

Entre la Mar del Norte y la Mar del Sur. La base comercial y las arterias económicas del imperio amenazadas

Rafael Cantero Bonilla

Cuando Núñez de Balboa descubrió la Mar del Sur, la colonización y expansión española en América entraron en una nueva dimensión, pues la existencia de aquel océano ratificaba las dudas acerca de que aquellas tierras pertenecieran al continente asiático y mostraba un nuevo espacio geográfico aún por descubrir.

Las autoridades hispanas ordenaron abrir vías que comunicaran la *Mar del Norte* con la *Mar del Sur* y que facilitaran el traslado de personas y materiales para proceder a la exploración de las tierras que bañaban aquellas aguas. Sucesivas expediciones abrieron diferentes caminos y senderos hasta que en la tercera década del siglo XVI quedaron configurados un camino terrestre y un recorrido fluvial por el río Chagres que conectaban las costas del Caribe con las del Pacífico. El puerto de Nombre de Dios en el Norte y la ciudad de nueva planta, la primitiva Panamá, en el Sur, fueron el origen y el final de estas rutas.

La necesidad de materias primas y mano de obra para desarrollar la nueva ciudad a fin de facilitar la construcción de campamentos que sirvieran de base para la colonización de la *Mar del Sur* hicieron que fuera la trayectoria norte-sur la de mayor uso. Pero a medida que aquella ciudad comenzó a desarrollarse y a servir de puerto de recepción de las mercancías que llegaban desde otros puntos de la costa del Pacífico, el tráfico en ambas direcciones resultó ser imprescindible para el comercio y el tránsito de caudales del Imperio. Desde que se inició la explotación de las minas mexicanas de Zacatecas y Guanajuato al igual que las de Potosí en el virreinato del Perú y, especialmente, desde que en 1570 su producción se aumentase espectacularmente con la utilización del azogue para amalgamar la plata, el transporte a través del istmo se convirtió en una actividad vital e indispensable para la economía de los territorios gobernados por Felipe II.

Mi objetivo en esta exposición es mostrar la importancia de Panamá como centro de recepción y expedición de tesoros y mercancías durante el siglo XVI y su enorme valor estratégico para el desarrollo económico del Imperio, lo que me lleva a poner en valor la defensa frente a los ataques corsarios y la resistencia organizada frente a la acometida inglesa de 1596.

El volumen de riquezas y mercancías transportado a través de Panamá no pasó desapercibido a los corsarios franceses e ingleses que a partir de 1537 comenzaron a asaltar los barcos que realizaban navegación de cabotaje desde la desembocadura del Chagres hasta Nombre de Dios, donde las mercancías eran almacenadas. Pero en 1572, Drake fue un paso más allá y atacó el suelo panameño tras desembarcar en la costa norte del Istmo. El botín alcanzado fue extraordinario y sirvió de acicate para la posterior incursión de uno de los lugartenientes del corsario inglés, Oxenham.

A pesar de lo grave que podían llegar a ser este tipo de ataques, la Monarquía no dio señales de tener capacidad suficiente para defender este centro neurálgico de comunicaciones y transporte de manera eficaz. La vulnerabilidad de la zona fue puesta de manifiesto con mayor intensidad cuando Drake, en su viaje de circunnavegación al planeta, atacó con éxito las costas del Pacífico. Todo el sistema de intendencia, de logística como lo llamaríamos hoy, organizado para trasladar las riquezas de la costa Oeste de América a la Península, se veía amenazado.

No obstante, el momento de máxima gravedad aún tardaría diecisiete años en producirse. El fracaso de la Gran Armada no había supuesto ni la derrota de la

Monarquía Hispánica ni había posibilitado el dominio inglés de los mares, la guerra entre Isabel I y Felipe II había producido mucho desgaste en ambas naciones. La inicial euforia inglesa fue frenada en seco tras la contundente derrota de la Contra Armada de 1589, poniéndose de manifiesto la incapacidad inglesa de acabar con el poder filipino en los mares. En 1595 Isabel optó por realizar un ataque a gran escala con el objetivo de destrozarse en origen el flujo de caudales que sostenía la economía hispana interrumpiendo las comunicaciones entre el Pacífico y la Península. La intención de este ataque era dominar el Istmo asegurando la presencia inglesa en la costa caribeña y en el Pacífico.

El ataque fue rechazado y supuso uno de los mayores fracasos sufridos por Inglaterra. No fue ni mucho menos una simple expedición corsaria, fue un ataque organizado contra el corazón del sistema comercial y económico del Imperio bajo el mando de John Hawkins, Francis Drake y Thomas Baskerville.

Los informadores de Felipe II dieron aviso de que la flota zarpaba de Plymouth en agosto de 1595 y conocieron el destino y las intenciones inglesas. El rey envió una flotilla de cinco navíos con el objetivo de poner en alerta a las poblaciones del Caribe. Una vez informado el virrey del ataque que iba a tener lugar, ordenó a Alonso de Sotomayor la defensa de las costas y el territorio de Panamá. El militar español tuvo tiempo de organizar un precario sistema de defensa que, no obstante, fue suficiente para repeler la acometida. Felipe II ordenó zarpar a la Armada del Mar Océano comandada por Bernardino de Avellaneda con el objetivo de proteger el retorno de la Flota de Indias que también correría peligro debido al tamaño de la ofensiva inglesa.

La victoria sirvió para mantener los flujos económicos y para impedir la instalación de los ingleses en Panamá, una posición estratégica que, de haber caído en poder de los hombres de los viejos corsarios de la reina, hubiera fracturado el eje de comunicaciones entre Nueva España y Tierra Firme. La victoria fue absolutamente vital, aunque, desgraciadamente, dio lugar a una agria polémica por determinar a quién correspondían los laureles y la gloria del éxito. En Inglaterra el episodio fue convenientemente infravalorado –por no decir que fue ocultado– por el aparato propagandístico de Isabel.