



Espacio de experiencia y Horizonte de expectativa de los contrabandistas de la Comandancia General de Tierra Firme (Istmo de Panamá) a finales del siglo XVIII

José David González Oviedo  
Estudiante de Historia  
Universidad Externado de Colombia

*Lucem*

No. 6  
Julio - diciembre, 2022

Imagen: Maria Fernanda Guerrero Pardo  
Correo: maria.guerrero18@est.uexternado.edu.co

# Espacio de experiencia y Horizonte de expectativa de los contrabandistas de la Comandancia General de Tierra Firme (Istmo de Panamá) a finales del siglo XVIII

José David González Oviedo\*

**Resumen:** El presente artículo busca revisar una serie de fuentes primarias, mayoritariamente del fondo de abasto y aduanas, de la sección Colonia del Archivo General de la Nación (AGN, Colombia) relacionadas con el contrabando en la Comandancia General de Tierra Firme a finales del siglo XVIII, a partir de los conceptos del historiador alemán Reinhart Koselleck, “espacio de experiencia” y “horizonte de expectativa”. Tomando en cuenta dichos conceptos se identificó, por una parte, las necesidades, los objetos y las rutas y, por la otra, las ganancias, las estrategias y los deseos de los contrabandistas que rondaban esta zona durante este periodo. Asimismo, consideramos que ambos elementos se desarrollaron de forma dinámica a lo largo del tiempo en relación con cambios en el entorno donde desarrollaban sus actividades.

**Palabras clave:** *contrabando, comercio, Comandancia General de Tierra Firme, espacio de experiencia, horizonte de expectativa, siglo XVIII.*

**Recibido:** 4 de marzo de 2023

**Aceptado:** 5 de junio de 2023

**Modificado:** 27 de julio de 2023

## Introducción

El presente artículo desea indagar sobre el contrabando en la región del Istmo de Panamá, específicamente en la Comandancia General de Tierra Firme, que fue un espacio administrativo creado en 1751 y que abarcaba las provincias de Panamá, Darién, Veraguas y Portobelo, como consecuencia del cierre de la Real Audiencia de Panamá en dicho año.

Es importante tener en claro que cuando nos referimos al contrabando dentro de este contexto, además de una práctica comercial ilegal, nos referimos a un fenómeno sociohistórico generalizado a lo largo de las colonias españolas en América. Dicho fenómeno se desarrolló dentro de un contexto de mercantilismo y proteccionismo, que se basaba en la existencia de un monopolio comercial impuesto desde la metrópoli, donde las colonias suplían a la última de materias primas y esta, a cambio, suministraba manufacturas a las primeras con la imposibilidad de interactuar con otros agentes externos<sup>1</sup>. Luego el contrabando consistiría en el comercio con dichos agentes externos, generado por la necesidad socioeconómica de adquirir un producto<sup>2</sup> que por medios

---

\* Estudiante de VII semestre del programa de Historia de la Universidad Externado de Colombia. Correo: [jose.gonzalez20@est.uexternado.edu.co](mailto:jose.gonzalez20@est.uexternado.edu.co). El presente artículo fue resultado de un trabajo de investigación realizado para la materia de Historia de Colombia I (colonia).

<sup>1</sup> Muriel Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”. *Historia Crítica* No. 25 (2003): 139.

<sup>2</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 142.

legales era difícil de conseguir, ya fuera por la falta de existencias o bien porque los precios ofrecidos por estos medios eran más caros en comparación con la oferta de los contrabandistas. De manera que esta actividad producía altos rendimientos<sup>3</sup>, especialmente para el sector comerciante.

Por otra parte, es importante tener en cuenta que durante este periodo la región del Istmo de Panamá —otro centro comercial de América y lugar de una intensa (aunque estacional) actividad económica, producto del sistema de flotas y galeones—, se encontraba en un periodo de declive económico como consecuencia de la clausura de las ferias de Portobelo en 1739<sup>4</sup>. Esa clausura fue resultado “de la guerra de España contra los ingleses que llevó a los comerciantes a preferir la ruta por el Cabo de Hornos, al sur del continente americano, que, aunque mucho más larga, resultaba menos peligrosa para los galeones españoles”<sup>5</sup>. Lo anterior se vería acompañado por el reglamento de libre comercio (1778) que buscaba “reforzar las relaciones comerciales entre la metrópolis y colonias, y fortalecer el estado colonial promoviendo el crecimiento del comercio transatlántico y la exportación de recursos coloniales”<sup>6</sup> con la apertura de más puertos autorizados para comerciar con la metrópoli, que permitieron descentralizar la oferta y demanda del comercio español al no existir necesidad concentrarlas en un mismo espacio y momento.

En consecuencia, la región del Istmo perdió gran parte de su importancia dentro de las redes comerciales españolas, razón por la cual durante este periodo podemos presenciar un cambio hacia una economía de cuartel, es decir una “economía dominada por los destacamentos militares acantonados en el Istmo con la función de establecer un muro de protección de los Mares del Sur”<sup>7</sup>, convirtiéndose el situado proveniente del Perú en una de las pocas fuentes estables de ingresos para la zona.

Igualmente, es necesario mencionar algunos autores que previamente han abordado el tema a tratar dentro de este artículo. Por una parte, Muriel Laurent<sup>8</sup> y Anthony McFarlane<sup>9</sup> mencionan la situación del comercio en la Nueva Granada durante el siglo XVIII. La primera, mediante el estudio del contrabando de forma comparada entre Nueva Granada y Nueva Francia<sup>10</sup> para destacar rasgos generales de dicho fenómeno sociohistórico. El segundo, mediante el estudio de los efectos del

---

<sup>3</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 150.

<sup>4</sup> Como parte del comercio transatlántico español las ferias de Portobelo, que se celebraron entre 1606 y 1739, consistían en escenarios destinados por la corona española para el intercambio comercial entre la metrópolis y el Virreinato del Perú desarrollados en dicha ciudad, que durante algunas semanas vivía una intensa actividad comercial, reflejado en la llegada masiva de viajeros que tendía a superar las capacidades de la ciudad.

<sup>5</sup> Paola Ruiz, “La libertad de comercio en el istmo de panamá: el debate político y fiscal a propósito de la “peculiaridad” panameña, 1821-1850”. *Panorama Económico* Vol. 27 No. 4 (2019): 787.

<sup>6</sup> Anthony McFarlane, “The State and the Economy in Late Colonial and Early Republican Colombia”. *Ibero Amerikanisches Archiv* Vol. 23, No. 1/2 (1997): 62 [Traducido].

<sup>7</sup> Omar Jaén Suárez, “La formación de estructuras económicas y sociales en el Istmo de Panamá: ‘el siglo XVIII colonial’ (1740-1850)”, en *Población, economía y sociedad en panamá* t. 2, editado por José Eulogio Torres Abrego (Panamá: Editorial Universitaria, 2000), 413.

<sup>8</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”.

<sup>9</sup> McFarlane, *The State and the Economy in Late Colonial and Early Republican Colombia*.

<sup>10</sup> Era una entidad administrativa que reunía a las diferentes colonias norteamericanas bajo el dominio del Imperio francés entre 1534 y 1763.

reglamento de libre comercio en la región. Por otro lado, Ivonne Pinzón Suárez<sup>11</sup>, José Joaquín Pinto Bernal<sup>12</sup> y Juan Sebastián Gómez González<sup>13</sup>, buscan contextualizar la comandancia en el siglo XVIII. La primera, menciona el contrabando como una de las tantas estrategias utilizadas por las potencias coloniales europeas que entre el siglo XVI-XVIII disputaron la hegemonía del territorio respecto al Imperio Español. El segundo, mediante un “estudio de la política fiscal y el análisis de las series completas de ingreso y egreso de la tesorería de la ciudad de Panamá, a la luz de la situación política y del desarrollo de las actividades productivas”<sup>14</sup> desde el marco de la historia fiscal, para mostrar el declive económico de la región. El tercero, “expone las principales consecuencias que el contrabando tuvo en una región fronteriza de la monarquía hispánica durante el siglo XVIII”<sup>15</sup>, mencionando la presencia extranjera en la región, ya fuera para implementar redes de contrabando, intentos de colonización y/o alianzas con las poblaciones indígenas.

Finalmente, Alfredo Castellero Calvo, Patricia Pizzurno y Ricaurte Soler, mencionan cómo, durante el siglo XVIII, el decaimiento de las ferias comerciales produjo que un grupo de criollos comerciantes terminara por asentarse en la provincia, adueñándose de los aparatos institucionales, sociales y económicos dispuestos por la Corona española para acrecentar su poder sobre la región, y convirtiéndose en el siglo posterior en la clase dominante de la región. Castellero desarrolla lo anterior mediante la teoría de la dependencia<sup>16</sup>, mencionando cómo estos criollos eran parte de los mecanismos endógenos de control de la Corona española<sup>17</sup>. Adicionalmente, Pizzurno menciona ciertas tensiones entre dicho grupo y esta institución al nombrar una serie de peticiones realizadas por los primeros<sup>18</sup>, que fueron ignoradas por la administración real. Por su parte, Soler afirma que el estamento comerciante “dentro del mismo marco histórico de la colonia Panamá fuese objeto, si no el sujeto, de una actividad cultural caracterizada por su vocación hacia lo concreto”<sup>19</sup>, por la misma naturaleza de su principal actividad económica, elemento que es considerado como particular del territorio en comparación con otras zonas del continente.

Tomando en cuenta lo presentado hasta este momento, nos interesaría abordar este tema a partir de la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es el espacio de experiencia y el horizonte de expectativa de los contrabandistas que operaban en la Comandancia General de Tierra Firme frente a la situación de declive económico de la provincia a finales del siglo XVIII?

---

<sup>11</sup> Ivonne Pinzón Suárez, “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo”. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* Vol.16: No.1 (2012): 35.

<sup>12</sup> José Joaquín Pinto Bernal, “Fiscalidad e independencia en Panamá, 1780-1845”. *Tiempo y Economía*, Vol. 1. No.1 (2014): 11–37.

<sup>13</sup> Juan Sebastián Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en el Darién. Siglo XVIII”. *Historia y Sociedad* No. 15 (2008): 143-163.

<sup>14</sup> Pinto Bernal, “Fiscalidad e independencia en Panamá”, 14.

<sup>15</sup> Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica”, 146.

<sup>16</sup> Menciona cómo la dualidad metrópoli-periferia es parte integral del funcionamiento de la economía mundial, destacando, en este caso, cómo dichas relaciones producen estructuras internas dentro de las sociedades participantes.

<sup>17</sup> Alfredo Castellero Calvo, “Transitismo y dependencia el caso del istmo de Panamá”. *Anuario de Estudios Centroamericanos* Vol.1: No.1 (1974): 176-177.

<sup>18</sup> Patricia Pizzurno, “Panamá en la encrucijada del mundo (Siglos XVI-XXI)”. *Tareas* No.116 (2004): 98.

<sup>19</sup> Soler Ricaurte, *Formas ideológicas de la nación panameña* (La Habana: Casa de las América, 1980), 16.

Es menester aclarar los conceptos utilizados en la pregunta, es decir, espacio de experiencias y horizonte de expectativas, que provienen del historiador Reinhart Koselleck. Este autor define “experiencia” como un pasado-presente “cuyos acontecimientos han sido incorporados y pueden ser recordados”<sup>20</sup>, es decir, la combinación de la elaboración racional y los comportamientos inconscientes, que puede abarcar tanto a personas como a la transmisión de experiencias ajenas por parte de sujetos o instituciones. Por tanto, el espacio de experiencia sería una totalidad espacial donde se reúnen de forma simultánea muchos “estratos de tiempos anteriores, sin dar referencias de su antes ni de su después [...] porque en cualquier momento se compone de todo lo que se pueda evocar del recuerdo”<sup>21</sup>.

Análogamente, la expectativa es un futuro-presente, es decir, que se acerca a lo que no se ha experimentado, lo que se descubre o algo que todavía-no ocurre, convirtiéndolo en la combinación personal e impersonal de “Esperanza y temor, deseo y voluntad, la inquietud, pero también el análisis racional, la visión receptiva o la curiosidad forma parte de la expectativa y la constituye”<sup>22</sup>. Así pues, el horizonte de expectativa es la “línea tras de la cual se abren en el futuro un nuevo espacio de experiencia, aunque aún no se puede contemplar”<sup>23</sup>.

Vale la pena hacer una precisión frente a dichos conceptos. Ambas categorías se entrelazan de forma tensa, ya sea porque “Siempre puede suceder algo de modo distinto a como se espera”<sup>24</sup>, es decir, que ocurra un evento que supere los datos previos y que obligue a transformar las expectativas pensadas al generarse una nueva experiencia, o debido a que “puede haber sido diferente a como se llegó a saber”<sup>25</sup>, que hace alusión a la posibilidad de que nuevas experiencias se superpongan a las pasadas respecto a la observación de un acontecimiento.

Consideramos que la utilización de estos conceptos resulta útil para la investigación, debido a que nos permite, por una parte, observar los componentes que los contrabandistas consideraban como rutinarios dentro del desarrollo de su actividad, y, por otra parte, nos facilitan revisar qué esperaban conseguir de su actividad y cómo buscaban conseguir dicho cometido. También nos permiten relacionar ambos elementos de forma no complementaria, lo que es coherente frente a un contexto de ilegalidad perseguido por las autoridades reales.

Asimismo, se espera que el ensayo sirva para revisar y/o complementar los planteamientos desarrollados por algunos de los autores anteriormente expuestos, sobre la consolidación de un grupo de criollos comerciantes, que posteriormente se convertiría en el grupo dominante de la región durante el siglo XIX; al mismo tiempo que nos permite complejizar la actividad del contrabando al explorar las diferentes causas que incentivaron dicho comercio ilícito y las mercancías que se intercambiaban dentro de estas actividades.

---

<sup>20</sup> Reinhart Koselleck, *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos* (Barcelona: Paidós, 1993), 338.

<sup>21</sup> Koselleck, *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*, 339.

<sup>22</sup> Koselleck, *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*, 338.

<sup>23</sup> Koselleck, *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*, 340.

<sup>24</sup> Koselleck, *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*, 341.

<sup>25</sup> Koselleck, *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*, 341.

También es necesario mencionar las fuentes primarias que se usarán durante este ensayo, todas provenientes de los documentos de la sección Colonia del Archivo General de la Nación (AGN). Siendo más específicos estas serían: Un informe de escasez de víveres en Panamá de 1785 de parte del Gobernador de dicha provincia<sup>26</sup>; las comunicaciones realizadas para el aprovisionamiento de la provincia de Portobelo en 1777 por parte del gobernador de Panamá<sup>27</sup>; la comunicación realizada por Manuel Miguel de León respecto a su salida a perseguir el contrabando en las costa de Portobelo de 1773<sup>28</sup>; una representación sobre escasez de harinas en Panamá por parte del comandante de la ciudad en 1801<sup>29</sup>; una aprehensión de contrabando en la Isla de Taboga en 1797 por parte del Guarda Mayor José Lazo<sup>30</sup>; un caso criminal contra el teniente de Guarda Mayor Manuel de Mármol por contrabando en la provincia de Portobelo en 1772<sup>31</sup> y, finalmente, un caso de contrabando que le fue decomisado a Francisco Vichera, Capitán de una goletilla, en el puerto de Portobelo en 1782 por parte del gobernador y oficiales de la ciudad<sup>32</sup>.

En la siguiente sección responderemos la pregunta de investigación propuesta, así como atenderemos a la aplicación de los conceptos planteados en el marco teórico, es decir, identificaremos el espacio de experiencia y el horizonte de expectativa de los contrabandistas mediante las fuentes primarias, en complemento con las fuentes secundarias propuestas en el brevísimo estado del arte realizado.

### **1. Necesidad, objetos y lugares: espacio de experiencia de los contrabandistas**

Si tomamos en consideración las fuentes primarias presentadas en el apartado anterior, se evidencia que dos de las siete consultadas están relacionadas en algún grado con la escasez de artículos en la Provincia. Si bien existe una distancia temporal considerable entre los tres documentos, no es arriesgado suponer que la región sufrió de manera constante la privación de bienes de primera necesidad, resaltando dentro de este conjunto la harina, que es mencionada de forma constante en la documentación consultada durante los últimos años del siglo XVIII. Encontramos un ejemplo de lo anterior en el informe sobre escasez de víveres de 1785, específicamente cuando el Gobernador de la provincia de Panamá, Ramon de Carvajal, pide el día 8 de marzo al Virrey en cargo del Virreinato de la Nueva Granada, Antonio Caballero y Góngora, que “su excelencia se

---

<sup>26</sup> Ramon de Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá” (Panamá,1785), en Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá, Colombia. Sección Colonia, Fondo Abastos, t.9, l.20 f. 985v-1006v.

<sup>27</sup> Pedro Carbonell, “Comunicaciones para aprovisionamiento en Portobelo” (Panamá,1777), en AGN, Sección Colonia, Fondo Abastos, t. 6, l.4, f. 441r-450v.

<sup>28</sup> Manuel Miguel de León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando en las costas de Portobelo” (Cartagena,1773), en AGN, Sección Colonia, Fondo Aduanas, t.13, l.68, f.961r-971v.

<sup>29</sup> Antonio Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá” (Panamá,1801), en AGN, Sección Colonia, Fondo Abastos, t.12, l.24, f.742r-755v.

<sup>30</sup> Luis Josef de Paz, “Aprehensión de un contrabando en Isla de Taboga” (Panamá,1791), en AGN, Sección Colonia, Fondo Miscelánea, t.54, l.20, f.150r-153v.

<sup>31</sup> Pedro José Maso, “Caso criminal contra Manuel Mármol” (Portobelo,1772), en AGN, Sección Colonia, Fondo Criminales (Juicio), t.64, l.32, f.991r-1001v.

<sup>32</sup> Juan Evaristo de Jesús Borbuja (Portobelo,1782), en AGN, Sección Colonia, Fondo Aduanas, t.12, l.15, f.560r-583v.

digne providenciar el socorro de harinas que necesita esta ciudad”<sup>33</sup>. Dicha petición fue realizada a consecuencia de un censo realizado entre los días 5 y 8 de marzo sobre la harina disponible en la provincia, donde se preguntó la cantidad y la posible duración de las reservas existentes tanto en panaderías como en bodegas, teniendo en cuenta el consumo normal de este en el Virreinato, evidenciando dicha escasez. La situación fue a peor, ya que el 29 de abril se realizó un conteo sobre la harina que se había echado a perder desde el envío de la primera petición, lo que demuestra que no se trataba solo de un problema de la cantidad guardada, sino de la capacidad para mantener dicha cantidad en buenas condiciones. En la figura 1, presentada a continuación, podemos revisar con más detalle estos datos.

**Figura 1.** Juan Ignacio de Aizpuru, reconocimiento del estado y porción de harina, Panamá

Nombre	Cantidad de Harina (05/03/1785)	Duración de la harina (07/03/1785)	Harina dañada (29/04/1785)
Isidro del Rio	64 costales	No preguntado	32 costales
Pedro Rangel	2 costales	6 días	15 costales/10 arrobas*
Francisco de Duran	30 costales	60 días (2 meses)	4 barriles/19 costales
Laureana Vásquez	6 costales	15 días	11 barriles
Juan de Dios	15 costales/	30 días (1 mes)	12 costales
María Rangel	6 costales	15 días	No preguntado
Vicente Olasagarra	0 costales	No aplica	½ barril*
Antonia Menéndez	41 costales	60 días (2 meses)	8 costales
María Josef Colunje	0 costales	No aplica	No aplica
Claudio Cuprí	29 costales	25 días	No preguntado
Josef Huertas	0 costales	No aplica	No aplica

**Fuente:** Elaboración propia. Juan Ignacio de Aizpuru (Panamá, 1785). Reconocimiento del estado y porción de harina. Elaborada a partir de Ramon de Carvajal (Panamá, 1785), “Informe sobre escasez de víveres en Panamá”, en sección Colonia, fondo Abastos, Archivo General de la nación (AGN), Bogotá-Colombia, t.9, f. 987r-990v; 993v-996r; 1003r1004v

\*Algunas de las discrepancias entre los datos pueden deberse a una equivocación del conteo, a la posibilidad de que algunas de las personas hayan comprado harina a otra, o que al momento de realizarse la primera inspección se escondió alguna cantidad de harina de las autoridades.

<sup>33</sup> De Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá”, f.996v.

Posteriormente, se tomó declaración al maestro y a los pasajeros del barco San Francisco, que habían navegado hacia el Virreinato del Perú, más específicamente a las ciudades de Trujillo, Lambayeque, Piura y Paita, con el objetivo de conseguir harina para la provincia. La tripulación arribó con solo un costal de harina debido a la escasez de dicho producto en el territorio, tanto así, que Mariano Ignacio Argandoña, pasajero de dicha embarcación, al hablar con el Procurador General de Trujillo sobre la harina recibió como respuesta “que no la solicitase porque, aunque las consiguiese no se la habría de permitir el que las sacasen fuera por esta así mandado por aquellas justicias”<sup>34</sup>.

Un procedimiento similar lo podemos encontrar en la representación sobre escasez de harinas de Antonio de Narváez en 1801, Comandante de la Ciudad de Panamá, que menciona: “era bien notoria la escasez de harinas que se experimenta en esta plaza y la pésima calidad de las pocas que se encuentran”<sup>35</sup>. Por esta razón, el Comandante realizó el 9 de diciembre de 1800 un reconocimiento de la cantidad y calidad de la harina en las panaderías y almacenes de la ciudad, como consecuencia de que las embarcaciones Charmeli y Triunfo, provenientes del Perú, trajeran una cantidad inferior de harina de la esperada.

En dicho reconocimiento encontró “que existían entre costales y barriles 201 piezas, pero unas solas solo sirven para molletes y otra para pan blanco y aun entre estas algunas no del todo buenas”<sup>36</sup>. Este procedimiento debió ser repetido el 21 de enero en 1801 con motivo de que por “la humedad de este clima y suma abundancia de aguas que hemos tenido en diciembre y enero se habían deteriorado mucho las harinas”<sup>37</sup>, encontrando 55 costales y 8½ barriles. Análogamente se vieron imposibilitados de comerciar con el Virreinato del Perú, ya que, a fecha del 24 de enero de 1801, los comerciantes de la Ciudad de Panamá, que tenían correspondencia con sus homónimos en el Perú, mencionaron que

“[...] no esperaban harinas algunas porque además de la escasez que en el día se experimenta en el Perú, habían dado orden para que no se les remitiese, atento a la poca salida que tuvieron en la últimas remisiones y perdidas que de ello resultaron”<sup>38</sup>.

En ambos casos, más allá de demostrar una situación de escasez, podemos encontrar algunas similitudes que vale la pena recalcar, y que nos indica el campo de experiencia en el que se da este tráfico de comercio. En primer lugar, el hecho de que se aplique un procedimiento parecido entre dos documentos separados por 16 años demuestra la existencia a nivel institucional de una serie de mecanismos recurrentes con los cuales dar cuenta de la escasez, de forma que las acciones pedidas o realizadas sean autorizadas por el gobierno de la Corona. En segundo lugar, ambos documentos recalcan la dependencia que tenían con el Virreinato del Perú, ya que en ambos casos el hecho de que haya escasez en dicho Virreinato supuso que las autoridades locales desarrollaran dichos

<sup>34</sup> De Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá”, ff.991v-992r.

<sup>35</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá” ff. 12, 1. 24, y 747v.

<sup>36</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá”, t.12, 1.24, y 751r.

<sup>37</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá”, t.12, ff. 1.24, y 751v.

<sup>38</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá” (Panamá,1801), en AGN, Colonia, Abastos, T12, 1.24, f.748r.

procedimientos. Esto nos llevaría a preguntarnos por los ingresos de otras zonas del Imperio, específicamente el caribe de la Nueva Granada, que parecen no ser relevantes en comparación incluso sobre la propia producción del Istmo para abastecerse.

Encontramos evidencia de esto cuando Ramon de Carvajal menciona que la plaza y los territorios que están a su mando “solo producen maíces y arroces no con sobrada abundancia y menos nos la presentan para la próxima cosecha las incidencias del día que tan justamente tienen ocupada una buena parte de labradores en servicio de las armas”<sup>39</sup> o cuando vemos a Antonio Narváez solicitar que “se extienda la licencia a que pueda conducir algunos víveres y caldos, herramienta para el servicio de la agricultura y también algunas losas y vidrios para el servicio de las mesas, por la total escases que hay de ellos”<sup>40</sup>. Lo anterior tiene sentido si comparamos estas afirmaciones con los datos recopilados por Pinto sobre los ingresos de la Caja Real de Panamá entre 1780-1809, donde la gran mayoría se componía del situado (52%), impuestos sobre el comercio (24,3%) y los monopolios, principalmente de aguardiente y tabaco (15,4%)<sup>41</sup>, componiéndose básicamente más del 90% de los ingresos de sectores o elementos externos a la producción interna de la región.

Por otra parte, ambos documentos nos permiten observar la lentitud de los mecanismos imperiales para resolver estos inconvenientes, ya que, en el caso de Carvajal, su petición por harina realizada el 8 de marzo de 1785 solo es contestada el 30 de abril del mismo año por parte del fiscal donde se dice que en la Ciudad de Panamá:

“sean oportunamente surtidos sus moradores, librándose otra de igual actividad a el señor regente de la Real Audiencia del reino para que de él haga bajar gruesa cantidad de harina a Cartagena, de forma que esta plaza se reponga de las que de ella se extraigan para Panamá, y quede en disposición de surtir frecuentemente de este preciso alimento a Portobelo, Chagres, el Istmo y su capital”<sup>42</sup>.

Considerando que para dicha fecha varias de las reservas observadas en la figura 1 ya se habrían acabado, sumado a la posibilidad de que las reservas más extensas podrían haberse visto reducidas debido a las condiciones climáticas adversas para su conservación, algo que también es registrado en la susodicha figura, nos deja un panorama bastante desolador. Tanto así que el día 28 de abril Carvajal vuelve a recalcar su petición al decir: “Repitos mis ruegos a Vuestra Excelencia a fin de que compadeciéndose de nuestra situación [...] privada del consuelo que generalmente recibe en el diario sacrificio de la misa [...] se digne Vuestra Excelencia providenciar se nos asista en cualquier forma”<sup>43</sup>. Incluso después de que la orden del Fiscal fuera expedida, vemos que, en el informe de Carvajal, vuelve a ser recalcada la petición a lo largo del mes de mayo, específicamente los días 8 y 12, lo que demuestra o bien poco interés por el gobernador de Cartagena por resolver dicha situación, o bien que la orden emitida todavía no había sido recibida.

---

<sup>39</sup> De Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá”, f.998r.

<sup>40</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá”, t.12, 1.24, f.749v.

<sup>41</sup> Pinto, “Fiscalidad e independencia en Panamá”, 18.

<sup>42</sup> De Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá”, f.999r.

<sup>43</sup> De Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá”, f.1005v.

En cualquier caso, que una situación de escasez presentada el 8 de marzo no haya sido resuelta dos meses después de ser avisada, teniendo en cuenta la duración de las reservas, habla de un sistema comercial y de transporte que no es capaz de suplir las necesidades de sus habitantes. A esta situación debemos agregar la posibilidad de que las condiciones climáticas reduzcan las reservas más rápido de lo esperado, ya que tal como observamos en ambas fuentes y registramos en la figura 1, estas pueden deteriorar la calidad de la harina guardada hasta hacerla inservible con el paso del tiempo, lo que dota a las reservas acumuladas de cierta incertidumbre sobre su duración. Dicha situación es algo de lo que las autoridades locales debían ser conscientes, tanto en sus peticiones al gobierno central como en la distribución de dichas reservas.

Y si bien el caso de Narváez en 1801 no parece llegar a los extremos de la situación ocurrida en 1785, su resolución no se debe al accionar del gobierno Imperial, sino a un particular, Juan de Carbajal, dueño y capitán de la goleta La Victoria, que se encontraba en Portobelo para vender mercancías traídas de su embarcación, quien mencionó que habiendo “visto la escasez absoluta de harinas que se padece sin que por ahora haya esperanza de pronto auxilio [...] me ha parecido útil al servicio del rey y del público, el proponer a Vuestra Señoría que, si me concede su permiso, pasare con la mayor brevedad a colonias amigas y neutrales”<sup>44</sup>. Lo anterior únicamente con la condición de que, una vez vuelva a la ciudad, se le permitiera tomar de “los almacenes de repuesto si quiera cien barriles al precio de treinta pesos cada uno... y que se le permita vender al público los demás barriles que consiguere, igualmente que las mercancías, vidrios, losas, caldos y víveres que traiga”<sup>45</sup> en orden de recuperar la inversión realizada y cubrir los gastos de desgaste de la embarcación.

Es dentro de este contexto de escasez e incapacidad de las autoridades españolas para poder suplir a sus habitantes de bienes de primera necesidad, como es el caso la harina, donde no sería arriesgado pensar en la existencia del contrabando como una necesidad para poder suplirse de estos medios, o en palabras de González:

“Este tipo de géneros eran completamente indispensables...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”<sup>46</sup>.

Algo de lo que los contrabandistas debieron de ser conscientes, ya sea por la vivencia personal o por los relatos de la situación en otros territorios, como parte de sus relaciones trasatlánticas, y probablemente dentro de un campo de experiencia mayor. Esto porque estos solo se tomarían la molestia de realizar dicha actividad ilegal si consideraban que tenían un producto que podrían comercializar con otras personas y que podían venderlo a un precio que hiciera redituable la operación, de tal manera que ambas partes de la transacción quedaran satisfechas, especialmente si

---

<sup>44</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá”, t. 1.24 y 746v.

<sup>45</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá”, t. 1.24. f.747v.

<sup>46</sup> González, *Las tensiones de una frontera ístmica*, 152.

tenemos en cuenta que estos productos podían proceder de las colonias caribeñas de Inglaterra (Jamaica), Holanda (Curazao) o Francia (Martinica).

Por otra parte, el caso del teniente de Guarda Mayor, Manuel Mármol, de manera más reducida, también menciona algunos bienes, concretamente los elementos incautados por la tripulación del propio Mármol a una canoa, que interceptaron durante una de sus patrullas por la zona. Específicamente se menciona, según el testimonio de Nolberto de la Trinidad, quien era parte de la tripulación de Manuel, “una cuarterola y cuatro barrilitos de aguardiente, un barril de harina, tres frasqueras de aguardiente, algunas botellas de vino, una pieza de coleta y un fardito cerrado”<sup>47</sup>. Este caso nos permite observar dos elementos relevantes para nuestro estudio. Por una parte, tenemos un caso específico donde la harina es parte de los elementos contrabandeados, lo que demuestra que su valor debía ser lo suficientemente rentable como para arriesgarse a transportarlo de manera ilegal.

Por otra parte, podríamos considerar que bienes como el aguardiente y el vino tenían un valor similar o cercano a la harina, ya que también estaban siendo transportados ilegalmente, e incluso el hecho de que Mármol les dejara conservar a la canoa interceptada algunos recipientes con dichos bienes, parece demostrar que su valor era considerable para la época. Incluso deberíamos de considerar, teniendo en cuenta la existencia de vino dentro de los elementos incautados, que esto era una de las tantas estrategias de los contrabandistas para esquivar los controles imperiales, ya que era habitual que enviaran “una lancha con unos pocos géneros por un lado de la costa, mientras que en otro puerto entraban la mercancía”<sup>48</sup>, al menos en el caso del vino.

No obstante, sería una simplificación considerar que el comercio ilegal de la zona solo se limitaba a productos de primera necesidad, puesto que otras fuentes nos revelan que este comercio ilegal podía llegar a movilizar otra clase de productos. Específicamente, si revisamos el caso la aprehensión de contrabando en la Isla de Taboga y el contrabando decomisado a Francisco Vichera, al mencionar los elementos incautados, nos encontramos con productos que no parecieran estar relacionadas con la mera supervivencia. Siendo más concretos, la aprehensión menciona pedrerías, perlas, rostrillos (adornos femeninos para la cara), piezas de bretaña contrahechas, borlonas (una tela de lino y algodón), linones (una tela de hilo ligera, clara y engomada), zarzas y platillas (lienzo delgado y tosco) imperiales<sup>49</sup>. Mientras que el contrabando decomisado de Francisco Vichera menciona cordobán (piel curtida de macho cabrío o cabra usado para la decoración), cotanza (tipo de lienzo entrefino), estopilla (telas fabricadas a partir de la parte más fina que queda de la estopa), cintas, badanas (piel de carnero curtida usada para la vestimenta, la encuadernación y la ebanistería), libros listados y piezas bretañas contrahechas<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> Pedro José Maso, “Caso criminal contra Manuel Mármol” (Portobelo,1772), en AGN, Colonia, Criminales (juicio), t. 64, 1.32, f.995v.

<sup>48</sup> Roberto Ojeda Pérez, “Producción, Comercio y contrabando del vino en el Virreinato de la Nueva Granada en el período colonial”. *Memorias* No.7 (2007): 111.

<sup>49</sup> Luis Josef de Paz, “Aprehensión de un contrabando en Isla de Taboga” (Panamá,1791), en AGN, Colonia, Miscelánea, t. 54, 1.20, f.151r.

<sup>50</sup> Juan Evaristo de Jesús Borbua (Portobelo,1782), en AGN, Colonia, Aduanas, t.12, 1.15, ff.565r-566v.

Es evidente que varios de los elementos presentados no podrían ser catalogados como de primera necesidad, lo que nos lleva a plantear la existencia de compradores, probablemente de los estamentos más altos de la sociedad, que estaban dispuestos a adquirir manufacturas europeas por estos medios, probablemente en relación con el precio y la calidad en comparación con lo enviado por la Corona española.

Finalmente, si revisamos la comunicación de Manuel Miguel de León (1773) y el caso criminal contra el teniente de Guarda Mayor, Manuel Mármol (1772) podemos dar cuenta de rutas, así como la asociación entre indígenas y extranjeros, para desarrollar las actividades de contrabando e incluso enfrentarse a las autoridades españolas de ser necesario. En el caso de este último, Mármol, si bien existen discrepancias en los testimonios presentados por los diferentes testigos, podemos considerar que todos están de acuerdo frente a la ruta tomada por la embarcación de este Guarda Mayor, donde interceptaron una canoíta que llevaba productos de contrabando. Sobre dicha ruta se describe que “a las cuatro de la tarde [...] se hicieron a la mar para ir a Garrote en cuyo intermedio frente de Cacique como a la oración, divisaron una canoíta con cuyo motivo [...] dispuso ir a ella y habiéndola llamado la hizo atracar”<sup>51</sup>. Tomando en cuenta que se mencionan Garrote y Cacique, que son ambos corregimientos que todavía existen en la actualidad, no es arriesgado proponer que existía una ruta de contrabando que pasara por ambos lugares.

Por otra parte, el documento de Miguel de León, dentro de su recopilación de los acontecimientos sucedidos durante sus jornadas de patrullaje, menciona lo siguiente: “con especialidad el de Putrigandi, paraje en donde se dice carenan las embarcaciones del trato clandestino y principalmente las inglesas, que comercian con los indios indómitos de Calidonia”<sup>52</sup>, es decir, un lugar que los contrabandistas habían empleado para realizar el mantenimiento y las reparaciones a sus embarcaciones. El nombramiento de estos lugares en ambas fuentes demuestra planeación dentro de las operaciones de contrabando en la zona, ya que se tienen considerados unos lugares y unas rutas específicas para desarrollar dicha actividad, algo que solo podía hacerse si se tiene conocimiento de la actividad del gobierno local en orden de superar los controles impuestos por estos últimos. En otras palabras, podemos observar un espacio de experiencia donde los diferentes acontecimientos recopilados por los contrabandistas durante su actividad formaron una red de conocimientos aplicados en el terreno que usaban en sus operaciones.

Posteriormente, De León se habría anclado en cercanía a Putrigandi buscando inicialmente infiltrarse con una “bandera inglesa larga, por si conseguía que alguna piragua de los indios me viniese abordo” sin mucho éxito, por lo que se iniciaría un enfrentamiento en el pueblo, el día 8 de julio de 1773. El autor describe que “les dispare algunos cañonazos a los buhíos, no dudando haberles hecho algún daño y los indios correspondían con su fusilería y pedreros con cuyo fuego cruzaban a la balandra Pastora, en el paraje donde estaba fondeada”<sup>53</sup>. Desafortunadamente, el

---

<sup>51</sup> Pedro José Maso, “Caso criminal contra Manuel Mármol” (Portobelo, 1772), en AGN, Colonia, Criminales (juicio), t. 64, 1.32, f.997r.

<sup>52</sup> Manuel Miguel de León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando” (Cartagena, 1773), en AGN, Colonia, Aduanas, t.13, 1.68, f.968r.

<sup>53</sup> De León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando”, f.968v.

documento no menciona el resultado de la batalla, aunque afirma que durante el enfrentamiento se intentó hacer un reconocimiento del lugar en el cual “se advirtió desde esta fragata y balandra, es haber entre las cuadrillas de los indios hombres blancos y otros negros”<sup>54</sup> después de lo cual se retiraron, el día 11 de julio. Esto nos hace pensar que el conjunto de indígenas, blancos y negros logró repeler el ataque encabezado por De León.

Dichos eventos descritos pueden relacionarse con lo mencionado por Lauret respecto a la convivencia con los grupos autóctonos por parte del Imperio Español: “el rechazo de los indígenas a someterse a las reglamentaciones y la dificultad en conquistarlos en ambos extremos de la costa, es paralelo a su dedicación a lo que es considerado, desde la perspectiva española, como contrabando”<sup>55</sup>. Así pues, puede entenderse que el comercio ilegal constituyó una parte de las diferentes acciones de resistencia por parte de estos grupos indígenas frente a la Corona española. Mediante su asociación con los extranjeros lograron contar “con estrategias bélicas para el ataque ya que conocían las armas de fuego de fabricación británica y sus arsenales y municiones eran generosos”<sup>56</sup>. De lo anterior sirve de ejemplo la comunicación de Manuel Miguel de León donde menciona que en respuesta a su ofensiva “los indios correspondían con su fusilería y pedreros, con cuyo fuego cruzaban a la balandra pastora”<sup>57</sup>.

En resumen, podemos decir que el contrabando en la Comandancia General de Tierra Firme fue producto de una necesidad socioeconómica, un campo de experiencia donde para adquirir una serie de bienes, que podían ser o no de primera necesidad, se recurrían a estas prácticas porque por los medios legales era mucho más costosa y lenta su obtención. Ello nos permite pensar en una serie de productos que los contrabandistas considerarían pertinentes para comerciar. Al mismo tiempo, es posible que la situación de resistencia en contra de la Corona española por parte de la población indígena de la región fuera beneficiosa para esta actividad, debido a que permitía tener lugares específicos a los que arribaran los contrabandistas con cierta seguridad. Adicionalmente, es evidente que los contrabandistas contaban con rutas predefinidas por las que movilizarse, siendo probable que bordearan el istmo pasando por Garrote y Cacique, al menos para la década de los 70's.

## **2. Lucro, estrategia y deseos: horizonte de expectativa de los contrabandistas**

Un elemento ya mencionado en el apartado anterior era la existencia de bienes que escapan la clasificación de primera necesidad dentro de los elementos comerciados mediante contrabando. En la presente sección nos enfocaremos en revisar el valor de estos elementos, al menos de acuerdo con las autoridades reales y el comercio ilegal, así como lo que significó la actividad del contrabando a largo plazo para los comerciantes dentro de un amplio horizonte de expectativa.

---

<sup>54</sup> De León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando”, f.969r.

<sup>55</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 151.

<sup>56</sup> González, *Las tensiones de una frontera ístmica*, 157.

<sup>57</sup> De León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando”, f.969r.

En el caso de la aprensión en la Isla de Taboga se menciona que el avalúo de todos los bienes encontrados fue de 1.770 pesos<sup>58</sup>. No obstante, es pertinente indicar, como se menciona posteriormente, que “se están formalizando las diligencias correspondientes para la substanciación y determinación de la causa a fin de proceder después a la venta de los efectos”<sup>59</sup>. Algo similar sucede con los objetos incautados a Francisco Vichera, tasados por un valor de “dos mil ciento treinta y seis pesos, seis y tres y cuartillos reales”<sup>60</sup>, para posteriormente ser rematados en un proceso que dura desde el 15 de marzo de 1782 hasta el 6 de abril del mismo año, quedándose con los bienes ofertados el señor Miguel Justo Zeralmon, quien ofreció un 36% de aumento sobre el valor obtenido por la tasación<sup>61</sup>.

Lo expresado en ambos casos nos permite apreciar dos elementos. En primer lugar, podemos darnos una idea sobre las ganancias que los contrabandistas esperarían obtener mediante sus operaciones, que debieron, además de cubrir los gastos de operación, ser tan lucrativas como para permitir el transporte de productos más costosos como perlas y rostrillos, y aun así generar ganancias para sus implicados. En segundo lugar, el que los productos de contrabando sean vendidos por parte de la administración imperial parece estar relacionado con el hecho de que “Irónicamente, los ingresos al tesoro provenientes de la venta de los productos capturados y de las multas sobre los mismos son más altos que los derechos de aduana que se perciben legalmente”<sup>62</sup>. Un ejemplo de lo anterior lo encontramos en el caso de contrabando de Francisco Vichera, donde se menciona que las ganancias obtenidas para la Corona, luego de realizar el cobro tanto de los Derechos Reales como de los gastos y costos correspondientes con el juicio, fue 1472 pesos y 2 y medio cuartillas reales<sup>63</sup>.

Otro elemento que podemos analizar en las fuentes primarias reside en las estrategias utilizadas por los contrabandistas para desarrollar sus actividades y con la que esperaban lucrarse en un determinado tiempo. Por ejemplo, nos encontramos con la comunicación para el aprovisionamiento de la provincia de Portobelo hecha por el Gobernador de Panamá, Pedro Carbonell, en 1777. Si bien podría considerarse que esta fuente podría engrosar nuestra argumentación sobre la escasez de la comandancia, al momento de revisarla nos encontramos con que la petición del gobernador Carbonell para abastecer a Portobelo consiste en:

“[...] que si en ese puerto hay una o más embarcaciones, que se resuelvan a conducir vivieres o comestibles de nuestros puertos españoles los más inmediatos y haciendo esta diligencia con la brevedad que pide...por tal que se socorra y por lo que el rey interesa en ello se les hará la gracia de todos los derechos”<sup>64</sup>.

---

<sup>58</sup> De Paz, “Aprehensión de un contrabando en Isla de Taboga”, f.151r.

<sup>59</sup> De Paz, “Aprehensión de un contrabando en Isla de Taboga”, f.152v.

<sup>60</sup> De Jesús Borbua, f.570v.

<sup>61</sup> De Jesús Borbua, ff.578v-579r.

<sup>62</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 146.

<sup>63</sup> De Jesús Borbua, f.581v.

<sup>64</sup> Pedro Carbonell, “Comunicaciones para aprovisionamiento en Portobelo” (Panamá, 1777), en AGN, Sección Colonia, Fondo Abastos, t. 6, 1.4, f.442r.

Esta petición se realiza sin proporcionar mucha información, al menos si lo comparamos con los documentos de Narváez y Carvajal. Frente a tal decisión, el gobierno en Santa Fe responde en los siguientes términos:

“Se ha hecho muy extraño en este superior gobierno el medio de que se ha valido para ocurrir a las escaseces de víveres que se experimentan...ha procedido con manifiesta usurpación de facultades...se le declara responsable a los perjuicios que pueda haber experimentado la Real Hacienda de las ordenes que en virtud de su deliberación haya dejado de percibir”<sup>65</sup>.

Lo anterior nos hace preguntarnos si Carbonell actuó de manera premeditada para dejar entrar embarcaciones de cualquier tipo en la Comandancia con la excusa de la situación de escasez de Portobelo, lo que permitiría una oportunidad perfecta para que los contrabandistas vendieran sus productos sin llamar la atención de las autoridades reales. Esto, combinado con la existencia de bienes de lujo contrabandeados, como demostramos antes, nos permite plantear la posibilidad de que este caso sea ejemplar sobre cómo los altos cargos del Gobierno colonial, en este caso un Gobernador, fueran parte de las redes de contrabando y que buscaran beneficiarse de estas actividades.

Lo que no sería extraño dentro del contexto del Caribe neogranadino del siglo XVIII, ya que tal como menciona Laurent, “El contrabando es llevado a cabo por miembros de casi todos los estratos sociales, pero es organizado y orientado principalmente por los grupos sociales pudientes, que pueden invertir, controlar y pagar los bienes”<sup>66</sup>. Lo anterior, en conjunto con la venalidad de los cargos, convirtió al sector de los comerciantes en el grupo social con mayor capacidad para incrementar su poder político y económico mediante estas prácticas, ya que podían desempeñar un rol como funcionarios de Estado y al mismo tiempo desarrollar sus actividades comerciales, permitiendo un manejo de lo estatal en beneficio de los comerciantes.

En el caso de Panamá, ese sector de comerciantes se componía de un grupo de criollos que “fueron sentando firmemente las bases para una estructuración de poder y control interno. Adquiriendo en la capital, donde se concentraban las principales energías vitales y el mayor dinamismo económico del país, su máximo ascendiente y eficacia”<sup>67</sup>. Destacaron especialmente diferentes familias como los Arosemena, los Obaldía o los Fábrega, que en el transcurso del siglo siguiente terminaron por constituir en élites locales del territorio, como ya se ha mencionado en varias ocasiones.

Adicionalmente, dentro de las estrategias, es importante retomar el texto de Miguel de León<sup>68</sup>, donde se menciona la ubicación de los contrabandistas en zonas aparentemente fuera del control efectivo de las autoridades españolas debido al conflicto con los indígenas. Esto impulsó que fueran utilizadas como refugio por los contrabandistas, e incluso podríamos plantear que fueron puntos

---

<sup>65</sup> Carbonell, “Comunicaciones para aprovisionamiento en Portobelo”, ff.443v-444r.

<sup>66</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 150.

<sup>67</sup> Castellero, “Transitismo y dependencia, el caso del istmo de Panamá”, 178.

<sup>68</sup> Manuel Miguel de León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando” (Cartagena, 1773). En AGN, Colonia, Aduanas, T.13, 1.68, f.961r-971v.

para realizar estas transacciones. Apoyar a los indígenas se convertía en algo benéfico para ambas partes, pues, por un lado, brindaba a los contrabandistas la posibilidad de tener lugares específicos a los que arribar en sus futuros viajes, y, por el otro lado, al mismo tiempo, los indígenas podían suplirse de armas y adquirir conocimiento bélico con el que enfrentarse a la Corona española. Esto supone que los extranjeros tuvieran ciertas estrategias para ganarse el amparo de dicha población y establecer tratos para realizar el comercio ilícito por un determinado tiempo.

Sobre lo anterior, González menciona que los británicos “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”<sup>69</sup>. Análogamente, Pinzón menciona cómo los franceses, interesados en la zona de Caledonia, donde se habían ubicados los escoceses a finales del siglo XVII, la merodearon y ocuparon esporádicamente durante el siglo XVIII, evidenciándose su convivencia con las comunidades indígenas en el registro, a mediados del siglo, de birraciales, o como la autora menciona: “el español Simancas recorrió la costa norte en 1754 a fin de informar a su gobierno sobre los aventureros extranjeros, bucaneros franceses que habitaban allí casados con indias”<sup>70</sup>.

Es menester mencionar, por una parte, la escasa población a nivel demográfico, ya que durante el siglo XVIII la densidad poblacional pasó lentamente de tener una densidad de 0,7 en 1736 a 1,1 en 1790<sup>71</sup>, lo que indicó un gran número de espacios deshabitados. Lo anterior concuerda con lo afirmado por Suarez: “A pesar de todos los esfuerzos de las autoridades de la época por colonizar la región, los Gobernadores siguientes no lo hicieron y al momento de la llamada guerra de Independencia, Panamá y Darién parecían abandonados”<sup>72</sup>. En este sentido, podemos plantear cierta relación entre la poca densidad poblacional y la falta de control real sobre el territorio de la Corona española, algo que ya planteaba Diana Bonnett Vélez cuando relacionaba el concepto de los espacios vacíos de la época colonial con la región del Istmo al considerar que “parece enmarcarse en aquellos territorios donde se dio un bajo control de las autoridades y albergó muy poca población española”<sup>73</sup>.

Por otra parte, es importante acotar que el Gobierno español en muchas ocasiones era consiente de dichas actividades, pero era incapaz de tomar acciones contundentes debido a la carencia de recursos. Especialmente si consideramos, en el caso de la comandancia, lo expresado por Narváez y Carvajal sobre las limitaciones productivas de la región, y más aún si tenemos en cuenta el contexto de declive económico producido por la reducción del comercio en la zona y la extrema dependencia del situado peruano como parte de los ingresos del gobierno local, siendo todo esto un ejemplo de cómo las “administraciones imperiales se ven afectadas por las economías poco desarrolladas que

---

<sup>69</sup> González, *Las tensiones de una frontera ístmica*, 155.

<sup>70</sup> Suárez, “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá”, 24.

<sup>71</sup> Alfredo Navarro Figueroa, “Invitación al estudio del siglo diecinueve como prefacio del Panamá republicano”, *Istmo* No.7 (2003). Disponible en línea: <http://istmo.denison.edu/n07/articulos/invitacion.html>.

<sup>72</sup> Suárez, “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá”, 26.

<sup>73</sup> Diana Bonnett Vélez, “Nuevas aproximaciones a la separación de Panamá: Recordando nexos”. *Istmo* No.7 (2003). Disponible en línea: <http://istmo.denison.edu/n07/articulos/aproximaciones.html>.

generan escasos recursos fiscales, insuficientes a todas luces para cubrir el control de extensos territorios que, además, no cuentan con de buenas comunicaciones<sup>74</sup>, especialmente en relación con las fortificaciones para la vigilancia del transporte marítimo.

De hecho, es posible que los beneficios comerciales obtenidos por parte de Inglaterra en las diferentes guerras que tuvo con España durante el siglo XVIII fueran usados para intensificar dichas actividades. Esto ya se había presentado a principios del siglo, en 1715, cuando se pusieron en práctica los derechos otorgados a los ingleses en el tratado de Utrecht<sup>75</sup> sobre los asientos de negros o de llevar mercancías durante las ferias de Portobelo, mediante un navío de permiso<sup>76</sup>. Volvería a repetirse con las concesiones estipuladas en la Convención de Londres de 1786<sup>77</sup>, que les permitía extraer ciertos materiales de las islas del Caribe, pero que 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”<sup>78</sup>.

Por último, si retomamos los documentos de Carvajal y Narváez, especialmente en lo concerniente con las peticiones que ambos realizan hacia el gobierno central, nos permiten observar de forma directa las intenciones del grupo de comerciantes criollos panameños anteriormente mencionados. Siendo más específicos, Carvajal menciona que:

“No cabe mayor aflicción a una república católica que mirarse con la falta del principal alimento de la vida amenazada de carecer del divino manjar...que es el...pan... a cuyo caso llegara Panamá si las piedades de Vuestra Excelencia no se dignan conceder a sus habitantes que sean socorridos con las harinas de las costas españolas o francesas del norte”<sup>79</sup>.

Por su parte, Narváez dice: “Solicite surtirme de este renglón de primera necesidad hablando a algunos capitanes o dueños de embarcaciones del mar del norte para ver si podrían ir a alguna colonia nuestra o neutral a solicitarlas y traerlas”<sup>80</sup>. En ambos casos no es muy arriesgado plantear que se buscaba o deseaba que la interacción comercial de la comandancia fuera mucho más extensa de lo que era en ese entonces. Es evidenciable por el pedido de interacción con otras partes del imperio o con colonias de otros imperios, especialmente con las colonias francesas en el Caribe, algo esperable si tenemos en cuenta las alianzas entre el reino de España y el reino de Francia

---

<sup>74</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 146.

<sup>75</sup> Fueron firmados como parte de los acuerdos logrados por los diferentes actores beligerantes en la guerra de sucesión española.

<sup>76</sup> González, *Las tensiones de una frontera ístmica*, 146.

<sup>77</sup> Dicho acuerdo tuvo como temática el estatus de los asentamientos británicos en Mosquita, llegando al acuerdo de evacuar dichos espacios a cambio de que se expandiera el territorio designado para los británicos en la península de Yucatán para extraer materiales.

<sup>78</sup> González, *Las tensiones de una frontera ístmica*, 153.

<sup>79</sup> Ramon de Carvajal, “Informe sobre escasez de víveres en Panamá” (Panamá, 1785), en AGN, Sección Colonia, Fondo Abastos, ff.998r-998v.

<sup>80</sup> Narváez, “Representación sobre escasez de harinas en Panamá”, f.752r.

durante el siglo XVIII, plasmado en los diferentes pactos de familia (1733-1789)<sup>81</sup>, así como el tratado de San Ildefonso (1796)<sup>82</sup>.

Lo anterior tiene consistencia con lo expresado por Pizzurno cuando menciona que el grupo de criollos comerciantes propuso a la Corona abogar “por el fomento de la agricultura gracias al estímulo de una política de poblamiento y a la importación de instrumental adecuado, así como la habilitación de caminos, la autonomía monetaria, el establecimiento de un Consulado de Comercio y la apertura de los puertos”<sup>83</sup>, algo que se conecta con lo expresado por Narváez y Carvajal respecto al pobre estado de los sectores productivos no relacionados con el comercio, como se mencionó en el apartado anterior. Esta situación nos permite observar una tensión entre este grupo social y el gobierno Imperial español, más aún cuando somos conscientes de que no sería hasta el comienzo de las guerras de Independencia hispanoamericanas (1808) cuando algunas de estas peticiones serían avaladas por la Corona.<sup>84</sup>

Resumiendo, dentro del contrabando desarrollado en la Comandancia a finales del siglo XVIII observamos que los contrabandistas tenían expectativa de lucro relacionada a las ganancias esperadas por realizar dicha actividad. Respaldamos esta afirmación en la información que encontramos mediante la revisión de dos registros de decomisos de contrabando. Análogamente, existía una serie de estrategias al momento de desarrollar dicha actividad, donde encontramos, además de la utilización de lugares donde la presencia de las autoridades reales se encontrará diluida, la participación en los actos de contrabando de grupos de comerciantes dentro del Gobierno español. Miembros de los sectores más pudientes de la sociedad que tuvieron acceso a cargos públicos relacionados con el control del comercio, al tener la posibilidad de comprarlos por una cantidad específica a la Corona, aprovecharon esas posiciones a su favor, permitiendo que gobierno y comercio fueran de la mano. Esto permitió que el primero realizara acciones que beneficiaran al segundo, tal como lo expusimos al revisar el documento de Carbonell.

Finalmente, este último grupo tenía una serie de deseos y/o peticiones relacionadas con el comercio, favorables al libre cambio y al desarrollo de otros sectores productivos fuera del comercio, que muestran un conflicto entre este grupo y la Corona española, teniendo en cuenta la política mercantil de esta última y la posición militar adquirida por la Comandancia durante el siglo XVIII.

### **3. Espacio de experiencia y horizonte de expectativa de los contrabandistas**

---

<sup>81</sup> Fueron acuerdos entre el Reino de España y de Francia contra el Reino de Gran Bretaña y el Archiducado de Austria durante las guerras de sucesión polaca (1733-1738) y austríaca (1740-1748), y la guerra de los siete años (1756-1763).

<sup>82</sup> Establecía una alianza militar entre la República Francesa y el Reino de España, en el contexto de las guerras revolucionarias francesas (1792-1802), que acordaba una política militar conjunta contra el Reino de Gran Bretaña.

<sup>83</sup> Pizzurno, *Panamá en la encrucijada del mundo*, 98.

<sup>84</sup> Pizzurno, *Panamá en la encrucijada del mundo*, 98.

Por ahora, lo que hemos desarrollado en este artículo nos ha dado una imagen estática sobre la situación del contrabando en esta región, dando la impresión de que la experiencia y expectativa de los contrabandistas se complementaban de forma casi perfecta entre sí. Sin embargo, tal como lo mencionamos en la introducción, estas categorías no se compaginan de manera armoniosa debido a que siempre puede suceder algo inesperado, lo que cambia ambos conceptos con el paso del tiempo. Si bien esto no aparece de forma literal en nuestras fuentes primarias, ciertamente podemos encontrar algunos indicios que dan cabida para pensar que esto sucedió durante este periodo.

En primer lugar, la mera existencia de los documentos sobre la aprehensión del contrabando de la Isla de Taboga, el caso criminal contra Manuel de Mármol y el contrabando decomisado a Francisco Vichera, nos permite observar que las estrategias y las rutas empleadas por los contrabandistas no fueron infalibles. Si bien la administración real no se encontraba en la capacidad para terminar el problema del contrabando de raíz, ciertamente podía dar golpes a los contrabandistas de manera esporádica. De hecho, Laurent menciona, en el caso de Cartagena, cómo los comerciantes de la región tenían que ser “cuidadosos para no llamar demasiado la atención sobre sus actividades. Recurren a registros falsos para cubrir las entradas extranjeras detrás de las españolas, o reciben, con la complicidad de los altos oficiales, cajas selladas para evitar los controles”<sup>85</sup>. Situación que podría extrapolarse perfectamente al Istmo, más aún si consideramos lo descrito en la introducción sobre cómo la región durante este periodo cumplía una función militar dentro de las redes de comercio españolas, lo que aseguraba la presencia constante de soldados en la zona.

Esto nos permite plantear una incertidumbre inherente a este proceso, ya que siempre existía el riesgo de que, a pesar de la experiencia de los contrabandistas, el resultado de esta actividad pudiera terminar con el arresto y despojo de los productos traídos. Incluso, en los casos más extremos, como exponía González, se dieron situaciones en las que “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”<sup>86</sup>. Vimos un ejemplo de esto en el enfrentamiento narrado por Manuel Miguel de León, donde si bien no conocemos las bajas del grupo atacado, no sería muy arriesgado suponer que el enfrentamiento produjo muertos y heridos, más aún si tenemos en cuenta que De León atacó primero a cañonazos el poblado.

Igualmente, esto nos hace considerar que una vez la autoridad española lograba enterarse y coordinar alguna clase de acción significativa sobre una ruta o un lugar usado por los contrabandistas, estos últimos se veían obligados a realizar cambios en estos espacios de experiencia creados, de tal manera que no fueran atrapados. Por ejemplo, si la autoridad se enteraba que parte de la ruta del contrabando pasaba por Garrote y Cacique en algún punto, es lógico suponer que durante algún tiempo reforzaran sus patrullas alrededor de la zona, de tal manera que los contrabandistas preferirían usar otras rutas o preferirían esperar durante algún tiempo a que la intensidad de estos procedimientos se redujera.

---

<sup>85</sup> Laurent, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando”, 148.

<sup>86</sup> González, *Las tensiones de una frontera ístmica*, 150.

Esta situación también podría aplicarse a lugares designados como refugios. Por ejemplo, en el documento de Miguel de León se comprobaron las sospechas existentes sobre Putrigandí como lugar de mantenimiento de barcos de contrabandistas, con lo que es más que probable que se vieran en la necesidad de utilizar otro lugar para tal función, o bien que reforzaran las medidas existentes por parte del combinado de indígenas, blancos y negros para la protección del paraje. Se menciona en dicho documento que en el enfrentamiento “no se conoció que paraje alguno hubiese fortificación, como antes se ha dicho, habían levantado allí los ingleses”<sup>87</sup>, por lo que sería interesante investigar a futuro si en otras irrupciones posteriores por parte de las autoridades españolas en la zona, se registró algún cambio en la infraestructura existente del poblado.

No obstante, no todas las situaciones tenían que jugar en contra de los contrabandistas, tal como ejemplifica el documento de Carbonell. Al permitir el ingreso de embarcaciones sin la necesidad de pagar los derechos reales correspondientes, se obtenía una oportunidad para aumentar la cantidad de envíos o transacciones realizadas. Teniendo en cuenta que entre la orden dada por Carbonell — 02 de agosto de 1776— y los pronunciamientos del gobierno de Santafé —que se remiten a enero del año siguiente—, nos da un espacio de cuatro meses que los contrabandistas hubieran podido usar para aumentar su actividad, más aún si tenemos en cuenta la corrupción existente dentro del gobierno real entre comerciantes y funcionarios. Es posible que esta situación se viera acompañada de las acciones del Gobierno británico para abusar de los términos de sus concesiones, con el objetivo de poder comerciar tanto de manera lícita como de forma ilegal en el territorio español.

Igualmente, en el contexto de guerra con otras naciones, donde, por ejemplo, se inscriben el escrito de Narváez — Guerra anglo-española 1796-1802— y el decomiso a Francisco Vichera — Guerra anglo-española de 1779-1783—, donde las rutas de abastecimiento usuales se encontraban disminuidas, se pudo incentivar que las autoridades de la provincia estuvieran menos reacias a aceptar cualquier tipo de embarcación que arribara a sus puertos. Ejemplo de lo anterior lo encontramos en el documento de Narváez, especialmente si consideramos su petición para poder aceptar embarcaciones de colonias neutrales que arribaran al puerto. Otro ejemplo, aunque posterior, es mencionado por Pizzurno quien menciona cómo la apertura de los puertos de la región, a raíz de las guerras de Independencias hispanoamericanas, en 1808 “propició un intensísimo contrabando con Jamaica lo que, en definitiva, dio al traste con el libre comercio y llevó a la Corona a clausurar el puerto del Chagres en 1816”<sup>88</sup>.

Resumiendo, si bien los contrabandistas de la comandancia contaban con unas determinadas experiencias y expectativas sobre su actividad, es evidente que estas podían cambiar de acuerdo con las circunstancias que se presentaran en el desarrollo del contrabando, circunstancias que la dotaban de una cierta incertidumbre sobre la efectividad de su conocimiento y los resultados esperados. En parte, porque ante el decomiso de una embarcación dedicada a esta actividad se obligaba al resto de contrabandistas a cambiar las rutas establecidas para evitar ser atrapados, o modificar la

---

<sup>87</sup> Manuel Miguel de León, “Comunicación sobre la salida a perseguir el contrabando” (Cartagena, 1773), en AGN, Sección Colonia, Fondo Aduanas, f.13, 1.68, f.969r.

<sup>88</sup> Pizzurno, *Panamá en la encrucijada del mundo*, 97.

infraestructura existente de sus lugares de reunión, con el objetivo de prepararse para futuros enfrentamientos con las autoridades españolas. Por otra parte, el contexto de guerra, que limitaba las opciones de suplir a la región por los medios convencionales, favoreció su actividad, así como también contribuyó a ello la alianza entre gobierno y comerciantes que posibilitó cierta impunidad tácita del contrabando en la zona del istmo.

## **Conclusión**

En conclusión, a partir de la revisión de fuentes primarias y secundarias sobre la Comandancia General de Tierra Firme, así como el marco teórico de los conceptos de espacio de experiencia y horizonte de expectativa de Reinhart Koselleck, hemos identificado dentro de la comandancia tres aspectos a resaltar. En primer lugar, observamos las necesidades socioeconómicas que impulsaron la aparición del contrabando para suplirlas y los objetos que solían ser transportados por los contrabandistas, donde resalta que no se limitaban a artículos de primera necesidad, así como los lugares y rutas empleados para el desarrollo de dicha actividad. Estos elementos compondrían los acontecimientos incorporados y recordados por los contrabandistas para desarrollar su operación, o, en otras palabras, su espacio de experiencia.

Posteriormente identificamos, mediante la revisión de decomisos de contrabando, las ganancias esperadas por parte de este grupo de personas, que fue lo suficientemente rentable como para mantener dicha actividad. Asimismo, se observaron las estrategias implementadas por los contrabandistas, destacando la corrupción de los órganos de gobierno mediante la venalidad de los cargos por parte de los estamentos comerciantes, mismos estamentos que aspiraban a realizar una serie de reformas para superar la situación de depresión económica en la región y que entraban en conflicto con las aspiraciones mercantilistas de la monarquía española. Estos elementos serían los que compondrían esa combinación de sentimientos y percepciones que los contrabandistas tenían al momento de desarrollar su actividad, lo que entendemos como su horizonte de expectativas.

Finalmente, teniendo en cuenta que la experiencia y la expectativa no son conceptos estáticos ni proporcionales entre sí, desde la perspectiva de nuestro marco teórico, es más que probable que diversos acontecimientos obligaran a los contrabandistas a replantearse lo que conocían y aspiraban, ya fuera para adaptarse a una mayor presión por parte de las autoridades reales o bien para intensificar su actividad durante ciertos periodos de tiempo que resultaban benéficos para el contrabando de objetos.

Habiendo visto lo anterior, consideramos que el marco teórico utilizado para estudiar el contrabando en la Comandancia es pertinente para nuestra investigación, debido a que nos permite una aproximación más cercana sobre los contrabandistas, al no solo considerar su interacción mercantil, sino también una serie de factores relacionados con sus ideas y sus conocimientos sobre la actividad que desempeñaban. De igual forma, consideramos que los hallazgos encontrados deben ser contrastados a futuro con la investigación de otras regiones pertenecientes a las redes comerciales del Imperio español durante el siglo XVIII, especialmente aquellas que correspondían al Caribe español por la proximidad geográfica de la comandancia con esta zona.

## Bibliografía

### Fuentes primarias

#### Archivo

- Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia. Sección Colonia, Fondo Abastos, Aduanas, Miscelánea, Criminales (Juicio),

### Fuentes secundarias

- Bonnett Vélez, Diana. “Nuevas aproximaciones a la separación de Panamá: Recordando nexos”. *Istmo* No.7 (2003) <http://istmo.denison.edu/n07/articulos/aproximaciones.html>.
- Castellero Calvo, Alfredo. “Transitismo y dependencia el caso del istmo de Panamá”. *Anuario De Estudios Centroamericanos* Vol.1: No.1 (1974): 165-186.
- Gómez González, Juan Sebastián. “Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en el Darién. Siglo XVIII”. *Historia y Sociedad* No. 15 (2008):143-163.
- Koselleck, Reinhart. *Futuro pasado: Para una semántica de los tiempos históricos*. Barcelona: Paidós, 1993.
- Laurent, Muriel. “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”. *Historia Crítica* No. 25 (2003): 137-156.
- McFarlane, Anthony. “The State and the Economy in Late Colonial and Early Republican Colombia”. *Ibero-Amerikanisches Archiv* Vol .23. No.1/2 (1997): 61–89.
- Navarro Figueroa, Alfredo. “Invitación al estudio del siglo diecinueve como prefacio del Panamá republicano”. *Istmo* No.7 (2003). <http://istmo.denison.edu/n07/articulos/invitacion.html>.
- Pinto Bernal, J. J. “Fiscalidad e independencia en Panamá, 1780-1845”. *Tiempo y Economía* Vol. 1. No. 1 (2014) :11–37.
- Pinzón Suárez, Ivonne. “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo”. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* Vol. 16: No.1 (2012): 17-50.
- Pizzurno, Patricia. “Panamá en la encrucijada del mundo (siglos XVI-XXI)”. *Tareas* No. 116 (2004): 93-116.
- Ojeda Pérez, Roberto. “Producción, Comercio y contrabando del vino en el Virreinato de la Nueva Granada en el período colonial”. *Memorias* No. 7 (2007):93-113.
- Ruiz, Paola. “La libertad de comercio en el istmo de Panamá: el debate político y fiscal a propósito de la ‘peculiaridad’ panameña, 1821-1850”. *Panorama Económico* Vol.27 No.4 (2019): 783-804.

- Soler, Ricaurte. *Formas ideológicas de la nación panameña*. La Habana: Casa de las Américas, 1980.
- Suárez, Omar Jaén. “La formación de estructuras económicas y sociales en el Istmo de Panamá: ‘el siglo XVIII colonial’ (1740-1850)”. En *Población, economía y sociedad en panamá*, tomo 2, editado por José Eulogio Torres Abrego. Panamá: Editorial Universitaria, 2000, 413-449.