe. Decreto. Santa Fe, 21 julio 1797.

53. A.G.I., Panamá, 363. Pedro Mendinueta, virrey de Santa Fe a Francisco Saavedra. Informe sobre expediente actuado con testimonio para cerrar el puerto de Chagres. Santa Fe, 19 septiembre 1798.

gres contra la expresa prohibición del Virrey de 1797. Como habitualmente sucedía, la metrópoli da largas al asunto, continuando mientras tanto la polémica.

En 1808, lejano ya el clamor del pasado, Panamá vuelve a la carga, un tanto envalentonados, y piden a Santa Fe que un sujeto de satisfacción registre en Chagres las embarcaciones que llegan a ese puerto⁵⁴. Por su parte los comerciantes de esa ciudad piden ese mismo año al Consulado de Cartagena se construya un muelle en el río Chagres⁵⁵. Eran otros tiempos, lo que confirma el hecho de que en 24 de abril de 1809 el virrey conceda "por ahora" que se utilice Chagres para el comercio con colonias amigas⁵⁶.

Finalmente el 14 de diciembre de 1811 la Regencia española⁵⁷ aprueba el que se establezca en Chagres una aduana, como la que existe en Portobelo. Con ello se reconocía una situación de hecho: "que Portobelo era poco frecuentado"⁵⁸. Esto es corroborado por Real Orden de 7 de julio de 1813⁵⁹.

La apertura de esa aduana coincide con la desaparición del Consulado de Cartagena, de manera que nada pudo hacer para oponerse a ello, luchando Portobelo en situación desventajosa infravalorándose ahora sus argumentos de siempre⁶⁰.

Sólo volverá a ponerse la función de Chagres en entredicho en 1816, cuando el Consulado de Cartagena reaparezca. El 28 de julio de ese año un informe fechado en aquella ciudad se pronuncia contra Chagres como puerto de la Mar del Norte⁶¹. Con base en el cual la Junta Superior de Real Hacienda confirma esa opinión iniciando expediente con el fin de representar a Su Majestad sobre la extinción de la aduana allí existente⁶². El Virrey a su vez suspende todo comercio el 27 de agosto de ese año⁶³.

-
54. A.G.I., Panamá, 363. Los oficiales reales de Panamá informan sobre la utilidad de destinar a Chagres alguien que registre las embarcaciones... Santa Fe, 22 febrero 1808.
 55. A.G.I., Santa Fe, 960. Representación del comercio de Panamá, en 29 febrero 1803.
 56. A.G.I., Santa Fe, 961. Expediente para Panamá permitiendo a aquel gobernador en 24 abril 1809 el comercio por Chagres. Minuta intitulada: Santa Fe. Comercio, Año 1809-13.
 57. A.G.I., Santa Fe, 961. Al comandante de Panamá, aprobando la rebaja de los Reales Derechos. Cádiz, 22 agosto 1811.
 58. A.G.I., Panamá, 363. José Canga Argüelles al Virrey de Santa Fe. Real Orden. Cádiz, 14 diciembre 1811.
 59. A.G.I., Panamá, 363. A González Carvajal, Capitán General del N^o Reino de Granada Real Orden. Cádiz, 7 de julio 1813.
 60. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe del ayuntamiento de Portobelo, 9 septiembre 1814.
 61. A.G.I., Panamá, 363. Informe compuesto por una comisión encargada. Cartagena, 1816.
 62. A.G.I., Panamá, 363. Acuerdo de la Junta de Real Hacienda. Cartagena, 7 agosto 1816.
 63. A.G.I., Panamá, 363. Orden del Virrey de Santa Fe que suspende el comercio por Chagres. Cartagena de Indias, 27 agosto 1816.

Las protestas de Panamá serán sistemáticamente desoídas, de las que la última referencia que poseemos data del 12 de mayo de 1819⁶⁴ tramitada al Consejo de Indias.

Para finalizar diremos que la utilización de Chagres como puerto atlántico al servicio de Panamá, al margen de Portobelo, es el símbolo que mejor representa la evolución del comercio del Istmo a finales del siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX, pudiéndose afirmar que la utilización legal o no de aquél, y, en consecuencia, la anulación de Portobelo, coincide con los mejores momentos de la coyuntura comercial ístmica tras el período galeonista, y que la prohibición de su uso está emparejada con los momentos de más bajas cotas comerciales.

3. La Mar del Norte, comercio con extranjeros y contrabando

La guerra con Inglaterra de 1797 y el correspondiente decreto promulgado el 18 de noviembre de ese año autorizaba a los países que permaneciesen neutrales comerciar con América: quedan así abiertas las puertas al comercio de las potencias extranjeras⁶⁵ y queda en consecuencia reconocido un estado de impotencia poniendo de manifiesto ante las colonias que pueden subsistir sin la metrópoli.

Cuando en 1799, el 20 de abril, se suspenda este comercio, las colonias no lo aceptarán. La metrópoli no podrá volver al monopolio y se recurrirá al sistema de licencias. Sólo la Paz de Amiens de marzo de 1802, levantado el bloqueo, restaurará teóricamente las cosas, quedándose en intento ya que se reanuda la guerra y tras ella ocurrirá la invasión peninsular. Las Cortes de Cádiz posteriormente tratarán de atraerse a las colonias mediante medidas liberadoras, pero la subida de Fernando VII anulará su labor echando combustible en la hoguera independentista.

La precariedad del comercio de España con las colonias es algo indiscutible: el Reglamento de Libre Comercio es en parte el reconocimiento oficial de este hecho. Pero si bien sufrirán la deficiencia todos los puertos americanos, todavía más aquellos secundarios cuyo hinterland no tenía una demanda tal que atrajera consignaciones desde la Península y habían de someterse a otro puerto mayor, quien así se convertía en intermediario encareciendo las mercancías. Tal es el caso de Tierra Firme respecto de Cartagena.

El Istmo pues defenderá por doble razón la posibilidad de mantener contacto directo con colonias extranjeras, cosa que ilegalmente pero de hecho mantuvo cada vez en mayores proporciones.

64. A.G.I., Santa Fe, 961. Consulta del Consejero de Indias y dos informes de la Contaduría. Madrid, 12 de mayo 1819.

65. GARCIA-BAQUERO, A., *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla, 1972, p. 2.

Como muestra de lo enojoso y costoso que resultaba su dependencia de Cartagena está la solicitud del cabildo secular de Panamá, apoyada por el Virrey de Santa Fe y enviada a España el 24 de octubre de 1783⁶⁶ en la que, entre otras cosas, pide que los efectos que para abastecimiento de Panamá se traen de Cartagena gocen de las franquicias de los que se conducen desde España. Panamá internaba algunos de los productos traídos de Cartagena recargados con el 32%.

En consecuencia, Panamá buscará otra vía para solucionar sus problemas de subsistencia. El comercio de mercaderías extranjeras antes de la legislación citada era algo sin duda cotidiano, ya encubierto a través del contrabando, ya recargadas de onerosos impuestos las que por diversas circunstancias eran "nacionalizadas" y cuyo volumen llegaba a sobrepasar en muchos casos el comercio lícito, incapaz de satisfacer sus necesidades.

La metrópoli intentará luchar contra la corriente, pero numerosas son las ocasiones en que ha de echar mano de él como mal menor. En consecuencia se dictan disposiciones muy severas, que no son sino una muestra del tira y afloja metropolitano para seguir controlando un comercio que prácticamente se le había ido de las manos. En todo caso, una cosa eran las prohibiciones oficiales y otra la práctica, como afirma el mismo virrey de Santa Fe en carta dirigida a España informando sobre el contrabando el 19 de mayo de 1795: el comercio se hará en tiempo de guerra y en tiempo de paz no sólo con colonias amigas, sino con enemigas, especialmente teniendo tan cerca Trinidad y Curaçao: ya no podían vivir las colonias sin el comercio extranjero⁶⁷.

Es ilustrativo a este respecto un expediente que el Consulado de Cartagena remite a España el 24 de julio de 1805⁶⁸ en el que se reconocen varios informes de personas calificadas sobre la necesidad de permitir en aquel reino el comercio de neutrales durante la guerra.

Uno de los informes, evacuado en 1802, se centra en las causas del contrabando que a su juicio es consecuencia del cierre del comercio con extranjeros, de la falta de registros de España y de la salida de los efectos propios, de la cercanía de Jamaica y Nueva Proviencia, de los precios competitivos de las mercancías... Calcula que durante la pasada guerra con Francia (1793-1795) los ingleses sacaron del virreinato unos 20.000.000 de pesos. Opina en consecuencia que sólo el comercio con neutrales puede hacer frente al contrabando y que la ley de 1797 no fue eficaz dada su corta duración y porque tuvo que enfrentarse a un contrabando consolidado.

66. A.G.I., Santa Fe, 552. El arzobispo-*virrey*, informe en vista de su carta del 24 octubre 1783. Madrid, 29 noviembre 1791.

67. A.G.I., Santa Fe, 553. Informe sobre el contrabando. Madrid, 16 abril 1807.

68. A.G.I., Santa Fe, 960. Expediente del Consulado de Cartagena sobre la necesidad del comercio de neutrales. Cartagena, 24 julio 1805.

A pesar de estos y otros razonamientos, el comercio americano seguirá cerrado oficialmente al exterior y dejado a la deriva por la metrópoli, mientras otras naciones hacen los grandes negocios aprovechando la ocasión.

Únicamente en 1804 se extiende una cédula que permite por otros seis años el libre comercio de negros para extranjeros y doce años para los españoles⁶⁹, lo que supone una puerta legal y una ocasión de comercio ilegal muy propicia.

Ya durante la invasión napoleónica el Consejo de Regencia abrirá la mano de hecho con Panamá para compensar la falta del Situado que anualmente recibía; ello permitió, como hemos visto, la apertura del puerto de Chagres, que a juicio de los panameños era el más a propósito para el comercio que se hace con colonias amigas. Se tomó esta decisión en 1809 al aprobar la resolución ya tomada por el Comandante General para hacer frente a los gastos que, para mantener y socorrer a las colonias en peligro de revolución, se habían originado en el Istmo.

Respecto del Istmo estas concesiones se deben sin duda a la importancia estratégica y comercial que vuelve a tener a medida que se van independizando las otras colonias de Sudamérica y se pierde el control de las mismas, quedando progresivamente bloqueada la ruta del Cabo de Hornos. A pesar de todo y una vez más, la postura de la administración metropolitana no fue clara y coherente con Panamá: así queda reflejado en una minuta referente al comercio del virreinato, donde se da cuenta de los sucesivos expedientes, órdenes y demás disposiciones que alternativamente permiten, prohíben o cercenan ese comercio⁷⁰.

Al margen del embrollo de leyes ya metropolitanas o coloniales, y en parte como consecuencia de ello, todos los puertos y ensenadas, sobre todo en el Caribe, serán un hervidero de introducciones clandestinas. Afirma Godechot que desde 1800 los territorios españoles de América constituían dependencias económicas de Inglaterra⁷¹.

Si es cierto que ello afectó a todas las colonias, Panamá fue lugar excepcionalmente propio por su cercanía a los lugares de aprovisionamiento, por tener costas escasamente vigiladas, por tener absoluta necesidad de recabar todas sus subsistencias del exterior y por tener y saber aprovechar las buenas perspectivas de negocio haciendo de intermediaria con los puertos del Pacífico. Aunque el fenómeno del contrabando en Panamá no es nada nuevo, es ahora cuando tendrá mayores posibilidades de convertirlo en negocio saneado.

No sólo los puntos claves de la costa atlántica panameña son lugares de internaciones ilícitas, sino que toda ella era utilizada para

69. A.G.I., Santa Fe, 961. Cédula Real, sobre que continúe el comercio de negros. Aranjuez, 22 abril 1804.

70. A.G.I., Santa Fe, 961. Santa Fe. Comercio, año 1809-1813. Documentos varios.

71. Godechot, J., *Europa y América en la época napoleónica (1800-1815)*. Col. nueva Clío, Edit. Labor, N° 37.

ese fin, como Silvestre pormenoriza en 1789 al decir que "por el puerto de Garrote... y también por el pueblo de Palenque... cuando no se hacen por el mismo puerto de Portobelo..."⁷².

Uno de los factores que hace posible el contrabando es la "facilidad que ofrecía el oro (y plata) para su giro fraudulento"⁷³, siendo otro importante los bajos precios a que las mercancías eran adquiridas, "a más bajo precio que lo normal", dice el mismo Comandante de Panamá⁷⁴.

También lo facilitaba el comercio de negros con extranjeros, a cuyo amparo arribarían multitud de mercancías que pasan al interior sin registro⁷⁵, y fundamentalmente la guerra, como se afirma en un informe confeccionado a instancias del Consulado de Cartagena en 1802⁷⁶. Hasta tal punto estas causas lo hacían inevitable que se opinará por parte de las autoridades americanas que la solución al contrabando no está en cerrar los puertos al exterior, sino en abrirlos a los neutrales⁷⁷: opinión muy lógica si se tiene en cuenta que la ciudad de Cartagena durante estos años hubo de servirse de productos desde el interior del país que previamente habían sido introducidos tierra adentro ilegalmente por los contrabandistas.

El contrabando es, pues, un hecho reconocido por todo el mundo y que absorbe en estos años la mayor parte de las mercancías que abastecen al virreinato, y concretamente al Istmo de Panamá. La gran extensión de la costa llena de calas y ensenadas además de ciertos puntos frágiles como Chagres, la escasa vigilancia de los buques guardacostas, la facilidad que existe para burlar el control de los empleados y si no la corrupción de los mismos, las grandes posibilidades de exacción fraudulenta de moneda, la ocasión que presenta el comercio de negros, la baratez de las mercancías en relación con los precios oficiales, la necesidad que las colonias tienen de autoabastecerse por ser frágil el comercio metropolitano, la proximidad de las llamadas islas-almacenes inglesas, la prohibición que pesa sobre los artículos de primera necesidad para los que no existe medio alternativo de abastecerse, los excesivos recargos de impuestos al comercio oficial, las cambiantes leyes emanadas sobre el comercio extranjero..., todo ello constituye la base de las incesantes protestas coloniales, como es el caso del expediente de 1795⁷⁸.

72. A.G.I., Santa Fe, 552. Apuntes de Francisco Silvestre, pág. 16. Santa Fe, 3-XII-1789.

73. A.G.I., Santa Fe, 553. Informe del Contador General en vista de la carta del Arzobispo- virrey de 8 abril 1788. Madrid, 26 julio 1790.

74. A.G.I., Panamá, 257. Juan de Urbina, C. General, al Rey, Panamá, 10 abril 1803.

75. A.G.I., Santa Fe, 552. Expediente sobre Chagres de Pedro de Mendinueta, comandante general. Madrid, 30 enero, 1800.

76. A.G.I., Santa Fe, 960. Informe de Santiago González. Cartagena, 26 agosto 1802.

77. A.G.I., Santa Fe, 552. Informe de Ignacio Cervero, administrador de la Aduana de Cartagena sobre el contrabando (sin fecha, parece de 1803).

78. A.G.I., Santa Fe, 553. (cfr. Nota 3).

En los años que especialmente nos ocupan, agudizadas todas esas circunstancias por la guerra, el contrabando deja de ser una actividad más o menos ventajosa para aquellos que a él se dedican convirtiéndose, concretamente para Panamá, en necesidad de primer orden y base de un negocio fabuloso, pues él es el que en definitiva explica el despegue comercial que queremos demostrar existió a partir de la última década del siglo XVIII, como a continuación veremos.

SEGUNDA PARTE:

EL COMERCIO A TRAVES DEL ISTMO DE PANAMA (1798-1802)

I. EL TRAFICO TERRESTRE

Como ya se hizo referencia en el capítulo dedicado a las rutas interiores, dada la naturaleza del comercio panameño dedicado en esencia al trasvase de mercancías y supuesta la configuración geográfica del Istmo, no es difícil deducir la importancia que el transporte tenía para comunicar ambos océanos.

Tráfico terrestre subsidiario pues y al servicio del comercio marítimo en ambos lados del Istmo, de cuyas fluctuaciones dependerá.

Es en el tramo entre Panamá y el embarcadero de Cruces donde podemos sorprender ese tráfico y gracias a la consignación en un impuesto con el nombre de Avería o Piso de Caminos, que gravaba las caballerías transportadoras, obtener no sólo el número de éstas sino abundantes referencias a las mercancías, aunque no todo lo numerosas que sería de esperar. Ha sido por ello necesario echar mano de otras fuentes fiscales del puerto de Panamá y Portobelo, tales como Comboyage y Alcavalas, que inciden sobre las mercancías al entrar o salir del Istmo.

Mulas y mercancías son, pues, los dos elementos fundamentales para conocer ese tráfico, las primeras en función de las segundas.

1. Las caballerías

Son el medio más adecuado para hacer el tráfico interior. Cotejadas la capacidad de carga y los pesos transportados, hemos deducido que por término medio una caballería transporta unas once arrobas y unos tres quintales. Pero no siempre las mercancías son reducibles a una medida de peso, ya que vienen dadas en medidas de volumen, a una medida de peso, ya que vienen dadas en medidas de volumen, se toma como referencia el recipiente habitual de transporte o simplemente se menciona a las caballerías como toda referencia. Todo ello impide una cuantificación precisa.

Lo normal es que la caballería actuara en recuas, con un promedio de 33 unidades, que transportan productos diversos pertenecientes a un mismo propietario y las menos de las veces un solo producto en grandes cantidades.

Interesa destacar de los datos recogidos sobre ese tráfico que si la distribución mensual a lo largo del año parece en principio un tanto caprichosa, se puede apreciar no obstante, un ritmo mensual de altibajos con dos grandes depresiones situadas en los meses de mayo-junio y octubre-enero. Que el volumen anual de caballerías dentro del quinquenio 1798-1802 experimenta un sostenido ascenso culminando en 1801 para descender ligeramente en 1802, evolución

CAPITULO PRIMERO: 2ª PARTE: EL TRÁFICO TERRESTRE

GRAFICO 2°

VOLUMENES ANUALES DE CABALLERIAS QUE ATRAVIESAN EL ISTMO EN AMBOS SENTIDOS (1792 -1802.)

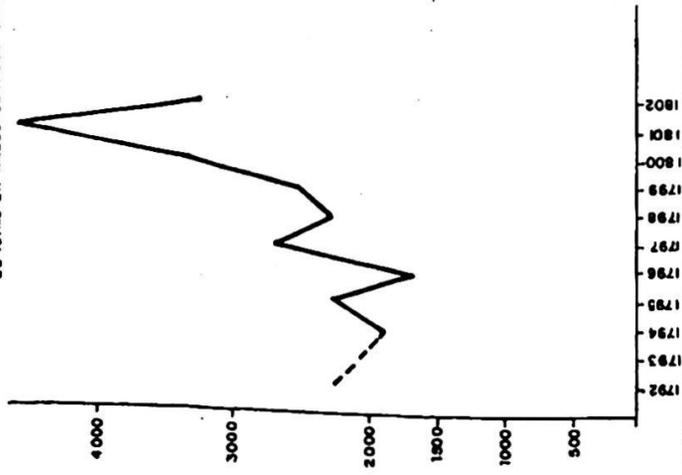
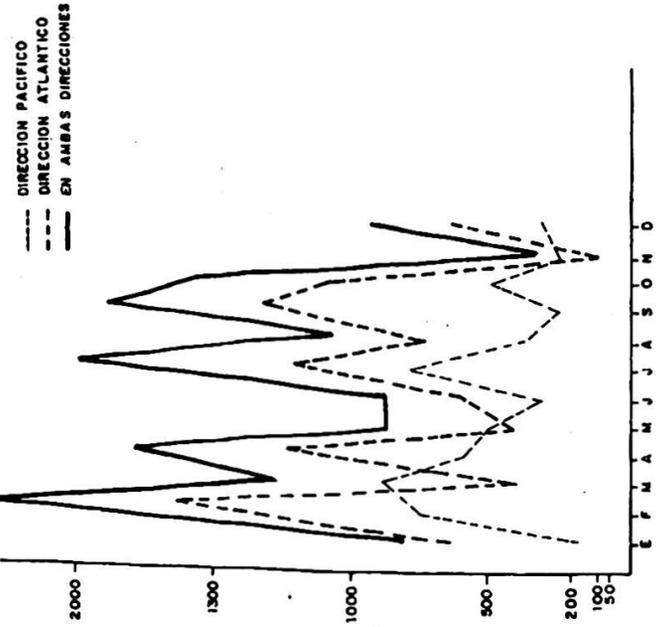


GRAFICO 1°

DISTRIBUCION MENSUAL DE LAS CABALLERIAS DE CARRO QUE ATRAVIESAN EL ISTMO DE 1798 A 1802



--- DIRECCION PACIFICO
 -.-.- DIRECCION ATLANTICO
 — EN AMBAS DIRECCIONES

que con ligeras variantes es similar hacia el Atlántico que hacia el Pacífico. Que el inicio de la curva ascendente queda más patente si se tienen en cuenta los valores alcanzados en los años precedentes de los que disponemos a partir de 1792.

De estos datos creemos poder deducir:

a) Que el tráfico terrestre, cuya misión es el trasvase entre los dos océanos, está condicionado, aparte de la mala situación viaria, por elementos externos a él que le imponen un ritmo determinado, es decir, el ritmo de arribadas de mercancías a los extremos de la ruta por mar, cosa casi siempre coyuntural, y por el clima. Lo primero impone que el tráfico se haga un poco a oleadas, responsables de los altibajos mensuales deducidos: si hay alguna continuidad en el transporte vendría dada por la precaria capacidad de almacenamiento de las zonas portuarias y el surtido de productos del país. Por su parte el clima impone también sus condiciones: se advierten dos grandes depresiones que queremos relacionar con los períodos de mayor sequedad climática ya que la utilización, a partir de Cruces, del río Chagres conllevaba depender del caudal del mismo.

b) Que el que el número de caballerías en dirección al Atlántico doble el número en dirección al Pacífico no está en relación directa con el valor de las mercancías transportadas. Exceptuando el numerario, quien predomina en dirección al Atlántico y que no deja de ser una mercancía muy especial, el valor de las mercancías que van en dirección al Pacífico es considerablemente mayor por unidad de transporte. La razón de ser de esta diferencia tan enorme entre el número de unidades en cada una de las direcciones no es otra que el volumen transportado. Y concretamente una de las mercancías desequilibra la balanza, es decir, el cacao, quien a lo largo del quinquenio necesitó más caballerías que todo el tráfico en sentido inverso representando sólo el 9,6% del valor de las exportaciones hacia el Atlántico, si se incluye el numerario dentro de ellas, o bien el 32,9% sin el numerario.

c) Que el creciente volumen de caballerías que transportan mercancías a través del istmo lo interpretamos como una prueba más del empuje que ese comercio experimenta a finales del siglo XVIII.

2. Las mercancías transportadas

Dado que la documentación utilizada es de naturaleza fiscal y tiene como finalidad informar a la metrópoli de los ingresos y gastos hechos, es en éstos donde más incide, importándole mucho menos la descripción detallada del motivo que ha dado origen al engrose o deflación de la caja de caudales. Por este motivo ha sido imposible llegar a poseer una relación completa de las mercancías, así como una valoración cuantitativa y cualitativa de las mismas. Únicamente, y así lo expresaremos más tarde, nos podemos hacer una idea exacta si se engloban como Efectos de la Tierra, Efectos de Castilla y Efectos Extranjeros.

a) *Mercancías que pasan de Panamá al Atlántico.* Son sobre todo cinco tipos de mercancías los que sobresalen en esta dirección del tráfico, acaparando solamente ellas el 85,5% de las caballerías que hacen ese tráfico y, aunque por falta de datos no se pueda hacer una estimación exacta de su valor, suponen el 90 y 95% del total en cuanto a volumen y valor respectivamente.

En primer lugar el cacao, al que ya hemos hecho referencia, en su inmensa mayoría procedente de Guayaquil, hasta tal punto que normalmente se añade esta procedencia cuando se le cita. Su importancia y el que tenga unas gravaciones fiscales específicas permite seguir la pista de los cargamentos desde su entrada en el Istmo hasta su salida por el Atlántico. Suponen en total 24.600 cargas las registradas, es decir, unas 5.000 anuales. Y aunque no es correlativo su valor y su volumen relativo, no deja de ser mercancía fundamental que atraviesa el Istmo gracias al empuje comercial de Guayaquil a pesar de los impuestos y a pesar de la nocividad de los medios de transporte que perjudicaban a un producto que tenía competencia en el Atlántico.

Si el cacao es el primer producto en cuanto a volumen, son los metales preciosos en barras o acuñados las mercancías de más valor, aunque como se dijo, es la que utiliza el menor número de caballerías. También en este caso, por tener un gravamen específico ha sido fácil cuantitivarlos, contabilizándose 1.081.483 pesos.

Otros metales no preciosos, concretamente el cobre y estaño, ocupan el segundo lugar en cuanto a volumen y a valor: el cobre representaría el 82% y el estaño el 18% de la cantidad global que suman ambos, alrededor de 8.600 quintales, unos 104.000 pesos de valor.

El tercer producto en importancia que atraviesa el Istmo en la misma dirección es la carne, en su mayoría salada. Aunque a veces queda englobado este género bajo la denominación genérica de víveres, contabilizándola cuando consta expresamente, salvando la dificultad de reducir las distintas medidas utilizadas arroja una cifra cercana a las 3.000 arrobas. Desconocemos su valor, aunque sí sabemos que es uno de los pocos productos del país que se trasvasan con destino al rancho de las embarcaciones que tocan los puertos atlánticos. Su modesta cantidad no hace pensar en un negocio de exportación.

En cuarto lugar habría que citar de forma conjunta el bloque de partidas, por cierto no muy numerosas, bajo la denominación de comestibles y víveres (queso, higos, nueces, aceite, harina, azúcar, arroz, sal, pimienta, canela...). Y en último lugar una extensa gama de productos en cantidades no mensurables que completan los cargamentos: ropa, hilo, pita, cuerda, cordovanes, lona, algodón, loza, suela...

b) *Mercancías que procedentes del Atlántico van hacia Panamá.* Las posibilidades de cuantificarlas quedan reducidas a dos de ellas, permaneciendo el resto bajo las denominaciones genéricas de efectos

de Castilla, de la Tierra y Extranjeros... Por una parte el hierro, ya sea normal, viejo o acero de Milán alcanza los 206 quintales. Y por la otra la Cera, frecuentemente denominada de Trinidad, que ocupa el primer lugar como mercancía en volumen y valor. Alcanza los 1.088 quintales, que utilizaron para su desplazamiento el 6% de las caballerías en esa dirección y que supone el 11,5% del valor total de las mercancías desembarcadas en Chagres y Portobelo.

Cuantificar el resto es tarea imposible. Los productos que más habitualmente aparecen los agrupamos bajo el ramo de la alimentación (harina, azúcar, sal, pimienta, aceite, caldos en general, manteca...), bajo el ramo del vestido (botas, cordovanes, petates, cuerdas, sombreros, hilo, lonas...) o en productos diversos (lozas, alquitrán, papel, velas, cuchillos, medicinas...).

No aparecen nominados en el transporte mercancías tales como los esclavos porque no necesitaban ser transportados y tampoco la enorme cantidad de productos extranjeros, sistemáticamente silenciados, pero de cuya existencia nos consta por los datos de exportación a los puertos del Pacífico y cuya procedencia es el contrabando.

El hecho de que las exportaciones hacia el Pacífico doblen en número a las importaciones que en el Istmo entran del Atlántico y el que los efectos extranjeros sólo representan oficialmente el 4,5% de las mercancías transvasadas del Atlántico a Panamá, mientras ascienden al 87% de las exportaciones al Pacífico, son fundamento para pensar que el trasvase controlado de mercancías por el sistema fiscal no alcanza ni a la mitad de las que efectivamente eran movilizadas y que las mercancías ocultadas son efectos extranjeros de contrabando.

Haciendo una estimación global de las mercancías que van en esta dirección hemos calculado 762.014 pesos (tomando como base los registros de entrada en Portobelo-Chagres) y en 771.066 pesos (basándonos en las entradas desde tierra en Panamá-capital). La similitud de ambas cifras es garantía de que ese fue el valor transportado y controlado fiscalmente. Ahora bien, teniendo en cuenta el valor de las mercancías que efectivamente salen al Pacífico y las que se consumieron en el Istmo, tendríamos en total una cifra aproximada a los 1.500.000 pesos, valor del comercio real.

Cifra que queda corroborada si echamos mano de las exportaciones que se hacen hacia el Atlántico, que son la contrapartida de las que se hacen al Pacífico. Y así sumamos los 1.084.304 pesos en metálico más los 450.858 pesos en mercancías que salen al Atlántico nos vuelve a dar una cifra cercana a 1.500.000.

En resumen, que el comercio transístmico del quinquenio 1798-1802 arrojaría un volumen total, y en ambos sentidos equivalente, de 3.000.000 pesos con una distribución anual en aumento progresivo.

II. EL TRAFICO MARITIMO EN EL PACIFICO

Las mercancías que atraviesan el Istmo a lomo de caballería en ambos sentidos tienen, en su mayoría, un origen exterior al mismo y un destino fuera de él, coincidiendo el origen de unos con el destino de los de sentido inverso y viceversa. Ahora nos ocuparemos de dónde, a dónde, del cómo y del por qué y cuánto entraba y salía del Istmo por el extremo sur de la ruta, o sea, por Panamá con destino a los puertos del Pacífico.

Para ello nos apoyamos en documentos fiscales varios de cuya comparación y confrontación hemos podido obtener unas cifras que creemos verídicas: Alcabalas, Almojarifazgo de entrada de Efectos de la Tierra, Unión de Armas, Sisa y Aduanaje para las entradas, y Almojarifazgo de Efectos de la Tierra, de Castilla y Extranjeros para las salidas.

a) *Ambito comercial.* Aunque el ámbito comercial se extiende desde El Callao por el sur hasta el puerto mexicano de San Blas por el norte, de hecho son muy pocos los puertos con los que mantiene un comercio de cierta categoría, siendo Lima, Payta y Guayaquil los que acaparan el 90% de todo el tráfico y son origen o destino del 66% de las operaciones de carga y descarga efectuadas en Panamá.

b) *El transporte.* Unas 50 son las embarcaciones que efectúan ese tráfico, embarcaciones limeñas o de Guayaquil que con irregularidad se acercan a Panamá ya directamente, ya de paso hacia los puertos más al norte, aunque es difícil saber su número exacto dado el descuido con que los oficiales de Panamá consignan los datos sobre ellas y los nombres de sus responsables que figuran a efectos fiscales. Salvadas estas dificultades contamos con diez fragatas, diez bergantines, diez paquebotes, siete cuya categoría no está clara y doce embarcaciones de pequeño calado. Entre todas ellas efectúan 94 operaciones de descarga y 86 de carga en el puerto de Panamá.

El número de operaciones por año tanto de entrada como de salida aumenta de manera relevante en los años 1801-1802, aumento que es paralelo al número de barcos diferentes que visitan Panamá. Las operaciones crecen desde 32 en 1798 a 49 en 1802 y respecto de los barcos de 13 a 20 respectivamente. Independientemente del volumen comercial realizado, el volumen de transporte crece, lo que es un primer indicio de aumento del comercio.

No existe ningún tipo de regularidad en la presencia de las embarcaciones, resultando escasamente una media de cuatro operaciones por cada barco que hace acto de presencia a lo largo de los cinco años: ello significa que Panamá, a pesar de todo, sigue siendo en estos años un puerto marginal dentro del área pacífica, aunque, insistimos, es preciso destacar el aumento experimentado como síntoma de despegue tras la larga modorra de los decenios anteriores.

c) *Las mercancías: Importaciones.* Se puede distinguir netamente dos grupos de mercancías englobados dentro de los epígrafes de Efectos de la Tierra y Efectos de Castilla, entendiéndose por los primeros los producidos por los lugares emisores (cacao, cascarilla, cobre, estaño, concha, carey, brea, tinta añil, cera, comino del Perú, azúcar, cordovanes, sal, manteca...), y por los otros los que teóricamente son exportaciones españolas, alguno de los cuales también se produce en América (sobre todo productos alimenticios y textiles).

Respecto de los Efectos de la Tierra (cacao y metales sobre todo, como ya vimos) hemos de decir que sus cantidades son ligeramente superiores a las importadas tradicionalmente durante el siglo XVIII y que, a efectos de su exportación en el Atlántico, habría que restar el pequeño consumo que de ellos se hace en el Istmo y a su vez sumar, concretamente en el cacao, la escasa cantidad que allí se produce. Por este concepto las importaciones del Pacífico suponen 339.887 pesos.

Por su parte, los Efectos de Castilla apenas modifican sus cifras las tradicionales habiendo años como 1799 y 1800 en que se reducen a 2.000 y 1.000 pesos respectivamente. Aparte del propio consumo, estos géneros no tienen alto valor comercial para Panamá, es decir, no son negociables como géneros para la exportación, lo que significa que no interesan a los consumidores del Caribe quienes pueden obtenerlos de forma más barata y de formas más directas. Ejemplo de ello lo tenemos en Cartagena, puerto netamente consumidor de estos productos (a diferencia de Cuba que aparece como almacén expedidor) donde se puede constatar que si bien sus importaciones de efectos de la tierra procedentes de Panamá representan el 39,5% sólo el 9,5% suponen sus importaciones de efectos de Castilla de la misma procedencia.

Sumada la cifra que estos productos arrojan de 28.893,2 pesos, más los 339.887 de los efectos de la Tierra, apreciaremos que las importaciones del Pacífico sólo representan una cuarta parte de las exportaciones panameñas hacia los puertos de ese Océano, como veremos.

d) *Las mercancías: Exportaciones.* De nuevo hemos de recurrir a los valores globales por grupos, dentro de los que destacan los Efectos Extranjeros no mencionados antes, de los que constatamos que la salida es masiva en contraste con las cifras de los otros dos dominios y en contraste con los datos arrojados por el comercio interior.

Los Efectos de la Tierra arrojan durante el quinquenio la módica cantidad de 167.517,5 pesos, en aumento anual progresivo. Por su parte los 14.261 pesos de las exportaciones de Efectos de Castilla son muy poco significativas, deduciendo de ello que la mayor parte de los que se importan del Atlántico son consumidos en el Istmo, exportándose algún tipo de mercancía muy determinada como la seda (alrededor de 2.600 libras). Son pues los efectos

Extranjeros la gran novedad, representando el 87% de todas las exportaciones.

Si bien en 1798 la exportación de estos últimos géneros sólo alcanzan los 7.736,6 pesos, es en 1799 cuando se produce el salto superando en 100.000 pesos la cifra del año anterior, fenómeno que se repite en los años siguientes. 1799 es, pues, clave para interpretar este fenómeno de crecimiento ininterrumpido hasta 1802 y del que a continuación ofrecemos una explicación.

Concluimos apreciando una serie de aspectos que creemos ser útil recalcar.

En primer lugar, que el abanico de posibilidades importadoras-exportadoras para el puerto son enormes, contabilizándose de hecho 21 puertos con los que durante el quinquenio hace algún tipo de comercio, siendo de sur a norte: Lima, Huaura, Trujillo, Payta, Guayaquil, Santa Elena, Bahía de Caráquez, Tumaco, Izguandé, Chirambirá, Cupica, Chiriquí, Cartago-Puntarenas, Nicoya, Puerto León, Realejo, Sonsonate, Acapulco y San Blas. Este hecho no es expresión de un volumen correlativo de mercancías, sino de las posibilidades expansivas de las mercancías panameñas y concretamente de los productos Extranjeros. De hecho diez de esos puertos sólo importan de Panamá no reexpidiendo nada en cambio.

Que son Guayaquil (53% de las importaciones panameñas y 32,5% de las exportaciones), Lima-Callao (22,3% y 36,5% respectivamente) y Payta (18,9% y 20,7%) los que acaparan la mayoría del tráfico, como tradicionalmente lo hacían, pero que el saldo ahora se torna positivo para Panamá. Diez años antes (1785-1789) las importaciones panameñas procedentes del Callao casi cuadruplicaban las exportaciones; ahora en 1798-1802 son las exportaciones panameñas las que sextuplican a las importaciones respecto de aquel puerto, menteniéndose éstas últimas en un volumen parecido al de aquellas fechas. La diferencia de la balanza es saldada con numerario que detectaremos para el Atlántico para efectuar nuevas compras.

Que el crecimiento sin precedentes de los efectos extranjeros en las exportaciones al Pacífico a partir de 1799 es necesario relacionarlo con la guerra que entonces España mantiene con Inglaterra. A la práctica desaparición del comercio metropolitano se suma el permiso de comerciar con neutrales, que las colonias agradecen y utilizan al máximo. Aunque queda suspendido el 20 de abril de 1799, ni los comerciantes ni las autoridades coloniales se resignan a renunciar a él. En consecuencia se consolida el contrabando. En el Pacífico las cosas están peor que en el Caribe para recibir directamente las mercancías que se necesitan de la forma que sea, dado el alejamiento de los llamados "almacenes" de contrabando ingleses en el Caribe y de Norteamérica. Por todo ello Panamá será el camino para encauzar aquellas mercancías de estas procedencias.

Por todas estas circunstancias y de una u otra forma, el hecho es que nada menos que 1.221.194 pesos en efectos extranjeros

pasan el Istmo y los encontramos en Panamá dispuestos a ser embarcados sin problemas, como si el comercio fuera legal. Parece que una vez atravesado el Istmo nadie se preocupa de su procedencia sino de su destino.

III. EL TRAFICO MARITIMO EN EL ATLANTICO

Como ocurría en el extremo sur del Istmo, en el extremo norte y a través de Chagres y Portobelo, las rutas interiores enlazan con los caminos del mar del Caribe, que provienen y conducen a otros puertos consumidores y exportadores de las mercancías que cruzan Panamá. El estudio de este tráfico se basa una vez más en los documentos fiscales y concretamente en los de Avería, Alcabala y Almojarifazgo de Portobelo, aunque hay que recurrir también a los de Panamá para las mercancías comerciadas directamente por Chagres. El tipo de documentos utilizados impiden un estudio al detalle, siendo necesario, como en el Pacífico, reducir el comercio a cifras globales.

a) *Ambito comercial*

No es tan preciso y concreto como en el Pacífico. Incluso un 9,18% de ese comercio no hemos podido averiguar su exacta procedencia o destino. Pero como sucedía en el Pacífico, el comercio está en su mayoría acaparado por un número reducido de puertos: Cartagena de Indias que absorbe el 50,19%; Cuba (sobre todo los puertos de Trinidad y La Habana) el 32,5% y Santa Marta con el 6,14%.

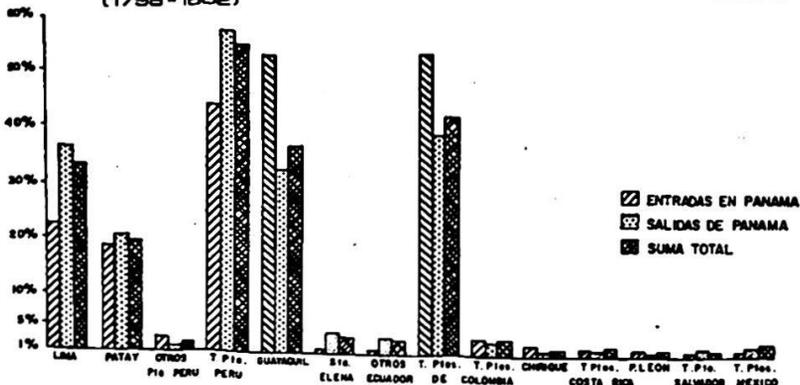
Es en principio Cartagena el puerto nodriza de Panamá, como lo fue tradicionalmente. Pero ya las cosas no son exactamente así, pues las exportaciones de Cartagena a Panamá sólo suponen el 6,15% de las importaciones panameñas, cifra superada por otros muchos puertos. Y otro tanto sucede con las importaciones cartageneras procedentes de Panamá. Cuba es ahora, por el contrario, mercado del que se surte Panamá (55,5%), seguido muy de lejos por Santa Marta (14,66%), y también el primer importador de mercancías panameñas (57,36%), seguida sólo en este caso de Cartagena con el 27,51%.

Cartagena sólo tiene fundamentalmente la función de ser el casi exclusivo intermediario del dinero y centro difusor del mismo, en cuanto que allí se asienta la clase comerciante de alguna forma monopolizadora todavía del tráfico del Istmo. Que Cartagena había perdido el "casi exclusivo comercio a que estaba acostumbrada a hacer con Panamá antes de 1794", según palabras de sus ministros reales, lo demuestra el hecho de que utilizando los diversos impuestos de Almojarifazgo de Cartagena, tanto de entrada como de salida, tanto de los productos de la Tierra como los de Castilla, podemos

CAPITULO SEGUNDO (2ª PARTE)

EL TRAFICO MARITIMO DEL PACIFICO

Comercio de Panama con Puertos del Pacifico en tantos 96 (1788-1802)

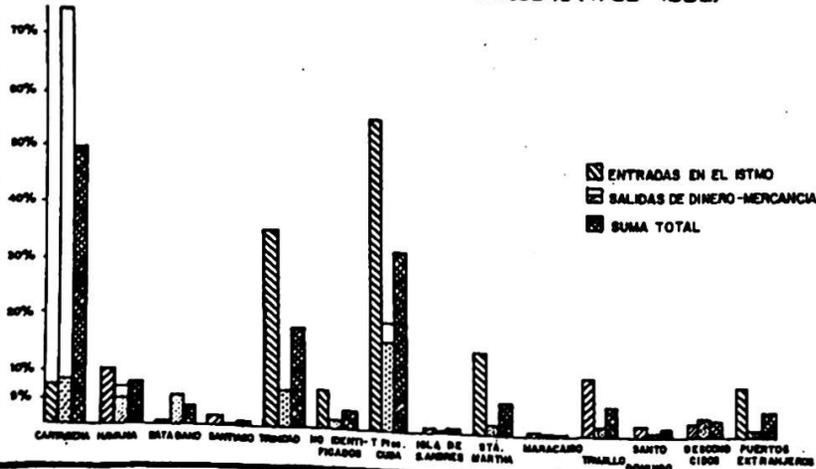


- Otros Ptos. de Perú : HUAYRA Y TRUJILLO
- Otros Ptos. de Ecuador : MANTA Y BAHIA DE CARAQUEZ
- Puertos de Colombia : TUMACO, IZGUANDE, CHIRAMBIRA Y LUPICA
- Puertos de Costa Rica : CARTAGO, PUNTARENAS Y MICOYA
- Puertos del Salvador : REALEJO Y SONSONATE
- Puertos de Mexico : ACAPULCO SAN BLAS.

CAPITULO TERCERO 2ª Parte

EL TRAFICO MARITIMO DEL ATLANTICO

Comercio de Panama a través de Portobelo y Chagres con Puertos del Atlantico en tantos 96 (1788-1802)



observar que Panamá importa de 1798 a 1802 el 19,7% de las exportaciones cartageneras lo que sólo supone el 6,85% de todas las importaciones panameñas; y que Cartagena importa sólo el 27,51% de las exportaciones panameñas, lo que supone la cifra considerable del 20% del total de las importaciones cartageneras.

b) *Transporte*

Salvo error, son 53 las embarcaciones registradas oficialmente que durante estos años operan en Portobelo, aparte de las que utilizan Chagres. Algunas de ellas de forma habitual realizando múltiples operaciones anuales y otras, las más, aparecen de forma esporádica. Surge una vez más la dificultad de clasificar los barcos y distinguirlos entre sí, con los problemas mencionados en el Pacífico. Predomina la goleta con 34 unidades, repartiéndose el resto entre balandras, bergantines, faluchos, fragatas, javeques...

Se percibe un aumento anual continuado en su número: así las entradas crecen de 16 en 1798 a 40 en 1802 y las salidas por su parte desde 19 a 42, muy en consonancia con los datos que hemos observado en el Pacífico. 141 entradas y 126 salidas, cuya diferencia está en proporción directa con el volumen de las mercancías y no tanto a la naturaleza de esas mercancías como ocurría en el Pacífico. Las 267 operaciones contra las 192 del Pacífico se explican por la extrema cercanía entre Portobelo y Cartagena y Santa Marta, lo que favorece en gran manera unas comunicaciones fáciles y frecuentes, además de encontrarse en ruta entre puertos de gran importancia como Veracruz-Cartagena, Cuba-Cartagena, cosa que no sucedía en el Pacífico.

c) *Las mercancías: Importaciones*

Mucho más difícil se hace en Portobelo discernir y cuantificar las mercancías arribadas. Ya hemos visto cuáles eran los productos que con abundancia ocupaban el tráfico interior.

Las importaciones durante el quinquenio describen una curva singular, que ascendiendo vertiginosamente para alcanzar su cénit en 1800 desciende a partir de ese año de la misma forma que ascendió hasta 1802. Es un comportamiento atípico dentro del ritmo de los crecimientos que ya hemos registrado del tráfico interior, del tráfico del Pacífico y de las exportaciones atlánticas, como veremos.

1798 tiene una cota bajísima en relación con el resto pero creemos que normal respecto de la tónica de los años anteriores. En 1799 se produce un enorme crecimiento de 100.000 pesos sobre la cifra del año anterior (similar al fenómeno constatado en las exportaciones pacíficas). Y ya en 1800 el crecimiento se dispara hasta los 430.000 pesos, ahora sin correlación con aquellas exportaciones: podría haber quedado la diferencia almacenada en Panamá o simplemente rete-

nida al no poder el Pacífico absorber tanto, en cuyo caso se adaptaría a la curva de exportaciones al Pacífico que sigue creciendo, mientras las importaciones atlánticas inician su descenso en los años siguientes; descenso demasiado precipitado, según dan a entender las cifras registradas, pero no creemos será reflejo de la realidad, ya que es entonces cuando el contrabando es mayor tras la prohibición del comercio con neutrales.

Aparte de las importaciones señaladas e internadas por Portobelo, existen otras entradas directamente por Chagres sólo constatables en la aduana de Panamá. Los datos existentes al respecto sólo pertenecen a 1798-1799-1800, fundamentalmente productos de Castilla, con origen en la Isla de Cuba y que montan los 111.000 pesos. El corte de la información en 1800, que coincide con la fecha en que la importación registrada oficialmente de géneros extranjeros disminuye brutalmente, hace suponer con fundamento que éstos siguieron entrando, en cantidades similares y al menos proporcionales a las exportadas al Pacífico, por Chagres y de forma ilícita.

d) *Las mercancías: Exportaciones*

Ya hemos tratado en el tráfico interior de las mercancías trasvasadas en esta dirección, netamente divisibles en dos categorías dada su diferente naturaleza: productos en especie y numerario acuñado o no, bien sea oro o plata.

El valor de los productos exportados asciende a 450.858 pesos, una cifra no muy lejana a la que representaban las importaciones del Pacífico, sobre los que incide el consumo panameño y la anexión de productos del país, incluso la reexportación de productos atlánticos. contando con estos factores podemos afirmar la correlación de cifras de importación del Pacífico y de exportación al Atlántico, incluso anualmente...

Respecto del dinero, a juzgar por los documentos de Portobelo, se deduce que salieron 1.084.304,1½ pesos, cifra muy parecida a la que detectamos transportan las caballerías, es decir, 1.081.483. Cifra que se corresponde, como ya hicimos notar, con el movimiento comercial del Pacífico de donde procede. Es decir que son precisamente la contrapartida a los 1.402.972 pesos en mercancías allí exportadas menos los 368.760 que de allí se importan.

El numerario exportado para en un 94,6% a Cartagena, 3,7% a Cuba y pequeñas cantidades a diversos puertos. Lógicamente esto no significa que el 55,5% de las importaciones procedentes de Cuba se compran con ese poco dinero allí llegado, ni que se hiciera otro tanto en Cartagena; como ya insinuamos, Cartagena actúa como residencia de consignatarios desde donde éstos lo distribuyen según los mercados más propicios aprovechando que allí está la base de las embarcaciones que comercian con el Istmo.

IV. 1798-1802 DENTRO DE LA COYUNTURA INTERSECULAR PANAMEÑA

Vamos a enmarcar los años objeto de este trabajo dentro de una coyuntura más amplia, dentro de la que adquieren sentido y valor, y que para Panamá se inicia alrededor de 1740 y termina con la independencia del país en 1821.

1740 significa la aniquilación del sistema comercial antiguo, a causa de lo cual Panamá pasa de ser el ombligo del comercio entre el Pacífico y la metrópoli a ser un lugar relegado y de ínfima categoría. La destrucción de Portobelo por Vernon y la merionalización del congreso colonial sumieron al Istmo en el mayor de los anonimatos. Durante los 50 años siguientes no sólo pierde el contacto comercial con España, sino que apenas algunos cacaos de Guayaquil y los productos que necesitaban para su subsistencia visitaban tarde y mal el enclave ístmico.

La ruina comercial arrastrará consigo las demás desgracias que machaconamente nos recuerdan los panameños en sus misivas a las autoridades en busca de favores, en un país donde la agricultura e industria son más que precarias y falta toda clase de estímulos al secarse la fuente fácil de ingresos de antaño gracias al próspero comercio. Sólo conservará el Istmo una dudosa importancia estratégica gracias a lo cual atraerá para su sustento el Situado que mantiene las instalaciones defensivas, personal militar y el de la propia administración.

Sólo en la última década del siglo XVIII empezarán a registrarse síntomas de que las cosas van a cambiar. Sobre todo son las guerras de España con Francia y con Inglaterra las que sorprendentemente harán que el volumen del comercio transístmico inicie una nueva tendencia, ahora alcista, en contraste con la tendencia observable en el comercio general colonial metropolitano, fenómeno éste que desde ahora y hasta el final de la colonia se convierte en constante y que singulariza la coyuntura panameña.

Los panameños fijaban en 1807 el inicio del cambio experimentado "por los años 94". Fecha que la realidad confirma y que casi coincide con la apertura del período bélico franco-español (1793-1795), aunque se puede rastrear hasta 1786 los primeros indicios del cambio.

Síntomas de que el cambio se está produciendo son, por ejemplo, el que se puede advertir una recuperación demográfica, causa o consecuencia según se mire, o quizás ambas cosas, de la recuperación comercial. Por otra parte el puerto de Panamá pugnará en el Pacífico por conseguir mercados diferentes de los tradicionales, es decir, por romper amarras respecto de Lima y Guayaquil. Otro síntoma es la disputa que mantendrá con Cartagena sobre la utilización de la desembocadura del río Chagres, frente al monopolio de Portobelo, enclave ístmico y puerta de entrada tradicional atlántica a quien apadrina Cartagena para perpetuar su control sobre el

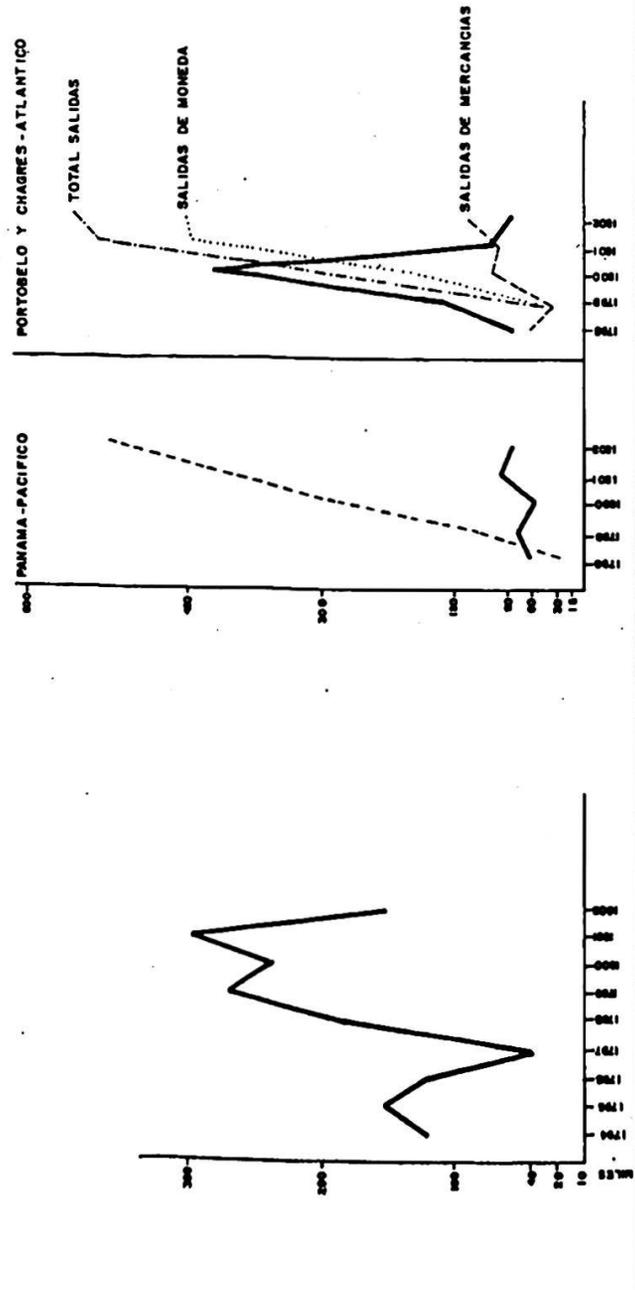
CAPITULO CUARTO 2ª PARTE: 1788-1802 DENTRO DE LA COYUNTURA INTERSECCULAR PANAMENÑA

— ENTRADAS
 SALIDAS DE MONEDA
 --- SALIDAS DE MERCANCIAS

GRAFICO 1º

INGRESOS FISCALES EN PESOS EN LAS CAJAS REALES DE PANAMA POR EL CONCEPTO DE ALCABALAS (1784-1802)

GRAFICO 2º



CAPITULO CUARTO 2ª PARTE: 1798 - 1802 DENTRO DE LA COYUNTURA INTERSECCULAR PANAMENÁ

GRAFICO 4°

INGRESOS FISCALES EN PESOS EN LAS CAJAS REALES POR CONCEPTO DE PRODUCTO DE ADUANA DE:

- PANAMA
- - - PORTOBELO
- CHARGES

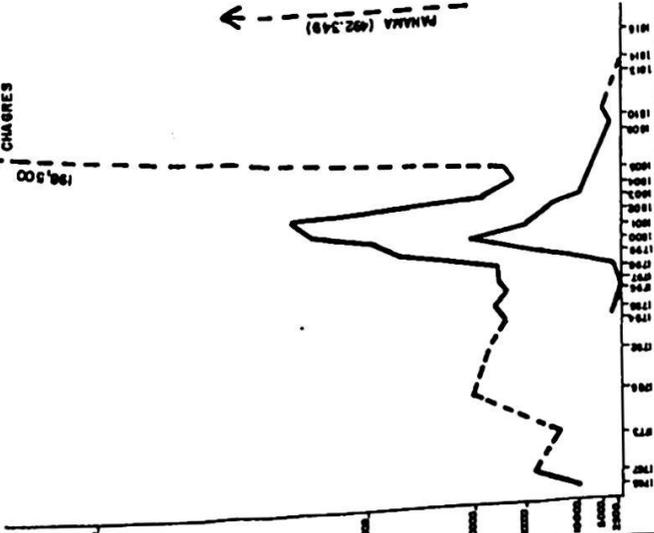
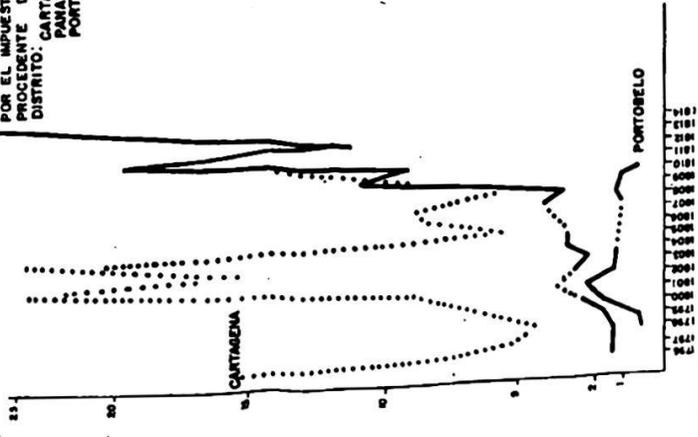


GRAFICO 3°

INGRESOS EN EL CONSULADO DE CARTAGENA POR EL IMPUESTO DE AVERIA CONSULAR PROCEDENTE DE LOS PUERTOS DE SU DISTRITO: CARTAGENA PANAMA PORTOBELO

25.139 - PANAMA



Istmo: todo esto, inexplicable en décadas anteriores, da pie para pensar que el Istmo ha salido del anquilosamiento.

Este cambio de coyuntura depende fundamentalmente del período bélico casi ininterrumpido que se inicia en 1793, y depende en el sentido de que las guerras dificultan el tráfico comercial desde la metrópoli con las colonias y, en lo que a Panamá respecta, con el Pacífico. A consecuencia de ello, tanto los excedentes de los puertos de este Océano como sobre todo las mercancías que requiere su demanda han de buscar otro lugar y medios de aprovisionamiento. En estas circunstancias el Istmo de Panamá será el lugar idóneo para obtenerlas, pero no ya de la península, sino de la oferta que, normalmente con precios más asequibles, harán los Estados Unidos, Francia, Holanda..., y sobre todo Inglaterra desde las llamadas "islas almacenes" del Caribe.

Panamá saca las consecuencias de esta situación y pone a punto el sistema nunca desaparecido de contrabando como medio más eficaz. Ya sea comprando las mercancías extranjeras "ya nacionalizadas" en Cuba principalmente, ya aceptando las que llegan a la costa o bien visitando las colonias inglesas, lo cierto es que son los géneros extranjeros los que formarán el grueso de las exportaciones al Pacífico, de cuya venta se sacan pingües beneficios en metálico con que de nuevo adquirir géneros en el Atlántico.

La ley de noviembre de 1797 que permitía el comercio con los países neutrales en el conflicto anglo-español apenas surtió efectos negativos en el tráfico panameño pues sólo estuvo vigente hasta 1799 y hubo de enfrentarse a un contrabando ya consolidado. La supresión de la misma potenciará todavía más las posibilidades de Panamá quien alcanza en los años siguientes las mayores cotas de mercancías trasvasadas y de numerario obtenido.

A partir de 1802 los datos obtenidos no son compactos, apareciendo múltiples lagunas, debido a ello nos movemos más en el terreno de la hipótesis. En todo caso se puede decir que finalizada la guerra con Inglaterra y firmada la Paz de Amiens en 1802, las especiales circunstancias que favorecieron el ascenso del volumen comercial desaparecen. El contrabando ciertamente se ha consolidado y siguen siendo ventajosas las mercancías istmeñas por sus precios y rapidez, sin embargo, entre 1802 y 1804 en que comienza nueva guerra la metrópoli surte de mercancías. Por esto los valores recaudados de origen fiscal en Panamá retroceden a las cotas alcanzadas años atrás. En consecuencia, la fluctuación que, convencionalmente hemos hecho comenzar en 1794 y que tendría una fase ascendente hasta 1802, finalizaría en 1805 tras una segunda fase descendente que calificaríamos de estancamiento.

Sin datos fiscales sobre 1806-1808, sólo podemos decir que 1807 fue un año próspero y que quizás se experimente durante ellos nuevo auge a tono con la contracción del comercio metropolitano tras la derrota de Trafalgar. En este caso estaríamos ante otras fase ascendente tras la depresión.

Con 1809 se inicia otra nueva fluctuación de tendencia alcista que todavía continúa en 1816. Crecimiento formidable que supone ya en 1809 el triple de la cota alcanzada en 1801 y que en 1814 será nueve veces la cifra alcanzada en ese año de referencia. La explicación reside una vez más en la confluencia de varias circunstancias ajenas al Istmo: ante la invasión napoleónica se produce el total colapso del comercio español y a la vez el inicio de las tentativas revolucionarias independentistas en las colonias del Cono Sur (Buenos Aires, Chile, Colombia...), que hacen del todo inviable el comercio por el sur. Por otra parte, ya hemos visto cómo la Regencia legalizó para Panamá el comercio con colonias amigas y neutrales, abriendo el puerto de Chagres para ese comercio, coincidiendo el que ahora Inglaterra es aliada de España.

Por todo ello, Panamá, libre del control de Cartagena en rebeldía será la auténtica fuente de mercancías y cabeza de puente para mantener la fidelidad a la Corona en América del Sur. Esta prosperidad condicionará su fidelidad a la Corona y durará tanto cuanto persistan zonas fieles a las que surtir de mercancías. La paralización comercial se producirá tras 1819 a medida que caen los reductos realistas, siendo éste el factor decisivo para que se proclame la independencia en 1821.