

## CAPÍTULO IV

# LA ARTICULACIÓN DE UN ESPACIO PANAMEÑO

La organización del espacio panameño durante el período estudiado aquí depende, en gran medida, de su función dentro de la economía mundial y del lugar que jugará en el sistema de defensa del imperio hispánico hasta 1821 y del imperio americano desde la segunda mitad del siglo XIX. Dicho espacio se articulará de manera muy diferente en las dos grandes etapas del período colonial español: antes de la conquista del Perú y después de la década de 1540. En la primera mitad del siglo XVI, será el panameño un espacio más bien convulsionado, de depredación interna, de recogida de oro y esclavos, y de organización de la saga conquistadora hacia el norte, la actual Centroamérica, y hacia el sur, la costa ecuatoriana, peruana y chilena. Después de haberse creado el istmo en su pleno sentido funcional de paso entre dos mares desde la década de 1540, se organiza el espacio panameño para servir su nueva y definitiva función internacional: un eje de tránsito intermarino, y las sabanas del Pacífico, espacio de colonización (al que se integra aunque tardíamente, desde 1559, el ducado de Veragua) y de producción agropecuaria. A ello se añaden unas regiones marginales, el Darién histórico, ese istmo del Atlántico al Pacífico que nunca llegó enteramente a controlarse ni a funcionar como tal, y la costa norte, desde el istmo central de Panamá hasta Bocas del Toro, cuya colonización en firme, tardía, datará del siglo XIX, y que permanecerá, en gran parte, deshabitado y, además, fuera del control de la autoridad colonial. En ese esfuerzo de articular el espacio tendremos que considerar, primero, las dificultades de las comunicaciones y el transporte impuestas, esencialmente, por la geografía, y, luego, el papel de la red urbana si se puede llamar así a la trama de pequeñísimos pueblos y aldeas que se organizan alrededor de un centro más importante, un igualmente diminuto polo de dominio o de influencia regional, que evolucionan de manera significativa a lo largo de los cuatro siglos que transcurren desde principios del XVI a principios del XX.

### I. El problema del transporte y las comunicaciones

La naturaleza ha compartimentado el Istmo de Panamá en pequeñas regiones limitadas por barreras naturales: al oeste del Chagres un espinazo de origen volcánico terciario recorre al país en el sentido de su longitud, separando las vertientes atlántica y pacífica y dificultando casi hasta lo imposible toda comunicación en sentido norte-sur, salvo en el istmo central de Panamá en donde se encuentra el buscado paso bajo entre los mares, sede del actual canal interoceánico. Al este del Chagres, los inmensos pantanos y

las cerradas selvas de las depresiones del Darién más que los relieves obstaculizan el paso transísmico. Por otro lado, la comunicación este-oeste también es dificultosa por tierra, mientras que el cabotaje interno y externo resuelve, en gran parte, el problema del transporte en el espacio panameño y de este con sus vecinos: Cartagena, Nicaragua, Costa Rica y, más al sur, las costas del Ecuador y del Perú.

### a) *La difícil travesía del istmo panameño*

En la región del paso transísmico, la más activa puesto que esencial para realizar la función internacional del país, es toda una hazaña viajar de Panamá a Nombre de Dios hasta fines del siglo XVI y luego a Portobelo hasta la primera mitad del siglo XIX.<sup>323</sup> La travesía del istmo por el camino de tierra hasta Nombre de Dios es un acto casi heroico y costoso para las recuas de mulas y los arrieros que transportan hombres y mercancías, los tesoros del Perú, muchísimo más caro por kilómetro que otras grandes rutas estudiadas en el continente para la época colonial.<sup>324</sup> Pero también muy lento: normalmente se tarda entre 3 y 4 días entre Panamá (1519) y Nombre de Dios (1519) y luego Portobelo (1597) por el camino real, empleado sobre todo en la estación seca, vía de tierra a lo largo de aproximadamente 80 kilómetros de distancia siguiendo los valles de los ríos Pequeñí y Boquerón, excepcionalmente hasta 8 y 10 días cuando se trataba de grandes convoyes de centenares de mulas y de mal tiempo, con mucho lodo y ríos crecidos.<sup>325</sup> Para Portobelo es prácticamente igual salvo que después de llegar a las fuentes del Boquerón se atraviesa el angosto collado junto al cerro Bruja (979 m.) y se sigue el valle del río Cascajal que desemboca en el puerto atlántico. En ambos, el trayecto es más bien en línea recta siguiendo el meridiano, atravesando el caudaloso río en su curso medio superior en un pequeño caserío llamado la Venta de Chagres. Más lento aún es seguir la misma ruta del río Chagres, utilizada para mercancías más voluminosas que las barras de plata: una semana toma en condiciones normales salir de Portobelo y costear en el Caribe hasta la entrada del Chagres para luego remontarlo hasta la Venta de Cruces (1527), sorteando los mil peligros de los árboles y ramas caídos, de los bancos migrantes de arena y cascajales, los inesperados raudales y la fuerte corriente que obliga a los fornidos negros marinos, en grupos de 15 a 20, desnudos sobre los largos y estrechos bongos o las planas chatas a remar con vigor y a hacer gala de destreza al utilizar palancas, largas pértigas que empujan la embarcación río arriba. Mientras que de Cruces a Panamá se hace el viaje en unas horas, medio día cuando más, por un camino más plano en parte empedrado, abierto y despejado es cierto,<sup>326</sup> pero con sus malos pasos en el invierno convirtiéndose una

<sup>323</sup> María del Carmen MENA GARCÍA ataca este tema del camino real en el siglo XVI y su mantenimiento en **La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)**, op. cit., pp. 203 ss.

<sup>324</sup> Alfredo CASTILLERO CALVO, **Economía Terciaria y Sociedad, Panamá siglos XVI y XVII**, Panamá 1980, p. 30-31. Compara así las rutas de Panamá-Portobelo, Huancavelica-Potosí, Mendoza-Santiago, Acapulco-Veracruz y Punta Arenas-Cartago. Esta última, más cercana a Panamá, cuesta casi 17 veces más que la panameña por kilómetro de recorrido.

<sup>325</sup> *Ibidem*. Igualmente, en María del Carmen MENA GARCÍA, **La Sociedad de Panamá en el siglo XVI**, op. cit., pp. 161 ss.

<sup>326</sup> Por ejemplo el viaje de Jorge JUAN y Antonio de ULLOA, de la célebre expedición de La Condamine de 1735, que aparece en la **Relación histórica del viaje a la América meridional hecho de orden de S. Mag...**, Madrid, MDCCXLVIII, Fundación Universitaria Española, Madrid (reproducción facsímil), 2 vol. Lo relativo a Panamá publicado en **Revista Lotería**, Nos. 332-333, noviembre-diciembre 1983, pp. 139-180, con presentación de Omar JAÉN SUÁREZ.

extensa porción de la vía en «el lecho de lo que en mínimo es un arroyo de considerable importancia».<sup>327</sup> Sin contar que en el verano, cuando el caudal disminuye enormemente, es casi imposible subir el río y deben detenerse las chatas o los bongos en Gorgona (1678),<sup>328</sup> a cerca de 10 kilómetros de la Venta de Cruces, antiquísima sede de las aduanas, mientras que en el invierno, con el río crecido, es mayor el esfuerzo y el tiempo empleado, de hasta 15 días, lo mismo que los riesgos de pérdida de mercancías y hasta de la vida. Dichos medios fluviales de transporte, además de centenares de negros y de aproximadamente un millar de mulas en promedio, aseguran el servicio anual durante por lo menos dos siglos, de mediados del XVI a mediados del XVIII.<sup>329</sup> Después, hasta mediados del XIX, disminuye mucho la actividad con la reducción de los negocios transístmicos y se necesitan menos mulas y hombres y barcos, hasta que el nuevo y flamante ferrocarril transístmico, inaugurado en 1855, reduce a sólo 4 horas la travesía entre la ciudad de Panamá en el Pacífico y el nuevo terminal atlántico, 76 kilómetros al noroeste, la recién nacida ciudad de Colón,<sup>330</sup> distancia que es superada en poco más de 3 horas en la década de 1880<sup>331</sup> y en 1 hora en el mismo ferrocarril modernizado a principios del siglo XX.

Esta travesía transístmica se enfrenta, en el período colonial, además de los mil y un peligros de la naturaleza, de los aguaceros torrenciales en la época de lluvias, de los ríos de lodo que se traga las mulas y los hombres, de los pasos angostos y los precipicios, de los pumas y otras bestias temibles, las víboras y serpientes ponzoñosas, las miríadas de insectos, y los microorganismos que pululan en la humedad y que atacan fácilmente a seres indefensos y provocan la enfermedad y la muerte, a las amenazas de los hombres, de los arrieros feroces e inescrupulosos, de los acechantes negros cimarrones, y de los piratas siempre dispuestos a disputarle al imperio hispánico una parte del pastel de las Indias.<sup>332</sup> Durante los siglos XVI y XVII el peligro humano parece ser mayor, aunque en el XVIII y principios del XIX no esté enteramente ausente. Así, por ejemplo, en el siglo XVI el cimarronaje sumerge el istmo central de Panamá prácticamente en el terror, al que se añade el ataque de corsarios y piratas en la ruta de tránsito que encuentra su paroxismo con el ataque de Henry Morgan a Portobelo en 1668, la travesía del istmo en 1670 y la toma de Panamá en 1671. Entretanto, la costa norte es acechada por corsarios en 1568 y el río Chagres es visitado por piratas franceses en 1569, por Francis Drake dos años después, a principios de 1571, quien, con la ayuda de los cimarrones, embosca transeúntes en el camino de Cruces en 1573 en donde toma las aduanas y ataca luego Nombre de Dios. La década de 1570 será

<sup>327</sup> John A. LLOYD, op. cit., p. 165.

<sup>328</sup> El problema de los caminos a Cruces y a Gorgona es evocado en 1735 por el ingeniero Nicolás RODRÍGUEZ, en el *Informe sobre los caminos que se trafican a los sitios de Cruces, y la Gorgona, A.G.I.*, Panamá 340. Se proponía trasladar las aduanas de Cruces a Gorgona para «evitar los grandes daños y repetidas averías que han padecido las mercaderías en la navegación...y aunque en el resto del río, desde la Gorgona a la boca del Castillo de Chagre se ofrecen algunas dificultades...restan dos leguas hasta Cruces donde se esperan padecer duplicados riesgos, por lo rápido del río que ocupadas estas dos leguas con diez raudales... que forma el río por la abundancia de cascajo que rueda desde su origen, y detenido en estos parages forma banco, teniendo poco fondo en ellos, lo que causa correr con tal impetu el agua...»

<sup>329</sup> Estadísticas bastante completas de mulas, de arrieros y de embarcaciones en el Chagres para el período en Alfredo CASTILLERO CALVO, *Economía Terciaria y Sociedad, Panamá siglos XVI y XVII*, op. cit.

<sup>330</sup> *El Ferrocarril de Panamá*, de Ernesto J. CASTILLERO REYES, Panamá 1932.

<sup>331</sup> Ferrocarril más lento con muchas paradas hace que en 1886 un viajero español haga el viaje en 3 horas 15 minutos entre Colón y Panamá. Francisco PÉREZ MENCHETA, op. cit.

<sup>332</sup> Sobre este tema consultar con mucho provecho a Pierre CHAUNU, *Séville et L'Atlantique (1504-1650)*, op. cit., t. VIII, pp. 916-922.

de extrema violencia, contándose en centenares las naves apresadas por corsarios y piratas ingleses y franceses, cuyo destino o su origen era Nombre de Dios. John Oxenham sobresale entre los depredadores extranjeros, entre 1576 y 1578. Drake retorna al área en 1595, destruye Nombre de Dios el 27 de diciembre de ese año y quema todas las naves españolas surtas en el puerto y fallece a principios de 1596 cerca de Portobelo, poblado recién fundado que será saqueado en 1602 por William Parker. En adelante y hasta fines de la década de 1660 el Istmo de Panamá conocerá un período de relativo reposo gracias a un sistema de defensa reforzado, pero además de los ataques de Morgan ya mencionados, en 1678 Coxon, Sharp y Cook saquean Portobelo y piratas franceses asaltan Chepo (que será destruido de nuevo en 1685) y en 1683 William Dampier toma Taboga y Perico, los puertos de Panamá. El almirante inglés Holzier bloquea Portobelo en 1726 y dificulta la navegación, sin llegar, sin embargo, a ocupar la población. Finalmente, en 1742 por última vez es atacado Portobelo, por el almirante inglés Vernon, después de acecharlo en 1739,<sup>333</sup> aunque Kinghills provoque estragos en el poblado con su bombardeo de 1744. A mediados del siglo XIX, con la afluencia de viajeros atraídos por el auge del oro en California, se reanima la ruta transistmica y también se desata el bandolerismo desenfrenado que hace peligrosa en extremo la travesía, «por la multitud de bandidos que infestaba toda la comarca» hasta que un impetuoso joven norteamericano de apenas 20 años, Run Runnels, con un grupo de compañeros, «recorrió en todos sentidos los laberintos intrincados de aquella floresta...con lo que en menos de un mes dejó limpia de salteadores toda la zona».<sup>334</sup>

En la primera mitad del siglo XIX, la ruta transistmica se detiene muchas veces en el pueblo portuario de Chagres en el Caribe, «uno de los más míseros que uno se puede imaginar», con cerca de 1,000 habitantes por 1828, en la boca del río homónimo,<sup>335</sup> desde donde se realiza el transbordo de mercancías y de hombres con las naves de alta mar.

En el resto del país poblado y sometido a la autoridad colonial hasta 1821 o colombiana en adelante y sobre todo a medida que nos acercamos a la frontera con Costa Rica, la travesía normal de un océano al otro es casi imposible salvo en algunas regiones con collados y profundos valles entallados como los del norte de Penonomé, que fueron utilizados durante la época colonial para el establecimiento de una ruta paralela transistmica dedicada al contrabando.<sup>336</sup> Allí se encuentran tres vías más transitadas las cuales hacen cerca de 110 kilómetros cada una entre los dos océanos. La primera que sale del Pacífico y llega 12 kilómetros después a Natá y de allí sigue 40 kilómetros por el valle agradable, plano y sabanero de los ríos Grande y Coclé del Sur hasta Llano Grande, más allá del actual sitio de La Pintada, para atravesar la cordillera por un collado bajo no mayor de 200 metros de altitud a lo largo de 10 kilómetros aproximadamente y alcanzar la montuosa vertiente atlántica por los ríos Cascajal o Machón afluentes del río Coclé del Norte, en donde se embarcan las mercancías a 35 kilómetros de su desembocadura en el Caribe. Las otras dos vías toman por Penonomé a 25 kilómetros de la costa del Pacífico. En la segunda se entra por el puerto de Antón, se atraviesa la sabana de los llanos del Chirú y

<sup>333</sup> Sobre el tema ver, de Rubén D. CARLES, **220 Años del Período Colonial en Panamá**, Panamá 1969, pp. 148-199, y Celestino Andrés ARAUZ, Patricia PIZZURNO, **El Panamá Hispano (1501-1821)**, op. cit., pp. 181 ss.

<sup>334</sup> Armand RECLUS, op. cit., p. 90.

<sup>335</sup> John A. LLOYD, op. cit., p. 198.

<sup>336</sup> Juan JIMÉNEZ DONOSO hace, en 1784, una descripción detallada de estas rutas en su «Reconocimiento de las vigias de Coclé y Veraguas en la mar del Norte...». Igualmente presenta planos de ambas rutas. **S. H. E. M.**, Madrid, signatura 5-2-10-1.

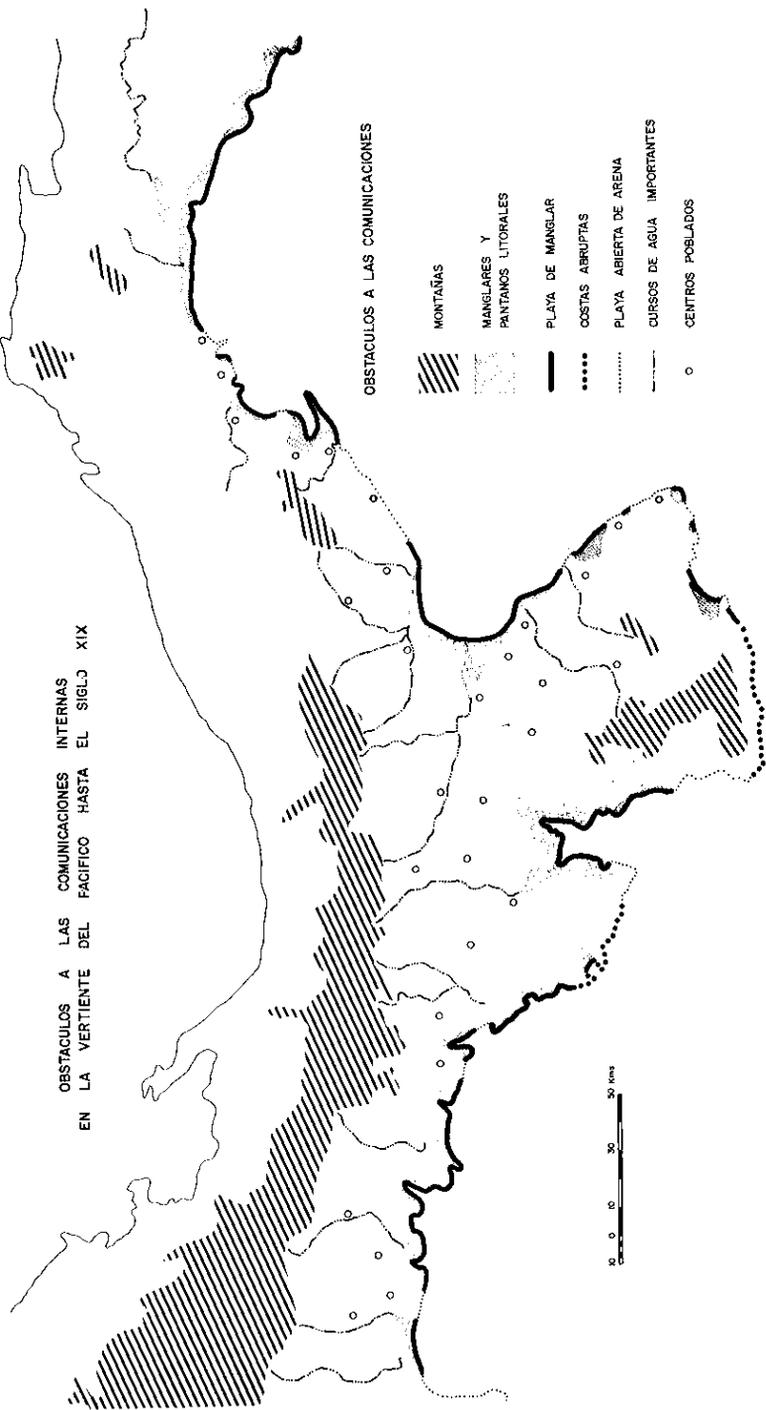


Fig. 22. Los obstáculos naturales a las comunicaciones en la vertiente del Pacífico del Istmo de Panamá.

se sigue luego por el valle del río Zaratí afluente del río Coclé del Sur hasta Toabré en donde se baja a la vertiente atlántica, húmeda y montuosa, por el valle del río de este nombre afluente del Coclé del Norte. La tercera vía, también por Penonomé, sigue por el valle del río Zaratí al noreste hasta Toabré en un collado bajo de la cordillera no mayor de 200 metros de altitud, desde donde se desvía al noreste para descender por la vertiente del Atlántico para llegar al embarcadero del río Indio a 20 kilómetros de la desembocadura del mismo en el Caribe.

Setenta kilómetros más al oeste se encuentra otra ruta transísmica de igualmente 110 kilómetros de longitud, mucho más dificultosa, que sale del golfo de Montijo en el Pacífico, llega 25 kilómetros después a Santiago de Veraguas desde donde se sigue el valle del río Santa María para alcanzar a Santa Fe y atravesar la cordillera central por collados más elevados para bajar a la vertiente del Atlántico, por vía que comunicó los lavaderos auríferos de Concepción hacia el norte en la segunda mitad del siglo XVI con las sabanas del Pacífico al sur. Por allí se encaminó una expedición que, en el siglo XVIII, nos hace ver de cerca, palmo a palmo, la inhóspita y estrecha llanura litoral del Caribe, desde el norte de Veraguas hasta la Laguna de Chiriquí en Bocas del Toro, con sus páramos de las alturas de la cordillera central que alcanza en la zona hasta los 1,518 metros de altitud (Cerro Negro), sus cortos y numerosos ríos, caudalosas avenidas de agua, plagados de rápidos, con su naturaleza pantanosa, llena de animales peligrosos, temibles alimañas, serpientes venenosas, un mar embravecido que bate playas estrechas y enormes acantilados, ciénagas interminables que hacen la caminata trabajosa, un tiempo borrascoso, con grandes e incesantes temporales, un mundo de peñascos en las montañas que terminan en el universo del agua y del lodo que dificulta, hasta lo infinito, todo esfuerzo de aguerridos soldados, atacados rápidamente por enfermedades debilitantes, calenturas y disenterías, acechados por el hambre, amenazados por la muerte. Cuatro días tardan en atravesar los 40 kilómetros de collados de la cordillera central y de selvas húmedas de la llanura litoral desde Santa Fe hasta la costa atlántica al norte, 3 días a pie de Santa Fe a Santiago de Veraguas al sur, 55 kilómetros de distancia por la sabana más grata del valle alto del río Santa María, pernoctando en haciendas privadas o en el pueblo de San Francisco de la Montaña,<sup>337</sup> en travesía incomparablemente más fácil que en el áspero corazón del ancho Darién,<sup>338</sup> excepto la travesía entre los poblados situados en esa región selvática al este de Panamá en las riberas de los ríos del sistema Tuira-Chucunaque. Allí en el Darién se ha estimado, para mediados del siglo XVIII, recorridos que toman hasta 14 horas y, en casos extremos, un día,<sup>339</sup> aunque para llegar al poblado minero de Cana, poco más de 50 kilómetros al sur partiendo del Real de Santa María, sobre el río Tuira, sean necesarias tres jornadas de marcha por territorio montuoso y escabrosas montañas,<sup>340</sup> hasta que una

<sup>337</sup> Manuel de Jesús ATENCIO, diario, *Exploración de las playas de la Costa Norte de la antigua Veragua, 1787*, **Colección Cuervo**, tomo I, pp. 307-308.

<sup>338</sup> Son numerosas las crónicas y relatos de la época colonial a partir del siglo XVI que nos hablan desde la hazaña de Balboa en 1513 hasta las dificultades de comunicación por el centro del Darién en el siglo XIX. En esta época tenemos el testimonio aterrador de los expedicionarios franceses, ingleses y estadounidenses que se enfrentaron a tan dura realidad geográfica y humana, algunos de los cuales dejaron su vida. Recordemos, en particular, **The Isthmus of Darien in 1852**, de Lionel GISBORNE, Londres 1853, y el de Edward CULLEN, **Over Darien by a Ship Canal**, Londres, 1853, y el incomparable de Armand RECLUS, **Exploraciones a los Istmos de Panamá y Darién en 1876, 1877 y 1878**, Madrid 1881, (traducción del original francés publicado en París en 1880), publicado también por la EDUCA, Centroamérica, 1972.

<sup>339</sup> Alfredo CASTILLERO, publica cuadro en **Conquista, Evangelización y Resistencia**, op. cit. p. 261.

<sup>340</sup> Andrés de ARIZA, «Comentarios de la Rica y Fertilísima Provincia del Darién Año de 1774», op. cit.

empresa minera construye un ferrocarril de vía estrecha, peligroso y frágil por cierto, que funcionará entre 1899 y 1911.<sup>341</sup>

Precisamente por este ancho Darién histórico se establecieron las primeras rutas transístmicas, trabajosísimas, siendo la de Balboa, en 1513, la inaugural, en acto que tiene como consecuencia<sup>342</sup> abrir la posibilidad, manifestada en adelante, de unir al fin la geografía del planeta y permitir el surgimiento, desde el siglo XVI, de la historia más unitaria, mundial. Sin embargo por allí se encuentran las rutas más cortas: la del río Sabanas cerca de Santa Fe —topónimo darienita que no debemos confundir con el veragüense— que desemboca en el golfo de San Miguel en el Pacífico, sigue por el centro de la cuenca del Chucunaque para subir por el río Mortí, luego atraviesa las bajas alturas de menos de 500 metros de esa parte de la cordillera de San Blas y desciende rápidamente a la vertiente caribe por el cortísimo río Cuadí hasta Sasardí; ella sólo toma 60 kilómetros de tierra montuosa y cenagosa es cierto, muy difícil, y es una de las rutas más estudiadas desde el siglo XIX para el proyecto de un canal a nivel del mar. La otra, que se encuentra en el límite de ese Darién histórico y la jurisdicción de Panamá, es la más corta de todas las del istmo puesto que supera apenas los 50 kilómetros entre la desembocadura del río Bayano en el Pacífico y el golfo de Mandinga en el Caribe, atravesando la cordillera de San Blas que alcanza aquí altitudes de hasta 800 metros. Rutas del Darién como la de Balboa violada por un pirata, por John Oxenham, el primero que lo hace, en 1577, con la colaboración de los cimarrones de Luis de Mozambique, desde Acla (por Puerto Escocés) en el Caribe hasta el golfo de San Miguel en el Pacífico siguiendo por el río Balsas y un siglo después, por sus sucesores, los filibusteros Coxon, Wafer,<sup>343</sup> Dampier, Davies, Swann, Townley, Grouniet y L'Escuyer por 1680, con la ayuda de los cunas rebeldes. Rutas difícilísimas, hasta mortales, el verdadero infierno verde en regiones inhóspitas, muy poco pobladas en donde, además de enfrentar una pluvielva espesa y siniestra con muy poca comida que vence al intruso por inanición, encontramos numerosos ríos que presentan, en la época de lluvias, crecidas impetuosas, arrolladoras, que convierten los interfluvios, súbitamente, en grandes lagos torrentosos, en extremo peligrosos.<sup>344</sup> Rutas más bien de conquistadores y luego de piratas, de negros cimarrones y de indígenas levantiscos, que fueron objeto, durante la época colonial, sobre todo de tapón para impedir que los enemigos de la Corona las utilizaran y se establecieran amenazando así el imperio hispánico y su monopolio del paso entre los dos mares, gran temor que dominó, durante siglos, a todas las autoridades coloniales.

## b) *La comunicación con el interior del país*

En el resto de la sabana del Pacífico la cordillera central es casi un muro infranqueable para el hombre común. Muro de tierra, de montañas jóvenes y escarpadas con

<sup>341</sup> Teodoro E. MÉNDEZ, *El Darién*, op. cit., p. 57.

<sup>342</sup> Omar JAÉN SUÁREZ, «Balboa, héroe universal panameño», en *Revista Nacional de Cultura*, N° 25, Panamá, octubre de 1992, pp. 95-100.

<sup>343</sup> Quien nos ha dejado una útil descripción del Darién en donde convivió con los indios durante cuatro meses en 1681. Lionel WAFER, op. cit.

<sup>344</sup> *Ibidem*. Lionel Wafer deja una buena descripción de la horrorosa experiencia de su travesía en 1681 por el área de los ríos Cañazas y Sabanas, relato que coincide, estrechamente, con los de otros exploradores del siglo XIX que atravesaron el istmo del Darién por esa ruta, sobre todo Lionel Gisborne ya mencionado.

altitudes de 1,000 a 3,475 metros (la cumbre más elevada del país, la del volcán Barú o Chiriquí), pero también muro vegetal. La cordillera, tanto en sus cumbres como en la vertiente atlántica, recibe precipitaciones superiores a los 3,000 mm. anuales, lo cual sustenta una pluviselva y un bosque tropical espeso y llena de riesgos, prácticamente impenetrable. Hacia el norte, la sabana del Pacífico está limitada por una barrera topográfica y vegetal. Pero hacia el sur hemos de encontrarnos con otro muro si no tan vertical y repulsivo como la cordillera central, por lo menos lleno de obstáculos y dificultades. Se trata primero de los manglares y pantanos litorales que se desarrollan en un 65% de los 990 kilómetros de línea de costa entre Chepo cerca de la ciudad de Panamá y la punta de Burica, en los confines de Chiriquí. Dos tercios de las sabanas no tienen acceso directo al mar a causa de los anchos manglares. El mundo del manglar con sus árboles que entierran sus raíces aéreas en un cieno movedizo cubierto dos veces al día por el agua de las fuertes mareas del Pacífico (entre 3 metros la mínima y 6 metros de altura la máxima) es también un mundo amenazante y singular: mundo pantanoso con una vegetación enmarañada de mangles, peligroso y áspero. Al final de la chata llanura aluvial se levanta, como una colina de ilusión a causa del bulto de las primeras líneas de árboles de hasta 25 metros de altura arraigados en un rico cieno aluvial, el espeso manglar con su vegetación de diversas alturas, que se insinúa a menudo de 1 a 6 kilómetros tierra adentro. Pero al final del manglar comienzan los pantanos de agua dulce, más peligrosos aún ya que son criaderos de mosquitos maláricos, guarida de reptiles venenosos y de caimanes. El efecto negativo de la existencia de estos manglares y pantanos litorales en las comunicaciones de las regiones más activas es todavía mayor puesto que ellos se desarrollan invariablemente frente a las tierras más fértiles, las llanuras aluviales capaces de aceptar una más alta densidad de población. Prácticamente la comunicación con el mar entre estas llanuras y las planicies más pobladas es muy difícil, siendo necesario realizarla mediante puertos de fortuna instalados en los meandros de los mayores ríos, sometidos a las fuertes variaciones de las mareas del Pacífico y rodeados por el inmenso pantano salado y por pantanos de agua dulce, viveros de alimañas y de fiebres palúdicas.

Pero también frente a la llanura menos fértil, de planosoles de los llanos del Chirú, se desarrolla la amplia playa de arena abierta al mar y sin ninguna protección ante las violencias del Pacífico. Otro 20% del litoral meridional del país es montañoso, con caídas abruptas, en la costa a menudo rectilínea de un área repulsiva al poblamiento en el sur de las penínsulas de Azuero y de Las Palmas. Prácticamente no existe ningún puerto natural, aparte de Bahía Honda (situado en una zona inaccesible de la Península de Las Palmas), en todo el litoral pacífico, desde Chepo hasta Chiriquí.

La comunicación este-oeste también se revela dificultosa y, en consecuencia, por igual lenta para los viajeros, para el millar de mulas aproximadamente que se importan por tierra desde Centroamérica cada año, y las sacas de ganado vacuno de las haciendas del interior del país que alimentarán la ciudad de Panamá y los numerosos transeúntes entre los dos mares. Por ejemplo, antes de la construcción de la modesta carretera central de asfalto que parte de Panamá en la década de 1920, se tardaba normalmente 15 días atravesar los 500 kilómetros que separan la capital del Istmo de la frontera con Costa Rica siguiendo el camino mulero llamado también el camino real. Quince días durante los cuales un viajero con sus mulas pernoctaba en diversos pueblos y aldeas como Bugaba, David, San Antonio del Guaymí, Remedios, San José de Tabarabá, Las Palmas, Santiago, Santa María, Natá, Antón, San Carlos, Capira, La Chorrera y Cárdenas antes de arribar a la ciudad de

Panamá.<sup>345</sup> A esos poblados o a sus haciendas cercanas llegaba el transeúnte para pasar la noche y hacer pastar sus mulas. Un viajero de posta con caballos de relevo podía hacer el trayecto en la mitad del tiempo, mientras que los que utilizan carretas para transportarse en cortas distancias lo harán con mayor dilación. Hasta fines del siglo XVI por lo menos, entre la ciudad de Panamá y las sabanas de los llanos del Chirú, a la ruta por tierra montuosa se prefiere, durante la estación lluviosa, el viaje por mar costeano el golfo de Panamá.<sup>346</sup>

Dificultad de comunicación y transporte significa carestía de los productos que hay que comercializar en los mercados, el principal, el urbano. De tal forma, a fines del siglo XVIII, en 1790 exactamente, tenemos un ejemplo que indirectamente nos dice cuánto cuesta transportarse desde la ciudad de Panamá hasta el último rincón de Chiriquí.<sup>347</sup> El precio del ganado vacuno, será función directa de dicho costo de transporte. De tal manera, aparte del caso de los alrededores de Portobelo que tiene una ganadería pequeñísima, en región inhóspita, insalubre, muy húmeda, en donde resulta difícil criar ganados que valen 12 pesos por cabeza, los bovídeos de las sabanas de las afueras de la ciudad de Panamá se valorizan a 10 pesos por cabeza, mientras que aquellos de las próximas sabanas de Pacora y Chepo, entre 30 y 60 kilómetros al este valen sólo 8. Hacia el oeste tienen el mismo precio los ganados de Arraiján, Caimito, La Chorrera y Capira, igualmente a casi 60 kilómetros al oeste, pero descienden a 6 pesos en Chame, ya bastante más lejos, a 75 kilómetros por tierra. Luego se abren las amplias sabanas centrales que se comunican todas por mar con la ciudad de Panamá, de manera que la distancia será, para los efectos prácticos, medida por el tiempo del transporte marítimo, de cabotaje. Esos ganados en Coclé, Los Santos y Veraguas, censados en los municipios de San Carlos, Antón, Penonomé, Olá, Calobre, Natá y Coclé, Santa María, Parita y Ocú, la Villa, Pesé, Las Tablas, Pocrí, Vaca de Monte, San Francisco de la Montaña, Cañazas, La Mesa, Santos, Ponuga y la hermita de Río de Jesús, que salen por los pequeños puertos del golfo de Parita están avaluados en 5 pesos por cabeza de promedio. Pero los más alejados, los que tienen también que transportarse por mar costeano por las penínsulas de Azuero y de las Palmas, que se embarcan en los esteros portuarios del golfo de Chiriquí a más de 400 kilómetros de la ciudad de Panamá, de Remedios, David, Alanje, San Pablo y San Rafael, todos, no valdrán más que 3 pesos por res. Geografía de la distancia que nos dice, nítidamente y de manera paradigmática, lo que será la valorización de la tierra y de las cosas en función de la región del paso transístmico, de la dificultad, en tiempo, de llegar hasta allí.

La red definitiva de caminos coloniales, incluyendo el camino mulero para Centroamérica, parece terminarse más bien en el siglo XVII, después de haberse conquistado el ducado de Veragua, las actuales provincias de Veraguas, Chiriquí y Bocas del Toro, y de haberse establecido lo fundamental de la red de poblamiento de las sabanas del Pacífico. Así, por ejemplo, el transporte por tierra de mulas entre Centroamérica y Panamá tiene que hacerse al principio y durante casi todo el siglo XVI por mar hasta el río

<sup>345</sup> Por ejemplo, viaje de don José de INZAURRANDIAGA, joven militar de plaza en Portobelo que sale de allí a fines de 1779 por mar para Nicaragua y regresa por tierra a principios de 1780. Hemos simplificado el tiempo utilizado, eliminando las estadías que se apartan de las estrictas necesidades del viaje. *A. H. N. C.*, sección colonial, historia, Tomo 3, Anexo.

<sup>346</sup> María del Carmen MENA GARCÍA, *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*, op. cit., pp. 224-225.

<sup>347</sup> ANÓNIMO, «Noticias Relativas a la Provincia y Ciudad de Panamá, 1790», en *Colección Cuervo*, op. cit., t. II, p. 374-375, cuadro N° 2..

Mariato, en la fachada occidental de la actual península de Azuero, en donde desembarcaban las fragatas los animales, «lo qual se hacia quando los indios que hay en el camino estaban de guerra i mataban la gente que pasaba...», bestias que seguían para la capital por los campos de la gobernación de Veraguas, de la Alcaldía Mayor de Natá y de la jurisdicción de Panamá.<sup>348</sup> Los peligros y amenazas que arrostran los viajeros los encontramos en el siglo XVII y hasta tan avanzado el siglo XVIII que en 1775 se crea San Carlos, en los llanos del Chirú, como pequeña guarnición militar establecida para defender a los transeúntes de los asaltantes de caminos, del bandolerismo existente en las sabanas del interior. A estos peligros internos se añaden las amenazas de los corsarios y piratas que atacan, incendian y roban en los principales poblados del interior del país en la segunda mitad del siglo XVII: aunque Mansvelt no logre en 1665 atacar Natá como lo tenía previsto, veinte años después, en 1685 el francés Ravenau de Lussan y Townley saquearán Alanje, San Lorenzo, Remedios, la Villa de Los Santos y tratarán, sin éxito, de tomarse Santiago de Veraguas aunque asolen sus campiñas.<sup>349</sup> Pero también los indígenas mosquitos, de la costa norte de Centroamérica, acechan y atacan los poblados del interior en el siglo XVIII, invadiendo Chiriquí en 1726, destruyendo David en 1732 y Alanje, Tolé, Bugaba y Cañazas en 1788. En tiempos aún tan avanzados como 1805 destruyen Santa Fe de Veraguas, Cañazas y San Francisco y acechan Natá.<sup>350</sup> Durante por lo menos la segunda mitad del siglo XVIII Penonomé será amenazado constantemente por estos mosquitos que asolan, regularmente, las montañas de su jurisdicción hasta la costa norte<sup>351</sup> lo que obliga a la instalación, en ese poblado, de la principal guarnición militar del interior del país y puestos de vigías en las bocas de los ríos Indio y Coclé del Norte y en Toabré, en la misma cordillera coclesana. Pero las dificultades para transitar por el interior y hasta comunicarse con la ciudad de Panamá se exacerban en el siglo XIX, cuando los conflictos civiles llevan a las campañas panameñas y a todo el país a menudo inseguridad y violencias con su paroxismo en la guerra de los Mil Días, de 1899 a 1902, que provoca millares de víctimas y casi acaba con el hato ganadero.

Otras amenazas de la naturaleza habrá que sortear en esta vasta región interiorana. Así, aunque en la época colonial hubiese una red de caminos que unían los diversos poblados y villorrios del interior del país, muchos de ellos por la cordillera central (como por ejemplo entre Capira y Penonomé),<sup>352</sup> la comunicación este-oeste encontraba también obstáculos que se habrían de revelar, en muchos casos, aún mayores que las dificultades de los manglares: se trata de los innumerables cursos de agua que descienden rápidamente de la próxima cordillera central y que, durante la estación lluviosa, convierten el interflu-

---

<sup>348</sup> Diego RUIZ DE CAMPOS, *Costa Panameña en el Mar del Sur*, en **Colección Cuervo**, op. cit., t. II, p. 39. Publicado también en Omar JAÉN SUÁREZ, **Geografía de Panamá**, op. cit., pp. 51-86.

<sup>349</sup> Rubén D. CARLES, **220 Años del Período Colonial en Panamá**, op. cit., pp. 148-199.

<sup>350</sup> *Ibidem*, pp. 277-278. También A. G. I., Panamá 265, carta de Josef de MEDINA GALINDO, gobernador de Veraguas a S. M., Santiago, 13 de septiembre de 1788.

<sup>351</sup> A. G. I., Contaduría 1487B, cargo de Alcavalas, año de 1759. A. H. N. C., Colonia, Milicias y Marina, tomo 94, folio 738, año de 1762. Juan JIMÉNEZ DONOSO, «Reconocimiento de los vigías de Coclé y Veragua en la mar del Norte con la defensa que parece más conveniente contra las incursiones de los Indios Mosquitos y otros enemigos de la Corona», doc. cit. Ver también Omar JAÉN SUÁREZ, **La Región de los Llanos del Chirú**, op. cit., pp. 60-61.

<sup>352</sup> Como se advierte, por ejemplo, en el mapa de Vicente TALLEDO Y RIVERA de 1814, «*Mapa Corografico del Nuevo Reyno de Granada*», S. H. M., Madrid 1818. Mapa con 20 láminas a colores reproducido en CARTOGRAFÍA Y RELACIONES HISTÓRICAS DE ULTRAMAR. COLOMBIA-PANAMÁ-VENEZUELA, tomo V, Madrid 1980. Otro mapa, anónimo, firmado en Santiago de Veraguas el 1 de diciembre de 1831 con el trazado de los caminos rurales, cuya copia reposa en la Biblioteca de la Comisión del Canal de Panamá.

vio en verdaderas islas separadas por un temible caudal. Entre la desembocadura del río Bayano y la Punta de Burica, 98 cursos de agua de alguna importancia se vierten en el Pacífico. Encontramos de promedio 9 kilómetros entre un río y otro. Un número considerable de estos ríos no es un obstáculo en condiciones normales puesto que durante 6 meses del año su caudal no es muy grande, pero quedan por lo menos 20 ríos que luego de la época de lluvias, es decir durante 9 meses del año, se convierten en una barrera peligrosa, y, durante las crecidas, en un muro infranqueable para el hombre común. Pero además, la sabana, sobre todo hasta el siglo XIX, no es enteramente continua. Los principales cursos de agua al recorrer las llanuras aluviales están flanqueados de espesos bosques-galería de varios centenares de metros de profundidad cuyos restos aún se advierten en las vegas aluviales. Además de ello hay que considerar los bosques tropicales en el área de Arraiján, de Capira y de Chame en donde la cordillera central remata en el manglar casi directamente, y la espesa vegetación de selva tropófila del área de colinas y pequeñas montañas que forman el espinazo de la península de Las Palmas que separan al Veraguas central de la provincia de Chiriquí. Ese viaje promedio de 15 días puede dilatarse aún más según la situación de los mayores ríos, en especial durante la estación de lluvias, de mayo a diciembre: cuando tienen grandes crecidas, el viajero tiene que esperar a veces varios días, en el paso de ríos como Chiriquí Viejo (88 kms.), Chiriquí (100 kms.), San Pablo (107 kms.), Tabasará (92.5 kms.), Santa María (148 kms.) y Grande de Coclé (75 kms.) cuyo caudal promedio mensual se eleva de 5 a 20 veces entre el mes más seco y el más lluvioso, muchísimo más en momentos de inundación. Mientras que a los hondos cañoncitos de los cortos ríos del área de los llanos del Chirú, hinchados de agua después de un temporal, el transeúnte prefiere las playas de arena junto al alto acantilado vertical de hasta 30 metros de altura, asequibles sólo en marea baja.

A aproximadamente 80 kilómetros al este de la ciudad de Panamá, inmediatamente después del Fuerte de Terable poco más allá del pueblo de Chepo, se abre el vasto Darién en donde los ríos, en vez de ser obstáculo, son los caminos naturales de un territorio que escapa, en gran parte, al control de la autoridad colonial y luego colombiana. Densa red de caminos de agua que funciona hasta los cursos medio e inferiores de los ríos, partes navegables en piraguas, en cuyas riberas se localiza la población dispersa. Son los ríos únicos caminos hasta mediados del siglo XX de todo este territorio selvático y poco habitado, cercado hacia el sur por abruptas montañas y espesos manglares y pantanos repulsivos, que desembocan finalmente todos, mediante el sistema hidrográfico Tuirá-Chucunaque, en el golfo de San Miguel, mientras que la otra parte, menor, constituye la cuenca del sistema Bayano-Mamoní, que desemboca al sur de Chepo. Ambas cuencas ocupan un sistema de depresiones tectónicas, amplios graben, más bien planos, de aproximadamente 200 kilómetros de longitud en el sentido noroeste-sureste por 40-60 kilómetros de anchura, escoltados por los horst, las serranías del Darién al norte con alturas bajas de 500 a 1,000 metros y de Majé, del Sapo y del Pirre, al sur, con sus altitudes máximas de 1,500 metros. Ese es el Darién histórico, meridional y central, mientras que el septentrional es el largo arco litoral que hoy conocemos como San Blas, de más de 250 kilómetros entre el golfo de Mandinga y el golfo de Urabá, también unido a Portobelo (1597) y luego Colón (1852) por el oeste y Cartagena (1533) por el este, hasta bien entrado el siglo XX, sólo por el cabotaje que visita la estrecha llanura costera y las islas, ocupadas estas por la población indígena de etnia cuna desde la segunda mitad del decimonono.

### c) *El cabotaje interior*

Pero los obstáculos en tierra firme parecieron a los hombres del interior del país más importantes que los obstáculos del mar. De tal manera prefirieron arriesgarse por los esteros salados, los pantanos y los manglares de la costa baja o arrostrar los peligros de las playas descubiertas para establecer lo esencial de sus comunicaciones con la ciudad de Panamá y entre las distintas regiones que permanecen más bien como mundos cerrados y autosuficientes, aislados entre sí. La navegación de cabotaje, que se inicia desde temprano, pone a la ciudad de Panamá a pocos días de viaje de prácticamente todos los puntos del litoral del golfo de su nombre y al doble de aquellos del golfo de Chiriquí. En la primera mitad del siglo XVII navegan bajeles pequeños por toda la costa, atracando en las desembocaduras de muchos ríos fondables, con un hinterland productivo: saliendo del puerto de la ciudad de Panamá, el de Perico, se llega rápidamente a las bocas del los ríos Grande, Caimito, Sahalizes, Perequeté, Chame, Chirú (Hato), Antón, Grande de Coclé, Estero Salado, Membrillar, Estero Morillo, Parita, Cubita (al llamado Farallón de Cubita o del Río La Villa), Guararé y Mensabé, antes de pasar por la zona peligrosa del sur de Azuero, Punta Mala y Morro de Puercos para llegar al golfo de Montijo en donde se encuentran los ríos Martín y Tabarabá (San Pablo) en cuyas bocas se recalca. Después de Pueblo Nuevo (Remedios), se visitan las bocas del San Félix y Chiriquí, último lugar poblado de la costa del Pacífico en el Istmo, antes de llegar al sitio nombrado Puerto Limones, en la Península de Burica, sólo para reparar naves. En fragatas, chinchorros y bergantines (utilizados también para la pesca de perlas) se transportan mercaderías y viajeros habiendo, en Chame, principal puerto de la región en 1631, «continuamente al trato dos chinchorros que van y vienen cada semana cargados de gallinas, ganados de cerda, maíz y otras cosas i lo traen fletado a Panamá i las personas que vienen de Natá i Cubita (Villa de Los Santos) se embarcan en estos dichos barcos por venir mas breve por la mar y ahorrar un mal pedazo de camino que hay por tierra...»<sup>353</sup> Más adelante, en el golfo de Panamá, sobresalen Puerto Caimito, Chame, Puerto de Antón (llamado después Puerto Obaldía), el de Penonomé (también nombrado Puerto Gago y luego Posadas), el de Aguadulce, Chitré; mientras que en el golfo de Montijo, el del pueblo homónimo, y en el golfo de Chiriquí, Remedios, y, al final, el puerto de Pedregal, que sirve a David en el siglo XIX, cuando el comercio de cabotaje, activo, parece dominar la actividad en el Istmo.<sup>354</sup> Durante los siglos XVIII y XIX, multitud de veleros, más de un centenar sin duda puesto que superan los 200 a principios del siglo XX, recorren las costas panameñas uniendo los diversos puntos portuarios con la capital, en viaje que tarda varios días. Navegación difícil, incierta, en estos barquitos pequeños, casi canoas grandes, que tienen que enfrentar, en el Pacífico, corrientes superficiales, vientos variables, inconstantes, turbillonadas y calmas y, algo no despreciable, la acción de las mareas que durante dos veces al día suben y bajan, hasta 6 metros de altura en sus máximas. De tal forma, por ejemplo, nos dice Alejandro Malaspina a fines del siglo XVIII que «muchas veces la sola navegación desde la Punta Garachiné á las Islas de Perico les detenga, después de repetidos riesgos, por un plazo de diez ó doce días. Nosotros, sin dar nuevamente a fondo y contrarrestados directamente del viento, el cual á veces calmaba, á veces desfo-

<sup>353</sup> Diego RUÍZ DE CAMPOS, *Costa Panameña en el Mar del Sur*, en **Colección Cuervo**, op. cit., t. II, p. 30.

<sup>354</sup> Felipe PÉREZ menciona los productos que se comercian por mar entre los diversos puntos de Panamá, op. cit.

gaba con algunas turbonadillas variables, no tardamos sino dos días»,<sup>355</sup> luchando contra los bajos del golfo de San Miguel y la fuerte acción de las mareas en una distancia de sólo 170 kilómetros por mar de Panamá. A ello se añaden las calmas, que detienen los veleeros por días y hasta semanas, tanto en el golfo de Panamá como, sobre todo, en los de Montijo y de Chiriquí. Pero en 1867 comienza a cambiar la situación al introducirse, por primera vez, la navegación de cabotaje por vapor, más bien para ganados de las lejanas Veraguas y Chiriquí.<sup>356</sup> Sin embargo, rápidamente se extiende este medio de transporte a todos los otros puertos del interior del país. El viaje desde Chiriquí dura una jornada y una noche, mientras que desde los puertos de las provincias centrales, los viajeros se embarcan de costumbre en los nuevos vapores en la tardecita, en la ingrata compañía de ganado en pie y otras producciones del campo, viajan toda la noche y llegan a la capital en la mañana del día siguiente. No obstante habrá que esperar hasta 1904 para que se inaugure un servicio regular de vapores en el litoral pacífico panameño. En 1911 tres puertos de cabotaje manifiestan el mayor movimiento comercial con la ciudad de Panamá: Pedregal que sirve el corazón de Chiriquí con 15.1%, Aguadulce con 14.5% y Chitré con 11.7% se destacan entre los veintinueve registrados, seguidos de lejos por Guararé con 7.1%, Puerto Posada con 5.8%, Puerto Mutis con 4.5% y Montijo-Soná con 4.3%.<sup>357</sup> Toda esta estructura de transporte y comunicación sufrirá un duro golpe al final de la década de 1920 al terminarse la primera carretera de asfalto que une a la ciudad de Panamá con David, en Chiriquí. Mientras tanto, en el Caribe, la navegación de cabotaje entre el puerto de Colón y Bocas del Toro coincide con el auge del cultivo del banano en esa lejana región desde los dos últimos decenios del siglo XIX.

Al tiempo que tiene lugar esta revolución en la velocidad de transporte entre las áreas pobladas de Panamá, tanto en las sabanas del Pacífico como en el litoral del Atlántico, las comunicaciones telegráficas avanzan desde 1892 al inaugurarse el servicio entre la capital del Istmo y los principales poblados del interior rural, que llega hasta David al año siguiente.<sup>358</sup> De esta manera, el gran esfuerzo de desenclavamiento geográfico del país para lograr la transparencia del espacio al acelerarse la velocidad de la comunicación y el transporte, en síntesis, de la información, coincide casi estrechamente con un nuevo período en la geohistoria del territorio panameño, con la bisagra del siglo XIX al siglo XX, con la época del Canal de Panamá.

Pero también tenemos que considerar el cabotaje exterior, la única forma de transporte, de poder comunicarse, durante largo tiempo, el istmo panameño con el resto del mundo con el cual tenía más estrecha relación.

#### d) *El cabotaje exterior*

Cabotaje mucho más activo, naturalmente, entre Cartagena y Portobelo a 550 kilómetros de distancia cuya travesía en balandra o goleta toma entre 4 y 8 días en la época

<sup>355</sup> Alejandro MALASPINA, «Navegación frente a las costas del Cauca y Panamá», 1790, **Colección Cuervo**, op. cit., t. II, p. 132.

<sup>356</sup> ANÓNIMO, *La Navegación Nacional*, en **Panamá en 1915**, p. 160. Se trataba de un vapor a ruedas, bautizado El Montijo.

<sup>357</sup> **Estadística Anual de 1910, Panamá**, agosto de 1911, p.72, cuadro: movimiento portuario de cabotaje en 1910 con el puerto de Panamá.

<sup>358</sup> Ramón M. VALDÉS, **Geografía de Panamá**, 3ª edición, Nueva York 1904, pp. 69-70.

colonial, costeando por el golfo de Urabá<sup>359</sup> para llegar al puerto caribe de Colombia, Estado del que Panamá formó parte en el siglo XIX, después remontar por el Magdalena y luego seguir por mula o ferrocarril hasta el altiplano de Santa Fe de Bogotá, en viaje que dura de promedio 15 días más. Hacia el oeste, de Portobelo a Bocas del Toro aunque situado en el mismo Istmo de Panamá funciona durante largo tiempo como espacio exterior, a más de 300 kilómetros costeando, se cuentan también de 4 a 5 días de viaje por mar, en iguales embarcaciones y con buen tiempo, cosa poco común.<sup>360</sup>

Cabotaje muy dependiente, durante el período de la navegación a vela, de la geografía, de los vientos y de las corrientes marinas.<sup>361</sup> En el Caribe, acercarse a Nombre de Dios/Portobelo desde Cartagena y las islas de las Antillas es siempre más fácil que salir de allí en esa dirección. Los vientos dominantes, y de lejos, son los del nordeste-sudoeste o del este-oeste, siendo un poco más fuertes de enero a mayo, época de oleajes y mar gruesa. De mayo a septiembre se sienten los efectos, aunque en la periferia, de los huracanes del Caribe y no queda sino de octubre a diciembre como mejor época de navegación en esta costa cuando, no obstante, el mismo Cristóbal Colón sufrió terribles tempestades en 1502; allí se navega de Portobelo a Bocas del Toro o Nicaragua a contra corriente, marina por supuesto, que cerca de la costa corre siempre de oeste a este, un poco más débil por cierto, de enero a mayo. En el Pacífico, «la actual mudanza de la estación lluviosa del Sudoeste con la otra seca y despejada del Nordeste»<sup>362</sup> define, mejor que nada, la importancia de los vientos en el tiempo atmosférico y la navegación. Los vientos dominantes, un poco menos fuertes que en el Caribe, son del norte, noroeste y noreste, el alisio de diciembre a abril cuando «iban esos vientos arraigando su imperio», y, desde mayo hasta diciembre, más débiles, los tenemos en casi todas las direcciones, con una predisposición del sudoeste-noreste, de septiembre a noviembre, la época más lluviosa. Esta es, por cierto, la época de las calmas, que se registran en un 12% del tiempo en mayo, 9% en julio y 35% en septiembre. Aquí, en el Pacífico, las corrientes marinas, más débiles en general, giran, al contrario del Caribe, de este a oeste, en forma circular siguiendo la forma del golfo de Panamá y, al sur, en mar adentro, más bien al suroeste, en particular de enero a mayo, demostrando en esta época mayor vigor, casi tanto como en el Caribe. Pero más que las corrientes superficiales, las mareas, fortísimas, crean corrientes de norte a sur que entraban la navegación, sobre todo de las pequeñas embarcaciones de vela, los chinchorros y bergantines, y hasta las naves más importantes de la expedición Malaspina en 1790.

<sup>359</sup> Por ejemplo el viaje, rápido, de la expedición de La Condamine que sale, en la llamada balandra francesa, de Cartagena en la mañana del 25 de noviembre de 1735 y llega a Portobelo el 29 en la tarde. En **Relación histórica del viaje a la América meridional hecho de orden de S. Mag...**, Madrid, MDCCXLVIII, Fundación Universitaria Española, Madrid (reproducción facsímil), 2 vol. Lo relativo a Panamá publicado en Revista Lotería, Nos. 332-333, noviembre-diciembre 1983, pp. 139-180, con presentación de Omar JAÉN SUÁREZ. Mientras que los marinos José Antonio MORANTE y Fabián ABANCES salen de Cartagena el 6 de enero de 1787 y llegan a Portobelo en la mañana del 15 de ese mes, después de haber reconocido la costa de San Blas, pasando por Punta Brava el 11 de enero, el 12 por Cayo Francés y el 14 por las costas de Escribano y Culebras. *Exploración de la Costa Atlántica de Panamá*, en **Colección Cuervo**, op. cit., tomo I, pp. 467 ss.

<sup>360</sup> Sucede con la expedición de Fabián ABANCES, que sale primero el 14 de abril de 1787, lucha literalmente contra viento y marea en balandra y bergantín y tiene que regresar a Portobelo el 26 de ese mes. Poco más tarde, sale nuevamente el 4 de mayo con buen tiempo y viento favorable y llega el 8 a la Punta Valiente. *Reconocimiento de la Costa y Laguna de Bocas del Toro*, en **Colección Cuervo**, op. cit., t. I, pp. 331 ss.

<sup>361</sup> Sobre el tema resulta útil consultar el **Atlas Nacional de la República de Panamá** de 1988, op. cit., lámina 9.2, p. 36. Igualmente, Pierre Chaunu, **Séville et L'Atlantique 1502-1650**, op. cit. Igualmente, para el golfo de Panamá, «Navegación frente a las costas del Cauca y Panamá», por Alejandro MALASPINA, 1790, **Colección Cuervo**, op. cit., t. II, pp. 129-163.

<sup>362</sup> *Ibidem*, p. 136.

Al principio del siglo XVI y hasta 1550, las islas de las Antillas, Santo Domingo, Cuba, Jamaica y Puerto Rico a una semana de viaje aproximadamente (hasta La Habana, menos a Jamaica) hacen del 75% al 90% del valor del cabotaje de Nombre de Dios y luego comienza una pronunciada pendiente hasta que hacia 1580 desaparecen de los registros de navegación y comercio con el istmo panameño. Cartagena toma rápidamente el relevo y se convierte, durante el resto de la época colonial, en el puerto atlántico de Panamá, y Nombre de Dios/Portobelo en un anexo, casi una sucursal, de la misma manera que Panamá será el puerto atlántico del Sur, particularmente del Perú, a 2 ó 3 meses de navegación en la ida aunque el viaje de regreso, con vientos favorables, sólo tarde de 15 días a un mes. La actividad de Nombre de Dios/Portobelo con Centroamérica, especialmente con Nicaragua a través del Desaguadero en San Juan es secundaria,<sup>363</sup> mientras que con Cartagena será esencial. Lo mismo sucede a la ciudad de Panamá con el litoral pacífico de Centroamérica, en donde se destaca su comercio, aunque secundario, con Nicaragua, cuando con el norte del Perú y El Callao es principal. Así, por ejemplo, para la segunda mitad del siglo XVI aproximadamente el 60-70% del cabotaje de Nombre de Dios y luego en la primera mitad del siglo XVII el 80% de Portobelo se hace con Cartagena y su región, mientras que el puerto de Panamá registra, para la segunda mitad del siglo XVI 62.6% de su cabotaje con Ecuador/Perú —destacándose el puerto de Lima—, 16.4% con el resto de Sudamérica y sólo 21% con la costa norte, en particular la de Centroamérica, sobresaliendo el puerto del Realejo. Las cifras son de 51.6% para Ecuador/Perú, 28.4% para el resto de Sudamérica y 20% para Centroamérica en la primera mitad del siglo XVII.<sup>364</sup> Estas tendencias parecen mantenerse en el siglo XVIII, cuando el comercio legal de Portobelo se hace a través de Cartagena y el de la ciudad de Panamá principalmente con el Perú. Sin embargo, el contrabando, extremadamente activo, desvirtúa sin duda esta situación, especialmente en el Caribe.<sup>365</sup>

\* \* \*

La velocidad de difusión de la información es tributaria en Panamá, como en todas partes antes de fines del siglo XIX, de la facilidad del transporte. La comunicación al interior del país encuentra todos los obstáculos naturales y humanos que hemos visto mientras que con el exterior, además de los obstáculos marinos, de la navegación en las vastedades oceánicas enfrentando fuertes corrientes adversas, tormentas y huracanes, está restringida por los obstáculos de los hombres, de los enemigos del imperio hispánico hasta por lo menos el siglo XVIII. El cabotaje exterior es así peligroso en extremo, desde el siglo XVI hasta mediados del XVIII.<sup>366</sup> En el Caribe, mar hirviente de corsarios y piratas, ingleses, franceses y holandeses, llegar a Nombre de Dios o salir de allí es siempre

<sup>363</sup> El teniente José de INZAURRANDIAGA sale en una balandra a las 6 de la mañana del 8 de marzo de 1779 de Portobelo y llega a las 5 de la tarde del 11 de ese mismo mes al puerto de San Juan, en Nicaragua, con magnífico tiempo. **A. H. N. C.**, sección colonial, historia, tomo 3, Anexo.

<sup>364</sup> Sobre este tema consultar con mucho provecho a Pierre CHAUNU, **Séville et L'Atlantique (1504-1650)**, op. cit., t. VIII, pp. 916-922.

<sup>365</sup> Consultar sobre todo al experto en el tema del contrabando y navegación en el Caribe, Celestino Andrés ARAUZ que publica con Patricia PIZZURNO, **El Panamá Hispano (1501-1821)**, op. cit., pp. 205 ss.

<sup>366</sup> *Ibidem*. pp. 181-202. Allí ambos autores presentan una muy buena síntesis de las incursiones extranjerías y el sistema defensivo de Panamá y los esfuerzos que se hacen para neutralizar estos peligros durante toda la época colonial.



tarea arriesgada, más sin duda que hacerlo del puerto de Panamá en cuyo golfo también merodean los rapaces del mar que acechan y atacan sin piedad. En el siglo XVII las naves que visitan Portobelo<sup>367</sup> corren riesgos semejantes y lo mismo ocurre a las que frecuentan Panamá y hasta, en algunas ocasiones, las que hacen el cabotaje con los pequeños poblados del interior del país, aunque en el siglo XVIII el peligro sin desaparecer del todo parece amainar. En síntesis, durante casi toda la época colonial comunicarse con el Istmo de Panamá no es sólo difícil por las distancias oceánicas y la tecnología náutica sino que por igual lo es por la barrera que establecen los bucaneros y piratas, enemigos del imperio hispánico, que acechan y atacan este espacio estratégico y dificultan su comunicación con el exterior. El Istmo, que se integra a un espacio más amplio, internacional, el cual también ayuda a surgir e integrarse desde la primera modernidad, tardó en hacerlo.



Primero, en la primera mitad del siglo XVI, en la gobernación de Panamá, a un pueblo de españoles se añade, en su proximidad, a no más de un día de marcha a pie y generalmente a menos de 10 kilómetros, un pueblo de indios, en suerte de asociación estrecha que terminará en mestizaje inevitable. Asociación binaria, como esas estrellas que se mantienen rotando en equilibrio gravitacional hasta que una termina por tragarse a la otra, vemos que Natá tendrá cerca Olá; la Villa de Los Santos (1569) estará al lado de Cubita; la misma Panamá tendrá en sus inmediaciones Cerro Cabra y Río Grande. En Veraguas, por supuesto bastante después y a pesar de que ya estas asociaciones binarias han desaparecido en la gobernación de Panamá —el pueblo de indios será fagocitado por el de españoles o simplemente desaparece mestizado, excepto Olá— La Atalaya, aunque más viejo, del siglo XVI, quedará junto a Santiago; San Pedro de Espatará y San Pablo del Platanar, a proximidad de Alanje; San Félix y Guabalá, al lado de Remedios. Asociaciones binarias que vemos todavía vivas en el siglo XVII en esta gobernación de Veraguas, más alejada del centro colonial del istmo, de Panamá y de Natá, más distante en el espacio pero también en el tiempo, en territorio más nuevo, de más reciente colonización.

El patrón general de implantación urbana de Panamá con sus ejes lineales dominantes norte-sur y este-oeste data del siglo XVI. A partir de entonces advertimos, especialmente desde la segunda mitad del siglo XVII, una evolución que se refiere a la distancia entre los poblados del interior del país, al entramado de la red de aldeas y pueblos que va conformando la estructuración del espacio ístmico. Entramado primero sabanero, de llanuras litorales y luego de los más cercanos piedemontes de la cordillera central. Estructura que se densifica, naturalmente, según el aumento de población y el fortalecimiento consecuente de la densidad demográfica. Se trata de la regla del día de marcha a pie o con mulas que en condiciones normales se hace, en la sabana plana, a lo largo de 30 a 40 kilómetros; un poco menos por caminos entrecortados de selvas, de bosques-galería y de anchos ríos. A caballo, el mismo tiempo, es decir un día desde el alba hasta el anochecer, se emplea para recorrer de 60 a 80 kilómetros. Hablamos, por supuesto, de un día de recorrido de 12 horas de marcha forzada, y de medio día, con la mitad. Ese patrón geométrico de implantación territorial es el percibido por la gente de la época, más que la distancia geográfica medida en leguas (una legua igual a 5.5 kilómetros), después, desde el siglo XIX, en kilómetros.

En las sabanas del Pacífico al oeste de la ciudad de Panamá y al este hasta Chepo, la red general de implantación urbana se establece desde el principio en su totalidad y no mediante el mecanismo de avance de un frente de colonización que gana terreno nuevo, virgen, después de haber ocupado enteramente el anterior. A pesar de la pobrísima población española o sometida a la autoridad colonial, los puntos extremos se establecen desde el principio; después, a lo largo de los siglos, se llenarán los espacios intermedios siguiendo patrones de implantación urbana casi matemáticos. Primero se crean Panamá (1519) y Natá (1522), pueblos de españoles. Después, Chame en 1544, luego en 1551 Chepo, y Cubita, Parita y Olá en 1558, todos pueblos de indios; junto a Cubita surge la Villa de Los Santos, pueblo de españoles, en 1569. De Panamá a Chepo, 60 kilómetros al este, se hace el recorrido en un día a caballo al trote, desde la madrugada hasta la nohcecita, pasando por sabanas descubiertas pero también por áreas cenagosas; a Chame, 77 kilómetros al oeste, se necesita un día más por las colinas de los Arraijanes, los llanos de La Chorrera, el valle de Capireja y los llanos bajos de Sahalizes. De Chame a Natá, 85 kilómetros al oeste por una sabana despejada con extensas porciones de parque tropical, otro día a caballo al trote es necesario, de sol a sol. De Natá a Cubita o la vecina Villa de Los Santos,

74 kilómetros al suroeste, un día más se necesita a caballo, por sabana rala pero con el mal paso del río Santa María, el más ancho y caudaloso de la región central que mira el golfo de Parita. En la gobernación de Veraguas se impone, desde el principio aunque después que en la de Panamá, la misma situación: de Montijo (1590) a Remedios (1589), 90 kilómetros al oeste, se hace el recorrido en un día a caballo trotando por la sabana rala y pobre de la pediplanicie veraguense y las colinas boscosas de la península de Las Palmas, aunque, de acuerdo con el tiempo y la condición de los ríos, pueda tomar hasta día y medio. De allí a Alanje (1591), otros 90 kilómetros al oeste, toma el mismo tiempo por las sabanas litorales de Chiriquí entrecortadas de densos bosques-galería. La unión entre ambas gobernaciones, entre Natá y Santiago a 60 kilómetros también al oeste, toma un día a caballo trotando por sabana rala aunque atravesando el río Santa María.

En adelante, en vez de abrir nuevos frentes de colonización en las montañas, en el Darién o en la costa atlántica, el patrón de implantación urbana cambia. Se trata ahora, al densificarse la población, de reducir la regla del día de marcha a caballo al medio día, o de establecer el día de marcha a pie entre cada sitio, en realidad casi siempre pequeñísimo, de hábitat concentrado. De tal forma se crean nuevos poblados en las distancias intermedias: Capira (1628) entre Chame y Panamá; Penonomé (1577-81) entre Chame y Natá y, un siglo después, Antón (1692) más en línea recta entre esos dos sitios, y Santa María (1692) entre Natá y la Villa de Los Santos hacia el suroeste o entre Natá y Santiago de Veraguas, al oeste. Por esta época surge Las Tablas, 28 kilómetros al sur de la Villa de Los Santos y 32 kilómetros más al sur aún, Pedasí, en sabana muy rasa casi al final de la ancha península hoy llamada de Azuero que cierra el golfo de Panamá. Ya en el siglo XVIII se añaden Pacora, entre Chepo y Panamá; Arraján y La Chorrera, entre Panamá y Capira; San Carlos (1775), entre Antón y Chame; Calobre (1757), entre Natá y Santiago; Ocú, entre Parita y La Atalaya, en las goteras de Santiago; Guararé, a 20 kilómetros al sur de la Villa, entre ella y Las Tablas; Pocrí (1756), finalmente, también a 20 kilómetros de Las Tablas, entre esta y Pedasí. En el siglo XVIII, al mismo tiempo, frente a la fachada marítima de la península de Azuero, en área de población campesina dispersa aunque creciente, surge una nueva línea de poblados: cuatro pequeñas aldeas localizadas sobre el piedemonte de las montañas bajas. De norte a sur, Ocú, a 35 kilómetros de la costa, Pesé a 25 kilómetros, Las Minas, llamado Vaca de Monte, a 42 kilómetros y Macaracas (1775) a 33 kilómetros, es decir, a un día de marcha cuando más a pie con la primera línea de poblados más cerca del mar.

Pero de un patrón de implantación urbana más bien lineal se pasa, alrededor de la capital de la gobernación de Veraguas, a uno netamente radial, en forma concéntrica en una gran pediplanicie antigua, muy erosionada y tachonada de cerros testigos de rocas más duras, de aproximadamente 40 kilómetros de norte a sur por 70 kilómetros de este a oeste. Allí se establecen, desde mediados del siglo XVII y a un día de marcha a pie, poblados indígenas como San Francisco, 15 kilómetros al norte y La Mesa, 25 kilómetros al oeste. Luego, en la misma dirección y en el siglo XVIII, Las Palmas (1773) a 30 kilómetros de La Mesa y a 45 kilómetros de Remedios, es decir, a medio camino entre Santiago y ese poblado, antigua capital de la gobernación. Hacia el suroeste se añade Río de Jesús (1755), a 25 kilómetros de distancia, Ponuga, a 25 kilómetros al sur, Cañazas (1757), a 35 kilómetros al noroeste, y Soná, a fines del siglo XVIII, a 40 kilómetros al suroeste. Ellos se añaden a Montijo, 15 kilómetros al sureste y Ocú 20 kilómetros desde aquí en la misma dirección, Santa María 35 kilómetros al este y Calobre, 30 kilómetros al noreste, aunque estos tres últimos pertenezcan a la Alcaldía Mayor de Natá. Así queda Santiago rodeado, a prin-

cipios del siglo XIX, de 12 pueblos en un radio no mayor de 55 kilómetros, lo más a menudo entre 25 y 35 kilómetros desde la capital de la gobernación.

En Chiriquí continúa el entramado lineal que advertíamos en la gobernación de Panamá, después de la discontinuidad del centro de Veraguas con su estructura radial. En el siglo XVII se establece Tolé (1621), 18 kilómetros al este de Remedios y San Félix (1606), su poblado indígena binario, a 10 kilómetros al oeste, San Lorenzo (1623), 25 kilómetros más lejos de San Félix, y David (1602), pueblo mixto, todavía 40 kilómetros en dirección oeste, ya muy cerca de Alanje. Hacia el norte se añade Dolega (1637), en el piedemonte montañoso, mientras que Boquerón (1696) quedará a 15 kilómetros de San Pablo (1605), el viejo poblado indígena anexo de Alanje, a 10 kilómetros al norte del mismo y el último, La Concepción (1797), a 8 kilómetros al oeste de Boquerón. Fastidiosa enumeración de distancias que revela una estructura muy clara y vigorosa al advertir que ellas corresponden en realidad al tiempo de recorrido en los ejes principales y a partir de ellos, tierra adentro, en ejes secundarios ubicados en los piedemontes. Estos ejes secundarios, aquí en Chiriquí, como en Azuero, se establecen en una segunda línea tierra adentro sólo de 10 a 15 kilómetros, que corresponde al avance tímido de un frente de colonización, por aculturación de indígenas gentiles esta vez, gracias a la acción de la Iglesia misionera en el siglo XVII y también en el XVIII.

Finalmente, los verdaderos frentes de colonización en Panamá se establecerán en el siglo XIX cuando se abren nuevas tierras, valles altos o aislados, a la colonización de una población más bien nacional que avanza para ocupar territorios vacíos o con muy pocos hombres: Santa Fe, en Veraguas, que abandonado hacía siglos se funda de nuevo en 1796, es un antecedente de este fenómeno que se manifiesta plenamente con Tonosí que surge a mediados del siglo XIX en el valle de su nombre al sur de la península de Azuero, con su centro a 52 kilómetros de Las Tablas; Boquete, 35 kilómetros al norte de David a un costado del volcán Barú, a fines del siglo XIX y, a principios del siglo XX, Volcán y Cerro Punta, en el costado opuesto, oeste, del mismo aparato volcánico. Mientras tanto, en la bisagra del siglo XIX al XX, las tierras bananeras de Almirante, sobre el Caribe bocatoreño o, a principios de este siglo, las fértiles planicies, igualmente bananeras, de Puerto Armuelles al oeste de Alanje, en Chiriquí, sobre el Pacífico. A ellos añadimos, también en el siglo XX, los frentes pioneros de la cuenca del Canal de Panamá o los de la costa atlántica, al este y oeste de Colón, de Coclesito y del Darién, mucho más recientes.

Para resumir, dos grandes patrones geométricos de implantación urbana advertimos en la geografía de Panamá al principio: el lineal, de este a oeste, desde la ciudad de Panamá hasta Alanje en los confines de Chiriquí, que sigue también, hacia el sur de Santa María, la forma de herradura del gran golfo de Panamá hasta Pedasí. Modelo lineal en el cual pesa, antes que la estricta distancia geográfica, la distancia en el tiempo de recorrido y el fuerte deseo de arraigar, en lo posible a todo lo largo de un país vacío o poco poblado, puestos urbanos de control del territorio: de un día a caballo al trote entre cada punto se pasa, mediante sitios intermedios que se establecen más tarde cuando se han asentado los sitios originales, a medio día a caballo o a un día de marcha a pie. Más adelante, esta distancia se convertirá en medio día de marcha a pie cuando se densifica este entramado urbano, sobre todo en el siglo XVIII y en el XIX en los territorios con mayor densidad de población. Como sub-patrón, sólo alrededor de Santiago de Veraguas se desarrollará el modelo radial, concéntrico, a un día de marcha a pie, más bien en el siglo XVIII y, en los poblados más cercanos, entre 10 y 15 kilómetros, a medio día de camino a pie.

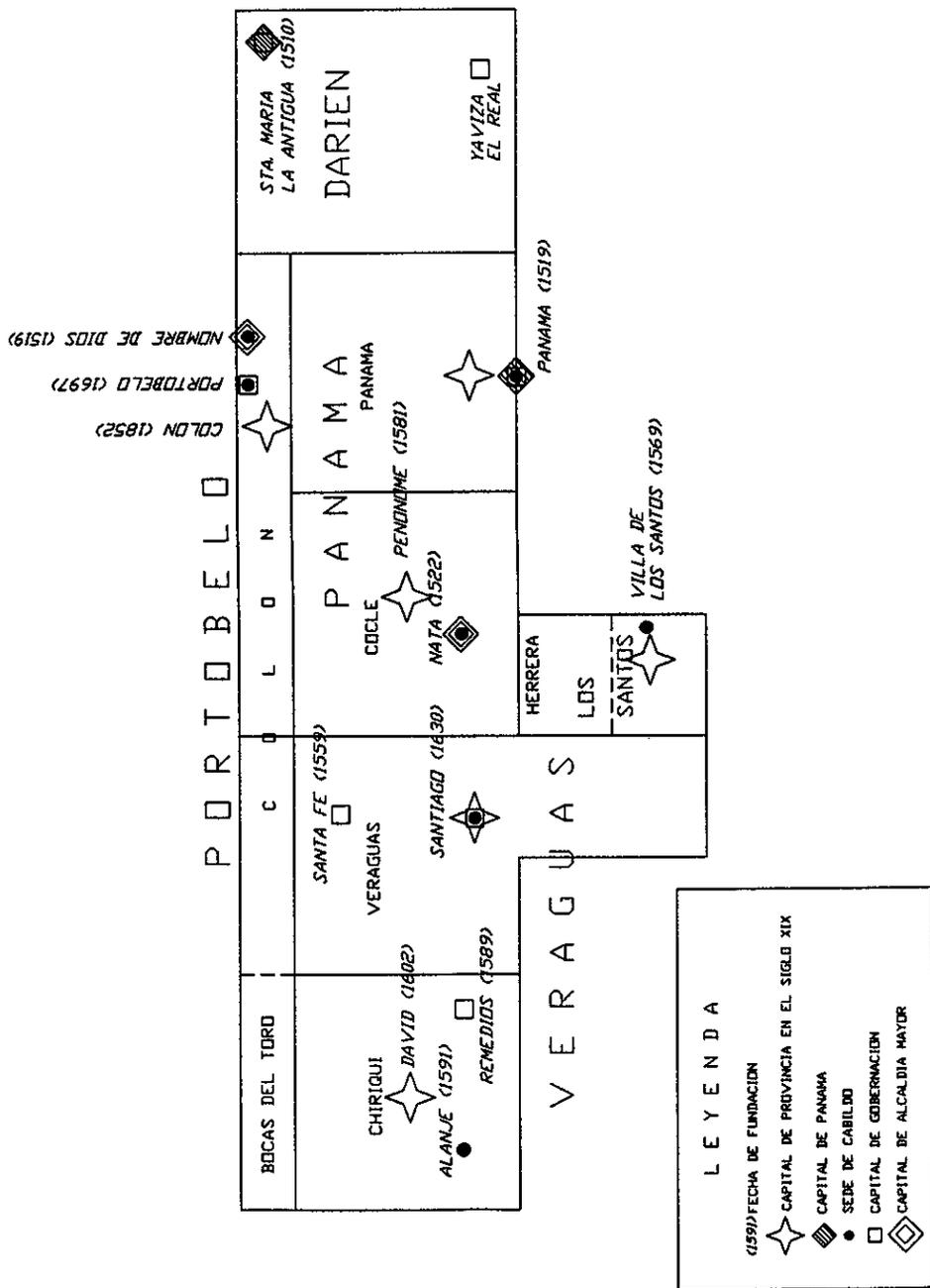


Fig. 25. Esquema de evolución de la geografía política de Panamá - Siglo XVI a siglo XIX.

Pero este modelo general, que siempre tiene imperfecciones, se convierte, por la navegación en el Pacífico, en el gran golfo de Panamá, en otro modelo en el cual la distancia es medida por el tiempo que toma en un pequeño velero, llegar de cada parroquia o municipio costanero a la ciudad de Panamá. Así, en el gran semiarco que dibuja el golfo de Panamá se establece este patrón radial de comunicación que tiene su expresión más evidente en el patrón de migración poblacional. En efecto, una reciente investigación<sup>368</sup> reveló que la intensidad de la emigración hacia la ciudad de Panamá a mediados del siglo XX en todos los municipios que miran el gran golfo de Panamá, desde Pedasí, en Los Santos, hasta Jaqué, en el Darién, no era función de la distancia por tierra (que debería ser decreciente a medida que nos alejamos de la capital según la teoría de von Thünen), sino de la distancia por mar medida según el tiempo de navegación a vela, que se dejó, por cierto, de practicar desde principios del siglo XX. Sorprendente resultado sólo explicable por un comportamiento humano y geográfico arcaico que se sobreimpone a una nueva geografía del transporte por tierra en automóvil, que data ya de la década de 1920. De tal manera la ciudad de Panamá estaría en el centro de un modelo radial que, atravesando las aguas del mar, llega hasta las costas del golfo de Panamá, en radios concéntricos tierra adentro cuando la intensidad de la emigración hacia la capital desciende en proporción, entonces, a la distancia geográfica por tierra desde la costa de cada municipio en particular. Nos encontraríamos de tal forma con un modelo en el cual primero estarían las parroquias o municipios que colindan con el golfo de Panamá y, detrás, los mediterráneos como, por ejemplo, Macaracas, Ocú, Pesé o Las Minas, en Azuero. Geografía de redes de implantación territorial con propósitos de eficiencia, de optimización del uso de la escasa población de los nuevos dominantes en un espacio inmenso. Geografía de un entramado geométrico que se ha establecido, en algunos casos desde el siglo XVI y que ha evolucionado a lo largo de los siglos siguientes, que tiene una manifestación formal, en cuanto a la organización y control administrativo del espacio, en una geografía política del istmo panameño, con sus permanencias y sus avatares característicos.

## **b) La geografía política del istmo panameño**

El final de la época colonial nos legó la base de la actual división político-administrativa de la República de Panamá. Sin embargo, las divisiones mayores, precursoras del Estado panameño y las que darán nacimiento a las provincias, tenemos que rastrearlas mucho antes, en los siglos XVI y XVII mientras que la Iglesia católica delimita las parroquias y vice-parroquias, antepasados directos de la mayor parte de los distritos municipales del siglo XX.

A Diego de Nicuesa le concede la Corona en 1508 la gobernación de Castilla del Oro que se extendía desde la boca del río Atrato hasta el cabo Gracias a Dios en la actual Centroamérica, pero el territorio de la conquista y primera colonización hasta la década de 1550 será, esencialmente, el Darién y, luego, las sabanas del Pacífico de las actuales provincias de Panamá, Coclé, Herrera y Los Santos. Mientras tanto, el territorio veragüense que escapaba casi totalmente al dominio colonial es creado ducado en 1536 en favor de la familia Colón. Pero el ducado de Veragua es incorporado a la gobernación de Tierra Firme en 1557, poco antes de la conquista definitiva de este territorio en donde se creará, rápidamente, una gobernación con su sede en Concepción, sobre la estrecha ribera

<sup>368</sup> Omar JAÉN SUÁREZ, «Desarraigo y migración de poblaciones en Panamá: 1950-1960», op. cit., pp. 55-58.

atlántica, núcleo de la explotación aurífera, y luego Santa Fe y después Remedios para terminar en Santiago, cuya jurisdicción se extenderá, desde fines del siglo XVII, hasta los confines de Alanje, en el actual Chiriquí. De allí habrá de nacer la provincia de Veraguas, matriz original de la provincia homónima y de Chiriquí y Bocas del Toro aunque el territorio de esta última dependa, más bien en la época colonial de Portobelo y luego, en el siglo XIX de Colón, desde donde es más fácil comunicarse por mar. El gobernador y capitán general de Veraguas nombraba los tenientes de gobernador, sus subalternos directos en Alanje, Remedios y Santiago.

Mientras tanto la Real Audiencia de Panamá ha sido creada en 1538 y suprimida pocos años después, en 1543, cuando pasa su territorio a la jurisdicción de la Audiencia de los Confines con sede en Guatemala y en ese momento queda Panamá al mando de un gobernador quien nombra tenientes de gobernador para Nombre de Dios y para Natá. En 1550 se traslada la jurisdicción sobre Panamá de la Audiencia de los Confines a la de Lima hasta 1565, año durante el cual se restablece la Audiencia de Panamá.<sup>369</sup> Aunque el virreinato del Perú es erigido en 1544 con su sede en Lima, su titular no tendrá autoridad sobre Panamá más que a partir de 1571. Sin embargo, autoridad sólo en asuntos generales puesto que los ordinarios del gobierno local, a causa de las dificultades de gobernar un virrey desde lugar tan distante como Lima, quedan en manos del gobernador y presidente de la Audiencia de Panamá, lo que es confirmado plenamente en 1597.<sup>370</sup> Esta situación se mantendrá así en términos generales hasta el final de la época colonial, aún después que la jurisdicción virreinal sobre Panamá pase de Lima a Santa Fe de Bogotá desde 1719 cuando es creado el virreinato de la Nueva Granada (hasta 1723 y luego definitivamente desde 1739) cuyo virrey tendrá, no obstante, mayor poder en los asuntos panameños que el del Perú.

Mucho antes, en 1565 se restablece la Audiencia de Panamá cuyo territorio jurisdiccional se extendía desde el puerto de Buenaventura en el litoral pacífico colombiano hasta el golfo de Fonseca en Centroamérica, con alcaldes mayores en Nombre de Dios y en Natá. Cuando se funda Portobelo se le dota de teniente general, con autoridad afirmadamente militar, que responde ante la superioridad de Panamá.<sup>371</sup> Tenemos, pues, la más pequeña Audiencia de Tierra Firme, la de Panamá, con poderes cuasi virreinales, cuyo territorio se achicará a fines del siglo XVI a unos 85,000 kilómetros cuadrados aproximadamente —mientras que otras, como las de Santa Fe de Bogotá, Lima o Charcas, superan el millón de kilómetros cuadrados cada una—, superficie ligeramente superior a la de la actual República de Panamá, al llegar hasta los confines de Chiriquí y sus límites con Costa Rica al oeste y hasta el río Atrato al este, límite de la provincia (departamento colombiano en ese entonces) hasta por lo menos fines del siglo XIX. Aquí nuevamente jugará papel esencial la función internacional del territorio ístmico que exigirá, de las autoridades coloniales, un tratamiento especial y la instalación de un órgano de gobierno desmedido en relación con el territorio y la población, pero adecuado a los negocios internacionales que tenía que considerar, a los actos judiciales y administrativos sobre las flotas y armadas cuya acción sucedía a miles de kilómetros de nuestro istmo, sobre asuntos del comercio inter-

---

<sup>369</sup> Manuel María ALBA C., **Cronología de los Gobernantes de Panamá 1510-1967**, Panamá 1967, p. 29.

<sup>370</sup> María del Carmen MENA GARCÍA, **La Sociedad de Panamá en el siglo XVI**, op. cit., pp. 204-205.

<sup>371</sup> Alfredo CASTILLERO CALVO, «La Vida Política en la Sociedad Panameña Colonial. La Lucha por el Poder», en **Revista Lotería**, N° 356-357, noviembre-diciembre de 1985, pp. 108-109.

nacional de la naciente economía mundo que tiene en Panamá el sitio de la feria, el cordón umbilical que une a Europa con la América más productiva, la del Perú, y que tiene que ocuparse de la defensa de la llave del Pacífico, la llave del poder y de la riqueza. Eso fue así mientras Panamá permaneciese como eje de comunicación intercontinental esencial y cesa, precisamente a mediados del siglo XVIII, en 1751 al extinguirse definitivamente la Audiencia y pasar Panamá a ser una Capitanía General subordinada al virreinato de la Nueva Granada con su sede en Santa Fe de Bogotá. No es producto del azar que nuevamente cuando Panamá reanuda esa función internacional se crea la república y se desliga de su subordinación colombiana, al presentarse esta posibilidad a principios del siglo XX.

A partir de esa situación, veamos lo que ocurre al interior mismo del territorio istmeño. Los documentos de mediados del siglo XVII a principios del siglo XIX<sup>372</sup> nos indican que el Istmo se encontraba dividido en cuatro gobernaciones, aunque con autonomía desigual, todas bajo la autoridad del presidente de la Audiencia o del gobernador de Panamá: en orden de importancia decreciente Panamá, Portobelo, Veraguas y Darién. La gobernación propiamente dicha de Panamá contaba, a su vez, con tres jurisdicciones en donde se ejercía el poder de los cabildos: la de la ciudad de Panamá que comprendía también, hacia el este, las sabanas de Pacora y Chepo y, hacia el oeste, los territorios hasta el río Hato primero (siglo XVII) y luego hasta el río Chame únicamente (siglo XVIII); y las jurisdicciones de la ciudad de Natá de los Caballeros y de la Villa de Los Santos que componían, a su vez, la Alcaldía Mayor de Natá (cuyos límites fueron establecidos, formalmente, en 1522), con su capital en dicha ciudad y que seguían aproximadamente los límites de las provincias de Coclé la primera (más los municipios actuales de San Carlos, Calobre y Santa María) y de Los Santos la segunda, del siglo XIX y principios del siglo XX, es decir las actuales provincias de Herrera y Los Santos. La gobernación de Veraguas se componía, por su parte, de dos jurisdicciones, igualmente subordinadas a sus cabildos: la de la ciudad de Santiago (capital de la gobernación) y la de Alanje, aunque en cierto momento, en el siglo XVIII, también Remedios tuviese cabildo y jurisdicción propia. Las dos primeras son precursoras de las provincias de Veraguas y de Chiriquí que, con pocos cambios, han llegado hasta hoy.

Al contrario de lo que sucedió durante la mayor parte de la época colonial en donde las violencias venían más bien de amenazas externas —piratas, indígenas rebeldes, cimarrones—, el siglo XIX fue en Panamá de extrema agitación política, más bien interna, registrándose pocos periodos de calma relativa. Revoluciones, asonadas, golpes de estado, sublevaciones, combates del ejército y de bandos opuestos, tanto de origen local como colombiano, intervenciones foráneas, en particular norteamericanas ocuparon, muy a menudo, el calendario de la época. Hubo hasta dos intentos de separación de Colombia, en 1830, en 1831 y en 1840, siendo este último, el más importante, casi definitivo y se reintegra Panamá en 1841. El territorio ístmico fue gobernación, Estado soberano en 1840-41, Estado federal desde 1855 y finalmente simple departamento de la República de Colombia desde 1886 hasta 1903. Hubo, en un periodo de 72 años durante la época de unión con Colombia, 106 jefes supremos del territorio (aunque fuesen 79 diferentes personas, algu-

---

<sup>372</sup> En particular de Manuel DE MONTIANO, «Copia del Informe hecho por el gobernador de Panamá..., Panamá 1 de septiembre de 1756; y «Descripción del Reyno de Santa Fe de Bogotá» por Francisco SILVESTRE (1778), publicada por Juan A. SUSTO, op. cit. Igualmente, publicación anónima, ver las «Noticias Relativas a la provincia y Ciudad de Panamá», Panamá 3 de diciembre de 1790, en **Colección Cuervo**, tomo II, op. cit. Útiles son también las «Noticias del Istmo de Panamá», de Juan Domingo DE ITURRALDE, Cádiz, 23 de diciembre de 1812. **B. N. M.**, sección Manuscritos, signatura 2281.

nas ejercieron más de una vez, siendo el que más Tomás Herrera con 5), titulares o interinos —aunque en algunas ocasiones el jefe civil convivía con otro jefe militar—, algunos duraron días y el que más casi cuatro años y algunos cayeron en combate o fallecieron en circunstancias extrañas.<sup>373</sup> Toda esta atmósfera de inestabilidad y de cambios, tanto en la capital como en Colón y el interior del país en donde a veces también se llevaban a cabo acciones militares y otras violencias de carácter político se tradujo, en consecuencia, en alteraciones de la geografía política ístmica.<sup>374</sup>

Durante el siglo XIX, la división político-administrativa del istmo panameño, complicada, cambiante, nunca definitiva, es la imagen de una época igualmente llena de incertidumbres, violencias, trastornos y traumas políticos y sociales. Después de la independencia de 1821 se divide el territorio en sólo dos grandes provincias, Panamá y Veraguas, con sus respectivos gobernadores civiles dependientes directamente de Bogotá. Pero en 1822, la provincia de Panamá, la más importante, está a su vez dividida en los cantones de Panamá, La Chorrera, Yaviza, Los Santos, Natá, Parita y Portobelo, y luego, en 1824 en el Departamento del Istmo, se crea el cantón del Darién que se convierte en territorio del mismo nombre en 1847 y nuevamente cantón en 1850 con su cabecera Yaviza, siempre en la misma provincia de Panamá,<sup>375</sup> y finalmente en Comarca en 1855. Mientras tanto en la provincia de Veraguas, también en 1824 existen los cantones de Santiago, Mesa, Alanje y Guaymí con su cabecera en Remedios.<sup>376</sup> Igualmente, en 1834 se crea la comarca de Bocas del Toro segregada de Chiriquí y agregada al cantón de Portobelo, la cual regresa al seno de Chiriquí en 1850 y nuevamente a Colón, heredero de Portobelo, en 1860.<sup>377</sup> Desde 1832 y hasta mediados del siglo XIX se instauró una división cantonal en ambas provincias, cantones que a su vez tenían uno o más distritos parroquiales, quedando en Veraguas los cantones de Alanje y Santiago. En 1849 se crea la provincia de Chiriquí con territorio de la de Veraguas (con el cantón de Alanje) y en 1850 la de Azuero con territorio de la provincia de Panamá (cantones de Parita y Los Santos y el distrito de Santa María).<sup>378</sup> En ese momento, el territorio de Coclé se divide en dos cantones, Soto (Penonomé, Antón y La Pintada) y Natá (Natá y Aguadulce).<sup>379</sup> Estas cuatro provincias tenían gobernadores electos por el pueblo y pequeñas Asambleas Legislativas. En 1853 se suprime la división cantonal.

Al momento de crearse el Estado soberano para todo el Istmo, con gobernador propio y Asamblea Legislativa, en 1855, existen cuatro provincias, Panamá, Azuero, Veraguas y Chiriquí, pero el congreso colombiano suprime Azuero. Enseguida la recién estrenada Convención panameña divide el Estado en siete departamentos: Coclé, Colón, Chiriquí, Fábrega, Herrera, Los Santos y Panamá. Poco tiempo después, en 1864 la Asamblea reduce a seis los departamentos, eliminando Herrera cuyo territorio se agrega al de Los Santos.<sup>380</sup> Desde 1886, dichas provincias se convierten en prefecturas del Departamento de Panamá. En vísperas de la creación de la actual república, en 1896 el Istmo de componía de seis provincias: Panamá, Colón, Coclé, Los Santos, Veraguas y Chiriquí, que se complementaban con las comarcas de Bocas

<sup>373</sup> Manuel María ALBA C., **Cronología de los gobernantes de Panamá 1510-1967**, op. cit.

<sup>374</sup> Ver, sobre este asunto, Juan B. SOSA y Enrique J. ARCE, **Compendio de Historia de Panamá**, edición facsímil de la de 1911, op. cit.

<sup>375</sup> Según el **Atlas de Panamá**, 1975.

<sup>376</sup> Alberto OSORIO, **Chiriquí en su Historia 1502-1903**, op. cit., t. II, p. 497.

<sup>377</sup> *Ibidem*.

<sup>378</sup> Juan B. SOSA y Enrique J. ARCE, **Compendio de Historia de Panamá**, op. cit., p. 232

<sup>379</sup> **Atlas de Panamá**, 1975.

<sup>380</sup> Juan B. SOSA y Enrique J. ARCE, **Compendio de Historia de Panamá**, op. cit., p. 252.

del Toro, Darién y Balboa (las islas del golfo de Panamá),<sup>381</sup> entidades político-administrativas de menor jerarquía al encontrarse poco pobladas, habitadas, sobre todo, por indígenas que viven en gran parte bajo sistema tribal tradicional. Gobernaciones, jurisdicciones, departamentos, prefecturas y por último provincias. Las denominaciones de estas divisiones político-administrativas que vienen, en la jerarquía, inmediatamente después del Estado, han sufrido las vicisitudes de la política republicana de la época de unión con Colombia. Igualmente ha sucedido con sus nombres: Coclé es llamado en un tiempo Soto, Los Santos se convertirá pasajeramente en Azuero, Veraguas será bautizado por algunos años Fábrega, y Portobelo cederá a Colón, en la segunda mitad del siglo XIX, la apelación provincial.

Después de la separación de Colombia en 1903, sólo se han producido cuatro acontecimientos de importancia en la regionalización político-administrativa a nivel provincial:<sup>382</sup> ese mismo año el distrito de Bocas del Toro (que formaba parte de la provincia de Colón) pasa a ser provincia y en 1922 la comarca del Darién accede también nuevamente a la categoría provincial que ostentó históricamente durante largos siglos; la provincia de Los Santos es dividida en dos en 1915, creándose así las provincias de Herrera y Los Santos (esta última con territorio disminuido de la original); y con la creación, en 1904, de la Zona del Canal de Panamá, con territorio de las provincias de Panamá y Colón,<sup>383</sup> se introduce una alteración importantísima en la delimitación territorial del istmo central de Panamá, una secesión jurisdiccional fundamental al Estado naciente y que concierne al área en donde se realiza lo esencial de la función internacional del país que albergará el Canal de Panamá, situación que tomará casi un siglo resolver, cosa que sucedió en 1979 al entrar en vigencia el Tratado del Canal de Panamá mediante el cual cesa la jurisdicción estadounidense en territorio soberano de la República de Panamá.

Por su parte, las parroquias eclesiásticas que se han ido constituyendo desde el siglo XVI van a convertirse en los municipios del siglo XIX y luego en nuestros distritos municipales del siglo XX. Tenemos que registrar dos grandes etapas en este itinerario hacia la conformación de la actual estructuración del espacio panameño a través de los siglos. De mediados del siglo XVI a fines del XVII advertimos una estructura en la cual de 15 sitios con un lugar de culto en 1575, incluyendo por supuesto la ciudad de Panamá como uno de ellos, pasamos a 20 en 1640 y otros tantos en 1691, sin contar en ningún caso con el Darién, territorio sometido a las veleidades de sus inquietas poblaciones y a la fragilidad de la estructuración de su vasto espacio. Pero en un siglo casi se triplicará esta trama de ocupación espacial: tenemos 35 sitios parroquiales o vice parroquiales en 1736, 55 en 1791 y otros tantos en 1803 cuando añadimos además otros 8 que corresponden al Darién. La estructura ya está en pie en ese momento y atravesará casi incólume los dos siglos siguientes: el número de parroquias propiamente dichas (a las que añadimos tres otros sitios con sus características) que ascendía a 52 a fines del siglo XVIII sólo aumentó a 58 a fines del siglo XIX y a 65 distritos parroquiales en nuestros días, contándose entre estos los territorios objeto de fronteras de colonización más bien recientes, de las tierras

---

<sup>381</sup> Francisco POSADA, op. cit., p. 17, citado por Omar JAÉN SUÁREZ, **Análisis Regional y Canal de Panamá**, op. cit., p. 22.

<sup>382</sup> Consultar, sobre el tema un trabajo graduación de Nydia CARDOZE, «**Estructura geográfica Política de Panamá. Historia de las divisiones territoriales (Provincias y distritos) de la República 1904-1945**», Universidad de Panamá, 1947, texto mecanografiado.

<sup>383</sup> En 1904 se establecen, dentro de la Zona del Canal y bajo jurisdicción norteamericana, 4 municipios: Ancón, Gorgona, Buena Vista y Cristóbal. **Annual Report of the Isthmian Canal Commission**, Washington, 1905, p. 71.

altas chiricanas y de Bocas del Toro y el distrito especial de San Miguelito en el corazón de la ciudad de Panamá. La persistencia de estructuras mayores (provincias y distritos) de la regionalización político-administrativa, a pesar de una transformación profunda tanto del poblamiento como de las economías y de la sociedad panameñas desde los finales del siglo XVIII, es signo evidente de una gran vitalidad de estas regiones históricas, con su intensa carga afectiva en las mentalidades colectivas nacionales.

\* \* \*

En síntesis y de manera esquemática podemos decir que la organización del espacio de geografía política del istmo panameño se hace en cinco tiempos, de acuerdo con la unidad territorial jerárquica, desde el Estado, la mayor, hasta el regimiento, la menor existente hoy. Del siglo XVI data la unidad territorial de referencia para todo el territorio ístmico, la Audiencia, anticipo, como en la mayor parte de Hispanoamérica, del Estado nacional actual, de la República de Panamá, aunque sus fronteras de hoy sean ligeramente inferiores a las de fines del siglo XVI hasta por lo menos 1855 cuando Panamá llegaba hasta el río Atrato en la actual República de Colombia. Del siglo XVII surge la división político administrativa que originará, más tarde, nuestras provincias actuales, calcadas, en su mayor parte, sobre las jurisdicciones de los cabildos de Panamá, Portobelo, Natá, la Villa de Los Santos, Santiago de Veraguas y Alanje, además de la gobernación del Darién. De tal forma sólo Bocas del Toro y Herrera serán provincias que no tienen antecedentes en cabildos coloniales. De la segunda mitad del siglo XVIII data la configuración general de la tercera división político-administrativa según la jerarquía vigente, los distritos municipales, que surgen en su mayoría de parroquias y vice-parroquias del culto católico existentes entonces, salvo los distritos de las franjas pioneras, de los frentes de colonización rural de los siglos XIX y XX y de esa anomalía urbana, sin ninguna razón funcional, el distrito especial de San Miguelito creado en la década de 1970 en la ciudad de Panamá cuyo funcionamiento óptimo dificulta. La cuarta expresión político-administrativa geográfica actual, la del corregimiento, será más bien un hecho del siglo XX aunque la quinta y última, la menor, el regimiento, exista ya a finales del siglo XIX y antes se le llamase en el mundo rural, simplemente, «sitio». Pero la manifestación formal de la regionalización del país de acuerdo con las necesidades de control político y administrativo de un territorio se completa con la figura de la región histórica que no siempre coincide exactamente con las divisiones provinciales. Para aprehender esta realidad conviene plantear la evolución del territorio panameño en conceptos que tomen en cuenta los centros urbanos, por más pequeñísimos que fuesen, alrededor de los cuales se fue desarrollando una región que se manifiesta hoy con personalidad propia.

### 3. Los polos de influencia regional

Las tres principales regiones activas que conocemos hoy, la metropolitana, central y occidental, además de las dos más bien menores y periféricas de Bocas del Toro y del Darién se fueron conformando lentamente a lo largo de los siglos hasta alcanzar su forma actual.<sup>384</sup>

---

<sup>384</sup> Sobre la regionalización consultar Omar JAÉN SUÁREZ, **Análisis Regional y Canal de Panamá -Ensayos Geográficos-**, op. cit.. También, sobre evolución regional, del mismo autor **Hombres y Ecología en Panamá**, op. cit.

Mientras tanto, el territorio del istmo panameño funcionará según las condiciones de cada época, además, por supuesto, de las posibilidades que ofrece el medio natural de acuerdo con la tecnología disponible, organizándose en regiones a partir de polos de influencia regional, sitios esenciales en la articulación de dicho territorio. Pero la configuración de pequeñas ciudades agrarias del interior del país como polos de influencia regional en la organización del espacio panameño también evoluciona de manera sensible durante todo el período colonial, la época de unión a Colombia y los inicios de la república a principios del siglo XX, hasta la frontera de nuestro estudio.

### a) **Los criterios de selección**

La calidad de polo de influencia regional estará definida por varios parámetros entre los cuales podemos contar la capacidad de poder político regional (sede de cabildo o de gobernación), la apropiación de la tierra rural de la región (residencia principal de hacendados y terratenientes), su papel como centro de comunicaciones y transporte (generalmente portuario) y el peso de su población concentrada que le otorga un mayor carácter urbano. La presencia en estos diminutos lugares *urbanos* de las más importantes autoridades municipales, civiles, militares y hasta eclesiásticas, de los colectores de tasas, impuestos y tributos, y los mayores propietarios de tierras y haciendas, y, más tarde, de los principales tribunales de justicia y de las incipientes escuelas, otorga una calidad especial y una insuperable capacidad de organizar un espacio más o menos amplio, a escala local o regional. Se trata, valga la pena aclararlo, al principio, en el siglo XVI, por 1570, de aldeas diminutas con unas decenas de casas de paja como Natá, Los Santos, Concepción y Santa Fe y, más adelante, de pequeños y pobrísimos poblados soñolientos, de algunos centenares de habitantes alrededor de la ermita o en una o dos calles cuando más con sus casitas de tabla o de quincha y su techo de teja las mejores, las demás, tristes bohíos de pencas para campesinos miserables. Esos villorrios cuentan igualmente con su reducida iglesia de pencas las más modestas, de madera o de calicanto las otras, sobre todo desde el siglo XVIII, que se van ampliando a medida que crece la población parroquial, y, en las mayores aglomeraciones también encontramos una ermita, un hospital, una cárcel y hasta casa del cabildo, de la misma manera modestísimos, casi siempre arruinados. Su población permanente superará el millar de almas en los puntos más importantes, comparables así a Portobelo —que fluctúa en el siglo XVIII alrededor de los 1,500 habitantes<sup>385</sup>—, como Penonomé<sup>386</sup> con 1,175 en 1785 y la Villa de los Santos, unos cuantos años antes, en 1774 con 1,139 almas, mientras que Santiago sólo llega a 877, Parita a 841, Calobre a 600, Natá a 581, Alanje a 490, Remedios a 434 y Chitré-La Arena-Monagrillo a 404 en esa misma fecha.<sup>387</sup> A principios del siglo XIX, Penonomé, Santiago, Los Santos y La Chorrera parecen superar el millar de habitantes, destacándose los dos primeros con más de 1,500 cada uno y habrá que esperar hasta mediados del decimonono para que David alcance tales cifras y Chitré lo haga al final del mismo. Poblados que nacen ya sea por la voluntad explí-

<sup>385</sup> **A. H. N. C.**, sección colonial, Milicias y Marina, t. 134. 1,656 habitantes en 1754 en el poblado mismo de Portobelo y sus alrededores y 1,486 en 1778. A ello añadimos los contingentes militares que cuidan sus fortalezas, entre 200 y 400 hombres de costumbre.

<sup>386</sup> Omar JAÉN SUÁREZ, **El Hombre y la Tierra en Natá de 1700 a 1850**, op. cit., p. 35.

<sup>387</sup> Según los padrones de población publicados en el documento titulado «Año de 1776. Testimonio de la visita celebrada ....por el Dr. D. Domingo Sánchez Iradi...», **A. G. I.**, Panamá 283. Otras cifras para Pedasí con 359 habitantes, Las Tablas 353, Taboga 292 y Guararé 268.

cita de las autoridades, como pueblos de españoles o de indios o, más tarde, a fines del XVII y en el XVIII como pueblos mixtos, con acto fundacional más o menos formal (aunque en no pocas ocasiones se cambie el sitio y hasta se repita la fundación como fue el caso de Santa Fe y también de Parita, de David, de Chame, de Chepo y de Antón) como Natá, Santa Fe, Remedios, Olá, Parita, Antón, San Carlos y hasta Alanje, aunque en otras ocasiones, como en Chitré, Aguadulce, Las Tablas, La Chorrera, Arraiján y Pesé se trate de la tenue densificación de un sitio de hábitat rural de los siglos XVII o XVIII que poco a poco se convierte en aldea y finalmente en lugar poblado, cabecera de distrito municipal y hasta de provincia en los siglos XIX y XX.

Durante la época colonial en cada uno de los principales poblados como Penonomé, Santiago y Los Santos al principio y luego también en Alanje-David dominarán alrededor de 20 familias más bien de origen hispánico —que serán de 4 a 10 familias, sus parientes, en las aldeas menores o subsidiarias—, funcionarios, cabildantes, militares, hacendados y latifundistas, además de los curas del lugar y sus allegados, sobre una población de origen indígena, mestiza, negros esclavos y libertos y algunos pequeños blancos depauperados, dedicados fundamentalmente a la actividad agropecuaria, en mucho de subsistencia. La red de relaciones económicas, políticas, humanas y de dominación sobre territorio, bestias y gente que teje la diminuta capital regional en el área en la cual ejerce su influencia directa define grandemente la región activa cuyos límites evolucionan de acuerdo con el porvenir de la misma capital regional. Esta mudanza de la capital política o económica de un poblado y sus consecuencias en el tamaño de la población «bajo la campana» del templo parroquial como se llamaba en la época colonial a la población concentrada, es el signo de la evolución interna de un territorio que trata de adaptarse mejor a la coyuntura, que pasa de una estructura a otra, que intenta organizarse en regiones más o menos activas alrededor de un polo de dominio o de influencia regional. De un territorio que evoluciona lentamente pero de manera segura hasta conformar la actual organización del espacio del Istmo de Panamá, con su dinámica también actual.

### **b) Por un esbozo de evolución regional**

Al principio, en el siglo XVI y desde sus inicios en 1522 Natá será el único centro de los esfuerzos de conquista y colonización de todo el territorio de las actuales provincias centrales, conservando la función de capital de la Alcaldía Mayor de su nombre hasta 1821 y la sede del cabildo de su directa jurisdicción que cubre la actual provincia de Coclé y los municipios de San Carlos, Chame (parcialmente), Calobre y Santa María, en las provincias de Panamá, Veraguas y Herrera, siendo igualmente el principal sitio religioso de todo el interior del país en la época colonial, situación, que por cierto, le disputa en el siglo XVIII Santiago de Veraguas. Allí residen, en principio, los principales encomenderos y, luego, los propietarios de las mayores haciendas, los miembros del prestigioso cabildo que regula toda la actividad regional al nombrar también los alcaldes pedáneos de los pueblos dependientes y los de la Santa Hermandad, para los campos, la administración de justicia y, desde principios del siglo XVIII, la venta de las tierras a los hacendados de la región coclesana.<sup>388</sup> Pero ya a mediados del siglo XVIII Penonomé (1581) —originalmente pueblo de indios convertido formalmente desde los inicios del siglo XVIII, en 1715 en pueblo mixto—,

<sup>388</sup> Ver en particular de Omar JAÉN SUÁREZ, **Un Estudio de Historia Rural Panameña, La Región de los Llanos del Chirú**, 1ª edición, op. cit., pp. 74 ss.

mucho más poblado y activo, residencia escogida de los alcaldes mayores de Natá y de los mayores terratenientes de toda la sabana, sede de la más importante guarnición militar, tomará el liderazgo de la región coclesana y se convertirá en la capital política en el siglo XIX,<sup>389</sup> organizando un espacio con sus poblados dependientes de Antón, San Carlos, La Pintada, el pequeño y antiguo Olá y hasta el mismo Natá, Pocrí y Aguadulce, originalmente sitio rural en el siglo XVIII que se convierte rápidamente en poblado. Sin embargo, en la segunda mitad del decimonono Aguadulce le hará la competencia en el campo económico y la superará, con su concentración agroindustrial y portuaria, desde principios del siglo XX. Esta presencia de un puerto más cercano será elemento decisivo en el papel que jugará este poblado desde entonces.

Por otra parte, ya lo hemos visto, la Villa de Los Santos desde su fundación en 1569 comienza a hacerle la competencia demográfica y económica a Natá y la supera ya claramente en estos campos a principios del siglo XVII,<sup>390</sup> fundando su cabildo aparte, con jurisdicción sobre las actuales provincias de Los Santos y Herrera, salvo el municipio de Santa María, organizando un espacio con sus pueblos dependientes de Parita, Las Minas, Los Pozos, Las Tablas, y Pedasí. A ellos se añaden, en el siglo XVIII Guararé, Pesé, Ocú, Pocrí, Macaracas y en el XIX, el más distante Tonosí.<sup>391</sup> Pero al igual que Natá, a la Villa de los Santos otro poblado, Chitré, modestísimo sitio rural sólo algunos kilómetros al norte, germen de aldea dependiente en el siglo XVIII, por lo menos desde mediados del XIX se convierte, gracias a la proximidad del puerto y la consiguiente actividad comercial, en la capital económica de toda la antigua región santeña llamada ahora Azuero y finalmente, en el XX en la sede política de la nueva provincia de Herrera. Mientras tanto Las Tablas, poblado agrario de cierta importancia desde el siglo XVIII al sur de la Villa de Los Santos le disputa a esta última, desde la segunda mitad del siglo XIX, la capital de la provincia homónima y se convierte en activa pequeña ciudad comercial, centro de una sub región de gente laboriosa, la más parecida al campesino hispano en todo el interior rural panameño. De tal forma las llamadas provincias centrales —excepto Veraguas— se organizan a partir de Natá a principios del siglo XVI pero a mediados de esa centuria la Villa de Los Santos prácticamente forma su propia región —la actual Azuero—, mientras que desde el siglo XVIII Penonomé suplanta a Natá en la organización del espacio coclesano; desde mediados del siglo XIX Chitré hará lo mismo con el azuereño en el cual, en el siglo XX, Las Tablas se erigirá como polo secundario pasando la vieja y pequeñísima ciudad de Los Santos a convertirse en una suerte de suburbio de un Chitré en expansión.

Más lejos aún de la ciudad de Panamá, en la novísima gobernación de Veraguas dirigida al principio desde Concepción (en la montuosa y estrecha vertiente atlántica) y luego Santa Fe (1559), Remedios (1589), capital desde 1602, después de organizar su espacio de colonización de indígenas con Tolé, San Félix y San Lorenzo, comienza su retroceso que se manifiesta en su despoblación y al final la pérdida de la sede de la gobernación desde mediados del siglo XVII en provecho de Santiago de Veraguas (por 1636) que conservará, con su cabildo colonial, su lugar preeminente, por lo menos en la actual provincia homó-

<sup>389</sup> *Ibidem*, pp. 43 ss.

<sup>390</sup> En 1631 dice el cronista que «la Villa de los Santos es el mayor pueblo de Españoles que hai en la jurisdicción desta Ciudad de Panamá... en la costa de la mar del Sur, tendrá hoy cien vecinos y en ella se junta y recoge la mayor cantidad de maíz...-mientras que Natá... Solía tener mas de ciento i cincuenta vecinos i con el tiempo se han ido acabando todos los antiguos i hoy no tiene quarenta...» Diego RUIZ DE CAMPOS, *Costa Panameña en el Mar del Sur*, en **Colección Cuervo**, op. cit., t. II, pp. 36 ss.

<sup>391</sup> Rubén D. CARLES, **220 Años del Período Colonial en Panamá**, op. cit., pp. 286-287.

nima, hasta nuestros días. Santiago organiza su espacio al ejercer su influencia directa sobre los antiguos pueblos de Santa Fe, San Francisco, La Atalaya, Río de Jesús, Ponuga, Montijo, La Mesa, Cañazas, Las Palmas y Soná, sobre el río San Pablo, modestísima aldea de fines del siglo XVIII, que se convertirá, por su actividad agropecuaria, en un pequeño rival desde fines del decimonono. Pero Santiago, que prospera por su posición central en el sistema de comunicaciones entre la penepianicie veragüense y la montaña, entre el este y el oeste del Istmo de Panamá, aunque al principio quede al abrigo de las incursiones piráticas de fines del siglo XVII y en el XVIII, sufre de la desventaja de la falta portuaria, teniendo que usar más bien Aguadulce, punto distante y de difícil comunicación por los caminos de herradura.<sup>392</sup>

En la gobernación de Veraguas surgirá, rápidamente, una nueva región alrededor de la lejana Alanje (1591), frontera última del país colonial entre las Audiencias de Panamá y Guatemala, que organiza también su territorio próximo con sus minúsculas aldeas satélites, más bien indígenas, Dolega, San Pablo, San Pedro, San Lorenzo, San Félix, Gualaca, y una ermita mixta, la de David, a los que se añadirán en la segunda mitad del siglo XVIII Boquerón y La Concepción que tendrá, finalmente, en el siglo XX, mucho mayor relevancia. Alanje, con su cabildo local, será el lugar más importante y capital de la fértil área chiricana de manera titular hasta el final del período colonial. Sin embargo, la pequeña ermita de David (1602) lentamente irá creciendo hasta adquirir alguna importancia en el siglo XVIII y convertirse en el verdadero centro de la provincia y polo de influencia regional de todo el oeste del país desde principios del siglo XIX, lugar de mayor actividad y de inmigración interna y extranjera, tendencia que continuará aún con mayor fuerza en el siglo XX. La situación geográfica de David, también como centro de comunicaciones y transporte, en la zona de contacto entre la feraz llanura chiricana y la montaña, entre el este y el oeste de la región, cerca del puerto de Pedregal, es la fuente de su éxito, que se afirma a medida que crece la actividad económica y la circulación y se inicia la colonización de las tierras altas chiricanas, desde fines del siglo XIX con el establecimiento de Boquete<sup>393</sup> por 1881, en un fértil valle a más de 1,200 m. de altitud, centro del cultivo del café y de legumbres. Así, a principios del siglo XX, antes de la llegada de la carretera central, se inaugura una red ferrocarrilera regional, con su corazón, naturalmente, en David, que llegará hasta Puerto Armuelles, ciudad portuaria de las grandes plantaciones bananeras, creación por igual relativamente reciente, de la década de 1920.

Pero al norte de Chiriquí, más allá de las cumbres más altas de la cordillera central y del volcán Barú, Bocas del Toro fue región marginal durante la mayor parte de su historia. Ocupada por poblaciones indígenas, numerosas pareciera ser en el siglo XVI, desde el XVII es víctima de las violencias y rivalidades de cacicazgos belicosos y de «mosquitos» invasores, provenientes de la costa centroamericana, cazadores de esclavos, lo que finalmente termina por despoblar casi por completo el territorio, particularmente sus zonas litorales e insulares cuyos primeros habitantes más permanentes, escasísimos por cierto, los registramos a mediados del siglo XVIII, mientras que el resto de los indígenas, los guaymies, viven replegados hacia las alturas, en el corazón de las montañas. Caracterizado por su aislamiento geográfico insuperado y una actividad creciente, sobre todo en el cultivo del banano, surge desde el siglo XIX la provincia de Bocas del Toro, con su cierta auto-

<sup>392</sup> Ramón M. VALDÉS, **Geografía de Panamá**, op. cit., p. 67, nos dice que «Hay también cortas carreteras, en lo general mal conservadas, para comunicar a David, Penonomé, Antón, Aguadulce, Las Tablas, Chitré, Montijo, Soná y Chame con sus respectivos puertos, y á Santiago con Aguadulce.»

<sup>393</sup> Rubén D. CARLES, **220 Años del Período Colonial en Panamá**, op. cit., p. 293.

nomía propia, económica y demográfica, como parte, sin duda, de un espacio más bien marginal aunque, en algunos momentos, relativamente activo, sin un verdadero centro regional, con su sede política, Bocas del Toro, y sus centros económicos, Almirante (1910)<sup>394</sup> y Changuinola, de principios del siglo XX, dedicados casi íntegramente a los asuntos del banano.

Por otro lado, aunque la ciudad de Panamá y su cabildo, el más importante del país durante toda su historia, tengan jurisdicción directa sobre el territorio de la actual provincia de Panamá, salvo los municipios de San Carlos y parcialmente Chame —dependientes de Natá, y el primero de Coclé en el siglo XIX—, surge en la misma, en Chame precisamente, un pequeño centro de producción y comunicación portuaria en los siglos XVI y XVII que decae rápidamente a principios del siglo XVIII cuando La Chorrera se convierte un poco más tarde en un poblado importante, uno de los mayores del interior del país, sólo comparable, en esa época, por el monto de su población y su actividad, a Penonomé, Los Santos y Santiago de Veraguas, aunque nunca fuese sede política regional o tuviese cabildo propio y que buena parte de sus hacendados residiese en la capital. Capiro (1628), doctrina de indios originalmente, Arraiján y Cerro Cabra también formarán parte de este hinterland directo de la capital, sede de haciendas de su burguesía. Mientras que al este de Panamá los poblados de Pacora y Chepo (1551) —y más lejos aún el pequeñísimo Chimán— y al norte, Gorgona y Cruces —sepultados hoy parcialmente bajo las aguas del Canal de Panamá— no podrán nunca sustraerse a la directa influencia de la capital del Istmo, y no pasarán de ser más que lugares anexos, centros de concentración de una población rural, agraria, o de servidores de los transeúntes las dos últimas, mientras que los propietarios de haciendas y las autoridades residen lo más a menudo en la ciudad de Panamá. Igual sucede con las islas del golfo de Panamá dedicadas a la pesca de ostiones perlíferos, dependientes directamente de la ciudad, especialmente Taboga, Saboga, Otoque y San Miguel<sup>395</sup> en la Isla del Rey, los lugares poblados de alguna importancia en ellas, siendo el primero también puerto profundo de la capital del Istmo.

La ciudad de Panamá dominará, de la misma forma y durante toda su historia, toda la región transístmica a pesar de que el sitio portuario atlántico de la función internacional e histórica del istmo panameño tenga cierta autonomía y conserve, a lo largo de toda la época colonial, su cabildo propio o sea sede de gobernación. Nombre de Dios al principio y luego desde fines del siglo XVI Portobelo sólo dominarán realmente un territorio minúsculo, muy poco poblado, que no va más allá de las vías de comunicación con la capital del Istmo, el camino real por tierra o aquel por agua, por el río Chagres hasta Cruces

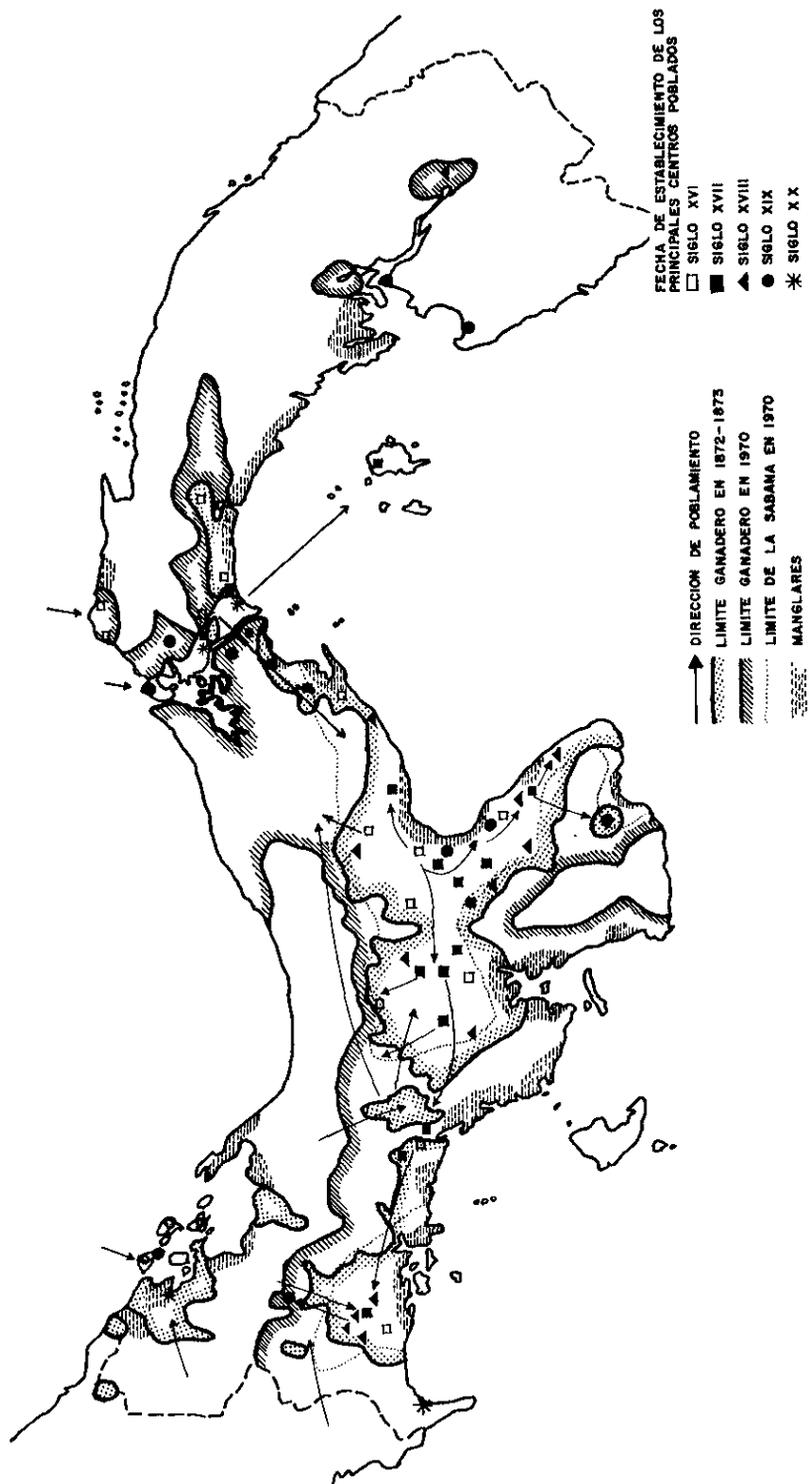


Fig. 26. La ampliación de las fronteras de poblamiento. Siglo XVI al siglo XX.

arriba y costa abajo, al este o al oeste, sometida, en todo lo esencial, también por igual a la ciudad de Panamá, capital del Istmo y polo principal de la región transístmica hoy llamada metropolitana. Pero no podemos dejar de mencionar los vastos territorios al oeste del Chagres hasta el norte de Veraguas, dependientes de Portobelo y de Colón los cuales, después de una efímera actividad minera en la segunda parte del siglo XVI y de la conquista de los indios coclés a principios del siglo XVII caen en el vacío, sin embargo activo, puerta atlántica de la intensa actividad del contrabando de Coclé en el siglo XVIII, territorios que en el siglo XIX se abandonan prácticamente al olvido.

Finalmente, el Darién, ese vasto territorio que se abre al este de Chepo y que va desde el Atlántico hasta el Pacífico y que ocupa casi un tercio del istmo panameño, a pesar de ser gobernación aparte, nunca tendrá un verdadero polo de influencia regional y se mantendrá, a lo largo de los siglos, sometido —en lo posible se entiende— a la influencia directa de la ciudad de Panamá aunque su litoral septentrional también sufriese la presencia, a veces abrumadora, de la misma Cartagena o la ocupación, efímera por cierto, de población extraña a la Corona hispánica y al continente americano, en particular de escoceses los últimos años del siglo XVII y de franceses en el XVIII. Aunque poco antes de mediados del siglo XVII, en 1638 se funden con algunos centenares de indígenas reducidos por celos misioneros católicos San Enrique de Pinogana y San Jerónimo de Yaviza, San Andrés de Cuqué por 1640 y en 1648 San Buenaventura de Tarena, Concepción de Nuestra Señora de Teporica y Santo Domingo de Paya que se añaden al fuerte del Real de Santa María, y se señale intensa actividad minera aurífera en sus ríos y particularmente en la fresca meseta de Cana hasta el decenio de 1720, la organización del espacio en el Darién demostrará extrema fragilidad, desapareciendo rápidamente estos sitios poblados y reapareciendo algunos, años más tarde, como los tres últimos nuevamente en 1681 para fenecer en 1689, como consecuencia de la hostilidad y las violencias de los aborígenes levantiscos de etnia cuna, muchos de ellos inmigrantes relativamente recientes del Chocó colombiano. En el Darién, territorio convulsionado, sujeto también en el siglo XVIII a la incertidumbre y la inestabilidad por los ataques periódicos de los indígenas a los pocos lugares poblados, se registran, a mediados de esa centuria<sup>396</sup> los poblados diminutos, con algunas chozas pajizas del Real de Santa María, sede del gobernador; Chapigana y Cana con negros y mestizos y los indígenas de Morineca, Balsas, Pirri, Tucutí, Cupe, Río Congo y Yaviza que se convertirá, a principios del siglo XIX, en capital de la provincia.<sup>397</sup> Mientras tanto, la llamada banda del norte, el actual territorio de San Blas, indómito en el siglo XVIII, después de la cruenta e inútil campaña militar de 1785 a 1792, comienza a despoblarse hasta mediados del siglo XIX cuando empieza su repoblamiento y el paso de los cunas al territorio insular, al hermoso archipiélago, hoy sede principal de su cultura y su hábitat en poblados densos sobre las islas de coral.

\* \* \*

Durante la época colonial asistimos a un diseño de articulación del espacio en que se advierten algunas constantes. Primero, una política firme y sostenida de concentración

---

<sup>396</sup> «Copia del Informe Hecho por el Gobernador de Panamá al Virrey de Santa Fe con las Noticias Relativas a aquella gobernación», firmado por Manuel de MONTIANO, Panamá 12 de noviembre de 1755. **A. G. I.**, Panamá 130.

<sup>397</sup> Ver, en particular, las «Noticias del Istmo de Panamá» de Juan Domingo de ITURRALDE, Cádiz, 23 de diciembre de 1812, **B. M. N.**, Sección Manuscritos, signatura 2281. En esa fecha se registran los poblados de Tucutí, Yaviza, Tichichí, El Real de Santa María, Molineca, Pinogana y Cana.

de población, de lucha permanente y sin descanso contra la dispersión, en especial en las sabanas del Pacífico al oeste de la ciudad de Panamá. Luego, una voluntad igualmente afirmada de reducción de indígenas, primer paso a su integración plena a una sociedad y un espacio en constante fabricación. Finalmente, una decisión de lograr el control del máximo territorio posible con los recursos y la población disponibles mediante el establecimiento de lugares poblados a una cierta distancia que no superase un día de marcha a caballo por lo menos y, luego, medio día cuando más. Así, no pudiendo hacer lo que en la Europa más densa en donde la civilización se asienta en vastos espacios de millones de kilómetros cuadrados en los cuales siempre desde un campanario se divisa otro, por lo menos en el Panamá más bien deshabitado, poco a poco se trata de conjurar un defecto fundamental de esta geografía mediante la aproximación de centros poblados, no importa que fuesen pequeñísimos, de algunos centenares de habitantes. El resultado final es que a fines del siglo XVIII ningún poblado entre Chepo al este de la ciudad de Panamá y Santiago de Veraguas al oeste lo mismo que Pedasí al sur de la península de Azuero se encuentra a más de 30 kilómetros de distancia uno de otro y, lo más a menudo, entre 15 y 25 kilómetros cuando más. Lo mismo sucederá alrededor de Remedios y de Alanje en el territorio del actual Chiriquí. A partir de esta realidad, de un espacio geográfico que muestra un tramado tenue es cierto pero ya asentado desde hace algún tiempo, se organiza el núcleo más sólido del interior rural que forma parte de ese Panamá profundo, cuna de una imagen que nos hemos hecho del país más permanente, el de raíces rurales en oposición al otro, relativamente reciente en su forma que conocemos hoy, el país urbano e internacional. Sistema semejante no puede, sin embargo, instaurarse en el Darién más allá de Chepo. El medio natural, que lo permite hacia el oeste de Chepo hasta los confines de Chiriquí, lo impide al este de dicho poblado. En efecto, hacia el oeste y a lo largo de casi 500 kilómetros en la vertiente del Pacífico, sobre las llanuras litorales y los piedemontes domina la vegetación de sabanas y parque tropical, mientras que hacia el este de Chepo hasta el Atrato a 270 kilómetros de distancia, sobre las amplias y dilatadas depresiones del Darién dominan las selvas tropicales, enmarañadas y espesas y los densos pantanos, que dificultan hasta hacerlo prácticamente imposible, el recorrido a caballo. Allí se instaurará otro sistema de control espacial, más frágil, de una red de pequeñísimos poblados sobre las márgenes de los cursos de agua del arborescente sistema fluvial Tuira-Chucunaque, siempre amenazados por la hostilidad indígena, por el defecto también de una geografía, por un medio natural que no se puede someter plenamente con la tecnología y la población disponibles. Hacia el norte de la ciudad de Panamá, las necesidades imperiosas del paso transísmico exigen, con grandísimos trabajos y sacrificios y sobre geografía montuosa y en gran parte selvática, establecer desde temprano un sistema funcional como el del territorio sabanero y a lo largo de 80 kilómetros hasta los puertos atlánticos, Nombre de Dios y Portobelo.

La articulación del territorio panameño no se entendería sin sus expresiones formales de la organización del espacio en la división político-administrativa que evoluciona con los siglos y que termina con la configuración de tres grandes regiones activas, la metropolitana, la central, la occidental y las dos regiones más bien marginales, el Darién y Bocas del Toro, en tránsito actualmente hacia una integración física mayor y la constitución, en nuestros días, de nuevas regiones activas que forman un país cada vez más dual en el que se reconocen dos entes opuestos aunque complementarios: la región del paso transísmico dominada por la ciudad de Panamá en crecimiento imparable y el resto del país agrario, rural.

Cuatro siglos, de principios del XVI a principios del XX, durante los cuales se hace un esfuerzo ingente y laborioso de estructurar un espacio coherente, articulado y funcional que, sin embargo, no se refiere, en el mejor de los casos, que a porción minoritaria del territorio ístmico. Después de la conquista y la destrucción de la población amerindia a principios del siglo XVI, de la cual sólo queda menos del 10% por 1520, también se produce, a lo largo de los siglos, el avance de la selva tropical, densa y oscura que le otorga ese color verde intenso a la mayor parte del país aún a mediados del siglo XIX: en ese momento, en 1850, se calcula que 83% del país está cubierto de vegetación natural, en su mayoría selvática y 71% del mismo en 1920, al final de nuestro estudio.<sup>398</sup> Aparte de una estrecha región de sabanas y parque tropical bordeando el Pacífico desde Chepo hasta Alanje, con sus discontinuidades en los bosques-galería de los mayores ríos y las áreas boscosas de las montañas que llegan hasta el mar, el resto del país es una gran selva que será desmontada, parcialmente, en el siglo XX gracias a los avances de los frentes de colonización, fenómeno característico de la época actual. De tal forma la mayor parte de la geografía panameña escapará, a lo largo de esos cuatro siglos, al verdadero control activo de una autoridad central y estará ocupado por una población más bien marginal, que se convertirá, desde el siglo XVII en claramente minoritaria, fenómeno que se acelerará en el XVIII. Población marginal que vivirá su propia historia, de temor, de violencia externa e interna, de graves conflictos entre indígenas enemigos, de migraciones y de agotamiento demográfico, de miseria y de hambre, cuyo resultado es el que advertimos en nuestros días en parte del Darién incluyendo San Blas, en las montañas de Chiriquí y Veraguas y en la mayor parte de la vertiente atlántica desde la frontera oeste de Colón hasta Bocas del Toro. Han así convivido en el istmo panameño dos países, el hispano-africano-indígena integrado, en expansión lenta aunque triunfal, con sus momentos de repliegue es cierto, pero al final exitosa, y el país indígena más definitivo, también en lenta regresión, en involución, demográficamente pequeño, material y culturalmente pobre que ocupa hoy un espacio inmenso, desmedido. Dos países muy desiguales que no han encontrado aún su punto de equilibrio.

---

<sup>398</sup> Jorge ILLUECA BONNETT, «Tendencias poblacionales y su impacto sobre el medio panameño 1800-1920», en *Revista Nacional de Cultura*, N° 7-8, Panamá, abril-septiembre de 1977, pp. 59-84.