

Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en el Darién. Siglo XVIII*

Juan Sebastián Gómez González*

Resumen

El presente trabajo expone las principales consecuencias que el contrabando tuvo en una región fronteriza de la monarquía hispánica durante el siglo XVIII. Muestra cual fue el impacto de la presencia extranjera, los alcances de una compañía de contrabandistas y las decisiones de la autoridad provincial por recobrar el control perdido en la región.

Palabras clave: Panamá, Portobelo, Istmo del Darién, contrabando, comercio ilícito, extranjeros, Caledonia, ingleses, franceses, holandeses, indios Cuna, frontera, Sacra Familia, Apostolado de Penonomé, Real Jurisdicción, Compañía de Natá.

Abstract

This paper presents the main consequences that the contraband arose in a frontier region of the Hispanic monarchy in the eighteenth century. It shows the impact of a foreign presence, the scope of a company of smugglers and the decisions of the provincial authority to regain the control in the region.

* Artículo recibido el 12 de agosto de 2008 y aprobado el 24 de octubre de 2008. Artículo de investigación científica. El presente artículo hace parte de mi trabajo de tesis para optar al título de Maestro en Estudios Latinoamericanos de la Universidad Nacional Autónoma de México. Agradezco los comentarios de mi tutora, doctora Johanna von Grafenstein.

* Historiador de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Maestro en Estudios Latinoamericanos del área de Historia e Historiografía de América Latina y actualmente estudiante del Doctorado en Estudios Latinoamericanos de la Universidad Nacional Autónoma de México. Dirección de contacto: juanse419@hotmail.com

Keywords: Panama, Portobelo, Isthmus of Darien, smuggling, illegal trade, foreign Caledonia, British, French, Dutch, Cuna Indians, frontier, Sacred Family, Apostolate of Penonomé, Royal Court, Company of Natá.

Introducción

Siendo un territorio sufragáneo de la audiencia de Santa Fe, capital del Nuevo Reino de Granada, el Darién fue una región sumamente adversa y conflictiva para la administración monárquica durante todo el siglo XVIII. El grado de complejidad radicó en su condición de territorio fronterizo, en gran parte inexplorado, con una población indígena escasamente sometida, y en el agitado dinamismo de los dos grandes puertos que poseyó en cada una de sus costas: Portobelo en la costa del mar Caribe, y Panamá en la costa del océano Pacífico. Ambos puertos gozaron de una vitalidad incomparable durante sus períodos de auge, pues ambos fueron enclaves económicos que, aparte de fungir como lugares de acopio y despliegue para las embarcaciones procedentes de lugares como Cádiz o El Callao, estaban encargadas de mantener fluctuante el orden comercial. Fueron dos puertos fuertemente vinculados entre sí, pues fue gracias a su conexión ístmica que los virreinos del norte y del sur en los vastos dominios hispánicos de América tuvieron la opción de conformar un sistema de intercambio comercial.

Contrabando y presencia extranjera: Portobelo y Panamá

En Portobelo, el enclave caribeño del istmo, se recogían los productos que llegaban de todas las latitudes suramericanas: cacao, lanas, tintes, quina, oro, textiles, manufacturas y, claro está, la plata altopereña. El tránsito de la plata se hacía desde los yacimientos andinos de Potosí y Porco a lomo de mula o de llama hasta el puerto austral de Valparaíso, viajaba por el océano Pacífico en dirección norte hasta El Callao para ser registrada y evitar fraudes y luego era embarcada hacia Panamá. De Panamá cruzaba el istmo siguiendo la ruta del río Chagres hasta Portobelo para servir como factor de cambio en las agitados ferias¹, hechos que hicieron de la ciudad-puerto de Portobelo un lugar mediador y un punto de intersección atlántica para los movimientos económicos celebrados entre la península ibérica y los virreinos suramericanos; tal y como lo exponía en 1707 Jean de Monségur, un capitán francés al servicio de la marina española, quien afirmaba que: “sin Panamá

¹ CASTILLERO CALVO, Alfredo, “La carrera, el monopolio y las ferias del trópico”, *Historia General de América Latina. Consolidación del orden colonial*, t. III, vol. 1, París, Ediciones Unesco, Editorial Trotta, 2000, pp. 75-76.

ni Porto Bello no veremos de qué modo este rico comercio podría hacerse². Las ferias que se celebraron en Portobelo durante gran parte del período colonial, eran el destino de arribo de las flotas provenientes de Sevilla, y a partir de 1717 llegaban desde Cádiz hacia el virreinato de la Nueva España y la Tierra Firme. Un par de veces por año, la feria comercial tenía lugar en Portobelo, hecho que le daba a aquella ciudad-puerto una considerable fluidez monetaria, al punto que allí, durante la feria, se llegaron a realizar negocios cuyas ganancias oscilaron entre los cinco y los seis millones de pesos³. Al ser designado en 1592 para remplazar al puerto de Nombre de Dios, Portobelo se fue convirtiendo en el lugar propicio para establecer un epicentro de comercio activo. A pesar de ser un lugar insalubre, aunque “bellísimo y bien dispuesto”, el puerto poseía aguas profundas, tenía el espacio suficiente para acoger flotas enteras y contaba con las fortificaciones militares de San Felipe de Todofierro, Santiago de la Gloria y San Jerónimo para su defensa⁴. Las ferias comerciales que tuvieron lugar en Portobelo fueron el mejor indicio del

esplendor que gozaba el puerto en algunas temporadas del año.

El ilustrado Antonio de Ulloa señalaba que al iniciarse una feria, la demanda por el espacio para el almacenaje de mercancías era tal, que hasta los esclavizados residentes en el barrio de Guinea conseguían algunas ganancias al rentar sus casas como depósitos comerciales; además, mencionó que vecinos de otras latitudes acudían a las ferias para establecer lucrativas pulperías ocasionales “con todas las especies de comestibles y frutos de España”, haciendo de San Felipe de Portobelo una de las ciudades más pobladas de la América meridional en tiempos del agitado comercio⁵. Las ferias obedecían al concepto de exclusivismo comercial o monopolio que desde los primeros años de la dominación, España había impuesto para sus posesiones. Era la forma mediante la cual, por la vía del derecho, la Corona aseguraba para sí y para algunos de sus súbditos la potestad para comerciar y beneficiarse; en ocasiones incluía en sus planes a otras naciones, pero siempre tratando de lograr el mejor provecho posible. Las naciones europeas que también tenían proyectos coloniales en América conocían la legislación y el “pacto colonial” entre Es-

² MONSÉGUR, Jean de, *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994, p. 117.

³ SOSA, Juan B., *Panamá la vieja, 1519 – 1919*, Panamá, Imprenta Nacional, 1955, pp. 94–95.

⁴ Antonio de Ulloa comentaba que durante el ataque del inglés Edward Vernon a Portobelo en 1740, tales fortificaciones quedaron “arruinadas y demolidas” por falta de pertrechos para su defensa. Cfr. ULLOA, Antonio de, *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Historia 16, 1990, p. 147.

⁵ ULLOA, *Viaje a la América*, p. 146; No obstante, después de 1740 Portobelo se despobló a tal punto que en el censo de 1778 sólo tenía 1.794 habitantes. Cfr: TOVAR PINZÓN, Hermes, *Convocatoria al poder del número, Censos y estadísticas de la Nueva Granada 1750 – 1830*, Bogotá, Archivo General de la Nación, 1994, pp. 76–77

pañía y sus dominios, pero sin lugar a dudas hacían caso omiso de ello, puesto que efectuaban un lucrativo uso de los puertos españoles para comerciar ilícitamente, hecho por el cual las autoridades trataban de proveerse de una guardia rigurosa que vigilara y controlara la ferias que se llevaban a cabo en el lado Atlántico del istmo⁶.

Así, una vez firmado el Tratado de Utrecht en 1714, una potencia extranjera como Inglaterra tenía en sus manos el asiento negrero y la garantía de conducir a las ferias de Portobelo un navío de permiso con un cargamento de 650 toneladas en mercaderías, hecho que ponía en jaque a los españoles y sus pretensiones de comercio exclusivo; al tiempo, el navío de permiso también era empleado por los ingleses como un eficaz medio para la inserción de mercaderías de contrabando a lo largo del litoral caribeño del istmo⁷. Para el año de 1736, Antonio de Ulloa afirmaba que la estrategia empleada por los ingleses durante las ferias consistía en arribar a Portobelo con un navío de permiso cargado con mercancías “de su cuenta”, sin víveres, ni agua, ni demás artículos

engorrosos que ocuparan grandes espacios en la embarcación, pero antes de llegar a Portobelo, los ingleses pasaban un corto tiempo en Jamaica, donde se proveían de entre cuatro y seis paquebotes cargados de agua y víveres que acompañaran al navío de permiso hasta las proximidades costeras de Portobelo; una vez en el puerto, trasladaban las provisiones al navío de permiso, llegando a aumentar su peso de 500 a 900 toneladas, logrando así surtir los mercados de las ferias con productos a precios abaratados, que a decir del teniente Ulloa, eran “de sumo perjuicio” para el monopolio hispánico⁸.

Las importantes ferias de Portobelo se activaban sólo un par de veces anualmente. Dos meses bastaban para que allí se desatara una impresionante dinámica comercial y un escandaloso contrabando cuyos responsables eran personajes oficiales y particulares que trataban de manera ilegal ofreciendo sobornos y rentando almacenes para depositar artículos con el fin de especular con los precios de las mercaderías importadas. En Portobelo, al igual que en Panamá o en Sevilla, existía una suerte de personajes que eran contratados por algún comerciante establecido en Lima. Estos hombres conocidos como

⁶ Entre los años de 1544 y 1739, años de inicio y finalización, se realizaron 105 ferias, una cantidad que no representa ni la mitad de las ferias que se tenían previstas. El contrabando y la permisividad de las autoridades portuarias hicieron de las ferias de Portobelo un fortín del comercio ilícito, que aniquiló en gran medida las actividades del orden legal. Cfr. CASTILLERO CALVO, “La carrera, el monopolio”, p. 84.

⁷ CARLES, Rubén Darío, *220 años del periodo colonial en Panamá*, Panamá, Imprenta Nacional, 1959, p.175.

⁸ Aparte de las estrategias comerciales para salir triunfantes en las ferias de Portobelo, en el año de 1728—durante la guerra—, los ingleses aprovecharon para asestar golpes esporádicos a Portobelo, con el fin de saquear los caudales en oro y plata acumulados allí durante la feria. ULLOA, *Viaje a la América*, p. 163.

“peruleros”, homónimos de aquellos aventureros de tiempos de la Conquista, estaban encargados de emplear la plata que los comerciantes limeños enviaban a la península ibérica, cruzaban el océano custodiando el metal y algunas mercancías de más que llevaban a su cargo. Su desempeño en la Carrera de Indias y en las ferias los hizo pasar de ser simples intermediarios a ocupar posiciones sociales nada despreciables. También jugaron un importante papel en las actividades del comercio clandestino, pues al estar comisionados para descargar mercancías e invertir capitales en Sevilla, tenían toda la facilidad de alterar los registros que relacionaban la importación o la exportación de las mercancías y, así, poco a poco, ir amasando fortunas para sí mismos⁹. Hasta bien entrado el siglo XVIII, Portobelo no contaba con una casa aduanera para el avalúo y registro de las mercancías, hecho que hacía posible la ejecución de las actividades comerciales clandestinas al margen de todo control. Barcos cargados de géneros procedentes de Sevilla, Cuba o Jamaica arribaban al puerto y los comerciantes se encargaban de negociar las cargas que posteriormente llevarían a sus casas sin haber pasado por filtros oficiales que las gravaran con impuestos. Así pues, Portobelo era el reflejo

de una situación de contrabando que se generalizaba en todos los dominios hispánicos y en las demás regiones de América que estaban bajo la jurisdicción de otras monarquías europeas.

Un gran conocedor de la región ístmica y de los movimientos comerciales de sus dos puertos principales era el ilustrado criollo, natural de Panamá, Juan Francisco Rodríguez, quien informaba a mediados del siglo XVIII que la situación comercial del istmo no era muy alentadora dado que la oferta exportadora de recursos mineros no era suficientemente amplia, por lo cual la extracción maderera de la selva del Darién era una actividad más importante que el propio laboreo de las minas. Rodríguez explicó que el comercio del istmo era absolutamente dependiente de las exportaciones realizadas desde Cartagena, las cuales obligatoriamente hacían una escala en Portobelo, y de ahí salían en dirección a Panamá después de pasar por el pueblo de Cruces para efectuar lo relativo a trámites aduaneros, siendo ésta la experiencia del comercio legal. Mencionó también que los artículos venidos desde Cartagena, cuyas importaciones llegaban a los 200.000 pesos anuales, entraban en Portobelo con precios bastante elevados a causa de la participación de intermediarios y agentes comerciales comisionados para los intercambios portuarios, pues eran escasas las flotas que desde Cádiz se dirigían directamente a la Tierra Firme, no sin antes pasar por el litoral caribeño del Nuevo Reino de Granada. Además de Cartagena, Portobelo estaba comu-

⁹ VILA VILAR, Enriqueta, *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2001, pp. 61-65.

nicado con La Habana y con la isla de Trinidad. Las embarcaciones venidas desde estos lugares abastecían la ciudad-puerto con cera, azúcar, dulces, sombreros y “menudencias” para luego retornar a sus destinos originarios u otros lugares como Veracruz o Campeche en el virreinato novohispano transportando lo ofrecido transitoriamente en Portobelo, es decir, las mercaderías y demás víveres llegados a Panamá desde puertos suramericanos como Valparaíso, Concepción, El Callao o Guayaquil. Por ello, Rodríguez calificaba de “nimio” el comercio de Portobelo, dadas las carencias causadas debido al sistema hispánico de abastecimiento y a las políticas monárquicas de exclusivismo comercial, cuestiones que sugerían unas circunstancias favorables para el florecimiento de alternativas económicas como el comercio ilícito¹⁰. Bajo el atractivo de tales circunstancias, la presencia de extranjeros en Portobelo se hizo sentir de forma severa. Holandeses, ingleses y, en menor medida, franceses, acecharon el puerto tratando de comerciar directamente allí o en las regiones adyacentes, resultando de ello una creciente preocupación por parte de las autoridades militares, quienes no suministraron los medios necesarios para opacar, en gran parte, los alcances del

contrabando extranjero. Los holandeses se acercaban a Portobelo provenientes de Curazao, pues a pesar de hallarse un tanto lejanos de su bastión insular caribeño, la región ístmica resultaba ser un lugar próspero para sus inversiones comerciales que, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII tuvieron un alcance mayor dado el alto número de accionistas —algunos judíos— que invertían gran parte de sus caudales en la Nueva Compañía de las Indias Occidentales y en la Sociedad de Surinam¹¹.

Las quejas, prohibiciones y disposiciones legales emitidas por la monarquía para la erradicación de los extranjeros en la costa caribeña del Darién, son una clara evidencia de la intensidad en su afluencia y su éxito en el contrabando. En 1772, Francisco Antonio Moreno y Escandón, siendo Fiscal Protector de Indios en la Audiencia de Santa Fe, exponía por escrito al rey una relación re-

¹⁰ RODRÍGUEZ, Juan Francisco, “Noticias relativas a la provincia y ciudad de Panamá”, CUERVO, Antonio Basilio (Comp.), *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, Cuatro Tomos, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1893, t. II, pp. 366–377.

¹¹ Aparte de ser accionistas del comercio directo holandés en la cuenca del Caribe, los judíos también se destacaron en el ámbito marítimo. En 1774, en la costa de Portobelo fue capturado un judío holandés, llamado Elías Rodríguez Miranda, quien capitaneaba una balandra cargada con piñas, gallinas y 1.500 plátanos para vender por contrabando. Judíos neerlandeses con nombres y apellidos españoles no fueron asunto extraño durante el siglo XVIII pero, desde el siglo XVI, con su expulsión de la península ibérica propinada por Felipe II, una buena cantidad de judíos sefarditas encontraron asilo en varios lugares de los países bajos, particularmente en Ámsterdam. Cfr. ARAUZ MONTANTE, Celestino Andrés, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984, pp. 46–48. Cfr. Archivo General de la Nación (A.G.N.), *Contrabandos*.t. III, f. 330r.

dactada por un inglés llamado “Alejandro Velasco”, en la cual mostraba, a manera de balance, los aciertos que la monarquía británica había logrado en los dominios americanos de España. Aciertos que a su vez constituían una amenaza y un quebranto innegable al endeble proyecto de soberanía hispánica en América. Basándose en la relación del inglés “Velasco”, el fiscal Moreno y Escandón señalaba:

Échese la vista a todo el plan de la América y obsérvese que dilatado continente poseen los ingleses desde el río Misisipí para N.E. hasta el polo artico del mundo en esta parte occidental del globo, y la libertad de navegar que tienen en el mismo río, igualmente que los españoles que habitan ahora el Nuevo Orleans. Ellos tienen en la costa de la Florida aquel famosísimo puerto de Panzacola, grande y espacioso para los navíos de guerra de cualesquiera porte y dimensiones, como una espina que va creciendo y que traspasará a su tiempo el corazón y partes vitales del comercio de México; Desde allí échese en dicho mapa una vista seria del otro lado del golfo de México; examínese la parte de Honduras que ellos tienen por el tratado de paz. Desde allí póngase la vista en toda la costa: desde allí tienen, como tenían primero una posesión clandestina de todos los lugares hasta la tierra de Mosquitos, y las diferentes islas hacia el este y hacia el sur hasta las islas de Buchatona, famosos puertos de San Juan, Bluefields, Puerto de

Perlas, Cabo Gracias a Dios, Trujillo, etc. Desde allí véase el Darién todavía más hacia el este: como el corazón esta colocado en el cuerpo humano, así el golfo del Darién o Calidonia como ellos le llaman, está situado con un grande comercio entre Portobelo y Cartagena. Ellos tienen en toda aquella tierra su riqueza e importante trato, y la nación de su devoción, de donde la embarcación anual como ellos la llaman, la fragata de fuerza tratante conduce mas intereses a manos de los mercaderes ingleses que los comerciantes españoles sacan de las provincias adyacentes.¹²

Para la década de 1770, los extranjeros que merodeaban la costa del Darién eran una notable preocupación para la administración virreinal, pues desde Santa Fe y Cartagena, se alertaba con ahínco a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas para prohibir el comercio de los habitantes de Portobelo con los foráneos europeos; quien violara la normatividad sería castigado con rigor “bajo la pena de último suplicio de

¹² “Estado del Virreinato de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada, y relación de su gobierno y mando del excelentísimo señor Bailio Frey don Pedro Messía de la Zerda, Marqués de la Vega de Armijo, Caballero Gran Cruz de Justicia del Orden de San Juan, Gentilhombre de cámara de su majestad con llave de entrada, decano de su consejo el Real y Supremo de Guerra, Teniente General de la Real Armada; Virrey, Gobernador y Capitán General del mismo Nuevo Reino, y presidente de su Audiencia y Cancillería Real”, COLMENARES, Germán, *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, t. I, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1989, pp. 174–175.

orca a cualquiera persona que lo quebrantase”¹³, lo que serviría de escarmiento para aquellos que estuvieran tentados a incurrir en “tan detestable vicio”. En los últimos días de enero de 1772, un oficial de Portobelo llamado Domingo Guerrero, fue testigo del múltiple asesinato e incautación de bienes cometido por unos soldados españoles al capitán Robert Scott y a todos los tripulantes de una embarcación proveniente de Jamaica en la costa cercana a Portobelo, particularmente en el surgidero de El Naranjo. A causa de ello, el Almirante inglés G.B. Rodney, comandante de la escuadra de su majestad británica en Jamaica¹⁴, escribió al virrey del Nuevo Reino de Granada, Pedro Messía de la Cerda, solicitando la remesa de “setecientos *dollars* en moneda” que los españoles habían tomado y depositado en la Caja Real de Portobelo, ya que se hacía necesario solventar la cruenta situación de pobreza en que se hallaban los hijos y la viuda

del capitán Robert Scott. Si bien, no todos los contrabandistas extranjeros que arribaron a Portobelo fueron apresados, algunos corrieron con la mala fortuna de perder la vida a causa de una embestida militar hispánica; ello muestra que la intensidad de la presencia extranjera en las costas del istmo supuso densos conflictos que implicaron pérdidas humanas y desfalcos monetarios para españoles y extranjeros¹⁵.

Acerca de la presencia extranjera en Portobelo y las tensiones surgidas entre españoles e ingleses, en el último tercio del siglo XVIII existe un caso bastante particular, el sucedido en la tarde del 15 de noviembre de 1788, cuando una pequeña embarcación de vela que izaba la bandera británica, llamada *Our Lady of Conception* fue sorprendida por las autoridades portuarias mientras anclaba en las costas de la jurisdicción de Portobelo. Su tripulación, al parecer, no tenía nada que comer. El anclaje de la balandra levantó ciertas sospechas entre las autoridades de Portobelo, motivo por el cual se envió hacia ella una piragua con un oficial del puerto al mando y cuatro bogas. Una vez éstos llegaron al lado de la balandra le preguntaron al capitán acerca de su procedencia y le ofrecieron auxilio para facilitar su curso hasta el puerto de destino. El capitán era un inglés llamado William Colley – “Julián del Carmen”, según la envejecida traducción de los oficiales de

¹³ A.G.N., *Contrabandos*, t. VI, ff. 111r – 112v.

¹⁴ Las hazañas del Almirante inglés George Bridges Rodney en el mar Caribe fueron observadas con temor y recelo en el virreinato del Nuevo Reino de Granada. De hecho, al terminar su mandato como Arzobispo Virrey, Antonio Caballero y Góngora escribió una extensa relación a su sucesor Francisco Gil y Lemos, en la cual comentaba sobre el estado de alerta generalizada que había en los puertos caribeños del virreinato debido a un posible ataque de la “formidable y victoriosa escuadra del Almirante Rodney”. Cfr. “Relación del estado del Nuevo Reino de Granada, que hace el arzobispo obispo de Córdoba a su sucesor el excelentísimo señor don Francisco Gil y Lemos (1789)”, COLMENARES, *Relaciones e informes*, p. 373.

¹⁵ A.G.N., *Impuestos Varios-Cartas*, t. I, ff. 13r – 14r.

Portobelo-, quien con pocos conocimientos de la lengua castellana, afirmó haber decidido aproximarse al puerto por que no tenían “ni medio real”, y allí esperaban vender algo de la carga y abastecerse de algunos víveres para continuar su marcha. La respuesta de Colley no satisfizo al oficial, quien entrada la noche, optó por devolverse al puerto para enviar dos embarcaciones más grandes con el fin de remolcar la balandra inglesa y toda su tripulación hasta la costa. Al día siguiente, los oficiales del puerto iniciaron el procedimiento de registro de cargamentos y cotejo de licencias que poseía la embarcación. Para esto era necesario interrogar al capitán, pero dadas las dificultades del idioma, los oficiales buscaron por toda la ciudad algún vecino o residente que sirviera de intérprete. La búsqueda fue fallida, pero no contaban con que uno de los tripulantes de la balandra inglesa fuera un español. Así, éste peninsular, llamado José García, contra maestre de la embarcación, se dispuso a responder las preguntas hechas por los oficiales del puerto. Respondió en primer lugar, que el dueño de la embarcación era un inglés llamado Robert Hodgson¹⁶ y, en

segundo lugar, que venían de la costa de Matina en la Audiencia de Guatemala, y que de allí habían partido hacia dos meses con destino a Bluefield¹⁷. Pero gracias a “las muchas calmas y corrientes contrarias” tuvieron que acercarse a las playas de Sotavento para tratar de coger cocos y así mitigar el hambre, ya que el cargamento que transportaban en la embarcación no poseía víveres aptos para la alimentación. Los oficiales de Portobelo le preguntaron a José García por el amplio cargamento, el cual consistía en:

(...) ciento noventa y dos sacos y zurrone de cacao = quatro barricas de botellas de vino tinto, = tres cajas con mercancías de ropas, = tres barricas de sal = siete botijas de aceite = sesenta barras de fierro = cinco caxones de azero = dos sacos de pimienta de chapa = seis espadines de guarnicion = tres sables = siete fuciles = un barrilito chico con conchas de Carey = Dos barriles con loza de barro y ojas de latas = cinco zurrone y sacos de tabaco = y porcion de Palo de Mora para lastre sin saber el numero de quintales por haver benido gastandoles en lugar de leña¹⁸.

¹⁶ Al parecer, Robert Hodgson, el dueño de la balandra *Our Lady of Conception* era hijo de Robert Hodgson “el viejo”, quien fue comisionado en 1743 por el gobernador de Jamaica Edward Trelawny para crear un pacto de amistad con los indios de la costa de Honduras y para el año de 1749, fue nombrado por el gobierno británico como Superintendente de la costa de los Mosquitos. Cfr. FELICIANO RAMOS, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, 1990, pp. 139 – 146.

¹⁷ Según Dionisio de Alsedo y Herrera, Bluefield o Blawfield era una entrada estrecha que conducía hacia una bahía localizada a 16 leguas al norte del puerto de San Juan de Nicaragua. Cfr. ALSEDO Y HERRERA, Dionisio de, “Costas colombianas, comercio de Centroamérica, costas occidentales de América meridional y modo de hacer por ellas el contrabando”, CUERVO, *Colección de documentos*, p. 334.

¹⁸ A.G.N., *Contrabandos*, t. 22, f. 970r.

No conformes con la descripción de la carga hecha por el contra maestre, los oficiales decidieron abrir las cajas que, según García, tenían “mercancías de ropas”. Procedieron con la apertura, y además de encontrar sombreros, piezas de breña, chorletas, estopilla, zapatos ingleses de hombre, retazos de listado y de encajes, camisas, pañuelos de seda catalana, zarazas, medias blancas de seda, e hilos de “numerosos colores”, también hallaron resmas de papel, cuchillos “de cache amarilla”, cuchillos de mesa “con sus vainas y cabo de madera”, peinillas de cuerno, eslabones de hierro, algunos muñecos, varias piezas de platilla real ordinaria, más de treinta navajas de afeitar, cinco docenas de limas, trompas de bronce, piedras de chispa, hojas de machetes, seis conchas de carey, varias libras de pimienta de Castilla y³ por último, mil seiscientos anzuelos.

Toda la mercancía había sido cargada en el puerto inglés de Bristol, de manera que no era lógico que la embarcación, una vez estando en aguas del Darién retornara rumbo a Bluefield, pues su real intención era bordear la costa para vender por contrabando las mercancías en los puertos españoles empleando la estrategia de acercarse a un puerto so pretexto de una arribada forzosa, un accidente o una simple falta de bastimentos. Este tipo de géneros eran completamente indispensables para la vida de los habitantes de los dominios

hispánicos, su uso era cotidiano, pero acceder a ellos no era fácil debido a su escasez y elevado costo, por ello el contrabando con los extranjeros también jugó un papel esencial al hacer posible el ingreso de recursos que suplieran las necesidades que surgían gracias a un sistema de abastecimiento costoso y poco efectivo.

El caso de ésta balandra inglesa es muy particular, dado que su tripulación estaba conformada por siete individuos, en su mayoría oriundos de diversas latitudes de Europa y su mundo colonial. William Colley, el capitán, era un marino inglés, Paleg Withen, el sobrecargador, era una suerte de criollo norteamericano, “Pepe”, es decir, José García, y Luis, contra maestre y marino raso, eran españoles, mientras los demás marinos rasos como Juan, Juan Garde y el mestizo Carlos, eran naturales de Holanda, las Indias Orientales y Jamaica respectivamente²⁰. De seguro *Our Lady of Conception*, era una de aquellas embarcaciones con licencia de la monarquía británica para navegar por aguas ajenas, absolutamente amparada

²⁰ Desde mediados del siglo XVII era usual que en las embarcaciones británicas que navegaban el mar Caribe se hallaran tripulantes nativos de diferentes lugares del mundo colonial europeo. En 1805, Patricio García, un marinero español al servicio de un bergantín norteamericano, al ser capturado por la guardia costera de Santa Marta explicaba que: “...todo el que habla inglés, sea de la nación que fuese, lo aprehenden para que sirva en los buques de guerra”. Ello explica, en parte, la variopinta procedencia de los tripulantes de la balandra *Our Lady of Conception*. Cfr. A.G.N., *Contrabandos*, t. XIII, ff. 716v-717r.

¹⁹ *Ibid.*, ff. 976v – 977r.

para comerciar directamente y sin pagar derechos en las posesiones de los rivales ibéricos a manera de estrategia para seguir socavando, en tiempos de paz, la seguridad y las endeble finanzas de la monarquía hispánica. Los tripulantes de la mencionada embarcación no corrieron con suerte, pues fueron apresados por los guardias oficiales de Portobelo. Sus cargas, al igual que la embarcación, fueron decomisadas, a pesar de que William Colley y “Pepe”, su intérprete español, aseguraron que Robert Hodgson, propietario de la nave, había jurado fidelidad al rey de España y que debido a esto, las intenciones de los tripulantes de la balandra no eran las de comerciar por la vía ilícita en Portobelo. Tal argumento no fue suficiente para el gobernador, quien afirmó que a Robert Hodgson, no podrían perderlo de vista, “(...) sin que sea temeridad discurrir con desconfianza de quien ha renunciado su domicilio y a su Rey, por sus intereses (...)”²¹.

Dominar el istmo: la estrategia de los extranjeros

La Corona española consideraba que el comercio ilícito emprendido por ingleses, holandeses y franceses que extraían del istmo “frutos de la tierra” como el cacao y el palo de Campeche, era sumamente nocivo. No obstante, el caso de los ingleses en este aspecto es muy particular, dado que la monarquía

hispánica había otorgado una concesión a la Corona de Inglaterra como parte del acuerdo de paz posterior a la guerra acaecida entre 1779 y 1783. Con esta concesión momentánea se estipulaba que los ingleses estaban autorizados para extraer de los territorios centroamericanos el preciado palo de Campeche, específicamente de la costa ubicada entre la bahía de Honduras y la desembocadura del río Tinto. Sin embargo, como en repetidas ocasiones los ingleses abusaron de la concesión extendiendo su navegación hacia el oriente del territorio, alcanzaron las costas del istmo para fraguar negocios con los indios de la región entregándoles armas y municiones a cambio de oro y producciones locales, fomentando entre las supuestas “poblaciones obedientes” un profundo recelo ante el dominio español²².

Quizás una de las tensiones más arduas experimentadas en el istmo fue aquella en la que indios, extranjeros y españoles criollos y europeos pusieron su cuota de protagonismo al friccionar sus intereses en busca de la supremacía. Al igual que en otras regiones del litoral caribeño, la mayoría de contactos que tuvieron los extranjeros con los pueblos indios fueron fructíferos y amistosos, pues el intenso comercio llevado a cabo entre ambos hizo posible el nacimiento de relaciones cordiales y suscitó una marcada preocupación al gobierno

²¹ A.G.N., *Contrabandos*, t. XIII, f. 1021v.

²² A.G.N., *Contrabandos*, t. XV, ff. 554r – 554v.

español. A finales del siglo XVII, el Darién contó con un emplazamiento escocés comandado por William Patterson, una iniciativa colonial de éste reino británico²³ que hasta contaba con una “Compañía Escocesa del Comercio con África y las Indias”. Su lugar en el Darién, precisamente en el golfo, es decir, Caledonia o New Edimburgh, fue un emplazamiento que se mantuvo bajo la vigilancia de las autoridades de Cartagena, las cuales, recelosas por la incursión extranjera desplegaban operativos de inteligencia hacia el Darién para entorpecer las avanzadillas británicas en el resto de la Tierra Firme²⁴. Los escoceses fueron desalojados de su bastión en el siglo XVIII, llegando los españoles a ocuparlo y posteriormente despoblarlo, dejando esta región libre de la presencia europea. Sin embargo, este hecho fue asumido por los franceses como una oportunidad para incursionar en la región. En 1752, el Marqués de la Ensenada, informaba al rey sobre la necesidad de construir en la otrora Caledonia una fortaleza militar, pues los “muchos franceses forajidos” que habitaban esa parte del istmo constituían una amenaza para la monarquía hispánica, ya que convivían con los

indios y tenían el amparo de algunos curas misioneros para permanecer allí. Y aunque por esos años entre las coronas de Francia y España existía un pacto de amistad, los gobernadores de Santa Marta, Cartagena y Portobelo no confiaban en las palabras de un tal *monsieur* Burgaron, un militar francés que fue comisionado para visitar a los gobernadores de los puertos hispánicos “para trabar amistad con ellos a exemplo de la que mantienen los dos soberanos”, pues según se rumoraba en Cartagena, la verdadera intención de los franceses era poblar y establecerse en la abandonada Caledonia²⁵.

A pesar de la alarma suscitada por las intenciones de los franceses, el gobierno español no respondió efectivamente, pues al parecer, en los siguientes años, los franceses no desistían de seguir merodeando las costas del Darién para acercarse a Caledonia. En 1755, fue capturado un francés llamado Esteban Presclaux, tenía la edad de Jesucristo y afirmaba haber llegado al Darién procedente de Jamaica acompañado por siete coterráneos suyos y un esclavo; su captura se debió a que bajo su mando, pretendía introducir al Darién varios barriles de harina, manteca, cerveza, vino, café, azúcar y pan. En su declaración, Presclaux dijo que su estancia en el lugar se debía a que se enteró de que desde Santa Fe el virrey había expedido una licencia para el establecimiento

²³ Para el año de 1700, un hombre cuyo seudónimo era “Britanno sed Dunensi” planteó que el fracaso escocés en el Darién consistió en haber fundado una colonia “en los dominios de otro hombre”. Cfr. PAGDEN, Anthony, *Señores de todo el mundo. Ideologías del imperio en España, Inglaterra y Francia. (En los siglos XVI, XVII, XVIII)*, Barcelona, Ediciones Península, 1996, p. 121.

²⁴ MARCH, José J., *El mito del Darién*, México, Editorial Comaval, 1960, p. 44.

²⁵ A.G.N., *Milicias y Marina*, t. 135, ff. 268v – 270r.

de los franceses en Caledonia. Además, Presclaux añadió que a partir de 1740, había 62 franceses y que luego fueron 100 los que habitaban esa región del Darién, cultivando cacao, plátano y maíz, y fortaleciendo su amistad con los indios, la cual resultaba bastante adecuada gracias a que les facilitaba el comercio y la movilidad de los géneros franceses en ambas orillas del istmo²⁶.

Mientras los franceses se servían de sus esporádicas ocupaciones a Caledonia, los ingleses no dilapidaban su tiempo en el Darién. Para la década de 1760, el mariscal de campo Antonio de Arévalo se quejaba de que las arremetidas de los indios Cuna a los asentamientos españoles eran “sangrientas expediciones y execrables asesinatos” que ponían en jaque la presencia militar española en aquel territorio. Con recelo, Arévalo explicaba que los indios eran seres oportunistas que se aliaban con quien fuera según su conveniencia, pues creían que todos los europeos que deambulaban por esa región ístmica del Caribe continental envidiaban sus tierras y necesitaban de su amistad. Quizás el mariscal no estaba tan equivocado, pues en ese entonces la amistad de los indios con los ingleses era un asunto excepcional. Y es que los británicos empleaban sagaces estrategias para gozar del amparo proporcionado por los indios y extraer cualquier ganancia comercial posible: les llevaban presentes,

intercambiaban armamentos y municiones por víveres y metales preciosos, e incluso a algunos jóvenes indios los llevaban a Jamaica para que aprendieran el idioma inglés. Pero tal vez, la estrategia mejor concebida por los ingleses para triunfar en su aventura ístmica fue haber inducido en los indios una profunda aversión hacia los españoles²⁷.

Las relaciones de los extranjeros con algunos pueblos indígenas de América llamaron la atención de la Corona, y a partir de 1776, por intermedio del válido ministro de las Indias José de Gálvez, se incrementaron las decisiones para fortalecer las campañas militares en contra de las resistencias mostradas por los indios en los dominios americanos. La intervención de José de Gálvez en el asunto se cristalizó con las reducciones de comunidades enteras en pueblos de indios gobernados por caciques que, a su vez, estaban bajo la tutela de la monarquía hispánica. Fue pues un vasallaje forzoso al que se negaron los pueblos, ya que su fidelidad al rey de España entraba en conflicto con las buenas relaciones fraguadas con los extranjeros; relaciones esencialmente comerciales que directamente favorecieron las economías de las coronas adversarias gracias al comercio ilícito.

En 1774, el gobernador de la provincia del Darién, Andrés de Ariza, infor-

²⁶ A.G.N., *Milicias y Marina*, t. 135, ff. 708r – 722v.

²⁷ ARÉVALO, Antonio de, “La comarca del Chocó. Diversas memorias sobre este importantísimo territorio, años de 1761 – 1789”, CUERVO, *Colección de documentos*, pp. 269 – 271.

maba al virrey Manuel Guirior que, según sus reflexiones, la provincia estaba pobre y desolada a causa de la codicia de los extranjeros que comerciaban con los indios en la costa caribeña del Darién. La mayor preocupación de Ariza consistía en que el control del comercio en la región se escapaba de ser un monopolio hispánico, por lo tanto, argumentaba la necesidad de pacificar y adentrar a los indios con el fin de evitar sus alianzas con los extranjeros. Ariza mencionaba que entre 1726 y 1727 se habían encendido varias rebeliones indígenas comandadas desde la cordillera adyacente al golfo del Darién²⁸ por un mestizo llamado Luis García, en contra del presidente de la Audiencia de Panamá. La pacificación de estos motines se encargó a Juan Rafael Simancas, un mulato cartagenero perteneciente a las milicias de pardos, quien ayudado por el cacique Bartolomé de Estrada había triunfado en la misión²⁹. Según el go-

²⁸ En un mapa trazado por el mariscal de campo Antonio de Arévalo en 1761, titulado "Mapa general que intermedia entre las playas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel" aparece dibujada la cordillera donde se acantonó el mestizo Luis García para efectuar la rebelión contra los españoles entre 1726 y 1727. El dibujo además cuenta con una inscripción que dice: "Cordillera general de los Andes y principal residencia de los perversos indios". Cfr. *Cartografía y relaciones históricas de Ultramar*, Nueve Tomos, t. IV – Volumen de Cartografía, *América Central*, Madrid, Ministerio de Defensa, Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, 1992, N.º. 63.

²⁹ ARIZA, Andrés de, "Comentarios de la rica y fertilísima provincia del Darién. Año de 1774", BAQUERO MONTOYA, Álvaro y Antonino VIDAL ORTEGA (Comp.), *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII. El informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 2004, p. 36.

bernador, las hostilidades de los indios hacia los españoles también se habían podido mitigar, en parte, gracias a las epidemias de viruela y a la puntual intervención del cacique Estrada, pues años después, el cacique "acabó de limpiar" la provincia de indios hostiles que solo servían a los intereses de los extranjeros que residían en Caledonia³⁰. No obstante, para 1779, el problema de las hostilidades con los indios no había cesado, pues el gobernador Andrés de Ariza, había redactado un concienzudo plan: toda una estrategia militar para enfrentar a los indios y destruir los establecimientos que los ingleses tenían en la región. Recomendaba que eran necesarios 125 hombres divididos en tres brigadas y ubicados en lugares diferentes para atacar el pueblo de Gandí y para bloquear el paso y la comunicación de los ingleses en la cordillera. Ariza sugería escuadrones completos para enfrentar los pueblos de Aglatumati, Aglasenicua, Sasandi, Navagandi y Chuety, además de solicitar grandes cantidades de armamento, municiones y pertrechos que sirvieran para subyugar a los indios al dominio de España³¹.

³⁰ ARIZA, "Comentarios de la rica", p. 70.

³¹ El lugar al que se refiere Andrés de Ariza es la región oriental del istmo, es decir, el territorio comprendido entre la prolongación de la serranía del Baudó, que pertenece al sistema cordillerano de los Andes, y la franja occidental del actual golfo de Urabá. En síntesis, la región limítrofe entre la gobernación del Darién y la gobernación de Cartagena. Cfr. A.G.N., *Milicias y Marina*, r. 124, ff. 1060r – 1062r. Cfr. SAUER, Carl O., "Geography of South America", HAYNES STEWARD, Julian (Ed.), *Handbook of South American Indians*, Siete

La tarea de dominar a los indios Cuna del Darién nunca fue tan fácil, pues los indios también contaban con estrategias bélicas para el ataque ya que conocían las armas de fuego de fabricación británica y sus arsenales y municiones eran generosos, por ello en 1782 fueron capaces de exterminar a 140 españoles que llegaron a esa región después de haber naufragado en una expedición militar que tenía por objeto dominarlos y reducirlos en población. Ese mismo año, otra tentativa de dominio forzoso en contra de los Cuna suscitó agresivas represalias hacia los españoles: los indios atacaron ciertos núcleos urbanos aledaños a la franja oriental del golfo de Darién, se adentraron hasta las sabanas para quemar el poblado de Montería y bloquearon la navegación por el río Sinú. Posiblemente, tales hostilidades prolongadas, como una situación crónica, sirvieron como aliciente para que durante los mandatos de los virreyes Francisco Gil y Lemos, y José de Ezpeleta en la década de 1790, se tomaran precauciones ordenando suprimir la presencia militar española entre la desembocadura del río Sinú y la costa de Portobelo³².

Tomos, t. VI, New York, Cooper Square Publishers, 1963, pp. 329–330. Hacia finales de la década de 1780, la rebelión del cacique Bernardo Estola también causó una gran conmoción en el gobierno provincial de El Darién. La rebelión fue mandada a pacificar bajo las órdenes del virrey Antonio Caballero y Góngora, quien a su vez empleó al mariscal de campo Antonio de Arévalo para intervenir ante el cacique Estola. Arévalo logró la misión encomendada y logró que el cacique Estola se rindiera y firmara la paz con el gobierno provincial en 1787. Cfr. MARCH, *El mito*, pp. 37–56.

Para la Corona y, en especial, para las autoridades de la Tierra Firme, la insumisión indígena y sus pactos con los adversarios europeos de España en la región ístmica no constituyeron el único problema enfrentado con vigor durante el siglo XVIII, pues al sur del istmo, en las localidades costeras del océano Pacífico, las tensiones causadas por el contrabando habían alcanzado dimensiones extraordinarias, llegando a impactar en las gobernaciones vecinas y en la cabeza del gobierno virreinal. En la ciudad de Panamá, capital de la audiencia del mismo nombre, la ausencia de controles para evitar el contrabando fue latente desde el siglo XVI y, poco más de un siglo después, los fraudes y los altos índices en la circulación de mercancías de comercio ilícito, hicieron de la ciudad el fortín principal de la actividad en el Pacífico, a mediados del siglo XVIII. Allí, el contrabando era una actividad absolutamente cotidiana, aunque castigada, lo cual fue un factor que ayudó a institucionalizar el comercio ilícito como uno de los elementos fundamentales para la pervivencia de las economías en dicha región, puesto que geográficamente Panamá era el punto de intersección para las embarcaciones cargadas de mercaderías que llegaban desde Guayaquil, El Callao y Valparaíso en el continente suramericano, aunque su posicionamiento geográfico también la llevaba a relacionarse con su vecina

³² HELG, Aline, *Liberty and equality in Caribbean Colombia. 1770–1835*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2004, pp. 48–50.

ciudad de Natá, y con el puerto novohispano de Acapulco. Todo ello significa que Panamá era una ciudad que también pertenecía a aquellos puertos que se insertaban en la red del comercio transpacífico de España con los mercados orientales: sus posesiones Filipinas, los dominios holandeses de Insulindia, los territorios de la Corona portuguesa, el archipiélago malayo, China y Japón.

***La Sacra Familia:* consecuencias del contrabando en el istmo**

Para 1748, un conflicto creciente situado básicamente en la ciudad-puerto de Panamá, antigua capital de la extinta audiencia, absorbió la atención de las autoridades del virreinato y generó una desmedida preocupación, pues un gran número de individuos dedicados al contrabando habían unido sus esfuerzos para poner en jaque al gobierno provincial. Los experimentados contrabandistas residentes en la ciudad de Panamá y sus poblados adyacentes se asociaron para crear “Compañías Confederadas”, esencialmente en puntos geográficos de la región: la ciudad de Natá al noroccidente de Panamá y el pueblo de Penonomé. Desde 1740, las asociaciones conocidas como Compañía de Natá, La Sacra Familia, La Real Jurisdicción y Apostolado de Penonomé, habían operado al margen del control legislativo en la jurisdicción de la audiencia; transportaban grandes cantidades de mercancías entre Portobelo y Panamá, conocían las rutas terrestres y fluviales para

el desplazamiento entre los puntos cardinales del istmo y estaban asociados con los comerciantes ingleses establecidos en Jamaica. Ciertamente, la larga trayectoria en materia de tratos ilícitos con los ingleses fue el factor para la consolidación de las compañías, pues al decir de Alsedo, desde años anteriores era recurrente el ingreso de una flota proveniente de Jamaica que incursionaba en el istmo por el río Coclé hasta llegar a la jurisdicción de la ciudad de Natá con el objetivo de introducir mercaderías a Panamá, las cuales, estando en poder de las compañías de contrabandistas serían destinadas a otros puertos del Pacífico, bien fueran al Perú por Guayaquil o El Callao, o a la Nueva España por el puerto de Acapulco.

El antiguo presidente de la audiencia, y ex-secretario del virrey del Perú, Dionisio de Alsedo y Herrera informaba que, entre criollos y peninsulares, los contrabandistas llegaban a un número de 234 hombres principales, quienes junto a su séquito de esclavos y sirvientes conformaban un grupo cercano a los 500 individuos. Al hablar de estos hombres, no se trata de contrabandistas corrientes o simples defraudadores del fisco Real, era más bien una élite de matuteros configurada como organización clandestina, que hacía uso de la violencia para defender sus intereses y que empleaba inteligentes tácticas persuasivas para evadir la autoridad. Según sostenía Alsedo: “tenían oprimidas y avasalladas las justicias de todos los lugares y partidos de la jurisdicción”, pues astutamente

te manipulaban a su conveniencia las elecciones anuales para la ocupación de cargos públicos. Además de tener un cuartel general de operaciones ubicado en la ciudad de Natá³³, los contrabandistas también poseían tres embarcaciones, entre éstas, una fragata pequeña bautizada como “La yegua de la mar del sur”. Contaban con artillerías y provisiones bélicas y mantenían cuerpos de centinela para vigilar los depósitos donde almacenaban sus mercancías, evitando así los tropiezos que la autoridad pudiera propinar a sus ilícitos quehaceres³⁴.

Poco tiempo atrás, Alsedo, que a su vez estaba curtido en asuntos de milicia, había consultado al virrey Sebastián de Eslava acerca del comercio ilícito en el istmo con el fin de conocer la forma más apropiada para corregir los trastornos ocasionados por los contrabandistas, pues según él, entre los ministros y autoridades que debían velar por el or-

den de la región existía la “flojedad o conveniencia” que permitía el desarrollo de todo tipo de abusos conducentes a la completa ruina de la Tierra Firme³⁵. Para el mes de febrero de 1748, daba su parte testimonial acerca de un levantamiento llevado a cabo por los contrabandistas, quienes con “alevosía y crueldad” habían tomado y levantado las armas en contra del rey de España durante el mes de octubre de 1747. La Sacra Familia, que operaba en la ciudad de Panamá, había arremetido a fuego, espada y cuchillo contra más de 100 reclutados y un sargento de la guarnición. El saldo de su acción fue una mayoría de heridos y varios muertos, entre los cuales se encontraba el teniente de la guarnición Don Alonso de Murga³⁶.

Al parecer, el ataque propinado por La Sacra Familia a los militares venidos desde la ciudad de Panamá, consistía en defenderse y librarse de ser capturados, pues días antes, el teniente Alonso de Murga había sido informado secretamente que por el río de Natá saldrían un par de embarcaciones pertenecientes a La Sacra Familia cargadas de mercaderías ilegales obtenidas gracias a los tratos de los contrabandistas con los ingleses del Caribe³⁷. Las mercaderías serían conducidas bajo las ordenes Juan Joseph López, apodado “Perlita”, quien era escribano público de

³³ Según Alsedo, en el cuartel general de La Sacra Familia ubicado en la ciudad de Natá, los contrabandistas tenían izada la bandera de Inglaterra, lo cual insinuaba una clara filiación de éstos hacia los enemigos de España. De hecho, en 1747, para albergar a la flota proveniente de Jamaica que comandaba Lord Samuel Graws, los contrabandistas habían ayudado a los ingleses en la construcción de un fuerte marítimo con maderas extraídas de los montes y los manglares. Cfr. ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII* [Publicadas por Justo Zaragoza], Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883, pp. 296–297.

³⁴ ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías y agresiones*, pp. 292–293.

³⁵ ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías y agresiones*, pp. 288–289.

³⁶ A.G.N., *Contrabandos*, t. XI, f. 270r.

³⁷ A.G.N., *Contrabandos*, t. XI, f. 272r.

Panamá y recurrente socio de La Sacra Familia. Alarmado, el teniente Murga solicitó refuerzos en la guarnición y le concedieron un escuadrón formado por 50 militares, “30 negros del rey” y un contingente de 40 indios flecheros que habían jurado fidelidad a la Corona. Mientras el teniente Murga y sus hombres se desplazaban hacia la ciudad de Natá el 22 de octubre de 1747, 50 de los contrabandistas, ocultos en un monte cercano llamado Guacimal esperaban para emboscarlo. Al llegar, los contrabandistas les dispararon logrando herir a la mayoría y causar la muerte de los demás, entre los cuales se encontraba el teniente Murga, quien había sido acuchillado. Muchos reclutados alcanzaron a huir heridos y el cadáver del teniente fue amarrado al lomo de una mula y conducido a Natá como un trofeo de La Sacra Familia³⁸.

Las acciones de los contrabandistas pertenecientes a las Compañías Confederadas habían creado en la Tierra Firme cierto clima de conmoción, pero una vez que el estruendoso conflicto de Natá resonó en la capital virreinal, el propio Alsedo fue el comisionado directamente para restablecer el orden perdido. Ufanándose de sus antiguos éxitos militares en contra de los enemigos ingleses, Alsedo intensificó las precauciones y aumentó los refuerzos militares: dispuso guardas en las playas de Coclé ordenándoles disparar a todo aquel que consideraran sospechoso, bloqueó las

salidas al mar por el norte y el sur, reclutó gente en las guarniciones de Panamá, Chagre y Portobelo, en Cartagena obtuvo el apoyo de Pedro Mas “El Caricortado”, quien le proporcionó 100 hombres de milicia, y logró que a su misión se unieran las compañías de monteros que residían en los pueblos istmeños de Antón, Chame, La Chorrera y San Francisco de Cruces, además de algunos guardias de Boquerón y 100 caballos puestos para la misión por José Mancebo, sargento mayor de la villa de Los Santos³⁹. Empleando sus conocimientos de estrategia militar, Alsedo nombró capitanes que estuvieran al mando del numeroso contingente. Don Vicente Guerrero tendría 200 hombres a su mando, don Lorenzo González Salado dispondría de 100 monteros, a don Cristóbal Troyano se le asignarían artilleros y otros voluntarios, y don José Velezmoro⁴⁰ quedaría a la cabeza de 30 hombres y sería el responsable de vigilar la desembocadura del río Coclé.

El ataque al cuartel general de Natá se decidió para el día 15 de noviembre.

³⁹ ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías*, pp. 298–299.

⁴⁰ Don José Velezmoro fue un personaje clave en la misión de sofocar el levantamiento de los contrabandistas de las Compañías Confederadas. Al estar acantonado en las proximidades de la desembocadura del río Coclé, logró atestar fuertes golpes que disminuyeron las posibilidades de triunfo de los contrabandistas: les destruyó 114 embarcaciones como piraguas, canoas y potrillos, y quemó cuatro casas que habían sido construidas en los montes a manera de guarida. Cfr. ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías*, pp. 299–300.

³⁸ ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías*, pp. 296–297.

Por lo tanto, Alsedo y sus hombres se desplazaron desde Panamá hasta Natá. Una vez que llegaron, los contrabandistas opusieron una fuerte resistencia y, aunque aproximadamente 50 de ellos alcanzaron a huir, otros tantos fueron atajados en el norte por Velezmoro y sus hombres mientras trataban de encontrar refugio con los ingleses; tres de ellos fueron ejecutados por ordenes de Velezmoro. Con el pasar del tiempo, varios de los fugitivos fueron apresados, aunque hubo quienes lograron escabullirse en la maraña pero luego fueron devorados por las fieras. De los veintiocho contrabandistas más reputados de las tres compañías, siete se escondieron en la montaña de Quejo ayudados por un indio que les daba de comer, aunque no tardaron mucho en ser aprehendidos. Seis contrabandistas buscaron refugio en una iglesia y, a pesar de estar amparados por el obispo, se les capturó. Otros dos, lograron escapar en caballo hacia Nicaragua, más tarde alcanzaron a llegar a Guatemala donde se hicieron frailes de la orden de San Francisco. Ocho más, fueron hallados desnudos y malheridos en la costa del Caribe y puestos a salvo por la tripulación de una balandra holandesa. Días después, los hombres de Alsedo capturaron a 132 contrabandistas, la mayoría de ellos fueron desterrados a lugares como Valdivia en el reino de Chile, la isla de San Lorenzo, Cartagena y Chagre para servir en la reconstrucción de las fortalezas militares. Desde Panamá se enviaron comunicaciones oficiales hacia las capitales virreinales del Nuevo Reino de Granada, el Perú y la

Nueva España informando acerca de la inmediata aprehensión y remisión a la Tierra Firme de cualquier fugitivo asilado en tales dominios⁴¹.

Después de todo el despliegue militar concebido por Dionisio de Alsedo y Herrera, hubo 33 hombres de los apresados que, al parecer, eran los más influyentes entre todos los asociados a las Compañías Confederadas; por ello, y a falta de verdugo, se determinó “pasarlos por las armas”. Al ser declarados “traidores y rebeldes”, los contrabandistas que fueron capturados se les condenó a la pena capital, el máximo castigo estipulado en las legislaciones y destinado a quienes defraudaban la sumisión y el vasallaje que ejercía el soberano de la monarquía sobre los habitantes de todos sus dominios. Una filosa espada atravesó cada uno de sus costados hasta que perecieron; a uno por uno de sus cadáveres se les cercenó la cabeza y los brazos para luego ser ahumados con el fin de conservarlos, encerrarlos en jaulas de hierro y exhibirlos en los poblados de Penonomé, villa de Los Santos, pueblo de Las Tablas y Mano de Tigre, lugares donde habían cometido sus “insultos”. Así, se marcó el escabroso final de unos contrabandistas con nombres y mote pintorescos, aventajados y desafiantes de la autoridad. Según Alsedo, veintidós de ellos estaban considerados en mayor estima y sus nombres eran los de: Gabriel Espejo, Andrés de Herrera “El Jerezano”, Ni-

⁴¹ ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías*, pp. 302–306.

colás Beltrán, Juan de la Madrid, Nicolás Alcayde, Joseph Delgado “El Tala-bartero”, Joseph Pellízer, Antonio Pastrana, Mateo de Rivera, Juan Leal, Miguel Mayol, Juan de Florencia, Jerónimo Ramos, Pedro de Flores, Benito Yáñez, Francisco de Sosa, Miguel de Chavarri, Francisco Bernal “El Manta Rayada”, Francisco de la Peña, Ignacio Vergara, Ignacio “El Inglesito” y Francisco de Ayala. Los once restantes, “de menor suposición” eran: Damián de Robles, Juan Quintín, Joseph Gallardo “El Santo Cristo de la Montaña”, Domingo “El Isleño”, Juan “El Pobre Yerno de las Sayas”, Pedro “De Poca Ropa”, Francisco Llanos, Felix Censión, Andrés Corsino, Pedro Regalado y Joseph García. Sin embargo, la desarticulación de las Compañías Confederadas se completó con la captura y ejecución de Joseph Martínez Fajardo, quién era la cabeza estructurante del comercio ilícito en la ciudad de Natá. Era un criollo acaudalado que había amasado una fortuna nada despreciable en los negocios clandestinos; tenía un mulato que era su criado de confianza, “muy osado y atrevido”, llamado Juan Agustín de Argüelles, y entre su servidumbre cercana mantenía a seis esclavos que le servían en labores de espionaje para sus prósperas actividades, aparte de ello, tenía créditos en la ciudad de Panamá y gozaba de buena reputación entre los comerciantes ingleses. Sin duda, estos fueron suficientes motivos para que las autoridades de la Tierra Firme lo consideraran como el hombre “de mayor caudal y conducta”: un poderoso caudillo del contrabando⁴².

Después de las ejecuciones de los contrabandistas, la autoridad procedió con la confiscación de sus bienes. Las incautaciones de las mercancías almacenadas en el cuartel de Natá, son un indicio de la opulenta condición económica de que gozaban las Compañías Confederadas del istmo y, desde luego, el poderoso José Martínez Fajardo en aquellos años del siglo XVIII. Entre el día 12 de noviembre de 1747 y el 21 de febrero de 1748, las mercancías tomadas por comiso en la ciudad de Natá, se avaluaron en un precio superior a los 500.000 pesos, dado que consistían en textiles extranjeros como coletas, bretañas, zarazas, holandillas, felpas, estopillas, tafetanes, terciopelos, borlones, encajes, ruan, cotonias, bayetas, creas, pequines, paños, peldefebres, sedas y angaripolas. Artículos como cajitas de anteojos, espejitos, barajas, polvos azules, tijeras, cuchillos, tenedores, navajas, agujas, vidrios, hebillas de plomo, alambres, misales, cartillas, libritos de doctrina, bolsas de truco, palo brasil, cañas de bastón y espabiladeras de metal. Prendas de vestir como sandaletes, calcetas, medias de lana “para muchachos” y medias de mujer, especias alimenticias del oriente como canela, clavos de comer y pimienta; y por último, 29 esclavos de ambos sexos⁴³.

⁴² A.G.N., *Contrabandos*, t. XI, ff. 271r – 271v.

⁴³ A.G.N., *Contrabandos*, t. VIII, ff. 345r – 346r.

Haber logrado exterminar a las Compañías Confederadas del istmo debió ser un logro reconfortante para el gobernador Alsedo. Aunque es claro que el hecho de llevar a cabo la misión encomendada por el gobierno virreinal solo supuso una batalla triunfal en una compleja y longeva guerra imposible por exterminar el contrabando en esa región de los dominios hispánicos. El comercio ilícito siguió abriéndose paso plenamente en toda la gobernación del Darién durante la segunda mitad del siglo XVIII. La insumisión indígena, la omnipresencia de los extranjeros enemigos y las cruentas rebeliones de una fracción poblacional dedicada al contrabando, no fueron propiamente indicios positivos que demostraran el éxito del proyecto reformista de la dinastía Borbón. No obstante, a pesar de tratarse de una región fronteriza de los dominios de la monarquía hispánica, sus políticas mantuvieron el interés por contener bajo su yugo a poblaciones y territorios que innegablemente se habían desarrollado en un contexto marginado de la intervención estatal desde la temprana dominación europea.