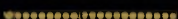


Concurso RICARDO MIRO



1958

Sección ENSAYOS

**“EL FUERTE DE SAN LORENZO
EL REAL DE CHAGRES”**

(un monumento nacional)

POR

ICANTI



Concurso Ricardo Miró

1958

Sección: ENSAYOS

"EL FUERTE DE SAN LORENZO EL REAL DE CHAGRES"

(un monumento nacional)

por

I C A N T I

Fecha Premio :
de idénticos :- José M. Rentería C.



6.1

I N D I C E

PROLOGO	pág. 1
I. Valor geopolítico del Istmo de Panamá.....	" 3
II. Sistema defensivo del Istmo de Panamá.....	" 10
III. Ataques piráticos sobre el Istmo de Panamá.....	" 17
IV. El Río Chagres, primitivo canal de Panamá.....	" 25
V. Topografía del Fuerte de San Lorenzo durante los siglos XVI y XVII.....	" 53
VI. Relación de documentos del Archivo General de Indias en que se hace mención del Fuerte de San Lorenzo el Real de Chagres y que complementan su estudio.....	" 111
VII. Ataques, destrucciones y reconstrucciones sufridas por el Fuerte de San Lorenzo de Chagres....	" 147
VIII. El Fuerte de San Lorenzo de Chagres, prisión de Estado.....	" 169
IX. Estado actual del Fuerte de San Lorenzo de Chagres.....	" 173

X. APENDICE. Legislación.

El Fuerte de San Lorenzo el Real
de Chagres, MONUMENTO NACIONAL..... pág. 188

.....

La Historia es maestra de la vida. Por ello y porque queremos aprender de la vida es por lo que estudiamos con cariño la historia de esta reliquia legada por nuestros mayores, reliquia que permanece impasible a los embates del tiempo, insensible a la destrucción, al olvido, al vandalismo, llena de gloriosas heridas, cicatrizadas unas, ulceradas otras, cubierta de malosa unas veces, otras limpia temporalmente, pero vida de nuestra propia vida, historia sagrada para todo panameño, que es un deber conocer y defender.

Por eso, para que nuestros hijos no lleguen a olvidar los hechos y hazañas de sus padres, es por lo que hoy nosotros llevamos a las páginas de este modesto ensayo, la historia, la vida, la pasión del

P R O L O G O

La Historia es maestra de la vida. Por ello y porque queremos aprender de la vida es por lo que estudiamos con cariño la historia de esta reliquia legada por nuestros mayores, reliquia que permanece impasible a los embates del tiempo, insensible a la destrucción, al clima, al vandalismo, llena de gloriosas heridas, cicatrizadas unas, ulceradas otras, cubierta de maleza unas veces, otras limpia temporalmente, pero vida de nuestra propia vida, historia sagrada para todo panameño, que es un deber conocer y defender.

Por eso, para que nuestros hijos no lleguen a olvidar los hechos y hazañas de sus padres, es por lo que hoy nosotros llevamos a las páginas de este modesto ensayo, la historia, la vida, la pasión del

Fuerte de SAN LORENZO EL REAL DE CHAGRES, de cara al Atlántico, soñando nostálgico con glorias y hazañas pretéritas, esperando que llegue la mano que un día reivindique la gesta inmortal que al mundo unos hombres le dieron, defendiendo con orgullo el honor de la Audiencia de Panamá ante los embates y embestidas de enemigos dispuestos a terminar con sus orgullosas torres, sus enhiestas almenas y bastiones, y que al intentar sojuzgar su temple de acero, sólo consiguieron levantar sobre sus ruinas un monumento a la gesta de los héroes que cayeron defendiéndola.

VALOR GEOPOLITICO DEL ISTMO DE PANAMA

Capítulo I

VALOR GEOPOLITICO DEL ISTMO DE PANAMA

A los extraordinarios descubrimientos en el Nuevo Mundo, siguió una ola de interés en Europa, y muchos aventureros se aprestaron a disputar a España la supremacía en los mares mundiales. Los

Capítulo I

países rivales organizaron subrepticiamente empresas de piratería con el objeto de apoderarse de la riqueza que en aquellos territorios.

VALOR GEOPOLITICO DEL ISTMO DE PANAMA

ni materialmente. Bucaneros, piratas, aventureros, al olor del rico botín, verdaderas aves de rapina, aprestábanse a caer sobre las desprevenidas naves comerciales para apoderarse de las mercaderías transportadas a la Península.

El bandolerismo se generalizó y lo que al principio fuera quizás una acción individual y aislada, fué más tarde empresa sistemática de la que se valió

Capítulo I

VALOR GEOPOLITICO DEL ISTMO DE PANAMA

A los extraordinarios descubrimientos en el Nuevo Mundo, siguió una ola de interés en Europa, y muchos aventureros se aprestaron a disputar a España la supremacía en los mercados mundiales. Los países rivales organizaron subrepticamente empresas de piratería con el objeto de apoderarse de la riqueza que anualmente se extraía de los nuevos territorios. Una acción abierta no era posible política ni materialmente. Bucaneros, piratas, aventureros, al olor del rico botín, verdaderas aves de rapiña, aprestábanse a caer sobre las desprevenidas naves comerciales para apoderarse de las mercaderías transportadas a la Península.

El bandolerismo se generalizó y lo que al principio fuera quizás una acción individual y aislada, fué más tarde empresa sistemática de la que se valió

Inglaterra para tratar de debilitar el poderío creciente de España en las Nuevas Tierras. La confirmación tuvo lugar al patrocinar la propia corona inglesa empresas de piratería, ayudando con medios materiales y morales a su realización, y ~~concediendo~~ concediendo honores y prebendas a reconocidos salteadores del mar. Sin embargo, el sistema creado por España en el Nuevo Mundo supo resistir por espacio de tres siglos todos los ataques y salvo episodios locales (Islas del Caribe, Cartagena de Indias, San Lorenzo, Panamá) nunca en los tres siglos pudo ser destruída la obra de España, lo que demuestra su vitalidad y eficiencia, a pesar de la decadencia experimentada por el Estado español en el siglo XVII. ✓

La lucha contra España y su comercio se extiende a todo lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, y pronto se ve que el Caribe es un factor decisivo en esta lucha. Los piratas, alejados de sus bases europeas, buscan una cabeza de puente donde aprovisionarse, un centro de operaciones desde donde poder realizar sus incursiones con más facilidad contra las costas de Méjico, y Tierra Firme.

Jamaica, Tortuga, San Cristóbal y otras Islas del Caribe, serán los centros de la piratería desde donde ataques contra los puertos y naves españolas serán dirigidos en un intento de apoderarse de la riqueza fabulosa que se extrae del suelo de aquellas tierras.

Las Antillas fueron un hervidero durante tres siglos y un centro de tensión del que irradian ataques, contraataques y movimientos de toda índole en dirección a Méjico, Florida y Tierra Firme.

El descubrimiento del Mar del Sur por VASCO NUÑEZ DE BALBOA, realza la importancia de una porción de Tierra Firme, su parte más estrecha, de ahí el nombre de Istmo: el ISTMO DE PANAMA, porción más estrecha de Castilla del Oro que pronto adquiere una enorme importancia estratégica y comercial.

La ruta hacia el Pacífico desde las Antillas o desde Inglaterra, a través del Atlántico Sur, pasando por el Cabo de Hornos y Tierra del Fuego, descubiertos ambos y superados por MAGALLANES y ELCANO, constituía una empresa plagada de peligros, de larga duración, y en ella había que luchar contra corrientes marinas que frecuentemente destrozaban las naves contra las rocas, vientos opuestos que hacían imprac-

ticable la navegación, dificultad para avituallamiento debido a que aquellas costas inhóspitas y des pobladas no eran lugar adecuado para adquirir provisiones, y luego la lucha contra las defensas españolas.

Por ello el viaje circunvalando la América del Sur no compensaba con tantas dificultades el problemático botín ansiado. Es este el motivo de que los piratas dirijan su vista al Istmo de Panamá. Su objetivo era, no el Perú, sino los productos que salían del Perú, ya preparados y listos para pasar a sus bodegas.

No había posibilidad de atravesar el Amazonas, los Andes y la enorme distancia por tierra, con dificultades que sólo los españoles, anfibios por naturaleza llegaron a realizar. Los piratas eran exclusivamente marinos, y sólo por vía marítima preferían actuar, y por ello en su mayoría actuaron sobre las costas y también sobre las naves en alta mar, y hasta MORGAN eligió más tarde para llegar a Panamá la vía fluvial a pesar de ser época seca, en la esperanza de llegar más fácilmente al final de su empresa, pensando también que por ser precisamente verano, las defensas españolas decaerían en esa parte por concentrarse en el camino real más seco y transitable.

El Istmo de Panamá pronto se vió visitado por todos los piratas del Caribe, y así vemos que el martilleo continuado a que se vieron sometidas sus costas, sobre todo la atlántica, es dirigido por nombres como MANSFIELD, OXENHAM, DRAKE, MORGAN, WAFER, SHARP, etc. con variados objetivos y resultados.

Panamá se transforma en un punto estratégico, el Istmo es para España un centro comercial, un punto de paso relativamente rápido, obligado de las mercaderías procedentes del Sur, un verdadero puente tendido entre el Caribe y el Pacífico y entre Centro y Sur América. Fué también una barrera impuesta a la piratería durante siglos, y si el Caribe fué el Mare Nostrum americano, el Istmo de Panamá fué un verdadero Pirineo, una verdadera frontera para las depredaciones de aquellos aventureros dispuestos a todo.

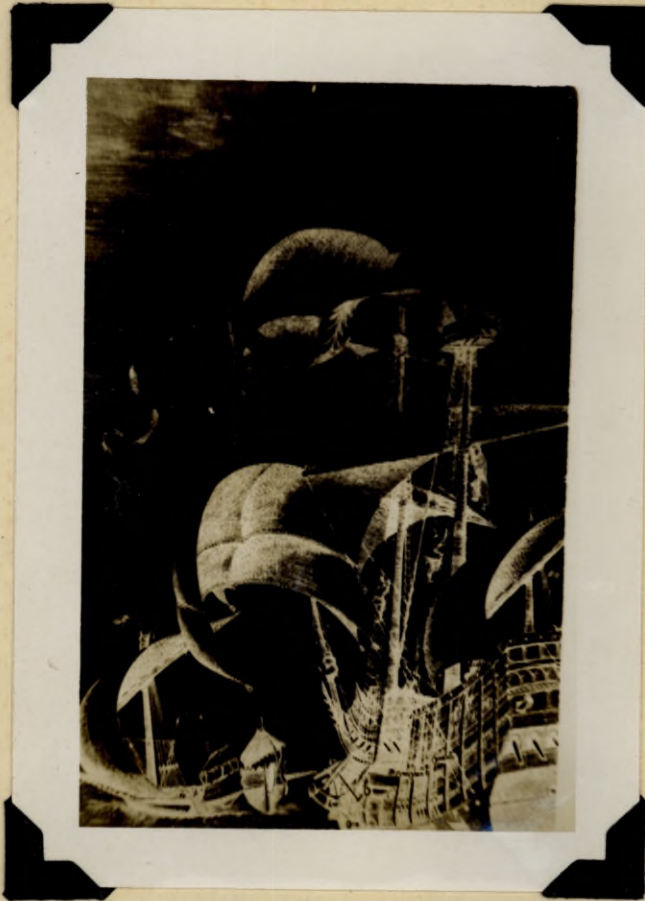
Por eso no es de extrañar que España concediese tanta importancia a Panamá, aunque económicamente no fuese el lugar de donde más beneficios materiales podía extraer, como un Perú o un Méjico.

Panamá era el puente levadizo tendido hacia España.

Y España organiza su sistema económico-político



Rutas seguidas por las naves comerciales de España en los s. XVI y XVII.



Galeón del siglo XVII

en América a través de Panamá. Como centro rector: el MONARCA, radicado en la Península, asesorado por el Consejo de Indias y la Casa de Contratación. Se pone en comunicación con el Nuevo Mundo por las Flotas de Indias, que son un elemento básico de conquista y colonización (Flota de Veracruz en el Caribe y Armada del Sur en el Pacífico). Como elementos geopolíticos en el Continente Nuevo dispone del virreinato, la ciudad y la misión.

Era necesario conservar lo conquistado, y España, simultáneamente a sus avances, y ante el alarmante progreso de los ataques piráticos, establece defensas en los puntos principales. Ingenieros de renombre, traídos de Europa, trazan los sistemas defensivos de plazas y fortalezas, se artillan los puntos estratégicos y España no ataca, pero se defiende, no busca querrela, pero espera a pie firme que vengan a importunarla.

Hasta aquí

El primer núcleo de expansión hispánica en América, o si queremos llamarlo con términos más modernos geopolítico, es la Hispaniola, de la cual parten Colón y sus hombres hacia Tierra Firme. Más tarde, la cabeza de puente que será el Istmo de Panamá será el segundo núcleo, así como Cuba será el Centro para la expansión hacia el Golfo de México. De Panamá arrancan las

iniciativas para descubrir América Central y del Sur.

Para proteger el Mar del Sur de las incursiones de los piratas y bucaneros, era necesario defender las costas panameñas, y así vemos cómo constituye una preocupación de los gobernantes de aquellos tiempos, proporcionar un sistema defensivo al Istmo, suficiente en aquellas épocas para ahuyentar al enemigo y permitir el libre paso de las mercaderías en ambas direcciones, de Norte a Sur y de Sur a Norte a través del Istmo.

Capítulo II

SISTEMA DEFENSIVO DEL ISTMO DE PANAMA

Capítulo II

SISTEMA DEFENSIVO DEL ISTMO DE PANAMA

Como dice CRUZ DEL CASTILLO (1), "la mejor defensa del litoral del Pacífico fué siempre su lejanía y difícil acceso".

Ya vimos Capítulo I la Ruta del Cabo de Hornos, y su enorme longitud; en contraste, la ruta a través del Istmo de Panamá era de unas leguas. Y Panamá revaloriza su importancia geográfica y política, SISTEMA DEFENSIVO DEL ISTMO DE PANAMA topografía. La estrechez propiamente tal sólo se hace menor en dos puntos: CRUCES-PANAMÁ, siguiendo la vía de penetración fluvial del Chagres, por la vía Canal de Panamá durante la dominación española, y ACLA-RIO SABANA LA PALMA, a través del Darién, siguiendo las vías fluviales hasta el Tuira. Otras rutas tales como Veraguas, se hicieron imposibles por la extensión del terreno

Capítulo II

SISTEMA DEFENSIVO DEL ISTMO DE PANAMA

Como dice CESPEDES DEL CASTILLO (1), "la mejor defensa del litoral del Pacífico fué siempre su lejanía y difícil acceso".

Ya vimos las dificultades de la Ruta del Cabo de Hornos, y su enorme longitud; en contraste, la ruta a través del Istmo de Panamá era de unas leguas. Y Panamá revaloriza su importancia geográfica y política, no sólo por su situación sino por su propia topografía. La estrechez propiamente ístmica se hace menor en dos puntos: CRUCES-PANAMA, siguiendo la vía de penetración fluvial del Chagres, verdadero Canal de Panamá durante la dominación española, y ACLARIO SABANA LA PALMA, a través del Darién, siguiendo las vías fluviales hasta el Tuira. Otras rutas tales como Veraguas, se hicieron imposibles por la extensión del terreno

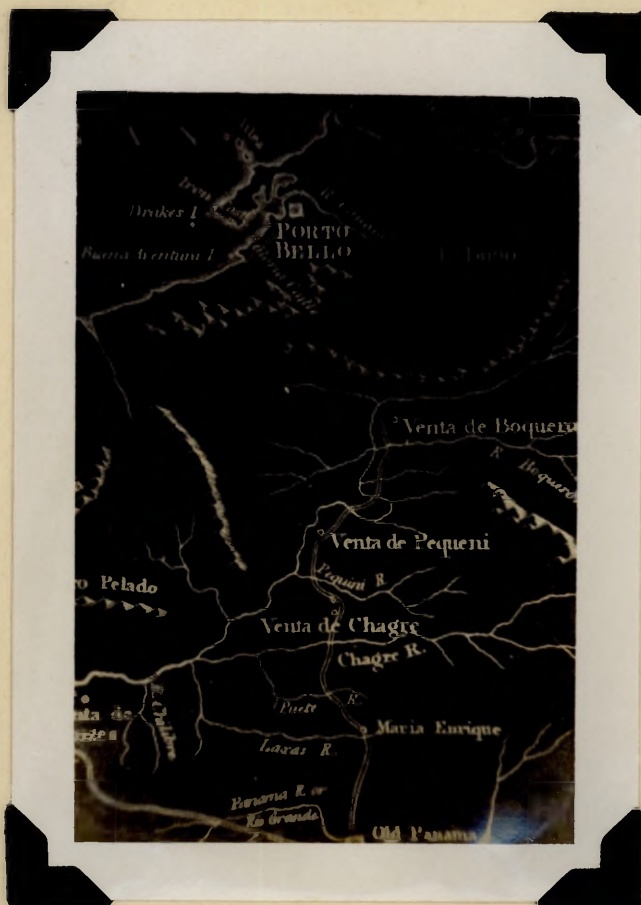
y la densa vegetación y montañas. La de Nicaragua fué rechazada tras algunos intentos por sus grandes dificultades; la navegación por el río San Juan que comunica el Lago de Nicaragua con el Atlántico era sumamente peligrosa.

Quedaban la VIA DEL CHAGRES y la del DARIEN. El Darién no era tampoco fácil. Corta, pero, debido a la vegetación y a la insalubridad de aquellas regiones, sólo a costa de muchas dificultades fué posible atravesarla (DAMPIER, OXENHAM, WAFER, HAWKINS, SHARP).

España concentró sus defensas en las rutas del Istmo que podían considerarse por aquel entonces más viables. Panamá ciudad estaba situada en el vértice Pacífico del que parten y al que llegan las dos rutas transístmicas: PANAMA-CHAGRES y PANAMA-PORTOBELLO. Las particularidades climáticas del Istmo condicionaron ambas rutas. Es bien sabido que en esta región tropical, sólo existen dos estaciones: húmeda o lluviosa, impropriamente llama invierno, ya que coincide con la época del sol alto, es decir el verano y otoño astronómicos y que dura 8 meses (mayo a diciembre) y la estación seca, impropriamente llamada verano, ya que coincide con la época de sol bajo, o sea el invierno y la primavera astronómicos (2) (RUBIO).



Vías transístmicas del siglo XVI.



Plano del Camino Real de Panamá a Portobelo.

Pues bien, durante la época lluviosa, los caminos propios de aquellos tiempos de la colonia que no eran más que trillos abiertos por el continuo pisar del hombre, las bestias y el ganado, se hacían intransitables por el espeso fango que se formaba. Entonces, la vía fluvial, el Chagres, adquiría todo su esplendor, el nivel del agua subía y el río se hacía muy navegable desde su desembocadura en el Caribe hasta el lugar denominado VENTA DE CRUCES, LA CRUZ o LAS CRUCES o simplemente CRUCES, si no para grandes embarcaciones, sí para embarcaciones de mediano calado, así como para "chatas", especiales embarcaciones ~~XXXXXXXXXX~~ usadas en aquellos tiempos para el transporte de mercancías, o bien canoas, pangas, etc.

Desde CRUCES hasta Panamá, con la paciencia que caracterizaba a los hombres de aquella época, e imitando las viejas calzadas romanas que aún existían en la Península, se construyó un camino de pura piedra, laja o baldosas, que permitía recorrer a pie el corto trecho restante por tierra aún en época lluviosa, y que aunque no era una comodidad extraordinaria, hacía permeable el Istmo por aquella vía para hombres y cargas de mulas, sin hundirse en el fango.

Llegaba la estación seca y se invertían los términos. La vía transístmica de elección era el camino de Portobelo a Panamá la Vieja, terroso y polvoriento, pero seguro. Por eso vemos que desde hace siglos existe en Panamá la idea de canal y de carretera transístmica, y que hace siglos que se utilizaron ambas para atravesarlo.

Era lógico que el sistema defensivo se acoplase a las necesidades de aquella época, y a la protección de aquellas vías. Es así como surgen las defensas de Portobelo, de la boca del Chagres, de Cruces, del Embarcadero de Chepo que era una avanzadilla mirando al Bayano, y de Panamá.

Este sistema de doble triangulación

CHAGRES - GATUN - CRUCES - PANAMA

PORTOBELO - CHEPO - PANAMA

se apoya en Panamá y sirve para defenderla. Se sustituye por tres buques de rango de selecta artillería con tres piezas y dos piraguas mejoradas de padre-gres.

Otras zonas del Istmo: Natá, Chame (cerro de Chame), Santiago, Remedios, Los Santos, San Félix, fueron artilladas pero con menos intensidad que el "canal" por estar menos expuestas a las incursiones

enemigas. El Golfo de San Miguel, también fué provisto de defensas que cruzaban sus fuegos de tal manera que impidiesen el paso de embarcaciones hacia el Tuira y sus orillas. Las Islas del Golfo de Panamá (Perico, Taboga, Archipiélago de las Perlas, Otoque) también estuvieron protegidas por fortines, pero ninguno de la importancia de las defensas atlánticas, lo que demuestra de dónde venía el verdadero peligro.

Panamá tenía que ser mantenida a toda costa pues era el punto neurálgico del comercio con Indias y "escudo y defensa de los reinos del Perú" (CESPEDES DELCASTILLO) (1).

Y como se vió que la construcción de fuertes en los puntos neurales no era suficiente para detener a los piratas, se creó una flotilla guardacostas que desde 1680 recorrió las costas atlánticas, formada por dos barcos luengos enviados desde España y reforzados por tres buques de remo (una galeota artillada con tres piezas y dos piraguas guarnecidas de pedreiros, con 300 hombres como dotación) cuya construcción fué autorizada al Presidente de la Audiencia de Panamá en 1685-86, y cuya misión sería reconocer y recorrer las costas.



Rutas trans'ístmicas de la época colonial.



Plano del Camino Real de Panamá a Portobelo (ruta terrestre).

Cuando Morgan emprendió el ataque que le llevó a destruir Panamá (1671) la guarnición del Istmo era de unos 790 hombres, de los cuales 567 estaban en la costa Norte, repartidos entre San Lorenzo de Chagres, Portobelo y Nombre de Dios, y el resto entre Panamá y Chepo.

En 1686 se había aumentado en Panamá hasta 8 las compañías de Infantería, con 800 plazas nominales, más 70 hombres que tripulaban los guardacostas, una compañía que guarnecía a Chepo en lugar de los 15 hombres que había años atrás, y otra Compañía que estaba destacada en el Escuchadero.

(2) La Nueva ciudad de Panamá fué rodeada de una muralla de 10.163 pies de longitud con dos baterías para proteger el puerto.

Chagres fué dotado de defensas, desde 1597 que comenzaron las obras de construcción de los nuevos fuertes hasta 1626 en que se terminaron.

En 1597 se había comenzado a poblar Portobelo con la idea de trasladar allí todo el sistema de Nombre de Dios y se comienzan las obras de defensa simultáneamente. En febrero de 1602, el corsario William Parker saquea la ciudad.

Después de los ataques piráticos, no tardan en reconstruirse todas estas defensas, de tal suerte que se ve la preocupación continua por no dejar decaer las defensas del Istmo, que a pesar de su vulnerabilidad mantuvieron en jaque en numerosas ocasiones a la piratería durante tres siglos.

NOTAS

- (1) CESPEDES DEL CASTILLO: "La defensa militar del Istmo de Panamá."
- (2) RUBIO (A.): Notas sobre la Geología de Panamá, 1949.

ATAQUES PIRATICOS SOBRE EL ISTMO DE PANAMA

Capítulo III

ATAQUES PIRATICOS SOBRE EL ISTMO DE PANAMA

Las costas del Istmo de Panamá fueron sometidas al martillazo constante de la piratería durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Citaremos como principales piratas atacantes del Istmo a:

Capítulo III

FRANCISCO DRAKE

En 1571 recorre las costas del Darién, y establece un centro de operaciones en Puerto Escocido, un apartado lugar de la costa oriental del Istmo.

ATAQUES PIRATICOS SOBRE EL ISTMO DE PANAMA

Ataca a Nombre de Dios, más tarde penetra por el Istmo hasta Cruces. Después en 1585, vuelve a atacar el Istmo, por el Chagres, siendo derrotado por los españoles en la Sierra de Capireja, al mando de Alonso de Sotomayor. Atacado de fiebres perniciosas, dicen sus

C a p í t u l o I I I

ATAQUES PIRATICOS SOBRE EL ISTMO DE PANAMA

Las costas del Istmo de Panamá fueron sometidas al martilleo constante de la piratería durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Citaremos como principales piratas atacantes del Istmo a;

FRANCISCO DRAKE

En 1571 recorre las costas del Darién, y establece un centro de operaciones en Puerto Escondido, un apartado lugar de la costa darienita del Norte. Ataca a Nombre de Dios, más tarde penetra por el Istmo hasta Cruces. Después en 1596, vuelve a atacar el Istmo, por el Chagres, siendo derrotado por los españoles en la Sierra de Capireja, al mando de Alonso de Sotomayor. Atacado de fiebres perniciosas, dicen sus



Rutas seguidas por piratas y bucaneros durante los siglos XVII y XVIII en su martilleo sobre las costas del Istmo de Panamá. Abandonada la ruta del Chagres por ser más peligrosa a causa de las defensas españolas, los ataques se concentraron sobre el DARIEN.

cronistas (malaria posiblemente, otros creen que disentería), se volvió loco, y murió, siendo su cadáver arrojado a la Bahía de Portobelo dentro de una caja de plomo.

JOHN OXENHAM

Lugarteniente de Drake, buen conocedor de las Costas de Panamá, acompañó a Drake en sus incursiones por el Istmo. Más tarde y por su cuenta se internó en el Darién por el Río Balsas en 1575, llegando al Golfo de San Miguel, construyendo un barco con el que atacó a dos buques mercantes españoles apoderándose de su rico botín. Pero, enterados los españoles, lo persiguen, destruyen sus barcos y hacen prisioneros a todos sus hombres, ahorcándoles en la plaza mayor de Lima.

GUILLERMO PARKER

Llega de Inglaterra a Tierra Firme, y con base en la Isla de Bastimentos, ataca por sorpresa a Portobelo, donde se distinguió en forma heroica el Capitán del castillo de San Felipe, Don Pedro Meléndez, quien después de una batalla épica, quedó tendido en el re-

cinto de la sala de Armas con 17 heridas profundas recibidas durante la ~~lucha~~. Admirado el propio Parker de su valor, ordenó a su propio cirujano que atendiese a su ^uciración, logrando que sobreviviese.

FRANCISCO L'OLONNOIS

"El Olonés", famoso por sus actos de salvajismo y crueldad, de quien se cuenta que furioso ante la negativa de un prisionero español de revelar dónde se hallaban situadas las emboscadas que para los piratas tenían preparadas, le atravesó el pecho con su alfanje, e introduciendo la mano en la herida, le extrajo el corazón, mostrándolo a los otros prisioneros con la amenaza de hacerles otro tanto.

Afortunadamente para los españoles, fué capturado por los indios en las costas del Darién (1650) cuando desembarcó en ellas con ánimo de atravesar el Istmo, siendo cuidadosamente despedazado por éstos, y asados sus fragmentos en una gran hoguera sirviéndoles de alimento.

MANSVELT o MANSFIELD (EDVART) de ROTTERDAM

Trató de atacar en 1665 a Natá, fallando en sus

designios y muriendo un poco más tarde. Fué el jefe de Morgan a quien enseñó "el oficio" de bucanero, y quien más tarde le superó por sus hazañas.

HENRY MORGAN

Lugarteniente de Mansvelt, asume el mando de la piratería que seguía a su antiguo jefe y después de un largo historial de tropelías por el Caribe, ataca y captura Portobelo y más tarde con la ayuda de su ayudante el Capitán Bradley, que tomó Fuerte San Lorenzo muriendo a consecuencia de aquel hecho con las dos piernas destrozadas por una bala de cañón, penetra en el Istmo por Chagres, llegando a Panamá que toma y destruye, llevándose un considerable botín, aunque no el que él había supuesto, pues la mayor parte de las riquezas fueron embarcadas por los habitantes de Panamá a Taboga y al Perú.

BARTHOLOMEW SHARP, RICHARD HAWKINS, JOHN COXON y el cirujano LIONEL WAFER.

Atraviesan el Istmo en 1769 por el Darién desde Nueva Calidonia hasta el Real de Santa María. Recorren Taboga, Otoque y Coiba, atacando el mismo HAWKINS a Remedios, siendo rechazados y muriendo el propio HAWKINS en la empresa. A WAFER debemos una

relación detallada de su paso por el Darién y las peripecias que sufrió hasta ser curado por los indios que le recogieron herido.

WILLIAM DAMPIER

Fué un naturalista y bucanero que acompañó a HAWKINS en su viaje a través del Istmo, y estuvo en el asalto a Remedios en 1683 en compañía de otros piratas atravesó el Istmo y el Estrecho de Magallanes llegando al Golfo de Panamá, atracando en el Archipiélago de las Perlas, tomando las Islas de Taboga y Perico, esperando a la Flota española procedente del Perú. Después de una violenta lucha naval, derrotados los piratas huyeron a la Isla de Coiba.

RAVENAU DE LAUSSAN

Acompañó a DAMPIER en sus expediciones, hizo de la Isla de Coiba su centro de operaciones, desde donde se dirigió a Santiago de Veraguas, siendo rechazado al atacarla. Más tarde trató de tomar Alanje, la Villa de los Santos y San Lorenzo, así como Remedios, incendiando todas estas poblaciones.

Detalle de rutas seguidas por los
distintos piratas que atacaron
el Istmo de Panamá.



Rutas piráticas a través del Istmo



Detalle de rutas seguidas por los distintos piratas que atacaron al Istmo de Panamá.