

Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII

Transisthmian roads and fairs of Panama, 16-18th century

Jesús Sanjurjo Ramos

Universidad de Oviedo

Resumen: En este trabajo se analiza el proceso histórico de configuración del istmo de Panamá, como enclave imprescindible de paso e intercambio mercantil entre el ámbito de producción minero sudamericano y la Península Ibérica. Concentrándose en este punto en la morfología y significación de los caminos transísmicos que conectaban los océanos Pacífico y Atlántico. Asimismo, se advierte que la conservación de los caminos como patrimonio histórico resulta en la actualidad deficiente, haciéndose preciso un trabajo sistemático de rehabilitación material de los mismos y una labor de concienciación ciudadana acerca de su importancia que involucre a la población panameña.

Palabras clave: Panamá, Portobelo, Nombre de Dios, caminos transísmicos, ferias, Chagres, siglos XVI-XVIII.

Abstract: This paper analyses the historical process which describes the Isthmus of Panama becoming an essential route and trading post between mining areas of South America and the Iberian Peninsula. The work focuses on the morphology and significance of the transisthmian roads that connected the Atlantic and Pacific Oceans. The paper also states that the preservation of these paths and roads as elements of cultural heritage is currently of a poor standard, thus requiring systematic rehabilitation work as well as a public awareness campaign among the Panamanian population.

Keywords: Panama, Portobelo, Nombre de Dios, transisthmian roads, fairs, Chagres, 16th-18th centuries.

I. Introducción

El estudio del contexto ístmico panameño, a la hora de abordar estudios históricos del periodo moderno, resulta absolutamente esencial; pues no cabe analizar los modelos de relación económicos hispano-coloniales, sin aceptar el istmo de Panamá como puente y ruptura, nexo y frontera de océanos, continentes y sociedades. Panamá se convirtió, en pleno siglo XVI, en punto central de un eje transoceánico, que constituyó un modelo mercantil de carácter global con pretensiones de monopolio.

Se hace preciso actualizar y reconocer el papel histórico de primer orden, que el istmo americano jugó durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Tres rutas comunicaban la costa caribeña con la pacífica y permitían el transporte de las mercancías importadas o exportadas en las Ferias de Panamá, Nombre de Dios o más tardíamente, Portobelo.

Este trabajo pretende clarificar y revalorizar la trascendencia de Panamá como punto de encuentro y fractura, al mismo tiempo, de las relaciones económicas en el contexto hispanoamericano. Se analizan, en este sentido, los caminos transísmicos, elemento vertebrador del territorio panameño, sus aspectos plenamente formales, al igual que su importancia económica y política. Así como el concepto de *Feria*, punto de partida y estación término de estas rutas y al mismo tiempo, realidad comercial que condicionó el nacimiento, la vida y la desaparición del Camino Real, el Camino de Cruces y el Camino de Chagres.

Este trabajo se nutre esencialmente de fuentes bibliográficas, tanto del periodo moderno como contemporáneo. Ha sido fundamental para su elaboración el estudio de las obras *Historia general y Natural de las Indias* de Gonzalo Fernández de Oviedo y *Relación histórica del viaje a la América Meridional* de Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Dentro de las obras actuales cabe destacar *El Panamá Hispano (1501-1821)* de Celestino Arauz y Patricia Pizzurno (1991), quienes realizan un exhaustivo análisis de los caminos transísmicos, así como del contexto socioeconómico de las Ferias panameñas.

No obstante, ha sido imprescindible para esta investigación el trabajo de campo realizado en el año 2008, al participar como becario en la Ruta Quetzal BBVA, cuyo programa académico coordina y dirige la Universidad Complutense de Madrid. La estancia en Panamá, durante un mes, me permitió profundizar y definir con mayor precisión los aspectos antes señalados, así como conocer, *in situ*, el estado actual de los caminos transísmicos y las principales poblaciones que acogieron las Ferias.

A este respecto, la conservación de los caminos como patrimonio histórico resulta en la actualidad deficiente. Tras la observación, se hace preciso un trabajo sistemático de rehabilitación material de los mismos, así como una labor de concienciación ciudadana acerca de su importancia, que involucre a las poblaciones locales. La musealización de los principales restos arqueológicos conservados y su inserción en la vida social constituiría un atractivo espacio cultural, al tiempo que favorecería el interés por su estudio y conservación.

II. Castilla de Oro, centro neurálgico de paso

Tras la creación del Virreinato de Perú, el 20 de Noviembre de 1542, por Real Cédula de Carlos I, el istmo de Panamá se convirtió en el núcleo principal de las comunicaciones y del sistema comercial entre el Perú y España. Con el auge del complejo Ferial Panamá-Nombre de Dios (posteriormente Portobelo), sustituye la inicial conformación minera de Castilla de Oro, por un centro neurálgico de paso y de transacciones que será esencial para la Corona española.

Principales poblaciones ístmicas

Anteriormente Panamá se había caracterizado por una economía de subsistencia, centrada en la actividad minera del Darién, la recolección de perlas y una incipiente agricultura. Pero, con el agotamiento de las minas y la conquista de Perú, el istmo panameño sufrió un fuerte despoblamiento. Los nuevos pobladores, que suplieron el éxodo, fueron comerciantes centrados en el transporte de mercancías transísmicas.

Panamá, fundada en 1519, obtendrá el título de «ciudad» en 1521. Caracterizada por un clima tropical y una dársena poco profunda, llegará a ser el puerto Pacífico comercial más importante del Imperio Español, eslabón fundamental entre el Perú y Sevilla (fig.1).



Figura 1. Plano de la Antigua Ciudad de Panamá. 1609. (ZURRO, et al., 1999).

Nuestra Señora de la Asunción de Panamá contaba, hacía 1575, con una población de quinientos vecinos que habitaban unas cuatrocientas casas, casi todas de madera. Si bien en Panamá solía haber un amplio número de visitantes, alrededor de 800, mayoritariamente sevillanos dedicados al comercio. A estas cifras hay que añadir una población esclava que superaba las 3.700 personas en 1607 y que alcanzó las 10.000 en la década de 1620. Los esclavos malvivían en unas condiciones muy deficientes, en barrios suburbanos adyacentes a la ciudad. Así pues, la población total en la provincia, a finales del siglo XVI, superaba las 5.700 personas.

Diseñada por Cristóbal de Roda, la ciudad se caracterizó por su trazado urbano en forma de tablero de ajedrez. En el centro se encontraba la Plaza Mayor, muy próxima se hallaba la Catedral y el Cabildo. Al lado del puerto se encontraba el Barrio Comercial y la Casa Reales. Los barrios residenciales se distribuían al oeste de la Plaza Mayor, junto con los conventos de la Compañía de Jesús, de las Monjas y de San Francisco, la Casa del Obispo y el Hospital de San Juan de Dios. Además, la ciudad contaba con dos salidas, por el puente del matadero hacia Nata y por el puente del Rey rumbo a Portobelo.

La población esclava negra estaba dedicada al servicio doméstico, la agricultura y la ganadería; además, los negros trabajaban como arrieros de las recuas de mulas que transitaban el Camino Real y el Camino de Cruces, de buceadores o en los aserraderos. Principalmente, vivían en los barrios suburbanos de Malambo y Pierdevidas.

Al igual que en Nombre de Dios o Portobelo, en Panamá las condiciones climáticas y las características del terreno eran adversas. Las enfermedades tropicales diezaban la población, lo que motivó que, en 1531, el gobernador Antonio de la Gama intentase el traslado de la población a un lugar más saludable. Pero lo costoso de la operación hizo que fracasase.

Panamá, apenas contaba con una agricultura de subsistencia, que producía principalmente maíz y frijoles y en menor medida arroz. Sin embargo, se caracterizó por una próspera ganadería (80.000 cabezas de ganado vacuno en el Istmo a finales del siglo xvi) y la abundancia de pescado.

En 1671, el pirata inglés Morgan destruyó la ciudad. Es entonces cuando se determina su traslado a una pequeña península situada a pocos kilómetros. La nueva Panamá se caracterizó por una clara intención defensiva, erigiéndose una gran muralla y un foso (fig. 2).



Figura 2. Nueva planificación y construcción de la Plaza y Ciudad de Panamá. 1729. (AGUILERA, et al., 1973).

Originalmente el puerto de la ciudad de Panamá fue La Tasca, situado en la desembocadura del río Gallinero. Hasta este puerto llegaban las naves cargadas de metales preciosos procedentes del Perú, pues era el más significativo en la costa occidental del Istmo. El acrecentamiento del tráfico marítimo con el Perú y el consecuente aumento del tamaño de las naves, sumado al progresivo cegamiento de la bocana del puerto de La Taca, hizo que a mediados del siglo xvi se comenzase a utilizar la isla Perico, puerto situado a dos leguas de Panamá. Este nuevo puerto sobrevivirá a la supresión de las Ferias en 1739.

Los barcos menores con los tesoros y mercancías desembarcaban en Peña Prieta, que se halla aproximadamente a diez kilómetros de Panamá. Un trayecto que se hacía a lomo de mulas, por la orilla del mar, y a unos cuatro o cinco kilómetros de la nueva ciudad fundada en 1673.

Este interés comercial potenció la creación de ferias, que desde 1544 hasta 1596 tuvieron lugar en Nombre de Dios, y desde 1597 hasta 1739 en Portobelo. Durante estos 195 años se registraron 95 ferias siendo las más significativas las celebradas entre los años 1582 y 1589.

Hasta 1596 las ferias tuvieron lugar en Nombre de Dios y por lo tanto esta villa concentraba toda la actividad comercial transísmica. Pero lejos de ser un gran puerto, Nombre de Dios no era más que una playa descampada, a merced de todos los vientos y tempestades, sin apenas sistemas defensivos. El terreno pantanoso, impidió el desarrollo positivo de una economía agraria, siendo esta escasa y deficitaria. Según señaló López de Velasco: «Es pueblo muy enfermo [...] muy caluroso y húmedo y de muchas aguas, truenos y relámpagos, y así muere mucha gente en él.» (ARAÚZ, 1997: 65) (fig. 3). A pesar de que la villa contaba con 200 casas, en la década de 1570 la población permanente no superaba las 50 personas, pues la mayor parte de las viviendas sólo se ocupaban durante la Feria, permaneciendo deshabitadas los diez meses restantes del año. Así, la práctica totalidad de la población se dedicaba a actividades comerciales (hasta 1545 había entre 15 y 20 negociantes dedicados a la venta al por mayor) y el resto se empleaba en servicios vinculados a la actividad ferial.



Figura 3. Bahía de Nombre de Dios. Fotografía tomada por el autor, 2008.

Nombre de Dios dependía de la Audiencia de Panamá, que designaba a un Alcalde Mayor. En cuanto a la estructura eclesiástica dependía de la diócesis de Panamá, nombrando el Obispo a un cura y a un vicario. En 1596 el pirata Francis Drake la asaltó, sin apenas oposición, y tras cometer toda clase de abusos y tropelías, la destruyó continuando hacia el oeste con la intención de asaltar la Ciudad de Panamá pero, en el cerro de Capirilla, un pequeño número de soldados frenó su avance y les obligó a huir. En su retirada, saqueó Portobelo, falleciendo poco después por enfermedad.

Francisco Valverde y Mercado, fundó San Felipe de Portobelo, en honor de Felipe II, el 20 de marzo de 1597, y el ingeniero Juan Bautista Antonelli configuró su sistema defensivo. La destrucción de Nombre de Dios motivó el traslado de la feria a esta villa que ciertamente suponía una mejora sustancial respecto a Nombre de Dios, pues el nuevo emplazamiento contaba con un puerto natural mucho más adecuado, mejor protegido y más cercano al Río Chagres y Panamá; sin embargo, el clima era igual de inadecuado (fig. 4).

El plano de la ciudad tenía forma rectangular y estaba rodeada por murallas. En el centro se encontraba la Plaza Mayor a la que llegaban las cuatro calles principales. El recinto estaba defendido por las baterías de San Jerónimo, San Felipe, Santiago y San Fernando. La villa, como Nombre de Dios, solo tenía actividad en tiempo de ferias, el resto del año permanecía casi deshabitada. Portobelo contaba, hacia 1620, con 150 casas de maderas construidas sobre pilares, debido a que el terreno era muy fangoso, una iglesia parroquial y un pequeño convento. Varios cronistas describen lo inhóspito del lugar y entre otras cuestiones la amenaza que suponían los ataques de animales salvajes o las dificultades para conseguir alimentos; pues, prácticamente, todos los víveres se traían de otras villas, como Cartagena de Indias, Panamá o Nicaragua.

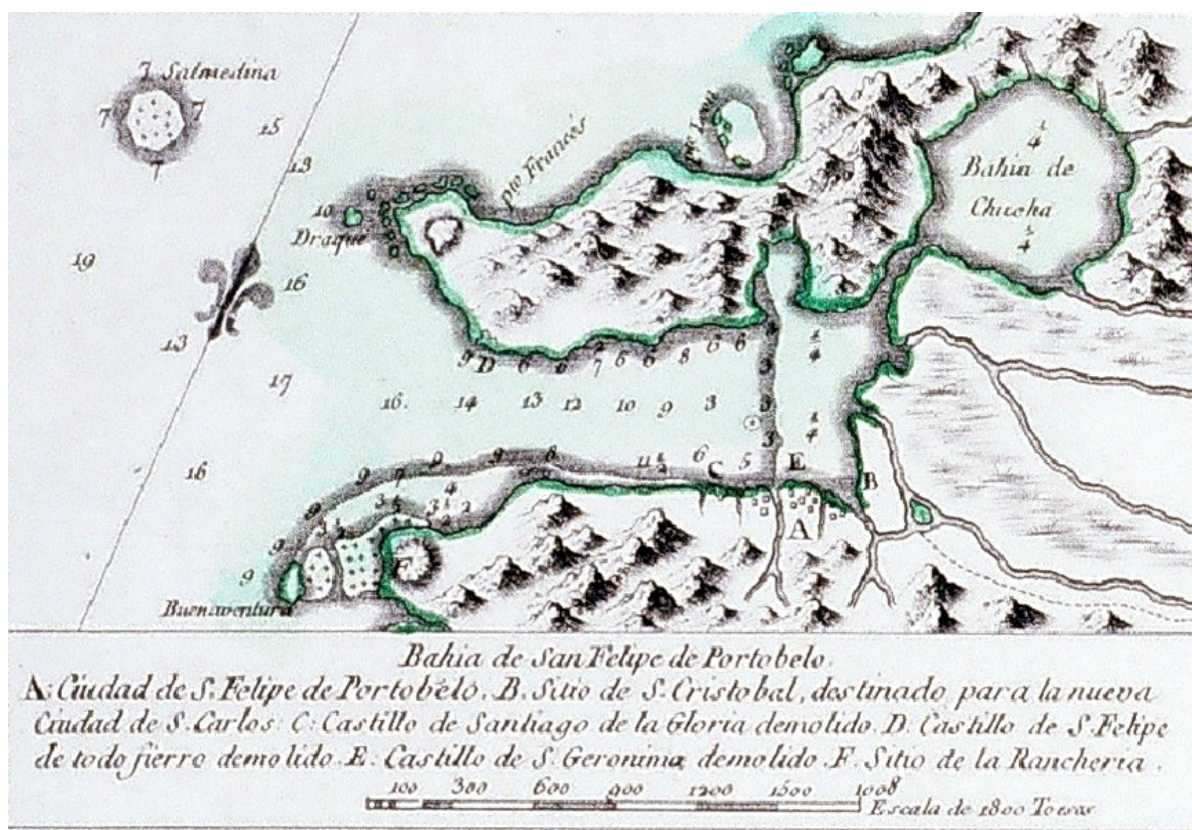


Figura 4. (Fragmento) Mapa Geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus Provincias de Veragua y Darién, 1802. Sig: R.9927 Mr/2 Tierra Firme (Reino). Mapas generales. Biblioteca Nacional, Sala Goya.

Las Ferias ístmicas

Las Ferias buscaban abastecer de artículos europeos los mercados americanos al tiempo que enviaban a España los metales preciosos extraídos en el Perú. La importancia de las Ferias panameñas es indudable. Entre mediados de los siglos xvi y xvii, el 60% de todo el oro que llegaba a España había cruzado el Istmo de Panamá y el comercio Nombre de Dios-Portobelo superó sustancialmente al de Veracruz en Nueva España. (ARAÚZ, 1997: 64).

Por lo general, duraban 40 o 50 días, aunque otras, en cambio, no se extendían más allá de 15 o 20; esto último, debido al clima insalubre, lo incomodo del terreno, la falta de existencias, incluso al miedo a los ataques de corsarios o piratas. Conjunto de circunstancias favorables para que la estafa y el fraude se hicieran más que habituales; en lo fundamental, la evasión del pago del almojarifazgo a la Hacienda Real. El método más simple y empleado era la declaración de un volumen de mercancías inferior al real. También era habitual el soborno a funcionarios.

Las Ferias marcaban el ritmo vital de la población. Así, el poblado que había permanecido aletargado durante diez largos meses, reanudaba su actividad a un ritmo frenético. La ciudad recibía miles de comerciantes, soldados, oficiales reales y artesanos. Las mercancías se descargaban de los barcos sin que los oficiales pudiesen ejercer apenas ningún control, lo que favorecía la evasión de impuestos y el fraude. Este incremento exponencial de la población provocaba que los alojamientos, las instalaciones e incluso los alimentos se hicieran insuficientes. Los precios se disparaban y los costes por alquilar lugares de almacenaje se multiplicaban.

Las mercancías con las que se comerciaba eran muy variadas. Desde España hacía América llegaban todo tipo de productos, no solo españoles sino también ingleses y franceses. Desde alimentos hasta tejidos, pasando por sombreros, lencería, medicinas, hierro, armas, vidrio o jabón. Por otro lado, las mercancías exportadas desde América eran fundamentalmente oro y plata peruanos y productos colorantes como el añil (*Indigofera tictoria*) o la grana cochinilla (*Dactylopius coccus*).

III. Desde el Virreinato del Perú hasta las Ferias atlánticas

Con el descubrimiento, en 1545, de las minas de Potosí, Huancavelica y Oruro, se establece el punto de partida de la ruta de transporte de metales preciosos más importante del Imperio Español.

Una vez que el Virrey del Perú recibía la noticia de la celebración, en Panamá, de una Feria, daba la orden a Potosí de enviar enormes cantidades de oro y plata hasta el puerto de Arica, inicialmente, o hasta el puerto de Callao, con posterioridad. Desde allí partía la Armada del Sur, con destino a Panamá. La ruta marítima se practicaba generalmente por la costa. Los navíos favorecidos por las corrientes y los vientos del sur no tardaban nunca más de 30 días en llegar hasta el puerto de Panamá. Muy diferente era el regreso que se extendía hasta cuatro meses, por lo que habitualmente se optaba por un itinerario mixto, es decir, marítimo hasta la villa de Paita y terrestre hasta el puerto de Callao.

Con el fin de coordinar las Ferias con el transporte del oro y la plata peruanos, los barcos provenientes del Perú arribaban a Panamá en los meses de mayo y junio, con el fin de partir antes de la llegada del invierno. Esta ruta de transporte experimentó un crecimiento progresivo, permaneciendo muy activo hasta el siglo xviii, a pesar del deterioro de la Feria de Portobelo.

Rutas transísmicas: Camino Real, Camino de Cruces y Camino de Chagres

Desde el descubrimiento del Mar del Sur, en 1513, Panamá se convirtió en el eslabón de dos mares, de dos mundos. Este hecho motivó la aparición de itinerarios transísmicos que comunicasen la ciudad de Panamá con las Ferias atlánticas.

La necesidad de comunicar ambos océanos llevó a la Corte Española, a ordenar el estudio para la construcción de un canal a través del istmo. El primero en plantear esta iniciativa fue Álvaro de Saavedra Cerón, en 1529. Poco después, en 1533, Gaspar de Espinosa informó a Carlos V de que la obra era totalmente viable «a un costo muy bajo» y señaló: «un canal para la navegación puede ser escavado» (ARAÚZ, 1997: 76). Estas informaciones motivaron que la corona ahondase en los estudios, pero los nuevos resultados no fueron satisfactorios.

Carlos V solicitó la valoración de Pascual de Andagoya, gobernador de Tierra Firme, quien manifestó, en 1534, «que todo el oro del mundo no bastaba para llevarlo a feliz término» (ARAÚZ, 1997: 77) y propuso fomentar la reparación del Camino Real, así como la creación de una ruta fluvial. Si bien, en 1535, fray Tomás de Bergala insiste en la posibilidad de crear un canal transísmico.

Se proyectaron otras rutas comerciales transoceánicas como fue la diseñada por Francisco de Montejo, en 1536, que planteaba comunicar el puerto de Callao con el Puerto Fonseca, por mar, y desde allí hasta Puerto Caballos por tierra. Así como la propuesta a través de Nicaragua, empleando el río San Juan, o en Nueva Granada por el río Magdalena. Pero todos estos proyectos fracasaron cuando, en 1580, el ingeniero Juan Baptista Antonelli determinó sobre el terreno, a instancias de la corte, que la ruta transísmica panameña era la más adecuada.

El Camino Real y un camino terreo-fluvial, constituido por el Camino de Cruces (terrestre) y el Camino de Chagres (fluvial), fueron las dos rutas fundamentales de transporte de mercancías. En ambas, circulaban recuas de mulas cargadas con metales preciosos y otros productos comerciales. El parque mular era en 1592 de 1.200 animales, agrupados en recuas de 50 mulas. A pesar de su importancia, ambas vías eran tremendamente arduas de transitar (fig.5).

La existencia del Camino Real es anterior a la aparición de la Feria de Nombre de Dios. Esta vía comienza a construirse bajo el gobierno de Pedrarias, si bien, su importancia se debe a su vinculación con las Ferias atlánticas.

El Camino Real no estaba pavimentado y se abría paso a través de una espesa vegetación. Esto hacía imposible su tránsito en época de lluvias, pues el terreno empapado se convertía en un barrizal. Comenzaba en la plaza mayor de Panamá, atravesaba el puente de Rey y emprendía rumbo hacia el atlántico. El trayecto desde Panamá hasta Portobelo se extendía, aproximadamente, durante cuatro días. Tras cruzar una calzada, continuaba por el valle de Algarroba hasta la confluencia de los ríos Chagres y Pequení. Allí el terreno era elevado pero descendía hasta la cabecera del río Chilibrillo, que en época de lluvias se convertía en una ciénaga. A continuación se cruzaba un puente natural sobre el río Caimitillo al que el cronista Fernández de Oviedo llama «Puente Admirable». Poco después se cruza el río Chagres, y se atraviesan los pueblos indígenas de San Juan y Boquerón, lugares escabrosos y quebrados, de difícil paso. En el caso de Nombre de Dios, continuaba hacia el sureste hasta llegar a la villa. Para llegar a Portobelo ascendía el paso de Cuperilla y se superaba el río Mauro. El camino continuaba a través de las montañas de Capira o Santa Clara y descendía hasta el valle de Cascajal, atravesaba el barrio de esclavos de Guinea antes de llegar a la Plaza Mayor.



Figura 5. Itinerario de las rutas transísmicas. (ARAÚZ, 1997: 65).

El Camino de Cruces y Camino de Chagres componían la segunda ruta de comunicación con las ferias atlánticas. En 1536, la municipalidad de Panamá construye un almacén en el poblado de Cruces, junto al río Chagres. Este almacén contaba con 47 cámaras y su custodia le correspondía al alcalde de Panamá.

El pequeño pueblo de Cruces apenas contaba con 70 casas de las que 20 estaban ocupadas por esclavos negros encargados del transporte de mercancías por el río. El Camino de Cruces comenzaba en la ciudad de Panamá y, tras cruzar el Puente de Paita, continuaba por el litoral aprovechando una ruta que se dirigía a Perico. Tras atravesar el río Curundú giraba hacia el norte hasta ascender al cerro de Tabernilla, descendía por el valle de Castaño llegando así hasta Cruces. Se tardaba alrededor de siete horas en recorrerlo, ya que la práctica totalidad del camino estaba pavimentado. En el siglo XVI alrededor de 500 recuas de mulas lo recorrían habitualmente.

Las mercancías se descargaban y se embarcaban en bongos o chatas, barcas de madera de cedro con gran capacidad de carga, impulsadas por unos veinte esclavos, bajo

las órdenes de un patrón. Desde Cruces se navegaba hasta la desembocadura del Chagres, valiéndose de remos y palancas, o bien se desembarcaba en la confluencia del Río Trinidad y se continuaba a pie hasta la desembocadura. Desde allí, por mar hasta Portobelo o Nombre de Dios. La navegación por el Chagres era ardua y peligrosa pues eran habituales las fuertes corrientes, los trocos, las saqueras. El río transcurría a lo largo de una tupida selva y en el abundaban los cocodrilos. Se tardaba entre una semana y hasta dos en recorrer su curso, dependiendo del sentido en que se navegara.

Con el fin de proteger el comercio del Chagres de los ataques de bucaneros y piratas, en 1588, Juan Bautista Antonelli proyectó la construcción, en su desembocadura, del fuerte de San Lorenzo, declarado en la IV sesión de la UNESCO, en 1980, Patrimonio de la Humanidad, junto con la fortificación de Portobelo.

Los altos costes del transporte transísmico

El transporte de mercancías a través del istmo conllevaba altísimos costes de distinto tipo. En primer lugar, los precios de los fletes eran muy altos, en particular: el flete por kilómetro entre Portobelo y Panamá era 13 veces más caro que entre Huancavelica y Potosí; de 11 a 16 veces más que entre Mendoza a Santiago de Chile; 10 a 17 veces mayor que entre Punta Arenas a Cartago, en Costa Rica; y, 44 veces más que en la de Acapulco a Veracruz (TORRES, 2000: 351). En segundo lugar, la limitada capacidad de carga de las mulas y el alto coste que suponía la confección de los embalajes. Por último, hay que sumar los impuestos que gravaban todas las mercancías que cruzaban el istmo y que llegaron a ser nueve distintos en el siglo xviii.

El progresivo declive del comercio transísmico se inicia a finales del siglo xvi (HAMILTON, 1975: 46), pero será a principios del siglo xviii cuando las ferias en el istmo tocan a su fin. Este proceso está derivado de una profunda crisis económica, del aumento de la presión ejercida por piratas y corsarios, del malestar de la burguesía criolla y del desentendimiento por parte de los monarcas españoles.

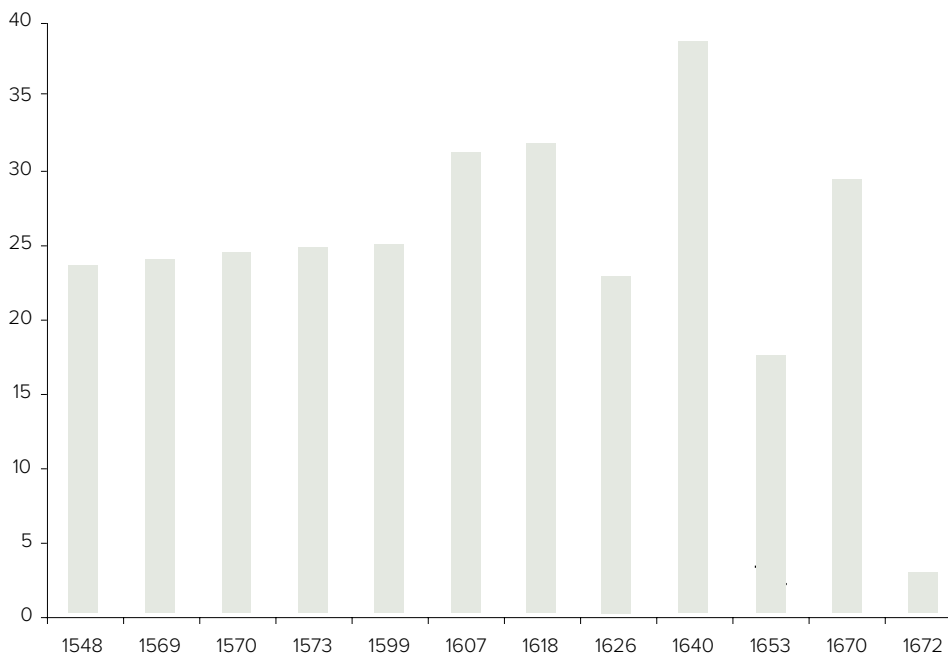


Figura 6. Tráfico de embarcaciones vinculadas al comercio ferial que navegaron por el río Chagres entre 1548 y 1672. Elaboración propia, a partir de lo aportado por CASTILLERO, 1967.

En 1739, el Almirante Edgar Vernon ataca los asentamientos de Portobelo y Chagres, dejando en jaque la ya debilitada economía ístmica (fig. 6). En 1737, 1756 y 1781 la ciudad de Panamá sufre tres terribles incendios que destruyen casi por completo la ciudad. A lo largo de la tercera década del siglo xviii tienen lugar movimientos de carácter liberal, protagonizados por la burguesía criolla; este segmento de la población reclamaba la reducción de impuestos y el establecimiento de aduanas que frenasen el contrabando de mercancías inglesas y holandesas, que saturaban el mercado. Estos movimientos, incluso cuando fueron aplacados por parte de las autoridades, ponen de relieve el malestar de la burguesía panameña, que veía como el comercio transísmico era cada vez menos rentable.

Carlos III, procuró establecer y fortalecer los vínculos comerciales y económicos con las colonias, pero este hecho apenas tuvo repercusión en Panamá, pues el Istmo no entraba en los objetivos reformistas borbónicos. Así, poco a poco, las Ferias panameñas fueron perdiendo relevancia hasta que, en 1739, desaparecen definitivamente.

IV. Conclusiones

El estudio del contexto ístmico aporta informaciones irrenunciables a la hora de comprender el modelo económico hispanoamericano para los siglos xvi, xvii y xviii. Con dos elementos esenciales: la Feria, punto de encuentro comercial y económico de primer orden, y las rutas transísmicas, elementos vertebradores del territorio, la actividad económica y la realidad sociopolítica.

Dos aspectos que no solo organizan y definen la realidad panameña, sino que son el eje esencial de un modelo de relaciones mercantiles globalizado, sin el que no cabe entender, la historia moderna europea y americana.

Su estudio completa el análisis del modelo de relaciones económicas y sociales entre la Corona Hispánica y sus colonias americanas y presenta una realidad económica profundamente compleja, plagada de singularidades y fluctuaciones, y ante un modelo de sociedad muy dinámico y cambiante, al albur de las circunstancias puntuales, que nos previene, en definitiva de análisis reduccionistas o simplificador.

Asimismo, el reconocimiento y valoración adecuados de la gran importación histórica de los caminos transísmicos y las Ferias panameñas constituye un activo cultural incuestionable que debe ser reivindicado como tal y atendido socialmente. Ello no sólo repercutirá en beneficio del estudio científico sino que hará más partícipe de su importancia a quienes hoy viven en los escenarios de esta historia.

Bibliografía

AGUILERA, J. *et al.* (1973): *Urbanismo español en América*. Editora Nacional. Madrid.

ÁLVAREZ, P. (1964): *Pedrarias Dávila*. CSIC, Madrid.

ARAUZ A. A., y PIZZURNO, P. (1991): *El Panamá Hispánico 1508-1821*. Panamá. Diario de Panamá.

CASTILLERO, A. (1967): *Estructuras sociales y económicas de Veragua desde sus orígenes históricos: siglos XVI y XVII*. Editorial Panamá, Panamá.

CELESTINO, A., y PIZZURNO, P. (1997): *El Panamá Hispano (1501-1821)*. Diario *La Prensa*, Panamá.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. (1952): *Historia general y Natural de las India*. Real Academia de la Historia. Madrid.

HAMILTON, E. (1975): *El tesoro americano y la revolución de los precios en España (1501-1650)*. Ariel. Barcelona.

LUCENA, M. (coord.) (2002): *Historia de Iberoamérica*. Cátedra. Barcelona.

MENA, M. C. (2004): *Un linaje de conversos en tierras americanas*. Universidad de León. León.

PARRY, P. (1970): *El Imperio Español de ultramar*. Editorial Aguilar. Madrid.

TORRES, J. E. (2000): *Población, economía y sociedad en Panamá: contribución a la crítica de la historiografía panameña*. Editorial Universitaria «Carlos Manuel Gasteazoro» (EUPAN). Panamá.

ULLOA, J. J. A. (1748): *Relación histórica del viaje a la América Meridional*. Real Academia de la Historia. Madrid.

ZURRO, D. S. *et al.* (1999): *Castilla y León en América*. Junta de Castilla y León. Valladolid.